IS-SIKUREZZA TAL-AVJAZZJONI

Ir-regoli komuni, li progressivament ġew estiżi għas-settur kollu tal-avjazzjoni, jiggarantixxu livell uniformi u għoli ta' sikurezza[1] fi ħdan is-suq intern tat-trasport bl-ajru.

IL-BAŻI ĠURIDIKA

L-Artikolu 100(2) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea.

L-OBJETTIVI

It-twettiq tas-suq intern tat-trasport bl-ajru lejn in-nofs tad-disgħinijiet[2] impona l-istabbiliment parallel ta' ġabra ta' regoli komuni, obbligatorji, maħsuba biex jiggarantixxu livell uniformi u għoli ta' sikurezza fis-settur.

IL-KISBIET

Is-sikurezza hija parti integrali mill-avjazzjoni. Mingħajr regoli stretti li jiggarantixxu livell għoli ta' sikurezza, it-trasport bl-ajru ma kienx ikun kapaċi jiżviluppa bil-mod kif għamel, għax ħadd ma kien ikun lest li jsiefer (la bħala passiġġier u lanqas bħala ekwipaġġ). Peress li l-ivvjaġġar bl-ajru jippermetti vjaġġar fuq distanzi twal u f'qasir żmien, is-sikurezza tal-avjazzjoni tirrikjedi ċertu livell ta' kooperazzjoni internazzjonali.

Fuq livell internazzjonali, l-Organizzazzjoni tal-Avjazzjoni Ċivili Internazzjonali (ICAO[3]) hija responsabbli għall-istabbiliment tal-istandards minimi tas-sikurezza tal-avjazzjoni, iżda dawn mhumiex vinkolanti u għalhekk l-osservanza tagħhom tiddependi fil-biċċa l-kbira mir-rieda tajba tal-Istati partijiet.

Fl-Ewropa, il-ħolqien tas-suq intern tal-avjazzjoni fisser li l-passiġġieri kollha għandhom jibbenefikaw minn livell uniformi u għoli ta' sikurezza kull fejn itiru fl-Unjoni. Ir-regoli nazzjonali għalhekk ċedew posthom għal regoli komuni u vinkolanti fil-livell tal-UE. Bl-istess mod, l-awtoritajiet regolatorji nazzjonali, kif ukoll il-korpi ta' kooperazzjoni volontarja tagħhom (b'mod partikolari, dawk li kienu l-Awtoritajiet

[1]Is-sikurezza tal-avjazzjoni tkopri d-disinn, il-bini, il-manutenzjoni u l-użu tal-inġenji tal-ajru. Din m'għandhiex tiġi konfuża mas-sigurtà tat-trasport bl-ajru li l-għan tagħha huwa li jiġu evitati atti malizzjużi kontra l-inġenji tal-ajru, il-passiġġieri tagħhom u l-ekwipaġġ tagħhom (ara l-iskeda informattiva 3.4.7).
[2]It-"tielet pakkett" ta' liberalizzazzjoni tas-settur tal-avjazzjoni, jiġifieri r-Regolamenti (KEE) Nri 2407/92, 2408/92 u 2409/92 (li llum ġew sostitwiti mir-Regolament (KE) Nru 1008/2008), ta aċċess ħieles lit-trasportaturi tal-ajru tal-UE għar-rotot tal-ajru intra-Komunitarji (ara l-iskeda informattiva 3.4.6).
[3]L-ICAO hija aġenzija speċjalizzata tan-Nazzjonijiet Uniti, stabbilita mill-Konvenzjoni dwar l-Avjazzjoni Ċivili Internazzjonali ta' Diċembru 1944 (imsejħa wkoll "Konvenzjoni ta' Chicago"), li llum tikkonsisti f'191 pajjiż aderenti. L-ICAO tadotta standards u "prattiki rakkomandati" li huma obbligatorji għall-Istati partijiet, iżda ma jeżisti l-ebda mekkaniżmu vinkolanti biex tiġi vverifikata l-konformità.

