



ADVIES NR. 02/2011

VAN HET EUROPEES AGENTSCHAP VOOR DE VEILIGHEID VAN DE LUCHTVAART

van 19 april 2011

**betreffende een verordening van de Commissie tot vaststelling van de
uitvoeringsvoorschriften voor de kwalificatie van cabinepersoneel dat is
betrokken bij commerciële vluchtuitvoeringen**

'Kwalificatie van cabinepersoneel en bijbehorend attest'

Toelichting

I. Inleiding

1. Dit advies heeft tot doel de Commissie bij te staan in het vastleggen van uitvoeringsvoorschriften voor burgerluchtvaartpersoneel als bedoeld in artikel 4, lid 2, van Verordening (EG) nr. 216/2008¹ van het Europees Parlement en de Raad (hierna 'basisverordening' genoemd).
2. In de basisverordening wordt een uitvoerig kader vastgesteld voor de definiëring en toepassing van gemeenschappelijke technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart. In dit kader houdt voorliggend advies specifiek verband met de kwalificatie van cabinepersoneel dat is betrokken bij commerciële vluchten van luchtvaartuigen als bedoeld in artikel 4, lid 1, onder b) en c), van die verordening.
3. Het voorgestelde Deel CC ('Cabin Crew' of cabinepersoneel) heeft tot doel gemeenschappelijke technische voorschriften vast te leggen waarin de voorwaarden worden bepaald voor de afgifte, handhaving, wijziging, beperking, opschorting of intrekking van cabinepersoneelattesten als bedoeld in artikel 8, lid 4 en lid 5, onder e), van de basisverordening alsook de rechten en verantwoordelijkheden van hun houders.
4. Het in dit advies voorgestelde Deel CC bestaat uit drie subdelen, te weten:
 - o Subdeel GEN, algemene vereisten;
 - o Subdeel CCA, specifieke vereisten voor het cabinepersoneelattest;
 - o Subdeel TRA, opleidingsvereisten voor aanvragers en houders van cabinepersoneelattesten.
5. De in dit advies voorgestelde tekst geeft de wijzigingen weer die in de oorspronkelijke voorstellen van het Agentschap werden aangebracht (zoals gepubliceerd in NPA 2009-02e) als gevolg van de publieke raadpleging, en houdt rekening met aanvullende wijzigingen die werden aangebracht na de beoordeling van de op het commentaardocument (CRD) ontvangen reacties.

II. Raadpleging

6. De oorspronkelijke voorstellen voor Deel CC werden op 30 januari 2009 gepubliceerd als onderdeel van NPA 2009-02 op de website van het Agentschap (<http://www.easa.europa.eu>).

Op verzoek van de belanghebbenden werd de raadplegingsperiode van het voorstel tot wijziging (Notice of Proposed Amendment, NPA) verlengd overeenkomstig artikel 6, lid 6, van de regelgevingsprocedure² om de gerelateerde NPA's ook aan bod te laten komen en meer tijd vrij te maken voor opmerkingen, rekening houdend met de omvang en reikwijdte van de NPA.

¹ Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG (PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1), zoals gewijzigd door Verordening (EG) nr. 1108/2009.

² Besluit nr. 08-2007 van de raad van beheer van het EASA, tot wijziging en vervanging van de regelgevingsprocedure, aangenomen op de vergadering van de raad van beheer 03-2007 van 13 juni 2007. (http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php).

