

Einführung eines einheitlichen Kriteriums zur Bestimmung der anzuwendenden Rechtsvorschriften über soziale Sicherheit für das fahrende Personal in Europa

1. Die Zuordnungsvorschrift, die auf den Ausrüster abstellt

Bei der vom Ausrüster ausgehenden Zuordnungsvorschrift handelt es sich um die heutige Regelung zur Bestimmung der anwendbaren Rechtsvorschriften im Bereich der sozialen Sicherheit für das fahrende Personal im Dienst eines Ausrüsters, der im Hoheitsgebiet eines Landes niedergelassen ist, das die Vereinbarung auf der Grundlage von Artikel 16 der Verordnung (EG) 883/2004 (die „Ausnahmevereinbarung“) unterzeichnet hat. Im Folgenden wird kurz auf den Ursprung, die Entwicklungen und die heutige Anwendung dieser Zuordnungsvorschrift eingegangen. Im Anschluss wird die zentrale Verwaltungsstelle für die soziale Sicherheit der Rheinschiffer, die in diesem Zusammenhang eine wichtige Rolle spielt, kurz beschrieben.

1.1 Ursprung und heutige Anwendung der Zuordnungsvorschrift

Das Übereinkommen über die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer (im Folgenden „Rheinübereinkommen“), das am 27. Juli 1950¹ unter der Schirmherrschaft der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) und des Internationalen Arbeitsamtes (IAA) verabschiedet wurde, war das erste europäische multilaterale Instrument, durch das eine Regelung geschaffen wurde, mit der die nationalen Rechtsvorschriften über soziale Sicherheit im Interesse der Beschäftigten in der Binnenschiffahrt als typische hochmobile Arbeitnehmer koordiniert wurden.

Dieses Übereinkommen wurde am 30. November 1979 revidiert, um die zwischenzeitlich mit der Verordnung 1408/71/EWG eingeführten Verbesserungen zu übernehmen.² Die Verordnung 1408/71 enthielt gleichzeitig eine Klausel zum Vorrang des Rheinübereinkommens (Art. 7 Abs. 2³).

Zur Festlegung des anwendbaren Rechts wurde die Zuordnungsvorschrift, so wie sie im Rheinübereinkommen definiert ist, zur Anwendung gebracht: Die gesamte Besatzung eines Schiffes ist in dem Mitgliedstaat versichert, in dem sich der Niederlassungssitz des Ausrüsters befindet, „die Zuordnungsvorschrift, die auf den Ausrüster abstellt“.

Am 1. Mai 2010 trat die Verordnung (EG) Nr. 883/2004 in Kraft und löste die Verordnung (EWG) Nr. 1408/71 ab. Da die Verordnung in dem Bestreben verabschiedet wurde, das Recht zu vereinfachen, wurde die Anzahl der Sondervorschriften für einzelne Tätigkeitsbereiche soweit wie möglich begrenzt. In der Verordnung wurde daher keine gesonderte Zuordnungsvorschrift für die Binnenschiffahrt aufgenommen. Zudem enthält die Verordnung keine Bestimmung mehr darüber, dass das Rheinübereinkommen unbeschadet der Verordnung gilt. Der rechtliche Status der Zuordnungsvorschrift, die auf den Ausrüster abstellt, wurde hiermit geändert.

Die Vertragsstaaten des Rheinübereinkommens („die CASS-Mitgliedstaaten“)⁴ und die Sozialpartner, sowohl die Arbeitgeber- als auch die Arbeitnehmerorganisationen auf nationaler und europäischer Ebene, waren bestrebt, die im Rheinübereinkommen enthaltene Zuordnungsvorschrift, die auf den Ausrüster abstellt weiter anzuwenden, die ihrer Ansicht nach besser auf die Situation des fahrenden Personals zugeschnitten ist. Wie zuvor ausgeführt, bestimmt diese Zuordnungsvorschrift, dass die gesamte Besatzung in dem Mitgliedstaat versichert ist, wo sich der Niederlassungssitz des Ausrüsters befindet.

¹ In Kraft getreten am 1. Juni 1953.

² In Kraft getreten am 1. Dezember 1983. Erstmals überarbeitet im Jahre 1961.

