

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem „Vorschlag für eine Verordnung des Rates über den Schutz von Tieren beim Transport und allen damit zusammenhängenden Vorgängen sowie zur Änderung der Richtlinien 64/432/EWG und 93/119/EG des Rates“

(KOM(2003) 425 endg. - 2003/0171 (CNS))

(2004/C 110/23)

Der Rat beschloss am 17. September 2003, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 37 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Landwirtschaft, ländliche Entwicklung, Umweltschutz nahm ihre Stellungnahme am 5. Februar 2004 an. Berichterstatter war Herr Kallio.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 406. Plenartagung am 25./26. Februar 2004 (Sitzung vom 26. Februar) einstimmig folgende Stellungnahme:

1. Einleitung

1.1 Die Frage der Tiertransporte, einer der strittigsten Aspekte des Tierschutzes, hat in den vergangenen Jahren wachsende politische Aufmerksamkeit erfahren und ist mittlerweile auch Gegenstand der Politikgestaltung auf EU-Ebene:

- a) Im Dezember 2000 hat die Kommission dem Rat und dem Europäischen Parlament einen Bericht ⁽¹⁾ über die Erfahrungen, die von den Mitgliedstaaten seit der Umsetzung der Richtlinie 95/29/EG gesammelt wurden, vorgelegt.
- b) Der Bericht wurde dem Agrarrat unterbreitet, der die Schlussfolgerungen des Berichts im Juni 2001 in einer besonderen Entschließung ⁽²⁾ bestätigte. Im November 2001 hat auch das Europäische Parlament eine Entschließung ⁽³⁾ zu dem Bericht angenommen.
- c) Am 11. März 2002 gab der Wissenschaftliche Ausschuss für Tiergesundheit und Tierschutz eine Stellungnahme zum Schutz von Tieren beim Transport ab. Dieses Gutachten enthält insbesondere Empfehlungen betreffend die Transportfähigkeit von Tieren, die Schulung des Transportpersonals, den Umgang mit Tieren, das Raumangebot und die Begrenzung der Beförderungsdauer.

1.2 Der Straßentransport macht 90 bis 99 % des Gesamthandels der EU mit Lebewesen aus. Er ist somit ein wichtiger Teil der gesamten mit dem gewerblichen Transport von Nutztieren verknüpften Wirtschaftstätigkeit. Daher spielt er auch eine signifikante Rolle für die Regionalentwicklung. Aufgrund seiner Flexibilität entscheiden sich viele Marktteilnehmer und Unternehmen für diese Transportart. Der durchschnittliche jährliche Handel mit Lebewesen in der Europäischen Union hatte im Zeitraum 1996 - 2000 einen Umfang von 2 Millionen Tonnen, wobei 80 % des Handelsaufkommens zwischen den Mitgliedstaaten der EU abgewickelt wurde. Die Ausfuhr in Drittländer außerhalb der Union machte cirka 10 % des jährlichen Transports von Lebewesen aus und nur 1,5 % aller Tiertransporte in der EU entfallen auf den Fernverkehr.

1.3 Gemäß dem Protokoll über den Tierschutz und das Wohlergehen der Tiere im Anhang zum Vertrag zur Gründung

der Europäischen Gemeinschaft tragen die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten bei der Festlegung und Durchführung der Politik der Gemeinschaft in den Bereichen Landwirtschaft und Verkehr den Erfordernissen des Wohlergehens der Tiere in vollem Umfang Rechnung.

2. Wesentlicher Inhalt des Vorschlags

Das Dokument beinhaltet eine Vielzahl von Neuerungen und präziser formulierten Vorschriften:

