



Die  
Bundesregierung

**DI**STATIS  
Statistisches Bundesamt

Erfüllungsaufwand  
im Bereich...

**Schifffahrt: Elektronische  
Anträge und Zeugnisse**

März 2013

**BürokratieAbbau**  
Zeit für das Wesentliche

## Inhaltsverzeichnis

<b>0</b>	<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>4</b>
<b>1</b>	<b>Einleitung</b> .....	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Projektziele und Untersuchungsgegenstand</b> .....	<b>6</b>
2.1	Projektziele .....	6
2.2	Untersuchungsgegenstand .....	7
<b>3</b>	<b>Methodische Grundlagen</b> .....	<b>9</b>
3.1	Erfüllungsaufwand .....	9
3.2	Methodische Besonderheiten bei der Untersuchung von Schifffahrtszeugnissen .....	10
<b>4</b>	<b>Vorgehensweise zur Ermittlung des Erfüllungsaufwands</b> .....	<b>16</b>
4.1	Vorgehensweise bei der Wirtschaftsbefragung .....	16
4.2	Vorgehensweise bei der Verwaltungsbefragung .....	18
<b>5</b>	<b>Ist-Zustand und Ex-ante-Szenario von Antragstellung und Zeugnisausstellung</b> .....	<b>19</b>
<b>6</b>	<b>Erfüllungsaufwand bei ausgewählten internationalen Schifffahrtszeugnissen</b> .....	<b>22</b>
6.1.	Zentrale Ergebnisse im Überblick .....	22
6.2	Ergebnisse der Auftrags-/Besichtigungszeugnisse .....	27
6.2.1	Ergebnisse für das Internationale Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes (ISSC).....	27
6.2.2	Ergebnisse für das Internationale Freibordzeugnis .....	30
6.2.3	Ergebnisse für das Bau-Sicherheitszeugnis.....	32
6.2.4	Ergebnisse für das Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis .....	34
6.3	Ergebnisse der Antragszeugnisse .....	36
6.3.1	Ergebnisse für die Ölhaftungsbescheinigung nach dem Bunkeröl-Übereinkommen.....	36
6.3.2	Ergebnisse für das Schiffsbesatzungszeugnis .....	39
6.4	Einmaliger Erfüllungsaufwand bei der Umstellung auf elektronische Zeugnisse.....	40
6.5	Hochrechnung der Ergebnisse auf alle in Deutschland ausgestellten internationalen Zeugnisse	42
6.5.1	Vorgehensweise bei der Hochrechnung .....	43
6.5.2	Hochgerechnete Ergebnisse .....	44
<b>7</b>	<b>Vereinfachungsvorschläge</b> .....	<b>46</b>
7.1	Allgemeine Vereinfachungsvorschläge .....	46
7.2	Vereinfachungsvorschläge zu einzelnen Zeugnissen .....	47
7.3	Vorschläge zur Attraktivitätssteigerung der deutschen Flagge .....	48
	<b>Abbildungs- und Tabellenverzeichnis</b> .....	<b>49</b>
	<b>Abkürzungsverzeichnis</b> .....	<b>50</b>

## **Anhang**

Anhang 1: Fragebogen Reeder .....	51
Anhang 2: Musterformular zur Ermittlung des Erfüllungsaufwands in der Verwaltung .....	60
Anhang 3: Zuordnung der hochgerechneten Zeugnisse .....	62

## **0 Zusammenfassung**

Das vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung initiierte Projekt „Schifffahrt: Elektronische Anträge und Zeugnisse“ ist Teil des Arbeitsprogramms bessere Rechtsetzung der Bundesregierung vom 28. März 2012. Das Projekt verfolgte das Ziel, die Reeder sowie die zuständigen Behörden von unnötigem bürokratischem Aufwand bei internationalen Schifffahrtszeugnissen zu entlasten. Die Zeugnisse sind zwingend für die Fahrt eines Schiffes erforderlich, sie müssen an Bord vorliegen und werden durch die Hafenbehörden kontrolliert. Die Gültigkeit der Zeugnisse ist befristet, so dass sie von den Reedern wiederholt beantragt werden müssen. Die Betrachtung konzentrierte sich auf Reeder, die mit Schiffen unter deutscher Flagge in der Seeschifffahrt tätig sind.