³ Artikel 7 Absatz 2: „Ungeachtet des Artikels 6 bleiben anwendbar:

a) das Abkommen vom 27. Juli 1950 über die soziale Sicherheit der Rheinschiffer, in der Fassung vom 30. November 1979“.

⁴ Deutschland, Belgien, Frankreich, Luxemburg, Niederlande und die Schweiz. (Siehe Absatz 1.2)

Zu diesem Zweck schlossen diese Staaten eine Vereinbarung gemäß Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 883/2004 („Ausnahmevereinbarung“), die seit dem Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 883/2004 Anwendung findet. Mit dieser Vereinbarung wurde die Zuordnungsvorschrift, die auf den Ausrüster abstellt in den europäischen Rechtsrahmen eingebunden und jede rechtliche Diskussion über die Gültigkeit des Rheinübereinkommens und dessen Regelung zur Bestimmung des anwendbaren Rechts nach Verabschiedung der Verordnung (EG) Nr. 883/2004 ausgeschlossen.

Die Zuordnungsvorschrift gilt jedoch nur für fahrendes Personal, das für einen im Hoheitsgebiet eines Unterzeichnerstaates der Ausnahmevereinbarung ansässigen Ausrüster tätig ist. Beschäftigte, die diese Bedingung nicht erfüllen, werden der Gesetzgebung eines Staates gemäß den in der EU-Verordnung festgelegten Kriterien unterworfen, und zwar unabhängig davon, ob sie auf dem Rhein oder auf einer anderen Binnenwasserstraße der Europäischen Union arbeiten. In der EU existieren demzufolge zwei Arten von Zuordnungsvorschriften, die teilweise inhaltlich voneinander abweichen. Eine solche Situation kann nur vorübergehend bis zur Einführung klarer und für die gesamte europäische Binnenschifffahrt geeigneter Vorschriften hingenommen werden.

Die Mitgliedstaaten der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer („CASS“) sprechen sich daher für die Einführung einer einheitlichen Zuordnungsvorschrift für das gesamte auf den europäischen Binnenwasserstraßen tätige Personal aus, wobei die Zuordnungsvorschrift, die auf den Ausrüster abstellt, ihrer Ansicht nach alle erforderlichen Merkmale aufweist, um diese einheitliche Vorschrift zu verkörpern.

1.2 Die Zentrale Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer

Die Zentrale Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer („CASS“) stellt ein administratives Werkzeug zur Verwaltung des Rheinübereinkommens und der Ausnahmevereinbarung sowie auch ein praktisches Instrument für seine verschiedenen Gesprächspartner dar. Mehr als 80 % der Schifffahrtsaktivitäten in Europa finden im Hoheitsgebiet ihrer sechs Mitgliedstaaten statt (und ca. 70 % dieser Aktivitäten konzentrieren sich auf den Rhein). Ihre dreigliedrige Zusammensetzung stellt zudem sicher, dass die Belange aller Akteure des Sektors gehört und berücksichtigt werden. Darüber hinaus hat sie aufgrund ihrer Kompetenz zur Lösung von Einzelfällen in Zusammenarbeit mit den Behörden und Einrichtungen der Vertragsstaaten die Möglichkeit, mit neuen Praktiken und den damit ggf. verbundenen Schwierigkeiten Schritt zu halten.

2. Schwierigkeiten bei der Anwendung der Zuordnungsvorschrift der Verordnung (EG) Nr. 883/2004 auf die Binnenschifffahrt

Die Gemeinschaftsvorschriften sahen lange Zeit für die Arbeitnehmer im internationalen Verkehrswesen eine spezielle Zuordnungsregelung vor. So unterschied die Verordnung EG Nr. 1408/71 in Bezug auf im Gebiet von zwei oder mehr Mitgliedstaaten beschäftigte Personen zwischen zwei Kategorien: im internationalen Verkehrswesen tätige Personen (Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe a) und andere Personen (Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe b). Diese Situation hat sich seit dem Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 883/2004 geändert. Spezifische Zuordnungsregeln gelten nur noch für die Arbeitnehmer der Seeschifffahrt⁵. Die übrigen Arbeitnehmer im internationalen Verkehrswesen fallen nunmehr in die allgemeine Kategorie der Arbeitnehmer, die ihre Erwerbstätigkeit in zwei oder mehr Mitgliedstaaten ausüben, sodass ihre Zuordnung nicht mehr notwendigerweise jener in Anwendung der Verordnung 1408/71/EWG entspricht.