Konġunti tal-Avjazzjoni[4]), ġew sostitwiti b'mekkaniżmu fil-livell tal-UE li jiġbor flimkien l-awtoritajiet nazzjonali tal-avjazzjoni ċivili, il-Kummissjoni Ewropea u l-Aġenzija Ewropea tas-Sikurezza tal-Avjazzjoni (EASA)[5]. Mill-2003, l-EASA hija responsabbli, b'mod partikolari, mill-abbozzar tad-dispożizzjonijiet regolatorji f'dan il-qasam (li jiffurmaw il-bażi għall-proposti tal-Kummissjoni għal atti leġiżlattivi). Il-Kummissjoni, l-EASA u l-awtoritajiet nazzjonali kompetenti jimmonitorjaw l-applikazzjoni ta' dawn ir-regoli fl-isferi ta' kompetenza rispettivi tagħhom iżda anki abbażi tal-appoġġ reċiproku.

Ir-regoli komuni dwar is-sikurezza tal-avjazzjoni ċivili huma bbażati fuq l-istandards u r-rakkomandazzjonijiet adottati mill-ICAO, iżda ħafna drabi jkunu iktar stretti. Dawn ġew estiżi progressivament għas-settur kollu tat-trasport bl-ajru. L-għan ġenerali tar-regoli huwa li jiġi evitat li l-ewwel u qabel kollox li jsiru l-aċċidenti u dan jagħmluh kemm permezz tat-trawwim ta' kultura ta' responsabilità fl-industrija kif ukoll permezz ta' superviżjoni esterna[6].

Mill-1994, il-prinċipji tal-ICAO relatati mal-investigazzjonijiet dwar l-aċċidenti tal-avjazzjoni ċivili jiġu trasposti fid-dritt tal-UE (fid-Direttiva 94/56/KEE, li mbagħad ġiet sostitwita bir-Regolament (UE) Nru 996/2010). L-investigazzjonijiet iridu jitmexxew b'indipendenza sħiħa, bl-għan uniku li jiġu ddeterminati l-kawżi tal-aċċidenti u jiġu evitati aċċidenti futuri, u mhux biex jiġu attribwiti t-tort jew ir-responsabilità (approċċ li mhux dejjem ikun jaqbel ma' dak applikat skont id-dritt ċivili u penali nazzjonali, liema skop normalment ikun li l-partijiet ħatja jiġu identifikati u kkastigati). L-istess loġika preventiva u "mhux punittiva" tirfed ir-regolamentazzjoni rigward ir-rendikonti ta' ġrajjiet fl-avjazzjoni ċivili (id-Direttiva 2003/42/KE, u r-Regolamenti (KE) Nru 1321/2007 u 1330/2007, li kollha kemm huma issa ġew sostitwiti bir-Regolament (UE) Nru 376/2014): mill-2005, kwalunkwe problema identifikata fis-sistema tat-trasport bl-ajru trid tiġi ddikjarata lill-awtoritajiet nazzjonali kompetenti, li jridu jiddikjarawha lill-EASA, u mbagħad ir-rapporti rilevanti jiġu maħżuna u mxerrda (permezz ta' repożitorju ċentrali ġestit mill-Kummissjoni) għall-finijiet ta' analiżi.

Mill-2003[7], ir-regoli komuni jirregolaw ukoll ajrunavigabbiltà, jiġifieri l-mod kif dawn iridu jiġu ddisinjati, mibnija, u miżmuma mil-lat ta' manutenzjoni. Fl-2008, ir-regoli ġew estiżi għall-operazzjonijiet tal-ajru u għat-taħriġ tal-ekwipaġġ tal-ajru, jiġifieri għall-mod kif iridu jiġu operati l-inġenji tal-ajru. Fl-2009, komplew jiġu estiżi biex ikopru s-sikurezza tal-operazzjonijiet tal-ajruporti, il-ġestjoni tat-traffiku tal-ajru u l-forniment ta' servizzi