Das Projekt untersuchte die entlastenden Wirkungen einer Umstellung von bislang papiergebundenen auf elektronische Verfahren. Dabei soll die Beantragung der Zeugnisse, die Antragsbearbeitung in den Behörden und die Übermittlung der ausgestellten Zeugnisse an die Reeder und von dort an Bord der Schiffe überwiegend elektronisch erfolgen. Dazu wurde sowohl der aktuelle Aufwand für die papiergebundenen Zeugnisse gemessen als auch der Aufwand für ein zukünftiges elektronisches Verfahren geschätzt. Die Ergebnisse des Projektes sollen auch als Argumentationshilfe auf internationaler Ebene dienen mit dem Ziel, elektronische Zeugnisse rechtlich verbindlich anzuerkennen. Ein weiteres Ziel war zudem die Gewinnung von Hinweisen, wie der Betrieb eines Schiffes unter deutscher Flagge im Vergleich mit anderen (EU-)Staaten durch Änderung der Verwaltungsverfahren einfacher gestaltet werden kann.

Die Ergebnisse zeigen, dass der jährliche Erfüllungsaufwand durch die Einführung der elektronischen Antragstellung und Ausstellung elektronischer Zeugnisse reduziert werden könnte. Für alle in Deutschland ausgestellten Schifffahrtszeugnisse könnten somit für Wirtschaft und Verwaltung zusammen ca. 2 Mio. EUR jährlich eingespart werden. Insbesondere bei Zeugnissen, die der Reeder direkt bei der Verwaltung beantragt (Antragszeugnisse), würde die Einführung eines elektronischen Verfahrens zu Entlastungen bei der Wirtschaft von geschätzt 63 Prozent führen. Bei Zeugnissen mit erforderlichen Besichtigungen an Bord der Schiffe (Auftragszeugnisse) wären infolge des andersartigen Antragsprozesses, der an Besichtigungsaufträge an Klassifikationsgesellschaften gekoppelt ist, Entlastungen von durchschnittlich rund drei Prozent für die Reeder möglich. Auf Seiten der Verwaltung könnten durch die Anwendung elektronischer Verfahren etwa zwölf Prozent der bisherigen Kosten eingespart werden. Gründe hierfür sind die teilweise wegfallende Erfassung von Antragsdaten, die automatische Erstellung der Zeugnisse sowie die Portosparnis bei elektronischer Ausstellung der Zeugnisse.

## 1 Einleitung

Mit dem Kabinettsbeschluss vom 27. Januar 2010 hat die Bundesregierung beschlossen, den gesamten messbaren Aufwand, der den Bürgerinnen und Bürgern, der Wirtschaft und der Verwaltung aus der Erfüllung gesetzlicher Vorgaben entsteht, spürbar und nachhaltig zu reduzieren. Für die Messung des Aufwands kommt das Konzept des Erfüllungsaufwands zum Tragen. Bei dieser Methode wird der bisherige Ansatz des Standardkosten-Modells (SKM) zur Messung der Bürokratiekosten in zweierlei Hinsicht erweitert: Zum einen werden neben den Informationspflichten weitere Vorgaben, die der Staat den Normadressaten auferlegt, in den Blick genommen. Zum anderen werden weitere Kostenfaktoren – wie beispielsweise Umstellungskosten – berücksichtigt, die beim SKM bisher nicht relevant waren.

Mit dem Kabinettsbeschluss vom 28. März 2012 hat die Bundesregierung das Arbeitsprogramm bessere Rechtsetzung verabschiedet. Das Arbeitsprogramm sieht u. a. mehrere neue Bürokratieabbauprojekte für den Rest der Legislaturperiode vor. „Elektronische Zeugnisse sowie Verfahren bei Abgaben in der Schifffahrt“ ist auf Initiative des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) einer der im Arbeitsprogramm genannten Lebens- und Rechtsbereiche, für die der Erfüllungsaufwand untersucht werden soll. Das in diesem Bericht behandelte Projekt befasste sich ausschließlich mit dem Teil der elektronischen Anträge und Zeugnisse. Es wurde für die Normadressaten Wirtschaft und Verwaltung untersucht, inwieweit der Erfüllungsaufwand durch elektronische Antragsverfahren einerseits und elektronische Dokumente andererseits für internationale Schifffahrtszeugnisse verringert werden kann. Die Ermittlung des Erfüllungsaufwands beinhaltete dafür bei diesem Projekt einen Vergleich des Ist- und Soll-Zustands (ex post und ex ante) bei ausgewählten Schifffahrtszeugnissen sowie die Hochrechnung auf alle internationalen Zeugnisse.

Die Geschäftsstelle Bürokratieabbau im Bundeskanzleramt (GBü) koordinierte das Projekt gemeinsam mit einer hierzu eingerichteten Lenkungsgruppe. Im BMVBS war das Projekt eingebettet in die Projektgruppe zur Neuordnung des Schifffahrtsrechts (PG-SchR). Die Datenerhebung, Auswertung und Dokumentation der Ergebnisse lag in der Verantwortung des Statistischen Bundesamtes (StBA). Darüber hinaus waren das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) sowie die Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) Teil der Lenkungsgruppe.