Gemäß Verordnung (EG) Nr. 883/2004 gehört der Arbeitnehmer der Sozialversicherung seines

⁵ Zuordnung nach dem Flaggenstaatsprinzip gemäß Artikel 11 Absatz 4.

Wohnsitzlandes an, wenn er dort einen wesentlichen Teil, d. h. mindestens 25 %⁶, seiner Tätigkeit ausübt (Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe a). Wenn dies nicht der Fall ist, ist der Arbeitnehmer der Sozialversicherung des „Mitgliedstaats [zugeordnet], in dem das Unternehmen oder der Arbeitgeber, das bzw. der [ihn] beschäftigt, seinen Sitz oder Wohnsitz hat“ (Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe b). Diese Zuordnungsvorschrift führt bei einer Anwendung auf fahrendes Personal zu unbeständigen Resultaten, die Sozialdumping-Praktiken Vorschub leisten.

Beförderungsverträge ändern sich schließlich von Jahr zu Jahr, wovon auch der Erfüllungsort betroffen ist. Zudem besitzen Schifffahrtsunternehmen in der Regel mehrere Schiffe und die Besatzungen werden regelmäßig auf verschiedenen Schiffen eingesetzt. Dementsprechend muss ein Mitglied des fahrenden Personals, auch wenn es für ein einziges Unternehmen arbeitet, wegen der Natur seines Berufes den Einsatzort im Laufe eines Jahres und von Jahr zu Jahr wechseln. Der Anteil, zu dem die Tätigkeit im Wohnsitzland ausgeübt wird, sofern ein solches existiert, ist daher Schwankungen unterworfen. Die Anwendung der ersten Zuordnungsvorschrift der Verordnung (EG) Nr. 883/2004 gestaltet sich damit besonders schwierig und ist sowohl für die Binnenschifffahrtsunternehmen als auch für die nationalen Verwaltungen mit quasi unüberwindlichen Verwaltungsschwierigkeiten verbunden.

Aufgrund der Umsetzungsschwierigkeiten mit diesem ersten Kriterium erfolgt die Bestimmung der anzuwendenden Vorschriften anhand des zweiten Kriteriums, das auf den „Mitgliedstaat“ abstellt, „in dem das Unternehmen oder der Arbeitgeber, das bzw. der [den Schiffer] beschäftigt, seinen Sitz oder Wohnsitz hat“ (Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe b). Somit wird dieses zweite Kriterium – wegen des mobilen Charakters des Schifffahrtsgewerbes – zum Hauptzuordnungskriterium für eine Anknüpfung falls die heutigen Bestimmungen der (EG) Nr. 883/2004 unverändert bleiben. Nach der allgemeinen Systematik der Verordnung soll dieses Kriterium jedoch lediglich subsidiär zur Anwendung kommen, also ähnlich wie im Arbeitsrecht nur als *ultima ratio* dienen. Der EuGH erachtet die Schutzfunktion des Kriteriums des Arbeitgebersitzes als gering und hat es in seiner Rechtsprechung zum Arbeitsrecht wiederholt abgelehnt.

In der Praxis zeigt sich, dass diese Vorschrift missbräuchlich verwendet werden kann. Das Kriterium des Sitzes des Arbeitgebers wird (auch durch vorgetäuschte Entsende- und Zeitarbeitskonstrukte) zur Beschränkung der Arbeitskosten und Erlangung eines Wettbewerbsvorteils verwendet. Der Arbeitgeber kann seinen Sitz aufgrund der Niederlassungsfreiheit in der Europäischen Union, unabhängig vom tatsächlichen Ort der wirtschaftlichen Tätigkeit des Unternehmens, einfach auswählen. Ein Binnenschifffahrtsunternehmen kann im Ausland eine Zweigstelle gründen oder in dem Mitgliedstaat mit den größten Sozialabgabenvorteilen auf eine Arbeitsvermittlung zurückgreifen. Die Zuordnung des fahrenden Personals ist dadurch nicht mehr mit dem Grundsatz der *lex loci laboris* verknüpft, die gleichwohl den Geist der Verordnung (EG) Nr. 883/2004 prägt.