7. NPA 2009-02 bestond uit zeven afzonderlijke documenten; in één daarvan, NPA 2009-02e³, stonden de ontwerpvoorstellen voor uitvoeringsvoorschriften en daarmee samenhangende aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren voor de kwalificatie van cabinepersoneel dat is betrokken bij commerciële vluchten en het bijbehorende cabinepersoneelattest als bedoeld in artikel 8, lid 4 en lid 5, onder e).
8. Tegen 31 juli 2009⁴, sluitingsdatum van de raadplegingsperiode, had het Agentschap 568 opmerkingen ontvangen die van belang waren voor Deel CC. De belangrijkste commentatoren waren nationale luchtvaartautoriteiten, luchtvaartorganisaties en verenigingen van cabinepersoneel, alsook individuele luchtvaartmaatschappijen en personen.
9. De opmerkingen werden beoordeeld in het kader van de gemeenschappelijke aanpak tot verruiming van de EU-bevoegdheden waarover het Agentschap, de Europese Commissie en de raad van beheer van het Agentschap het eens zijn geworden. Deze gemeenschappelijke aanpak voorziet niet alleen in een gedetailleerde prioriteitenstelling van de door het Agentschap te ontplooiën werkzaamheden, maar ook in overkoepelende beginselen ter beoordeling van de opmerkingen. Het gaat onder meer om de volgende beginselen: naleving van de ICAO-normen en aanbevolen praktijken (SARP's), EU-wetgeving en aangenomen gezamenlijke luchtvaartvoorschriften (JAR's); de noodzaak om naar behoren rekening te houden met veiligheids- en regelgevingsbeginselen en met de huidige verdeling van de tekst tussen 'hard law' en 'soft law'; de noodzaak om terdege rekening te houden met beperkingen, zoals wijzigingen afkomstig uit de basisverordening en NPA's van de gezamenlijke luchtvaartautoriteiten (JAA) waarover consensus is bereikt; de noodzaak om evenredige vereisten uit te werken; en tot slot het vereiste om bijzondere aandacht te geven aan de duidelijkheid, rechtszekerheid en afdwingbaarheid van de voorgestelde regelgevingstekst.
10. Het Agentschap heeft het beoordelingsresultaat van de opmerkingen en de resulterende ontwerptekst voorgelegd aan de OPS.001-werkgroepen voor commercieel luchttransport (CAT)⁵ en voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen (NCC)⁶.
11. Die groepen werden opgericht in overeenstemming met de regelgevingsprocedure en bestonden uit leden van de OPS.001-kernredactiegroep en andere deskundigen van het Agentschap, de nationale luchtvaartautoriteiten en de industrie die niet betrokken waren bij de eerste ontwerpfasen.
12. Na een grondige beoordeling van alle opmerkingen betreffende de NPA en op basis van de inbreng van de werkgroepen werden de herziene voorstellen op 7 oktober 2010 gepubliceerd op de website van het Agentschap als commentaardocument (Comment Response Document, CRD) op NPA 2009-02e - Deel CC. Tegen de sluitingsdatum van 7 december 2010 had het Agentschap tachtig reacties ontvangen (resulterend in honderdzesenzeventig verschillende reacties) van vijftig commentatoren, waaronder nationale

³ NPA 2009-02e: http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/NPA%202009-02E.pdf.

⁴ Overeenkomstig artikel 6.6 van besluit nr. 08-2007 van de raad van beheer heeft het Agentschap de raadplegingsperiode nog eens met twee maanden verlengd om de gerelateerde NPA's ook aan bod te laten komen (van 30 mei 2009 tot 31 juli 2009).

⁵ Samenstelling regelgevingsgroep voor CAT
(http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/Review%20Group/GC%20OPS%20001%20CAT.pdf).

⁶ Samenstelling regelgevingsgroep voor NCC
(http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/Review%20Group/GC%20OPS%20001%20CMPA.pdf).

luchtvaartautoriteiten, luchtvaartorganisaties en verenigingen van cabinepersoneel, alsook afzonderlijke opleidingsorganisaties, luchtvaartmaatschappijen en fabrikanten van trainingstoestellen.

13. Van de reacties op Deel CC hadden er negenentwintig betrekking op de operationele vereisten voor cabinepersoneel, gepubliceerd met het CRD inzake vereisten voor organisaties (Deel OR - OR.OPS.CC) en vijf op voorstellen voor Subdeel AR.CC, gepubliceerd in het CRD inzake vereisten voor autoriteiten (Deel AR). Tevens waren negenentwintig van de honderddertien voor cabinepersoneel relevante reacties die werden ontvangen op het CRD inzake Deel AR en Deel OR (AR.CC en OR.OPS.CC) reacties op Deel CC. In bepaalde gevallen ging het om dubbele reacties.

III. Overzicht van de op het CRD Deel CC ontvangen reacties en resulterende tekst

14. Het Agentschap heeft alle ontvangen reacties zorgvuldig geanalyseerd en beoordeeld. Aansluitend daarop werden wijzigingen aangebracht in de ontwerptekst van het CRD voor Deel CC. Meer informatie is hieronder terug te vinden in de betrokken rubriek.