In enger Abstimmung mit allen Projektverantwortlichen wurde ab Mai 2012 ein Projektsteckbrief formuliert, ein Messkonzept entwickelt und die Erhebung konzeptionell vorbereitet. Die Feldphase fand von Mitte September bis Mitte November statt. Die vorläufigen Ergebnisse wurden am 11. Dezember 2012 der Lenkungsgruppe vorgestellt. Der Zeitraum bis März 2013 diente der Hochrechnung der Ergebnisse und der Erstellung des nun vorliegenden Projektberichts.

## 2 Projektziele und Untersuchungsgegenstand

### 2.1 Projektziele

Das Projekt „Schifffahrt: Elektronische Anträge und Zeugnisse“ verfolgte das Ziel, die Berufsschifffahrt sowie die zuständigen Behörden von unnötigem bürokratischem Aufwand zu entlasten, der bei internationalen Schifffahrtszeugnissen anfällt. Die Betrachtung konzentrierte sich auf Reeder, die mit Schiffen unter deutscher Flagge in der Seeschifffahrt tätig sind. Anhand von Zukunftsszenarien sollten mögliche Entlastungspotentiale quantifiziert werden, die sich aus der Umstellung auf ein elektronisches Verfahren bei Antragstellung, Antragsbearbeitung in den Behörden und Übermittlung der ausgestellten Zeugnisse ergeben würden. Für jedes Zeugnis war sowohl der aktuelle Aufwand zu messen (ex post) als auch der Aufwand nach Einführung eines elektronischen Verfahrens zu schätzen (ex ante). Die Ergebnisse sollen u. a. als Argumentationshilfe im internationalen Rahmen dienen, wie etwa gegenüber der International Maritime Organization (IMO). Ziel soll sein, elektronische Zeugnisse international rechtsverbindlich anzuerkennen.

Ein weiteres Ziel war zudem die Gewinnung von Hinweisen über weitere Vereinfachungsmöglichkeiten und darauf, wie der Betrieb eines Schiffes unter deutscher Flagge im Vergleich mit anderen (EU-)Staaten durch Änderung der Verwaltungsverfahren einfacher gestaltet werden könnte. Die Projektziele – jeweils zu differenzieren nach den Normadressaten Wirtschaft und Verwaltung – waren im Einzelnen:

- Beschreibung des Ex-post- und Ex-ante-Prozesses für
  - a) elektronische Dokumente und
  - b) elektronische Antragstellung
- Darstellung der Ergebnisse für jedes Zeugnis
- Ermittlung eines Delta zwischen Ex-post- und Ex-ante-Prozessen als Grundlage zur zahlenmäßigen Bestimmung von Abbaumaßnahmen
  - a) hinsichtlich des Erfüllungsaufwands (Zeitaufwand und Kosten) und
  - b) hinsichtlich der Verfahrensdauer
- Darstellung maßgeblicher Unterschiede zwischen Ex-post- und Ex-ante-Prozessen, die einerseits zu erhöhten Aufwänden/Kosten führen oder andererseits zu einer Beschleunigung des Verfahrens beitragen (können)
- Identifizierung von Vereinfachungsmöglichkeiten im Vollzug

Betrachtet wurde nur der Aufwand für Folgeanträge, also nicht für Erstanträge. Die Ergebnisse des Erfüllungsaufwands wurden monetarisiert dargestellt.

## 2.2 Untersuchungsgegenstand

Reeder mit Fracht- und Fahrgastschiffen in der internationalen Fahrt müssen auf Grund internationaler Regelungen durch Schiffszeugnisse und -bescheinigungen nachweisen, dass die Schiffe den internationalen Anforderungen und Standards entsprechen. Ein elektronisches Zeugnis wird bislang grundsätzlich weder nach deutschem Recht noch weltweit anerkannt, so dass die internationalen Zeugnisse zurzeit von den zuständigen Behörden (BSH und BG Verkehr) in Papier ausgestellt werden. Die Form der Zeugnisse muss den in den Internationalen Übereinkommen jeweils vorgegebenen Mustern entsprechen. Ihre Geltungsdauer ist befristet (je nach Zeugnis 12 Monate bis 5 Jahre bzw. im Bereich der Internationalen Haftungsübereinkommen, zu denen u. a. das Bunkeröl-Übereinkommen gehört, befristet auf den zugrundeliegenden Versicherungszeitraum). Außerdem wird ein Zeugnis unter anderem ungültig, wenn die Schiffsbesichtigungen des Flaggenstaates, die zum Teil durch anerkannte Organisationen (Klassifikationsgesellschaften/Klassen) durchgeführt werden, nicht in dem vorgeschriebenen Zeitraum stattfinden oder ein Schiff die Flagge wechselt. In der Regel befindet sich ein Schiff weit vom deutschen Staatsgebiet entfernt, wenn ein neues Zeugnis ausgestellt werden muss. Die Ausstellung und Übersendung des neuen Papier-Zeugnisses ist mit bürokratischem Aufwand und möglicherweise (kostspieligem) Zeitverlust verbunden.