[4]L-Awtoritajiet Konġunti tal-Avjazzjoni (JAA) kienu organu informali stabbilit biex jiffaċilita l-kooperazzjoni bejn l-awtoritajiet regolatorji varji tal-avjazzjoni ċivili tal-maġġoranza tal-pajjiżi Ewropej (tal-UE u mhux tal-UE), responsabbli mill-iżvilupp tal-istandards u l-proċeduri ta' sikurezza (li kull Stat parti kien imbagħad ħieles li japplika kif jidhirlu). Il-JAA, li fl-aqwa tiegħu kellu 43 pajjiż membru, beda l-ħidma tiegħu fl-1970 (mat-twelid tal-Airbus) u ġie xolt fl-2009: l-adozzjoni ta' regoli komuni dwar is-sikurezza tal-avjazzjoni ċivili, obbligatorji u direttament applikabbli, fissret li l-JAA ma baqax bżonjuż għall-Istati Membri tal-UE.
[5]Ta' min jinnota li r-regolamentazzjoni teknika fil-qasam tal-ġestjoni tat-traffiku tal-ajru u s-servizzi tan-navigazzjoni bl-ajru, titfassal ukoll mill-Eurocontrol, jew minn korpi oħra ta' standardizzazzjoni bħalma hi l-EUROCAE (l-Eurocontrol timplimenta wkoll parti minn din ir-regolamentazzjoni). L-estensjoni tar-regoli komuni dwar is-sikurezza tal-avjazzjoni u tal-kompetenzi tal-EASA f'dawn l-oqsma hija akkumpanjata minn kjarifika tat-tqassim tal-kompiti: l-EASA issa se tkun responsabbli għat-tfassil tar-regolamenti tekniċi u l-Eurocontrol se twettaq kompiti operattivi relatati mal- "Ajru Uniku Ewropew" (ara l-iskeda informattiva 3.4.8). Ara wkoll il-proposta għal regolament COM(2013)0409 tal-11 ta' Ġunju 2013 u r-riżoluzzjoni adottata mill-Parlament fl-ewwel qari fit-12 ta' Marzu 2014, ĠU C 378, 9.11.2017, p. 584.
[6]L-approvazzjoni mill-EASA tal-organi li joħolqu d-disinn (Design Organisation Approval) hija eżempju tajjeb ta' din ir-responsabilizzazzjoni tas-settur.
[7]Fl-1991 iddaħħlet fis-seħħ armonizzazzjoni minima ħafna tar-"regoli tekniċi" permezz tar-Regolament (KE) Nru 3922/91, abbażi tal-"arranġamenti" adottati (b'diffikultà) mill-Awtoritajiet Konġunti tal-Avjazzjoni.

ta' navigazzjoni bl-ajru. Dawn ir-regoli kollha japplikaw kemm għall-prodotti u kemm għall-organizzazzjonijiet u għall-persunal inkarigat mid-disinn, il-bini, il-manutenzjoni u l-użu tagħhom, inklużi l-inġenji tal-ajru u t-trasportaturi tal-ajru ta' pajjiżi terzi meta jkunu qed joperaw fl-UE. Fl-2015, il-Kummissjoni pproponiet li dawn ir-regoli jissaħħu biex, b'mod partikolari, jitqiesu l-iżvilupp tal-inġenji tal-ajru mingħajr ekwipaġġ (drones) u l-interdipendenza bejn is-sikurezza tal-avjazzjoni u oqsma oħra bħalma huma s-sigurtà u l-ħarsien tal-ambjent (COM(2015)0613). Il-proposta estendiet il-kompetenzi tal-EASA f'oqsma bħas-sigurtà (inkluża ċ-ċibersigurtà) u l-ambjent. Issuġġeriet ukoll xi tibdil fl-istruttura tal-EASA (eż. il-ħolqien ta' Bord Eżekuttiv biex jassisti lill-Bord ta' Tmexxija u lid-Direttur Eżekuttiv). Fuq kollox, ġew proposti wkoll żewġ sorsi addizzjonali ta' dħul għall-EASA (għotjiet u imposti tan-navigazzjoni bl-ajru għal kompiti ta' ATM/ANS). B'segwitu għal diskussjonijiet estensivi dwar din il-proposta bejn il-Parlament u l-Kunsill, ir-Regolament (UE) Nru 2018/1139[8] ġie adottat f'Lulju 2018 u ħassar ir-Regolament Bażiku preċedenti tal-EASA (ir-regolament (KE) Nru 216/2008).