Overkoepelende verordening voor Deel CC

15. **De overkoepelende verordening met betrekking tot burgerluchtvaartpersoneel** bevat vereisten voor lidstaten, bepaalt de algemene toepasbaarheid van de daarin vervatte delen en stelt overgangsmaatregelen voor, mogelijk met inbegrip van 'opt-outs'⁷ voor na 8 april 2012. Gezien de gefaseerde publicatie van de adviezen van het Agentschap voor de eerste verruiming is het de verwachting dat de bijbehorende verordeningen ook gefaseerd zullen worden aangenomen. Na afloop van het goedkeuringsproces door de Commissie zal de verordening met betrekking tot burgerluchtvaartpersoneel immers Deel FCL, Deel MED en Deel CC bestrijken, te weten de regels inzake de verlening van bewijzen van bevoegdheid aan cockpitpersoneel alsook de medische certificering, kwalificatie en medische geschiktheid van cabinepersoneel.
16. In de **meeste reacties die binnenkwamen op de overkoepelende verordening inzake Deel CC, gepubliceerd met het CRD** lag de nadruk op het voorgestelde vereiste om de attesten opleiding veiligheid die worden afgegeven overeenkomstig bijlage III bij Verordening (EEG) nr. 3922/91⁸ van de Raad, zoals gewijzigd door Verordening (EG) nr. 859/2008⁹ van de Commissie (hierna EU-OPS genoemd), te vervangen door cabinepersoneelattesten van het nieuwe model, en op de voorgestelde overgangsperioden.
17. **De in dit advies gepubliceerde overkoepelende verordening:** het algemene 'grandfathering'-beginsel van het overeenkomstig EU-OPS afgegeven attest opleiding veiligheid voor cabinepersoneel dat is betrokken bij commerciële vluchten met vleugelvliegtuigen wordt gehandhaafd en verduidelijkt. Ook werden de desbetreffende overgangsperioden om die te vervangen door cabinepersoneelattesten van het nieuwe model verlengd tot 8 april 2017, overeenkomstig hetgeen van toepassing is voor het opnieuw afgeven van JAR-conforme bewijzen van bevoegdheid als piloot volgens het nieuwe model. Doel hiervan is:

⁷ Een opt-out is een soort overgangsmaatregel die de lidstaten de keuze laat de datum van tenuitvoerlegging van een bepaalde maatregel uit te stellen binnen een bij wet vastgestelde termijn.

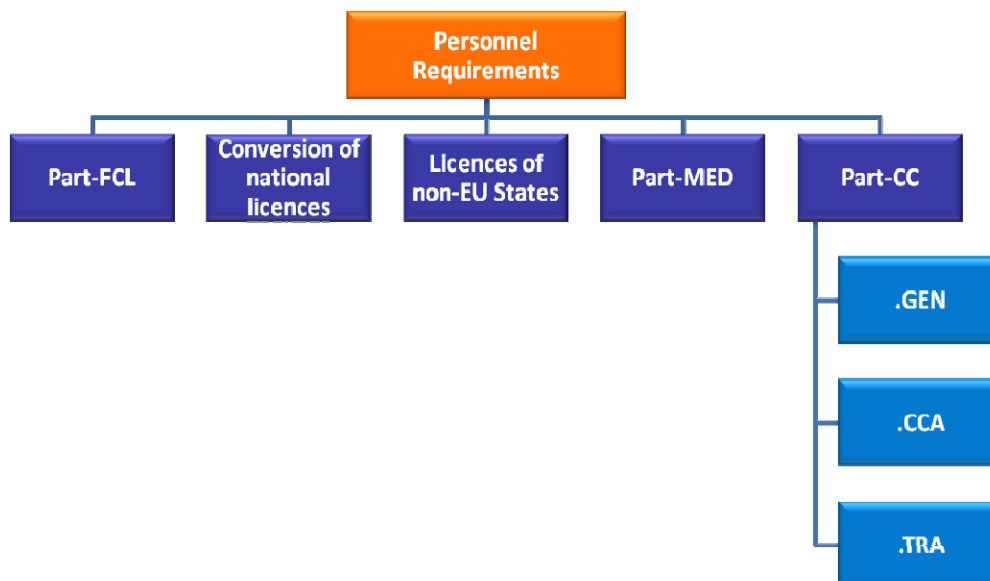
⁸ PB L 373 van 31.12.1991, blz. 4-8.

⁹ PB L 254 van 20.9.2008, blz. 1.

- o lidstaten en betrokken belanghebbenden meer tijd te geven om een cabinepersoneelattest af te geven volgens het nieuwe model; en
- o de verschillende gevallen te behandelen van cabinepersoneelsleden die, op het ogenblik dat deze verordening van toepassing wordt, in het bezit zijn van een overeenkomstig EU-OPS afgegeven attest opleiding veiligheid. Daarbij wordt rekening gehouden met de schrapping van het vereiste dat, naast de basisopleiding, de opleiding voor het luchtvaartuigtype moet zijn voltooid alvorens cabinepersoneelattesten af te geven, zoals aanvankelijk voorgesteld in de NPA en het CRD. Zo wordt het vereiste beperkt tot het voltooien van de basisopleidingscursus.