Die Verfahren zum Erwerb eines Zeugnisses unterscheiden sich zwischen BSH und BG Verkehr gegenwärtig grundlegend. Nach derzeitiger Rechtslage ist ein elektronisches Antragsverfahren für die Zeugnisse mit Zuständigkeit des BSH wie etwa der Ölhaftungsbescheinigung nicht zulässig. Die §§ 18 Seeaufgabengesetz und 4a Ölhaftungsbescheinigungsverordnung stehen dem entgegen. Ein solches Formerfordernis entfällt i. d. R. für die Zeugnisse der BG Verkehr, da das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) dieses für Schiffssicherheitsdokumente nicht vorsieht.

Im Rahmen des Projektes wurden die sechs folgenden internationalen Schifffahrtszeugnisse exemplarisch untersucht. Mit Zuständigkeit des BSH:

- Ölhaftungsbescheinigung für Seeschiffe nach Artikel 7 des Internationalen Übereinkommens von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden (Bunkeröl-Übereinkommen)
- Internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes (ISSC) nach Teil A Abschnitt 19.2 des ISPS Codes

Mit Zuständigkeit der BG Verkehr:

- Schiffsbesatzungszeugnis nach § 4 der Schiffsbesetzungsverordnung
- Internationales Freibordzeugnis nach Artikeln 3 und 16 Absatz 1 des Internationalen Freibordübereinkommens
- Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe nach SOLAS Regel I/12

- Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe nach SOLAS Regel I/12

Die anhand der sechs Zeugnisse berechneten bürokratischen Be- und Entlastungen wurden in einem weiteren Projektschritt sowohl für die Reeder als auch die Verwaltung auf alle internationalen Zeugnisse, die für die Fahrt eines Schiffes erforderlich sind, übertragen und hochgerechnet.



### 3 Methodische Grundlagen

#### 3.1 Erfüllungsaufwand

Grundlage des Projekts ist die Definition des Erfüllungsaufwandes gemäß § 2 Absatz 1 des Gesetzes zur Einsetzung eines Nationalen Normenkontrollrates (NKRK) in der geänderten Fassung vom 21. März 2011 (BGBl. I, S. 420):

*„Der Erfüllungsaufwand umfasst den gesamten messbaren Zeitaufwand und die Kosten, die durch die Befolgung von bundesrechtlichen Vorschriften bei Bürgerinnen und Bürgern, Wirtschaft sowie der öffentlichen Verwaltung entstehen.“*

Dabei geht es um die Zeiten und Kosten, die in unmittelbarer Folge für die Normadressaten (Bürger, Wirtschaft, Verwaltung) aus bundesrechtlichen Vorgaben entstehen. „Unmittelbar“ bedeutet hierbei, dass die Belastung direkt mit der Erfüllung der jeweiligen Vorgabe in Verbindung steht. Nicht darunter fallen mittelbare Effekte, wie z. B. Wettbewerbsnachteile (Umsatzeinbußen), die einem Reeder aufgrund eines fehlenden Zeugnisses entstehen.

Erfüllungsaufwand entsteht bei Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen durch die Befolgung von Informationspflichten und weiteren Vorgaben. Informationspflichten sind aufgrund von Gesetzen, Rechtsverordnungen, Satzungen oder Verwaltungsvorschriften bestehende Verpflichtungen, Daten und sonstige Informationen für Behörden oder Dritte zu beschaffen, verfügbar zu halten oder zu übermitteln. Durch weitere Vorgaben entstehen übrige unmittelbare Kosten und Zeitaufwand, die durch eigene konkrete Handlungen oder Unterlassungen zur Befolgung von Vorschriften verursacht werden. Für die Verwaltung entsteht Erfüllungsaufwand durch den gesamten Vollzugsaufwand von Gesetzen.

#### **Definition ex post und ex ante**

Die Ermittlung des Erfüllungsaufwandes kann sowohl ex post als auch ex ante erfolgen. Die Ermittlung ex post bezieht sich auf die Messung von bereits bestehenden bundesrechtlichen Regelungen. Voraussetzung dabei ist, dass diese mindestens zwei Jahre in Kraft sind, da sich erst dann beim Normadressaten die notwendige Routine bei der Ausführung der Aktivitäten etabliert hat, um eine regelmäßige, fortlaufende Belastung zu messen. Die Ermittlung des Erfüllungsaufwandes ex ante beinhaltet die Schätzung des zukünftigen Aufwandes, der durch eine neue oder geänderte bundesrechtliche Vorschrift zu erwarten ist. Dabei steht vor allem die **Änderung** des Erfüllungsaufwandes zum Status Quo im Vordergrund.