- a) Es wird beabsichtigt, die auf dem Gebiet der Europäischen Union verwendeten Tiertransportmittel, die Schulung des Transportpersonals und die Vorschriften der überwachenden Behörden zu harmonisieren. Vorgeschlagen wird auch eine Verbesserung der behördlichen Überwachungsmittel.
- b) Der Geltungsbereich der Vorschriften wird im Vergleich zu heute ausgeweitet, so dass er den kilometermäßig unbegrenzten Transport lebender Wirbeltiere zu gewerblichen Zwecken innerhalb der Gemeinschaft umfasst, einschließlich der spezifischen Kontrollen, denen Tiersendungen bei Ankunft im Zollgebiet der Gemeinschaft oder bei dessen Verlassen von den zuständigen Beamten unterzogen werden. Wird lediglich ein Tier in Begleitung von Transportpersonal transportiert, fällt dies nicht in den Geltungsbereich der Rechtsvorschrift.
- c) An der Genehmigungspflicht für Tiertransporte ändert sich nichts. Das Genehmigungssystem ist bei Kurzstrecken- und Langstreckentransporten verschieden: parallel dazu werden den Verantwortlichen jeweils verschiedene Genehmigungsbedingungen auferlegt. Auch Transportmittel für den Langstreckentransport unterliegen einem besonderen Genehmigungsverfahren.
- d) Die obligatorische Schulung der Transportunternehmer und des mit den Tieren umgehenden Personals soll verbessert werden; vorgesehen ist eine Erweiterung des Geltungsbereichs der Regelung auf das Personal von Viehmärkten und Sammelstellen.

⁽¹⁾ KOM(2000) 809 endg. - angenommen am 6. Dezember 2000.

⁽²⁾ Entschließung des Rates vom 19. Juni 2001 über den Schutz von Tieren beim Transport (ABl. C 273 vom 28.9.2001, S. 1).

⁽³⁾ Entschließung des Europäischen Parlaments vom 13. November 2001 zu dem Bericht der Kommission über die Erfahrungen, die von den Mitgliedstaaten seit der Umsetzung der Richtlinie 95/29/EG des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/628/EWG über den Schutz von Tieren beim Transport gesammelt wurden (KOM(2000) 809 - C5-0189/2001-2001/2085 (COS)) - A5-0347/2001.

- e) Die Rechtsvorschrift definiert den Begriff der Transportfähigkeit und untersagt den Transport sehr junger Tiere.
- f) Die technischen Standards der für den Tiertransport zu verwendenden Straßenfahrzeuge und die Anforderungen an die Transportmittel für den Langstreckentransport werden aktualisiert.
- g) Die Transporte auf dem Wasser- und Schienenweg werden klarer geregelt; Transportschiffe werden einem besonderen Genehmigungsverfahren unterworfen.
- h) Genauere Vorschriften werden für die Verladung und die Entladung der Tiertransporte, für die Behandlung der Tiere während der Fahrt und für die Räumlichkeiten erlassen.
- i) Für die maximalen Transportzeiten von Zuchttieren werden Obergrenzen festgelegt; für den Transport von Pferden ist eine Verschärfung der Vorschriften vorgesehen.
- j) Im Vergleich zu früher müssen die Transportfahrzeuge sowohl auf kurzen als auch auf langen Fahrten mehr Raum für die Tiere vorsehen.
- k) Die Transportroutenplanung ist in folgende Abschnitte gegliedert: Planung, Verladeort, Bestimmungsort sowie während der Fahrt eventuell eingetretene Zwischenfälle.
- l) Die für den Tiertransport gesetzlich vorgeschriebenen Dokumente zur Erleichterung der Überwachung und des Datenaustausches werden harmonisiert.
- m) Angestrebt wird eine Erleichterung der behördlichen Überwachung und die Herbeiführung einer Zusammenarbeit der mit der Überwachung befassten Dienststellen.
- n) Der Aspekt der Tierseuchenprophylaxe wurde bei der Ausarbeitung des Regelwerkes berücksichtigt.

3. Allgemeine Bemerkungen

3.1 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss unterstützt den Ansatz des Vorschlages sowie dessen Hauptprinzipien und hält es für wichtig, dass für das verbesserte Wohlergehen der Tiere während des Transports Sorge getragen wird. Der Ausschuss erachtet es außerdem als wichtig, dass die mit dem Tierschutz verbundenen moralischen und ethischen Prinzipien berücksichtigt werden. Nach Ansicht des Ausschusses erfordert die Sorgfaltspflicht gegenüber Tieren während des Transports die Anwendung einer guten Haltungspraxis, die auf möglichst optimalen Empfehlungen von Tierärzten mit sehr großer Erfahrung im Umgang mit Tieren beruhen sollte.