Ook al is dit ongebruikelijk voor cockpitpersoneel, de ervaring heeft geleerd dat cabinepersoneelsleden er vaak voor kiezen één of meer jaren te stoppen met vliegen. In dat geval kunnen de tijdens de basisopleiding opgedane kennis en vaardigheden niet op peil worden gehouden door vliegervaring en de daarmee samenhangende opleiding en controle, en vervalt de geldigheid van de basisopleiding na een bepaalde periode waarin niet wordt gevlogen.

18. In artikel 1 van de overkoepelende verordening staat een lijst van de wijzigingen die moeten worden aangebracht in de verordening van de Commissie met betrekking tot burgerluchtvaartpersoneel om cabinepersoneel daarin op te nemen, namelijk:
- o een punt over de kwalificatie van cabinepersoneel wordt toegevoegd onder 'Reikwijdte en toepasbaarheid';
 - o een definitie van cabinepersoneelslid wordt toegevoegd onder 'Definities': in deze definitie wordt rekening gehouden met de veranderingen die zich in de luchtvaartsector hebben voltrokken sinds de eerste publicatie van JAR-OPS 1 waarin de definitie was opgenomen die nu in EU-OPS staat. Deze definitie vergroot de rechtszekerheid en omvat alle taken van cabinepersoneelsleden alsmede de gebieden waar ze taken uitvoeren (zowel binnen als buiten de vliegtuigcabine, bijvoorbeeld na een evacuatie). Daaruit blijkt duidelijk dat dit personeel over de nodige kwalificaties moet beschikken om de vereiste taken uit te voeren;
 - o een nieuw artikel over 'Kwalificatie van cabinepersoneel en bijbehorend attest' wordt toegevoegd om te bepalen dat cabinepersoneel dat is betrokken bij commerciële vluchten van luchtvaartuigen als bedoeld in artikel 4, lid 1, onder b) en c), van de basisverordening overeenkomstig Deel CC moet zijn gekwalificeerd, en om de overgangsmaatregelen te beschrijven. Verder wordt ook het specifieke geval behandeld van cabinepersoneelsleden die zijn betrokken bij commerciële vluchten met helikopters en die momenteel niet in het bezit dienen te zijn van een attest opleiding veiligheid.
19. Artikel 2 van de overkoepelende verordening bepaalt de datum van inwerkingtreding en voorziet in opt-outs met betrekking tot de bepalingen voor documenten en administratie, alsook voor de afgifte van cabinepersoneelattesten aan cabinepersoneelsleden die zijn betrokken bij commerciële vluchten met helikopters.
20. Het onderstaande overzicht toont de opbouw van Deel CC als bijlage V bij de overkoepelende verordening met betrekking tot burgerluchtvaartpersoneel, zoals gepubliceerd in dit advies.



Deel CC - Kwalificatievereisten voor cabinepersoneel

21. In de CRD-voorstellen voor Deel CC stonden de vereisten voor de kwalificatie en het bijbehorende attest die gelden voor cabinepersoneel dat is betrokken bij commerciële vluchten. Deze vereisten worden aangevuld door de operationele vereisten voor exploitanten van luchtvaartuigen met cabinepersoneel en door de vereisten voor autoriteiten met betrekking tot de aanvragers en houders van cabinepersoneelattesten.
22. **Reacties op het CRD** kwamen van de volgende vijftig commentatoren:
- zes lidstaten, waarvan drie uiting gaven aan hun bezorgdheid over bepaalde CRD-voorstellen alsook over de NPA-voorstellen, ook al gaven ze hun steun aan andere aangebrachte wijzigingen;
 - vijf Europese luchtvaartorganisaties en zes afzonderlijke luchtvaartmaatschappijen uit drie lidstaten bevestigden het niet eens te zijn met de reikwijdte van het cabinepersoneelattest, ondanks de wijzigingen die in de oorspronkelijke voorstellen werden aangebracht;
 - dertien cabinepersoneelsorganisaties die allemaal hun ongenoegen uitten over de drastische terugschroefing van de CRD-voorstellen, en vroegen terug te keren naar de oorspronkelijke NPA-voorstellen;
 - vijf opleidingsorganisaties en fabrikanten van trainingstoestellen uitten hun bezorgdheid over het ontbreken van gemeenschappelijke erkenningsvereisten voor opleidingsorganisaties en trainingstoestellen, en vroegen het EASA dergelijke criteria of normen uit te werken.
23. **Kernproblemen** - Bij de beoordeling van de ontvangen reacties werden de volgende kernproblemen in kaart gebracht:
- **Reikwijdte van het cabinepersoneelattest**
 - Het voorgestelde vereiste om, naast de basisopleidingscursus, de specifieke opleiding voor het luchtvaartuigtype te voltooien alvorens cabinepersoneelattesten af te geven bleek het belangrijkste probleem te zijn. In de meeste reacties werd te kennen gegeven dat het attest zou moeten worden afgegeven na voltooiing van de basisopleidingscursus,