Il-programm SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft — Valutazzjoni tas-Sikurezza tal-Inġenji tal-Ajru Barranin), ġie varat fl-1996 mill-Konferenza Ewropea tal-Avjazzjoni Ċivili (ECAC[9]), qiegħed il-pedament għall-armonizzazzjoni tal-ispezzjonijiet tal-inġenji tal-ajru barranin (Ewropej u non-Ewropej) fl-ajruporti tal-Istati partijiet sabiex tiġi vverifikata l-konformità mar-rekwiżiti minimi ta' sikurezza stipulati mill-ICAO[10]. Id-Direttiva 2004/36/KE (li ġiet sostitwita mir-Regolament (KE) Nru 216/2008) għamlet il-programm SAFA obbligatorju għall-Istati Membri, mill-2006 'l quddiem. Mill-2014, l-inġenji tal-ajru tal-pajjiżi EASA (l-Unjoni Ewropea, l-Iżlanda, in-Norveġja u l-Iżvizzera) jiġu spezzjonati abbażi tal-istandards tal-Aġenzija, li xi kultant ikunu iktar stretti, u l-ispezzjonijiet SACA (Safety Assessment of Community Aircraft) li huma rregolati permezz tar-Regolament (UE) Nru 965/2012. Illum hemm tmienja u erbgħin pajjiż, kemm mill-Ewropa kif ukoll minn barra l-Ewropa, inklużi t-28 Stat Membru, li jipparteċipaw fis-SAFA/SACA u, kull sena jsiru spezzjonijiet fl-UE fuq iktar minn 6 000 inġenju tal-ajru (li huma maqsuma kważi b'mod indaqs bejn operaturi tal-UE u operaturi mhux tal-UE), filwaqt li b'kollox jiġu spezzjonati iktar minn 11 000 inġenju tal-ajru fil-pajjiżi parteċipanti kollha. L-EASA żżomm reġistru ċentralizzat tar-rapporti tal-ispezzjonijiet. Kwalunkwe nuqqas li jinstab jista' jwassal għal restrizzjonijiet fuq l-operazzjonijiet; Meta jkun neċessarju, l-operaturi kkonċernati jitniżżlu fil-lista s-sewda tat-trasportaturi tal-ajru u, għal raġunijiet ta' sikurezza, jiġu pprojbiti milli joperaw fl-UE. Il-lista s-sewda ġiet introdotta fl-2005 (ir-Regolament (KE) Nru 2111/2005). Din tiġi aġġornata (permezz tal-emendi leġiżlattivi tar-Regolament (KE) Nru 474/2006) u ppubblikata sabiex il-passiġġieri, il-bejjiegħa tal-biljetti tal-ajru u l-awtoritajiet kompetenti jinżammu infurmati fuq bażi kontinwa. Barra minn hekk, minn

[8]Ir-Regolament (UE) 2018/1139 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-4 ta' Lulju 2018 dwar regoli komuni fil-qasam tal-avjazzjoni ċivili u li jistabbilixxi Aġenzija tas-Sikurezza tal-Avjazzjoni tal-Unjoni Ewropea, u li jemenda r-Regolamenti (KE) Nru 2111/2005, (KE) Nru 1008/2008, (UE) Nru 996/2010, (UE) Nru 376/2014 u d-Direttivi 2014/30/UE u 2014/53/UE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill, u li jħassar ir-Regolamenti (KE) Nru 552/2004 u (KE) Nru 216/2008 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill u r-Regolament tal-Kunsill (KEE) Nru 3922/91 (ĠU L 212, 22.8.2018, p. 1).
[9]Il-Konferenza Ewropea tal-Avjazzjoni Ċivili (ECAC) iġġib flimkien, b'mod informali, lill-awtoritajiet inkarigati mill-avjazzjoni ċivili ta' 44 pajjiż Ewropew biex tarmonizza l-politiki u l-prattiki tagħhom u tippromwovi r-relazzjonijiet tagħhom ma' reġjuni oħra tad-dinja. L-ECAC ma għandha l-ebda setgħa regolatorja, iżda tikkostitwixxi forum utli għal diskussjoni.
[10]Ir-rekwiżiti stipulati fl-Annessi 1 (il-ħruġ tal-liċenzji għall-persunal), 6 (it-tħaddim tal-inġenji tal-ajru) u 8 (ajrunavigabbiltà tal-inġenji tal-ajru) tal-Konvenzjoni ta' Chicago.