3.2 In der Europäischen Union haben die im Zusammenhang mit den Tiertransporten aufgedeckten Missstände in der Öffentlichkeit für viel Gesprächsstoff und negative Aufmerksamkeit gesorgt. Der Druck der öffentlichen Meinung ist allerdings von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat verschieden. Ungeachtet dessen muss den Änderungen und den Rechtsvorschriften, die den Tierschutz beim Transport betreffen, im Rahmen des Binnenmarkts in allen Mitgliedstaaten zu gleicher Geltung verholfen werden.

3.3 Der Ausschuss begrüßt die Tatsache, dass dem Rechtsakt die Form einer Verordnung verliehen werden soll; dies bedeutet, dass er in den Mitgliedstaaten unmittelbar rechtskräftig ist. Hierdurch wird die Absicht der Verordnung und deren Umsetzung unterstrichen, in allen Mitgliedstaaten eine Vereinheitlichung herbeizuführen.

3.4 Der Vorschlag zielt auf eine Erneuerung des gesamten den Tiertransport betreffenden Regelwerkes ab; die

Richtlinien 64/432/EWG und 93/119/EWG sollen teilweise geändert werden, ausgehend von den Empfehlungen des Wissenschaftlichen Ausschusses sowie nach Konsultation der betroffenen Kreise. Es handelt sich um eine besonders weitreichende Neufassung, bei deren Ausarbeitung auch vielfältige praktische und wirtschaftliche Gesichtspunkte sowie das auf unterschiedlichen Gegebenheiten beruhende Meinungsspektrum berücksichtigt werden müssen - die in dem Vorschlag dargestellte Anwendung des Komitologie-(Ausschuss-)Verfahrens dürfte bei dieser wichtigen Aufgabe sachdienlich sein.

3.5 Der EWSA betont, dass die Rechtsvorschriften und Änderungen in dem Vorschlag auf den jüngsten wissenschaftlichen Erkenntnissen zur Verbesserung des Wohlbefindens der Tiere aufbauen sollten. Auch die durch die Maßnahmen entstehenden Kosten sind wirtschaftlich realistisch zu beurteilen, und zwar sowohl in Bezug auf die Investitionen in notwendige neue Ausrüstung und Infrastruktur, als auch bezüglich der sozialen Folgewirkungen, die durch die Maßnahmen ausgelöst werden könnten, und zwar besonders in Randgebieten und Gebieten, die unter einem wirtschaftlichen Rückgang leiden.

3.6 Bei der Bewertung des Vorschlags ist zu bedenken, dass das Wohlergehen der Tiere oftmals die Summe verschiedener Einflussgrößen ist. Eine Diskussion, die um realitätsferne, verabsolutierte Begrenzungen und Empfehlungen kreist, könnte zu Praktiken führen, die wirtschaftlich unhaltbar sind bzw. das Wohlergehen der Tiere im Vergleich zu heute sogar negativ beeinflussen. In begründeten Einzelfällen soll nach freiem Ermessen entschieden werden können, falls dies gerechtfertigt ist und von kompetenter tierärztlicher Stelle befürwortet wird. Hierdurch wird die erforderliche Flexibilität sichergestellt, ohne dass dabei der Tierschutzaspekt beim Transport der Tiere unterlaufen wird.

3.7 Die Schaffung eines weltweiten Regelwerkes im Bereich Tiertransport ist überfällig. Wird bei Tierimporten aus Drittländern von den Transportbestimmungen abgewichen, so ergeben sich Wettbewerbsverzerrungen, die die Wettbewerbsfähigkeit der Union im Vergleich zu Drittländern beeinträchtigen, da verbesserte Transportbedingungen einen Kostenfaktor darstellen. Bei der Erarbeitung eines europäischen Regelwerkes ist mithin auch die Notwendigkeit einer weltweiten Regelung im Auge zu behalten. In der Tat hat das Internationale Tierseuchenamt (OIE) das Wohlbefinden der Tiere mit in sein Programm aufgenommen, was entgegen der bislang herrschenden Situation eine breitere Verhandlungsbasis schafft.