Sowohl die Methodik zur Ex-post-Messung des Erfüllungsaufwandes als auch die Methodik zur Ex-ante-Schätzung von zukünftig anfallenden Kosten lehnen sich an den „Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung“<sup>1</sup> an.

### **Grundsätzliches Berechnungsschema**

Der gesamte jährliche Erfüllungsaufwand einer gesetzlichen Regelung oder eines Prozesses setzt sich zusammen aus dem Produkt der Fallzahl und der finanziellen<sup>2</sup> Belastung pro Fall. Die Fallzahl ergibt sich aus der Häufigkeit, wie oft eine Vorgabe pro Jahr erfüllt wird. Dabei unterscheiden sich anlassbezogen und periodisch zu erfüllende Vorgaben. Bei periodisch zu erfüllende Vorgaben ergibt sich die Fallzahl aus der jährlichen Häufigkeit und der Anzahl der Betroffenen.

Der Erfüllungsaufwand pro Fall setzt sich aus den Personal- und Zusatzkosten zusammen. Die Personalkosten ergeben sich aus dem Zeitaufwand für die wesentlichen Aktivitäten, die zur Erfüllung der Vorgabe oder des Prozesses im Einzelfall anfallen. Der für den Personalaufwand anzusetzende Lohnsatz richtet sich nach dem Wirtschaftszweig (Wirtschaft) bzw. der Vollzugsebene (Verwaltung) und dem Qualifikationsniveau, welches für die Durchführung der einzelnen Aktivitäten notwendig ist. Die Zusatzkosten pro Fall definieren sich über die Summe aller anfallenden Sach- und Anschaffungskosten sowie den Kosten für die ggf. anfallende Inanspruchnahme externer Dienstleistungen. Die Einsparung pro Fall berechnet sich aus den eingesparten Personal- und Zusatzkosten. Auch hier werden die Kosten pro Fall mit der Fallzahl multipliziert. Die zukünftige Belastung errechnet sich dann aus dem Erfüllungsaufwand ex post abzüglich der geschätzten Einsparung.

### **3.2 Methodische Besonderheiten bei der Untersuchung von Schifffahrtszeugnissen**

Im Projekt wurden sowohl Informationspflichten als auch weitere Vorgaben der Wirtschaft (Reeder) und der Verwaltung (BSH und BG Verkehr) betrachtet. Der Erfüllungsaufwand der Bürgerinnen und Bürger wurde nicht erhoben, da der Rahmen des Projektes auf die Zeugnisse der internationalen Berufsschifffahrt begrenzt wurde. Der Aufwand aus Informationspflichten wurde nicht separat ausgewiesen, da die Basis der Messung nicht einzelne bundesrechtliche Vorgaben waren, sondern der gesamte Prozess von der Antragsstellung bis zum Erhalt des Zeugnisses im Fokus der Untersuchung stand. Der Zeitaufwand der einzelnen Aktivitäten und die Kosten innerhalb des Prozesses wurden für die sechs für das Projekt ausgewählten Zeugnisse erhoben. Somit wurde auch der Erfüllungsaufwand ex post und ex ante für jedes Zeugnis einzeln berechnet und ausgewiesen.

Der Erfüllungsaufwand ex post definiert sich über den zeitlichen und finanziellen Aufwand, der für die Reeder bzw. die beteiligten Behörden derzeit notwendig ist, um ein bestimmtes Zeugnis zu erhal-

---

<sup>1</sup> Vgl. Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung. Wiesbaden 2012. Abrufbar unter: [www.destatis.de/webskm](http://www.destatis.de/webskm) → Downloads.

<sup>2</sup> Beim Normadressaten Bürger wird die Belastung nicht monetarisiert, ausgewiesen wird die zeitliche Belastung pro Fall.

ten (Wirtschaft) bzw. um einen Antrag zu bearbeiten (Verwaltung). Dieser Aufwand wurde durch eine gezielte Befragung der Reeder und der Verwaltungsbehörden ermittelt (siehe Kapitel 4).