Novembru 2016, l-operaturi kollha mhux tal-UE li jixtiequ joperaw titjiriet lejn l-UE jridu juru l-konformità tagħhom mal-istandards tas-sikurezza tal-ICAO. Din il-prova tieħu l-forma ta' awtorizzazzjoni maħruġa mill-EASA (ir-Regolament (UE) Nru 452/2014).

Il-kompożizzjoni ta' din il-lista s-sewda turi l-ħtieġa li tittejjeb is-sikurezza tal-avjazzjoni ċivili f'reġjuni partikolari tad-dinja. Biex dan isir, l-UE stabbilixxiet arranġamenti ta' kollaborazzjoni mal-ICAO u tassisti lill-pajjiżi li għandhom l-ikbar diffikultajiet biex jistabbilixxu sistemi tas-sikurezza tal-ajru effikaċi. B'mod parallel, l-UE pproponiet li l-pajjiżi li jinsabu fil-viċinat tagħha — li huma destinazzjoni potenzjali ta' vjaġġar bl-ajru għal numri kbar ta' ċittadini Ewropej — jingħaqdu mas-suq intern tat-trasport bl-ajru, u dan jimplika li jridu jiġu applikati r-regoli komuni kollha tas-sikurezza tal-ajru (il-pajjiżi taż-Żona Ekonomika Ewropea, l-Iżvizzera, u l-pajjiżi tal-Balkani, li huma partijiet għall-ftehim ta' Żona ta' Avjazzjoni Komuni Ewropea).

Għan ulterjuri tal-kooperazzjoni internazzjonali fil-qasam tas-sikurezza tal-ajru huwa li jiġi ffaċilitat il-kummerċ fil-prodotti u s-servizzi, li jista' jiġi mxekkel minħabba l-proliferazzjoni ta' standards tekniċi nazzjonali. B'hekk l-UE kkonkludiet ftehimiet ta' rikonoxximent reċiproku dwar il-livelli ta' sikurezza mas-sħab prinċipali tagħha fl-avjazzjoni (l-Istati Uniti tal-Amerka, il-Kanada u l-Brażil); L-EASA, min-naħa tagħha, ikkonkludiet arranġamenti ta' ħidma, għal proġetti speċifiċi, ma' sħab industrijali li ġejjin minn pajjiżi li ma jaqgħux taħt tali ftehimiet ta' rikonoxximent reċiproku. Il-prodotti u s-servizzi koperti b'dawk il-ftehimiet u arranġamenti jistgħu għalhekk jiġu kkummerċjalizzati liberament mill-pajjiżi kkonċernati.

Fl-2018, il-Kummissjoni ppreżentat proposta dwar il-konklużjoni ta' ftehim bejn l-Unjoni Ewropea u ċ-Ċina dwar is-sikurezza fl-avjazzjoni ċivili. Il-proċess deċiżjonali għadu għaddej (2018/0155/NLE)

IR-RWOL TAL-PARLAMENT EWROPEW

Fl-appoġġ tiegħu, determinat ħafna, għall-istabbiliment ta' sistema Ewropea ta' sikurezza tal-avjazzjoni ċivili effikaċi, il-Parlament dejjem enfasizza b'mod partikolari d-dritt għall-informazzjoni tal-passiġġieri tal-ajru u l-effikaċja tal-Aġenzija Ewropea tas-Sikurezza tal-Avjazzjoni.

Għalhekk il-Parlament kien dejjem tal-opinjoni li waħda mill-funzjonijiet tad-Direttiva SAFA hija li takkuża pubblikament lil dawk it-trasportaturi tal-ajru li ma jirrispettawx l-istandards tas-sikurezza internazzjonali. Il-Parlament kien tal-fehma wkoll li l-Kummissjoni għandu jkollha s-setgħa li testendi kwalunkwe miżura imposta minn Stat Membru wieħed b'segwitu għal spezzjoni SAFA biex tkopri l-UE kollha kemm hi. Permezz ta' dan, il-Membri tal-PE poġġew il-pedament għal dik li, sena wara d-dħul fis-seħħ tad-Direttiva, saret il-lista s-sewda. U għal darba' oħra kien il-Parlament li għamel obbligatorja l-pubblikazzjoni ta' din il-lista s-sewda u ddeċieda li l-passiġġieri huma intitolati għal rimborż jew riprogrammar tar-rotta fil-każ ta' kanċellazzjoni ta' titjira wara li kumpanija tal-ajru tkun tniżżlet f'din il-lista. Il-Parlament, barra minn hekk, sa mill-bidu eżiġa li l-EASA għandha tkun indipendenti fit-twettiq tal-kompiti tekniċi tagħha u għandha tingħata mandat usa': Għalhekk, fl-2002, il-Parlament talab li r-regoli komuni tas-sikurezza u s-setgħat tal-EASA jiġu estiżi għall-operazzjonijiet tal-inġenji tal-ajru u għall-ħruġ tal-liċenzji għall-ekwipaġġ tat-tajran. Fl-aħħar, din l-estensjoni