3.8 Der Tierschutzaspekt sollte im Rahmen des politischen Gesamtpaketes in den Bereichen Landwirtschaft und Handel aufgewertet werden, auch wenn seine Bedeutung in den letzten Jahren zugenommen hat - beispielsweise wurde der Tierschutz von der Europäischen Union auch bei den WTO-Verhandlungen zur Sprache gebracht. Der Tierschutz sollte deshalb bei der „Green Box“ der globalen Handelspolitik eine größere Rolle spielen.

3.9 Neben wirtschaftlichen Überlegungen müssen die Belange des Tierschutzes als ein Kriterium bei der Planung einer nachhaltigen Viehwirtschaft berücksichtigt werden. Künftig könnte der Transport von Schlachtkörpern und Fleischprodukten eine Alternative zur Reduzierung der grenzüberschreitenden Transporte bzw. der Langstreckentransporte von Lebewesen über die Grenzen hinweg darstellen.

3.10 In ihrem Vorschlag hat die Kommission ihr Augenmerk auch auf die Tierseuchenprophylaxe gerichtet, die in der Tat ein wichtiger Aspekt des Tierschutzes ist. Die Tierseuchen der vergangenen Jahre mussten mit großem finanziellen Aufwand bekämpft werden und sorgten in der Öffentlichkeit für negative Schlagzeilen. Eine langfristige und nachhaltige Planung kann einen wesentlichen Beitrag zur Verhinderung der Ausbreitung von Tierseuchen leisten; sie erfordert die Ausarbeitung langfristig angelegter Systeme, die die potenzielle Rolle der Tiertransporte bei der Seuchenausbreitung berücksichtigen.

3.11 Der Ausschuss begrüßt, dass bei der Planung der Tiertransporte die Sozialvorschriften im Straßenverkehr mit berücksichtigt werden. Der Tierschutz und die Richtlinie über die für Fahrer geltenden Lenk- und Ruhezeiten im gewerblichen Straßenverkehr müssen einer gemeinsamen Betrachtung unterzogen werden, beispielsweise bei der Festsetzung einer eindeutigen Höchsttransportdauer. Allerdings sollten die Rechtsvorschriften im Bereich „Tiertransporte“ von den Rechtsvorschriften im Bereich „Sozialvorschriften im Straßenverkehr“ klar unterschieden werden.

3.12 Der Ausschuss stellt fest, dass die Relevanz der Tiertransporte für die menschliche Gesundheit nicht erwähnt wird, und ist der Auffassung, dass dieser Aspekt in den mit dem Vorschlag verfolgten Ansatz integriert werden sollte.

4. Besondere Bemerkungen

4.1 Kapitel I Artikel 1 Absatz 1: Da der tägliche Transport von Tieren von einem landwirtschaftlichen Betrieb zum anderen vom Geltungsbereich des Regelwerkes ausgenommen werden sollte⁽⁴⁾ und der Langstreckentransport von Lebewesen ohnehin fast immer kommerzieller Natur ist, ist eine Definition der „Transporte zu kommerziellen Zwecken“ angebracht, da dies Einfluss auf den Geltungsbereich der Verordnung hat. Bei der Ausarbeitung neuer Bestimmungen für Tiertransporte muss den besonderen Erfordernissen von Zuchtieren während des Transports Rechnung getragen werden.

4.2 Kapitel I Artikel 2 Buchstabe h): Unbeschadet der Tatsache, dass Be- und Entladung als Teil der Transportzeit aufgefasst werden können, da die Tiere auch während dieser Beförderungsphasen bewegt werden, kann die praktische Messung der Beförderungszeit nur mit Hilfe eines Fahrtenbeschreibers erfolgen. Der EWSA vertritt deshalb die Auffassung, dass die Beförderungszeit lediglich zwischen dem tatsächlichen Beginn und dem Ende des Transports liegen sollte.

4.3 Kapitel III Artikel 16: Wie sieht es mit der Harmonisierung der Schulung und dem bereits in diesem Sektor tätigen Transportpersonal aus? Das bereits tätige Transportpersonal könnte ebenfalls einer Überprüfung unterzogen werden, die unabhängig von dem Ort und der Art des Wissenserwerbs ist.