All diese Gründe haben zur Folge, dass eine unmodifizierte Anwendung der Kriterien der Verordnung (EG) Nr. 883/2004 auf die Binnenschifffahrt zu Ergebnissen führt, die dem Ziel und Zweck dieser Verordnung und der Koordinierung zuwiderlaufen.

⁶ Auf das internationale Verkehrswesen angewandt, stehen für diese Bewertung als Kriterien die Arbeitszeit und, wenn sich dieses Kriterium als unzureichend erweist, die genauen Fahrstrecken und die geschätzten Fahrzeiten oder die Lade-/Löschvorgänge zur Diskussion. Praktischer Leitfaden, Die Rechtsvorschriften, die für Erwerbstätige [...] gelten, Punkt 3 („Wie wird die wesentliche Tätigkeit definiert?“) und Punkt 4 („Wesentliche Tätigkeit und Arbeitnehmer im internationalen Verkehrswesen“).

3. Eine Sonderregelung, die bereits für die Luftfahrt anerkannt ist

Die Binnenschifffahrt wäre nicht der erste Verkehrsträger, für den die Europäische Union die Notwendigkeit einer Anpassung der Zuordnungsvorschriften der Verordnung (EG) Nr. 883/2004 anerkennen würde. Für Seeleute sah die Verordnung (EG) Nr. 883/2004 von Anfang an eine Sonderregelung vor, und nach Inkrafttreten der Verordnung führten die Mitgliedstaaten auch für den Luftverkehr eine Sonderregelung ein. So wurden die Zuordnungsvorschriften der Verordnung (EG) Nr. 883/2004 mit der Verordnung 465/2012/EU vom 22. Mai 2012 durch eine Zuordnungsvorschrift auf der Grundlage des Konzepts „Heimatbasis“⁷ ersetzt.

Diese Sonderregelungen stellen im Interesse einer stabilen und einfachen Anwendung jeweils nur auf ein Zuordnungskriterium ab, unabhängig vom Arbeitsort oder dem Ort der Einstellung. Die von der Verordnung (EG) Nr. 883/2004 angestrebte Vereinfachung wird im Hinblick auf die Beschäftigten im Verkehrswesen auf diesem Wege letztlich besser erzielt.

4. Einführung einer binnenschifffahrtsspezifischen Regelung in Anlehnung an die vor der Verordnung (EG) Nr. 883/2004 geltenden Lösungen

Die vom Ausrüster ausgehende Zuordnungsvorschrift stellt auf nur ein Zuordnungskriterium ab. Ihr zufolge ist das fahrende Personal der Sozialversicherung des Landes zugeordnet, in dem der Ausrüster des Schiffes seinen Sitz hat. Unter „Ausrüster“ ist dabei derjenige zu verstehen, der für den Betrieb des Schiffes verantwortlich ist und dem der Gewinn daraus zusteht. In der Rheinschifffahrt wird der Sitz des Ausrüsters durch ein spezielles Dokument, die Rheinschifffahrtzugehörigkeitsurkunde, nachgewiesen.

Um als Ausrüster anerkannt zu werden, muss eine Rheinschifffahrtzugehörigkeitsurkunde beantragt werden. Auf einem von der ZKR für die ausstellende Behörde erarbeiteten Antragsformular wird eindeutig beschrieben, welchen Anforderungen der Ausrüster entsprechen muss. Der Niederlassungssitz des Ausrüsters muss sich dort befinden, wo der Mittelpunkt seiner Geschäftstätigkeit liegt: es muss ein eindeutiger Zusammenhang mit den geschäftlichen Aktivitäten nachgewiesen werden⁸.