Zusätzlich zum Erfüllungsaufwand wurden die Gesamtverfahrensdauer für Wirtschaft und Verwaltung und etwaige Warte- und Liegezeiten auf Seiten der Reeder betrachtet – auch wenn beides nicht Bestandteil des Erfüllungsaufwands gemäß Definition ist. Grund war ein erwartetes Einsparpotenzial. Die Verfahrensdauer aus Sicht der Wirtschaft umfasst die Zeit ab Antragsstellung bzw. Versand des Besichtigungsberichts<sup>3</sup> bis zum Eingang des fertigen Zeugnisses beim Reeder. Die Verfahrensdauer der Verwaltung umfasst die Zeitspanne von dem Eingang des Antrags bzw. des Besichtigungsberichts bis zur Versendung des fertigen Zeugnisses an den Reeder. Der aufgrund von Warte- und Liegezeiten anfallende Aufwand auf Seiten der Reeder beinhaltet Personalkosten und Liegegebühren, die beim Reeder durch das Festhalten eines Schiffes in einem Hafen bis zum Erhalt des Zeugnisses entstehen. Warte- und Liegezeiten fließen nur in die Berechnung ein, wenn diese Zeiten nicht anderweitig genutzt werden. Zu den Wartezeiten der Verwaltung zählen ausschließlich Wartezeiten, die durch die Kommunikation/Zusammenarbeit mit Externen (andere Behörden, Institutionen, Reedern) entstehen. Kosten für Maßnahmen, die zwar Voraussetzungen zum Erhalt eines Zeugnisses sind, aber nur mittelbar entstehen, wurden nicht zum Erfüllungsaufwand gezählt. Hierzu gehören Ausgaben der Reeder für Bauarbeiten auf den Schiffen, für Ausrüstungsgegenstände oder notwendige Wartungen von technischen Anlagen.

Anhand der Befragungsergebnisse und der Auswertung des Erfüllungsaufwandes ex post wurde anschließend eine Ex-ante-Schätzung für das Szenario des elektronischen Verfahrens (sowohl bei der Antragstellung als auch bei der Zeugnisausstellung) durchgeführt. Die Ermittlung des Erfüllungsaufwands ex ante beruhte auf Schätzungen der befragten Reeder und Behörden.

### **Fallzahl**

Die anlassbezogene Fallzahl für ein bestimmtes Zeugnis ergibt sich aus den jährlich eingehenden Anträgen. Die Fallzahlen der sechs Zeugnisse liegen in den entsprechenden Behörden (BSH und BG Verkehr) vor. Um die Aufwandsberechnung einheitlich durchzuführen, wurden nur Fallzahlen aus dem Jahr 2011 verwendet. Die Fallzahlen wurden für die Berechnung des Erfüllungsaufwandes ex post und ex ante für Verwaltung und Wirtschaft gleichermaßen verwendet.

### **Erfüllungsaufwand der Wirtschaft pro Fall**

Die Personalkosten, die im Zusammenhang mit der Beantragung eines Zeugnisses stehen, beziehen sich auf die Arbeitszeit des Reeders.<sup>4</sup> Für die Messung dieser Zeitaufwände wurde das Antragsverfahren in einzelne Tätigkeiten zerlegt (siehe Tabelle 1). Neben der eigentlichen Antragstellung wurden

---

<sup>3</sup> Da es den Reedern nicht bekannt sein muss, zu welchem Zeitpunkt die Klassifikationsgesellschaften den Bericht an die Behörde versenden, wurde ersatzweise im Fragebogen auf den Zeitpunkt der Besichtigung Bezug genommen.

<sup>4</sup> Unter Reeder wird in diesem Bericht das gesamte Unternehmen mit allen dort tätigen Personen verstanden.

auch die dazu notwendigen Vorarbeiten der Reeder betrachtet. Hierzu gehören auch Tätigkeiten bei der internen Verwaltung der Zeugnisse wie etwa die Terminierung und Koordinierung von Besichtigungsterminen. Die Tätigkeiten wurden aus den Standardaktivitäten des Standardkosten-Modells (SKM) abgeleitet und um projektspezifische Besonderheiten ergänzt. Besonders hilfreich waren dabei Hinweise, die aus den Interviews mit den Reedern gewonnen wurden.

Der verwendete Lohnsatz zur Berechnung der Personalkosten richtet sich nach der Lohnkostentabelle zur Erfüllungsaufwands- und Bürokratiekostenmessung des Statistischen Bundesamtes von 2011. Hierfür werden je nach Qualifikationsniveau der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die die Tätigkeiten bei den Reedern ausführen, Lohnsätze des Wirtschaftszweiges Schifffahrt<sup>5</sup> verwendet. Da oftmals mehrere Besatzungsmitglieder mit unterschiedlichen Qualifikationsniveaus die Klassifikationsgesellschaft bei den Besichtigungsterminen begleiten, wurde der dafür anfallende Personalaufwand mit einem Durchschnittslohnsatz berechnet.

Die für die Ex-ante-Schätzung relevante Änderung der Personal- und Zusatzkosten ergibt sich aus dem neuen möglichen Verfahren der elektronischen Antragstellung und elektronischen Übermittlung des Zeugnisses zum Schiff. Die Angaben zur Einsparung der zeitlichen Belastung für das Ausführen der einzelnen Tätigkeiten beruhen auf erfragten Schätzungen der Reeder. Bei der Auswertung der Befragungsergebnisse der Wirtschaft wurde sowohl für die Ermittlung des derzeitigen Erfüllungsaufwandes pro Fall (ex post) als auch für den zukünftigen Aufwand pro Fall (ex ante) der Median über alle Datensätze je Zeugnis gebildet.