4.4 Kapitel IV Artikel 28: Die „Leitlinien für Gute Praxis“ sollten EU-weit harmonisiert werden.

4.5 Anhang 1 Kapitel I – Transportfähigkeit der Tiere – Absatz 2 Buchstabe e): Einige Mitgliedstaaten erlauben den Transport von 10 Tage alten Kälbern, wenn die Nabelwunde geheilt ist. Wird das Transportalter der jungen Kälber auf zwei Wochen heraufgesetzt, ist mit praktischen Problemen im täglichen Arbeitsablauf der landwirtschaftlichen Betriebe zu

rechnen. Ferkel sollten ab dem Alter von drei Wochen als transportfähig gelten. Der EWSA hält es daher für angeraten, dass die Kommission diesen Aspekt bei der Beurteilung der Auswirkungen ihrer Vorlage gebührend berücksichtigt.

4.6 Anhang 1 Kapitel III, e): Der Einsatz von Elektroschockgeräten ist weitestgehend zu vermeiden. In einigen Fällen kann der Einsatz aus Gründen des Arbeitsschutzes dennoch gerechtfertigt sein, beispielsweise beim Umgang mit sehr großen Tieren. Eine Harmonisierung im Einklang mit den Empfehlungen des Europarates wäre ratsam, sofern sich diese mit den Zielen des vorliegenden Vorschlags decken.

4.7 Anhang 1 Kapitel V- Beförderungszeiten. Die Definitionen der (a) Ruhezeit und der (b) Fahrtzeit müssten klarer gefasst werden. In der Frage der maximalen Transportdauer der Tiere sollte unverzüglich eine Einigung hinsichtlich des Transportes zum Bestimmungsort erzielt werden. Die Höchstfahrzeit von neun Stunden ist ein Kompromiss zwischen an verschiedenen Tierarten durchgeführten Studien und der Arbeitszeitregelung im Straßenverkehr. An Rindern durchgeführte Untersuchungen haben ergeben, dass das Transportmittel und die Behandlung der Tiere einen größeren Einfluss auf das Wohlergehen der Tiere haben als die reine Transportzeit⁽⁵⁾. Eine Transportzeitgrenze von maximal 12 bis 14 Stunden auf Langstreckentransporten könnte eine angemessene Alternative darstellen, wenn die Tiere hierbei unmittelbar zu ihrem endgültigen Bestimmungsort gebracht werden.

4.7.1 Falls die vorgeschlagenen 12-stündigen Ruhezeiten des Transportmittels angewendet werden, müsste die Aneinanderreihung von Transportabschnitten begrenzt werden. Bei der maximalen Transportzeit sollte aus geografischen Gründen überdies eine flexible Handhabung gewährleistet werden, da die Einhaltung von 12-stündigen Ruhezeiten des Transportmittels bei extremer Witterung (Frost von -30 Grad oder Hitze von plus 30 Grad) die Befindlichkeit der Tiere beeinträchtigen kann, beispielsweise indem sich die Luftqualität verschlechtert oder die Transportzeit über Gebühr verlängert wird. Bei einem Transportmittel, das bei kalter Witterung lange auf einem Platz stillsteht, kann es sich als praktisch unmöglich erweisen, das Problem der Heizung und der Belüftung in den Griff zu bekommen; die Viehtränken bzw. die Automaten frieren ein. Wenn die Wahl zwischen der Beförderungszeitformel „9+12+3 Stunden“ oder „12 Stunden am Stück“ besteht, sollte noch einmal genau darüber nachgedacht werden, welche Alternative tiergerechter ist.

4.8 Anhang 1 Kapitel VII – Raumangebot: Das vergrößerte Raumangebot für die Tiere einschließlich der größeren Raumhöhe wirkt sich unmittelbar auf die Transportkosten aus. Zur Ermittlung des optimalen Raumangebots sind weitere Untersuchungen erforderlich. Tiere, die beim Transport zu viel Platz haben, neigen zur Aggressivität bzw. reagieren sehr empfindlich auf die plötzlichen Erschütterungen, die durch die Bewegung des Transportmittels verursacht werden. Daraus ergibt sich ggf. ein gesteigertes Verletzungsrisiko und eine Verschlechterung der Schlachtkörper. Die Mindestbodenflächen gemäß den Tabellen 1, 2 und 3 werden wie folgt definiert (Anhang I, Kapitel VII, Ziffer 1.1, Buchstabe a) und b)): a) Fläche A1 für alle Transporte von Equiden, Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen.