Diese Regelung wurde 1979 eingeführt. Nach mehr als 35 Jahren Erfahrung lässt sich ihr Funktionieren problemlos beurteilen. Zudem ist der Ausrüsterbegriff im Binnenschifffahrtsgewerbe hinlänglich bekannt und seine Verwendung gewährleistet das Bestehen einer Verbindung zwischen dem Staat, dessen Vorschriften für anwendbar erklärt werden, und dem tatsächlichen Ort der Tätigkeit. Es besteht kein Zweifel daran, dass die Regelung für die Unternehmen und Verwaltungen einfach anzuwenden ist und sicherstellt, dass alle Mitglieder an Bord eines Schiffes demselben nationalen Sozialversicherungssystem mit dem gleichen Beitragssystem angehören: gleiche Regeln für alle was die Zusammenarbeit an Bord erleichtert. Außerdem wird durch diese Zuordnungsvorschrift die Unsicherheit über das anwendbare Sozialversicherungsrecht verringert. Daneben führt diese Zuordnungsvorschrift zu einem geringeren Verwaltungsaufwand für den Unternehmer: Der Unternehmer muss nur in einem Land Sozialversicherungsbeiträge entrichten.

⁷ In Anhang III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt definiert als „vom Luftfahrtunternehmer gegenüber dem Besatzungsmitglied benannter Ort, wo das Besatzungsmitglied normalerweise eine Dienstzeit oder eine Abfolge von Dienstzeiten beginnt und beendet und wo der Luftfahrtunternehmer normalerweise nicht für die Unterbringung des betreffenden Besatzungsmitglieds verantwortlich ist“.

⁸ Diese Anforderungen wurden in den Niederlanden höchstrichterlich bestätigt.

Im Endeffekt bietet die Zuordnungsvorschrift, die auf den Ausrüster abstellt dem fahrenden Personal mehr Schutz und entspricht stärker dem Geist der EU-Verordnung: Da sich der Sitz des Ausrüsters in einem Land befinden muss, in dem die Geschäftstätigkeit ausgeübt wird, bleiben rechtliche Konstruktionen, die den Sozialschutz des fahrenden Personals beeinträchtigen könnten, wirkungslos. Entsende- und Zeitarbeitsverhältnisse haben keinerlei Auswirkungen mehr auf die anwendbaren Rechtsvorschriften und bestimmen dementsprechend auch nicht mehr das zugehörige Beitragssystem. Im Übrigen kommt diese Zuordnungsvorschrift dem Grundsatz der *lex loci laboris* näher als eine strikte Anwendung der Zuordnungsvorschriften der Verordnung (EG) Nr. 883/2004. Aus all diesen Gründen genießt diese Vorschrift auch die Unterstützung der Arbeitnehmer- und Arbeitgeberorganisationen sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene.

Die CASS empfiehlt die Zuordnungsvorschrift, die auf den Ausrüster abstellt auf das gesamte fahrende Personal in Europa zu erstrecken sowie die diesbezügliche Verwendung einer klaren und genauen Definition vom Begriff des Sitzes des Ausrüsters in Verbindung mit dem Ort der Tätigkeit. Abschließend schlägt die CASS vor, den Präsidenten der CASS zum bevorzugten Ansprechpartner für Binnenschifffahrtsfragen zu ernennen.

Die CASS fühlt sich in ihrem Vorschlag durch die Worte des Kommissionspräsidenten Juncker ermutigt:

„[...]müssen wir die Arbeiten an einem fairen und wahrhaft europäischen Arbeitsmarkt vorantreiben. Fairness heißt in diesem Zusammenhang, die Freizügigkeit als Grundrecht unserer Union zu fördern und zu wahren, zugleich aber auch Missbrauch und die Gefahr von Sozialdumping zu vermeiden. Arbeitskräftemobilität ist erwünscht und erforderlich, damit der Euro-Raum und der Binnenmarkt prosperieren können. Arbeitskräftemobilität sollte aber auf klaren Regeln und Prinzipien beruhen. Gleicher Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort – dies sollte unser zentraler Grundsatz sein.“⁹

Anlage: Schreiben Aquapol

⁹ S. 18 der Rede zur Lage der Union 2015.