---

<sup>5</sup> Klassifikation der Wirtschaftszweige 2008, WZ H50: 16,10 EUR (niedrig); 23,90 EUR (mittel) und 37,30 EUR (hoch), 25,80 EUR (Durchschnitt).

**Tabelle 1: Aktivitäten der Wirtschaft bei der Beantragung von Schifffahrtszeugnissen**

Aktivität	Erläuterungen/Beispiele
Vertraut machen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vertraut machen mit der Antragstellung und ggf. der Gesetzeslage</li> <li>• Auch: Suchen der erforderlichen Informationen</li> </ul>
Zusammenstellen von Unterlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zusammenstellen der Unterlagen, die zusammen mit dem Antrag/dem Besichtigungsauftrag eingereicht werden</li> <li>• Auch: im Rahmen einer Besichtigung vorzulegende Unterlagen</li> <li>• Falls erforderlich: <u>Schriftliche</u> Anforderung/Beantragung von Unterlagen bei Externen (z. B. bei der Versicherung, der Klassifikationsgesellschaft, einer Behörde einen Nachweis per E-Mail oder mit einem Schreiben anfordern)</li> <li>• Interne Bearbeitung der Unterlagen beim Reeder</li> <li>• Falls erforderlich: Einscannen der Unterlagen</li> </ul>
Ausfüllen des Antragsformulars/ Verfassen des Besichtigungsauftrags	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausfüllen des Antragsformulars der Behörde</li> <li>• (Formloses) Antragsschreiben an die Behörde</li> <li>• Verfassen des Auftrags zur Besichtigung</li> </ul>
Interne Prüfung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Interne Prüfung und Kontrolle der im Zeugnisantrag/Besichtigungsauftrag eingetragenen Daten vor dem Einreichen bei der Behörde/Klassifikationsgesellschaft</li> <li>• Korrektur von Fehlern im Antrag/Auftrag</li> <li>• Korrektur von Fehlern in den beigefügten Unterlagen</li> </ul>
Übermittlung des Antrags/Auftrags	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Übermittlung des Antrags an die Behörde/des Besichtigungsauftrags an die Klassifikationsgesellschaft oder die BG Verkehr</li> <li>• Einschl. Anschreiben erstellen</li> </ul>
Korrekturen nach Aufforderung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Korrektur von Fehlern/Ergänzung von Angaben</li> <li>• Auf Verlangen der Behörde/Klassifikationsgesellschaft, nachdem der Antrag/Auftrag eingereicht wurde</li> </ul>
Begleitung der Besichtigung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nur Zeugnisse mit Besichtigung (ISSC: Begleitung Audit)</li> <li>• Anzahl der begleitenden Besatzungsmitglieder wird berücksichtigt</li> <li>• Auch: Organisation des Hafenzugangs für die Klasse</li> </ul>
Begleitung Zwischenbesichtigung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nur ISSC (wie Begleitung Besichtigung)</li> </ul>
Mündliche Kommunikation (Initiative Reeder)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Mündliche</u> Kommunikation mit Externen auf Initiative des Reeders im gesamten Antrags-/Auftragsverfahren bis zur Ausstellung des Zeugnisses</li> <li>• Einschl. An- und Nachfragen bei Behörden/Versicherungen etc. (Zum Beispiel Telefonate mit der zuständigen Behörde zur Beantwortung von Rückfragen, Besprechungen mit der Klassifikationsgesellschaft, mündliche Nachfragen bei der Versicherung)</li> <li>• Einschl. Terminkoordinierung</li> </ul>
Archivierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Archivierung der mit der Zeugnisbeschaffung verbundenen Vorgänge/Dokumente (elektronisch oder in Papierform)</li> </ul>
Übermittlung Zeugnis an Bord des Schiffes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beauftragung des Kurierdienstes und Aushändigung des Papierzeugnisses an diesen durch den Reeder</li> </ul>

## Erfüllungsaufwand der Verwaltung pro Fall

Zum Erfüllungsaufwand der Antragsbearbeitung der Schifffahrtszeugnisse seitens der Verwaltung gehören alle Arbeitsschritte vom Eingang des Antrags bzw. des Besichtigungsberichts bis zur Versendung des fertigen Zeugnisses an den Reeder. Hierzu zählen auch Rückfragen an den Antragstellenden.