ngħatat fl-2008. Kienu wkoll il-Parlament li ta lill-Aġenzija setgħat effettivi ta' infurzar u deterrenza billi ppermettilha timponi penali finanzjarji proporzjonati għall-ksur.

Barra minn hekk, fl-2016, il-Parlament laqa' l-proposta tal-Kummissjoni għal rieżami tar-Regolament Bażiku tal-EASA (ir-Regolament (KE) Nru 216/2008), bil-għan li jinkisbu l-ogħla livelli ta' sikurezza fl-avjazzjoni. Hija enfasizzat b'mod partikolari l-ħtieġa tad-dispożizzjonijiet neċessarji biex l-EASA tiġi adattata għall-żviluppi l-ġodda fl-avjazzjoni, bħal pereżempju ż-żieda fit-traffiku tal-ajru, l-użu mifrux tad-drones, l-emerġenza ta' żoni ta' kunflitt fuq l-għatba tal-Ewropa u ż-żieda fil-kumplessità teknoloġika fis-settur tal-avjazzjoni. Fl-2017, huwa stieden lill-Kummissjoni u lill-Kunsill biex jgħammru lill-EASA b'riżorsi u persunal suffiċjenti biex jiġu żgurati standards għoljin ta' sikurezza u biex issaħħu r-rwol tagħha fix-xena internazzjonali.

Testi sinifikanti tal-Parlament Ewropew f'dan il-qasam jinkludu:

— ir-Rakkomandazzjoni tal-21 ta' Marzu 2002 dwar il-pożizzjoni komuni tal-Kunsill fir-rigward tal-adozzjoni ta' regolament tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar regoli komuni fil-kamp tal-avjazzjoni ċivili u li jistabbilixxi Aġenzija Ewropea tas-Sikurezza tal-Ajru (A5-0093/2002);

— ir-Rapport tad-9 ta' Marzu2004 dwar it-test konġunt, approvat mill-Kumitat ta' Konċiljazzjoni, għal direttiva tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar is-sikurezza tal-inġenji tal-ajru tal-pajjiżi terzi li jużaw l-ajruporti komunitarji (A5-0125/2004);

— ir-Rapport tad-19 ta' Ottubru 2005 dwar il-proposta għal regolament tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar l-infurmar ta' passiġġieri ta' trasport bl-ajru dwar l-identità tal-kumpanija tal-ajru u dwar il-komunikazzjoni ta' informazzjoni ta' sikurezza mill-Istati Membri (A6-03100310/2005);

— ir-Rapport tal-25 ta' Settembru 2015 dwar l-użu sikur ta' sistemi ta' inġenji tal-ajru ppilotati mill-bogħod (RPAS), komunement magħrufa bħala inġenji tal-ajru mingħajr ekwipaġġ (UAVs), fil-qasam tal-avjazzjoni ċivili (A8-0261/2015)[11];

— ir-Rapport tat-2 ta' Diċembru 2016 dwar il-proposta għal regolament tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar regoli komuni fil-qasam tal-avjazzjoni ċivili u li jistabbilixxi Aġenzija tas-Sikurezza tal-Avjazzjoni tal-Unjoni Ewropea (A8-0364/2016);

— Riżoluzzjoni tal-Parlament Ewropew tas-16 ta' Frar 2017 dwar Strateġija tal-Avjazzjoni għall-Ewropa (A8-0021/2017)[12].

Esteban Coito
04/2019

[11]ĠU C 355, 20.10.2017, p. 63.
[12]ĠU C 252, 18.7.2018, p. 284.