zoals voorgeschreven in EU-OPS, zonder dat een specifieke opleiding voor het luchtvaartuigtype is vereist.

— **Gebruiksvoorwaarden van het attest door de houders**

- o Het vereiste dat de houder het attest bij zich moet hebben tijdens de uitvoering van taken op een luchtvaartuig gaf aanleiding tot uiteenlopende standpunten.
- o Het vereiste dat cabinepersoneel medisch geschikt moet zijn, zoals al is voorgeschreven in EU-OPS, werd volledig als zodanig aanvaard.

— **Opleidingsvereisten**

- o Andere reacties gaven uiting aan het standpunt dat de gedetailleerde opleidingssyllabus zou moeten worden bepaald in een aanhangsel bij de uitvoeringsvoorschriften, met dezelfde status als in EU-OPS, om de betrouwbaarheid te waarborgen en de erkenning van cabinepersoneelattesten in de hele Europese Unie te vereenvoedigen.

24. **Resulterende tekst die in het advies wordt voorgesteld:** de uitvoeringsvoorschriften van Deel CC staan in drie subdelen die hieronder worden beschreven.

25. **Deel CC Subdeel GEN – Algemene vereisten**

- o Subdeel GEN bevat de uitvoeringsvoorschriften die de bevoegde autoriteit (CC.GEN.001) en de reikwijdte (CC.GEN.005) van Deel CC bepalen. Dit subdeel bepaalt ook hoe een aanvraag voor een cabinepersoneelattest moet worden ingediend (CC.GEN.015) alsook de minimumleeftijd voor aanvragers (CC.GEN.020).
- o Subdeel GEN bevat ook uitvoeringsvoorschriften in CC.GEN.025 die beschrijven welke rechten zijn verbonden aan het in Deel CC voorgeschreven cabinepersoneelattest alsook de gebruiksvoorwaarden en verantwoordelijkheden van de houders. De vereisten die al in EU-OPS stonden, meer bepaald met betrekking tot de voortdurende geschiktheid en vakbekwaamheid voor het te besturen luchtvaartuigtype, worden bevestigd. Het vereiste om het attest bij zich te hebben tijdens het uitoefenen van rechten werd overgebracht naar een nieuw uitvoeringsvoorschrift 'CC.GEN.030 Documenten en administratie' om de in het volgende lid vermelde redenen.
- o Dit uitvoeringsvoorschrift werd vastgelegd om de verantwoordelijkheid van de houders te verduidelijken met betrekking tot hun individuele beroepsdocumenten en trainingsregisters. Na de verschillende geuite standpunten te hebben onderzocht, is het Agentschap van oordeel dat cabinepersoneel, net als ander burgerluchtvaartpersoneel dat voorschriften moet naleven, te allen tijde in staat moet zijn de naleving daarvan aan te tonen. Dit is de fundamentele doelstelling van elk beroepsdocument dat wordt voorgeschreven door de luchtvaartveiligheidsregels. Daarmee wordt beoogd de bewustwording en het engagement van de houders te bevorderen door zeker te stellen dat zij voldoen aan de toepasselijke voorschriften en dat de daarmee samenhangende documenten geldig zijn en in goede conditie worden gehouden. Een ander doel is het vereenvoedigen van platforminspecties. Dit laatste punt wordt in toenemende mate van belang in de huidige luchtvaartcontext, waar niet alleen het aantal freelance- en seizoensgebonden bemanningsleden toeneemt, maar ook het aantal cabinepersoneelsleden dat parttime of fulltime werkt voor meerdere exploitanten.