Anlage

Schreiben von Aquapol

Von: Direktor AQUAPOL, Ad Hellemons
An: Sekretariat der CASS
Betreff: Unterstützung der CASS durch AQUAPOL, Dokument CASS (15) 3 vom 9.2.2015
Datum: 18. März 2015

Sehr geehrte Frau Leroy,

AQUAPOL ist eine Vereinigung, in der 25 Strafverfolgungsbehörden aus 13 EU-Mitgliedstaaten und der Schweiz zusammenarbeiten. Zu den Mitgliedern von AQUAPOL gehören vor allem Wasserschutzpolizeiabteilungen von Polizeiorganisationen wie der französischen Gendarmerie, der niederländischen Nationalen Politie, der belgischen Federalen Politie usw., aber auch Binnen- und Seeschiffahrtssaufsichtsbehörden. Die Mitglieder, die schwerpunktmäßig mit Binnenschiffahrt befasst sind, haben ihren Sitz entlang des Rhein-Main-Donau-Korridors und der damit verbundenen Hauptwasserstraßen. Ich füge diesem Schreiben zu Ihrer Information das AQUAPOL-Strategiepapier 2012-2015 bei.

Eine Priorität von AQUAPOL im Bereich der Binnenschiffahrt ist die Bekämpfung fragwürdiger Praktiken bei der Beschäftigung von Besatzungsmitgliedern, die mitunter zu Sozialdumping und Arbeitsmissbrauch führen. Das größte Problem bei der Bekämpfung dieser Praktiken stellt für die Strafverfolgung die Tatsache dar, dass es zu viele Vorschriften gibt und die Auslegung dieser Vorschriften unlauteren Firmen die Möglichkeit verschafft, in der Praxis zu tun, was sie wollen. Dieses Problem nimmt immer mehr zu und führt nicht nur für viele Arbeitskräfte zu schlechten Bedingungen an Bord der Binnenschiffe, sondern auch zu falschem Wettbewerb und einer Wettbewerbsverzerrung im Binnenschiffahrtsgewerbe. Immer mehr Unternehmen stehen unweigerlich vor der Wahl, sich diese Praktiken zu eigen zu machen oder aus dem Gewerbe auszusteigen.

Die Möglichkeiten zur Bekämpfung dieses Fehlverhaltens bestimmter Unternehmen sind sehr begrenzt. Die Vorschriften sind unklar und können auf verschiedene Weise interpretiert werden. Die Unterscheidung zwischen (rechtlich) kriminell und (moralisch) verwerflichem Verhalten ist vage; eine Reihe von Unternehmen agiert in dieser Grauzone, um die Vorschriften zu umgehen und so die Betriebskosten zu senken. Die Ermittlungen erfordern viel Know-how, Zeit und andere Ressourcen. Die meisten Täter kommen daher relativ glimpflich davon.

AQUAPOL hat von der Initiative der CASS, wie sie in Dokument CASS (15) 03 vom 9.2.2015 beschrieben ist, erfahren. **AQUAPOL unterstützt den von der CASS in diesem Dokument vertretenen Ansatz und sieht in diesem Vorschlag eine gute Möglichkeit, den oben beschriebenen illegalen und/oder unmoralischen Praktiken ein Ende zu bereiten oder die Anwendung dieser Praktiken zumindest deutlich zu erschweren. Nach Ansicht von AQUAPOL sollte sich der Ansatz auf ganz Europa beziehen.** Dies würde die Möglichkeit eröffnen, wirksamere Kontrollen durchzuführen, als dies bisher der Fall ist. Wirksamere Kontrollen können dazu beitragen, Unternehmen an der Anwendung illegaler und/oder unmoralischer Praktiken in diesem Bereich zu hindern, und eine angemessene Aufdeckung und Ahndung von Unternehmen, die sich solche Praktiken zu eigen gemacht haben, fördern.

AQUAPOL empfiehlt der CASS, ein besonderes Augenmerk auf die „Rheinschiffahrtzugehörigkeitsurkunde“ zu legen, die ein wichtiger Teil ihres Vorschlags ist. Das Verfahren zur Ausstellung dieses Dokuments sollte harmonisiert werden und das Dokument in allen beteiligten Ländern ein einheitliches Format haben; die Dokumente sollten von Kontrollbeamten rund um die Uhr in elektronischer Form überprüft werden können.

Ich wünsche der CASS mit diesem Vorschlag viel Erfolg, weil damit meines Erachtens wirklich etwas erreicht werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

Ad Hellemons

Direktor AQUAPOL