⁽⁴⁾ Dasselbe sollte für die saisonbedingte Wanderhaltung (Almauftrieb und -abtrieb) gelten.

⁽⁵⁾ Siehe hierzu auch die Ergebnisse des „CATRA“ Projekts (CATTLE TRANSPORT), Juni 2003. Vgl. IP 03/854 der Kommission vom 17. Juni 2003.

4.9 Die Einrichtung von Rastplätzen sollte nicht völlig ausgeschlossen werden. Auf Rastplätzen können sich die Tiere während langer Fahrten gut erholen, vorausgesetzt es werden angemessene Vorkehrungen getroffen, um die Verbreitung ansteckender Krankheiten zu verhindern.

5. Schlussbemerkungen

5.1 Nach Ansicht des EWSA ist die Verordnung dazu angetan, das Befinden der Tiere während des Transports und die Kontrollmöglichkeiten der Vorschriften zu verbessern; die erhöhten Transportkosten dürfen allerdings nicht außer Acht gelassen werden. Diese könnten sich wiederum auf die Nahrungsmittelproduktionskette als Ganzes sowie auf die beteiligten Wirtschaftsakteure auswirken. Vor der Umsetzung wäre es deshalb zweckdienlich, sowohl die vor- als auch die nachgelagerten Kosten für die Umsetzung der Anforderungen sowie die möglichen gesellschaftlichen Auswirkungen zu prüfen.

5.2 Nach dem Dafürhalten des Ausschusses sollte die Verordnung bewirken, dass die Tiere möglichst rasch und in Begleitung von qualifiziertem Personal zu ihrem Bestimmungsort gebracht werden. Das Wohlergehen der Tiere ist eine komplexe Größe, die nur als Summe aus mehreren Einzelfaktoren bewertet werden kann.

5.3 Eine effektivere Überwachung ist wünschenswert. Den Behörden muss die Befugnis erteilt werden, bei Missständen in allen Mitgliedstaaten gleichermaßen einschreiten zu können.

5.4 Der EWSA betont, dass die in dem Vorschlag enthaltenen Bestimmungen und Änderungen auf den jüngsten wissenschaftlichen Erkenntnissen im Bereich Tierschutz

basieren müssen. Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Maßnahmen sind realistisch einzuschätzen. Problematisch sind nach wie vor diejenigen Änderungen, die die Transportkosten unmittelbar erhöhen, aber aus wissenschaftlicher Warte betrachtet einen widersprüchlichen bzw. mangelhaft dokumentierten Einfluss auf die Verbesserung des Tierschutzes haben. In diesen Fällen sollten die jetzigen Regelungen geändert und zusätzliches Datenmaterial herangezogen werden, so dass die Rechtsvorschriften erst bei Vorliegen von eindeutigen und beweiskräftigen wissenschaftlichen Erkenntnissen neuformuliert werden.

5.5 Unterschiedliche geographische und klimatische Gegebenheiten in den Mitgliedstaaten können Einfluss auf die Umsetzung der Bestimmungen haben. Den besonderen geographischen Umständen ist immer dann Rechnung zu tragen, wenn die vorgeschlagenen Neuerungen aufgrund der steigenden Transportkosten einen deutlich negativen Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit der Rinderzucht in einem bestimmten Gebiet haben könnten. Eine mangelnde Rücksichtnahme könnte eventuell sogar zu einer Beendigung der Tierproduktion führen - einer ohnehin schon anfälligen Branche würde so der Todesstoß versetzt. Tierhaltung und Tiertransport zu den Märkten sind auch in den Gebieten mit weniger intensiv betriebener Tierhaltung erhaltenswert - hier ist eine flexible Gesetzgebung gefragt.

5.6 Der Meinungsaustausch über ein weltweites internationales Abkommen im Bereich der Transportstandards sollte möglichst bald in konkrete Gespräche und Verträge münden.

Brüssel, den 26. Februar 2004

Der Präsident

des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses

Roger BRIESCH