- o Bovendien moeten de cabinepersoneelattesten worden gehandhaafd, zoals bepaald in artikel 8, lid 5, onder e), van de basisverordening. Aangezien het cabinepersoneelattest na de basisopleidingscursus wordt afgegeven, onder normale omstandigheden dus voor onbepaalde tijd, kan de vereiste voortdurende naleving van andere toepasselijke veiligheidsvoorschriften door de houder alleen worden aangetoond als het attest wordt aangevuld door een lijst van kwalificaties voor het luchtvaartuigtype die de exploitanten bezorgen aan elke houder van een cabinepersoneelattest die zij inzetten. Aangezien alle exploitanten over een systeem moeten beschikken om hun personeel met veiligheid verband houdende informatie en actualiseringen te verstrekken, wordt dit als meest praktische mogelijkheid voorgesteld vergeleken met een bestuurlijke procedure waarbij de autoriteit of een erkende organisatie de attesten opnieuw afgeeft en/of herbevestigt.

26. **Deel CC Subdeel CCA - Specifieke vereisten voor het cabinepersoneelattest**

- o Subdeel CCA bevat de uitvoeringsvoorschriften die specifiek verband houden met de afgifte, geldigheid en opschorting of intrekking van het cabinepersoneelattest. Het cabinepersoneelattest moet worden afgegeven na het voltooien van de basisopleidingscursus en na het met goed gevolg afleggen van het desbetreffende examen. Zoals hierboven vermeld, mogen de houders het attest alleen gebruiken mits ze alle andere toepasselijke opleidingsvereisten naleven.
- o Zoals gevraagd in de reacties die van verschillende lidstaten werden ontvangen, mag de taak om het attest af te geven (CC.CCA.100) bij besluit van een lidstaat overeenkomstig artikel 8, lid 4, van de basisverordening worden overgedragen aan een organisatie, mits die organisatie daartoe werd erkend door de bevoegde autoriteit.
- o Het uitvoeringsvoorschrift in CC.CCA.105 over de geldigheid van het cabinepersoneelattest werd gewijzigd. De oorspronkelijk voorgestelde geldigheidsvoorwaarden werden vervangen door alternatieve voorstellen van de commentatoren, met name dat het attest vervalt indien dit door de bevoegde autoriteit wordt opgeschort of ingetrokken of indien de houder zijn rechten langer dan zestig maanden niet uitoefent.
- o Het uitvoeringsvoorschrift in CC.CCA.110 over de opschorting en intrekking van het cabinepersoneelattest stelt voorwaarden vast die sterk lijken op de voorwaarden die gelden voor ander burgerluchtvaartpersoneel en op grond waarvan het attest door de bevoegde autoriteit mag worden opgeschort of ingetrokken.

27. **Deel CC Subdeel TRA - Opleidingsvereisten voor aanvragers en houders van cabinepersoneelattesten**

Subdeel TRA bevat de uitvoeringsvoorschriften die specifiek verband houden met de opleidingsvereisten en die hoofdzakelijk berusten op de overeenkomstige vereisten in EU-OPS.

- o Een gedetailleerde syllabus voor de basisopleidingscursus, zoals voorgeschreven in CC.TRA.220, wordt gespecificeerd in een aanhangsel bij dit deel dat dezelfde rechtsstatus heeft als in EU-OPS. Dit zou de erkenning van cabinepersoneelattesten in de hele Europese Unie moeten vereenvoudigen.
- o Luchtvaarttype of kwalificatievariant(en) overeenkomstig CC.TRA.225, die de huidige opleidings- en controlevereisten in EU-OPS weergeven, gelden als voorwaarde voor het gebruik van het attest door de houders. De opleidingsprogramma's worden gespecificeerd in de uitvoeringsvoorschriften voor de exploitanten met betrekking tot vluchtuitvoeringen (Deel CAT).

28. **Aandachtspunten voor aanvullende regelgeving**

Uit het raadplegingsproces is duidelijk gebleken dat bij de lidstaten en belanghebbenden een brede consensus bestaat over de noodzaak om gemeenschappelijke criteria of normen uit te werken op EU-niveau met betrekking tot de erkenning van opleidingsorganisaties voor cabinepersoneel, kwalificaties van instructeurs en examinatoren en trainingstoestellen. Daarom stelt het Agentschap voor deze kwesties aan te pakken via een toekomstige regelgevingstaak mits overeenstemming met de wetgever wordt bereikt over de gemeenschappelijke interpretatie en rechtsgrondslag.

Keulen, 19 april 2011

P. GOUDOU

Uitvoerend directeur