Für die Ermittlung des Zeitaufwandes definierte das Statistische Bundesamt über alle Zeugnisse gültige Prozessschritte und Aktivitäten (vgl. Tabelle 2). Dies geschah auf Basis der von den beiden zuständigen Behörden zur Verfügung gestellten Geschäftsprozesse bzw. Verfahrensanweisungen und unter Berücksichtigung der Tätigkeiten der Verwaltung zur Erfüllung von Vorgaben oder Prozessen<sup>6</sup>.

**Tabelle 2: Aktivitäten der Verwaltung bei der Bearbeitung/Ausstellung von Schifffahrtszeugnissen**

Aktivität	Erläuterungen/Beispiele
Besichtigung	<ul style="list-style-type: none"><li>• Besichtigungsdauer auf dem Schiff (anteilig für Besichtigungen durch Behörde)</li><li>• Vor- und Nachbereitung des Besichtigungstermins</li></ul>
Sachbearbeitung	<ul style="list-style-type: none"><li>• Registratur des Antrags/Besichtigungsberichts</li><li>• Weitergabe an zuständige Bearbeiter</li><li>• Gebührenbescheid erstellen (inklusive Gebührenberechnung)</li><li>• Verfassen von Schreiben</li></ul>
Prüfung	<ul style="list-style-type: none"><li>• Formelle Prüfung, Vollständigkeitsprüfung (Vier-Augen-Prinzip)</li><li>• Inhaltliche Prüfung, ggf. Berechnung und Bewertungen durchführen</li><li>• Interne Kommunikation: Sitzungen und Besprechungen ausschließlich innerhalb der eigenen Behörde und bezogen auf die einzelne Antragsbearbeitung</li></ul>
Externe Kommunikation	<ul style="list-style-type: none"><li>• Kontakte zum Antragsteller (Rückfragen an Reeder oder Klassifikationsgesellschaft) vor, während und nach der Erstellung des Zeugnisses</li><li>• Kontakte zu anderen Behörden oder Stellen</li></ul>
Zeugnis erstellen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Zeugnis schreiben</li><li>• Zeugnisformular ausfüllen</li><li>• Formale Korrekturen am Zeugnis (z. B. Korrektur von Rechtschreibfehlern oder falschen Daten)</li></ul>
Datenübermittlung	<ul style="list-style-type: none"><li>• Versand des Zeugnisses und evtl. anderer Dokumente an den Reeder (inkl. Zusammenstellung der zu versendenden Unterlagen)</li><li>• Zeitaufwand um Schriftstücke versandfertig zu machen, bspw. kuvertieren für Postversand oder vorbereiten für elektronischen Versand</li></ul>
Archivierung	<ul style="list-style-type: none"><li>• Archivierung von Unterlagen, z. B. Vervollständigung der bzw. Beiheften zur Schiffsakte</li><li>• Elektronische Dokumentation/Archivierung</li></ul>
Schulung/Fortbildung	<ul style="list-style-type: none"><li>• Anteiliger Zeitaufwand einer Mitarbeiterin/eines Mitarbeiters für Schulungen und Fortbildungen ausschließlich zu den betrachteten Zeugnissen und bezogen auf den einzelnen Antrag (einschließlich Recherche von Gesetzestexten)</li></ul>

<sup>6</sup> Vgl. Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung. Wiesbaden 2012, S. 29.

Die verwendeten Tarife zur Berechnung der Personalkosten der Verwaltung richteten sich ebenfalls nach der Lohnkostentabelle zur Erfüllungsaufwands- und Bürokratiekostenmessung des Statistischen Bundesamtes. Hierfür wurden je nach Laufbahngruppe der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die die Antragsbearbeitung ausführen, Lohnsätze der Bundesverwaltung<sup>7</sup> verwendet.

Als Sachaufwand der Antragsbearbeitung in der Verwaltung wurde anteilig die Sachkostenpauschale angesetzt. Die Sachkostenpauschale beinhaltet die jährlichen Kosten für einen Standardarbeitsplatz in der Verwaltung.<sup>8</sup> Der Anteil der Sachkostenpauschale entspricht dem Anteil des Zeitaufwandes für die Antragsbearbeitung eines Zeugnisses pro Jahr an der gesamten Arbeitszeit einer Mitarbeiterin oder eines Mitarbeiters.

Mit Blick auf das Ex-ante-Szenario waren neben der Änderung der Personal- und Zusatzkosten auch einmalige Umstellungskosten Gegenstand der Betrachtung. Hierzu zählen z. B. die Anschaffung spezieller Software aber auch Zeitaufwände zur Umsetzung des neuen Verfahrens. Anders als bei der Wirtschaftsbefragung liegen bei der Verwaltung keine Einzeldatensätze vor. Da nur die beiden zuständigen Behörden BSH und BG Verkehr (d. h. eine Behörde pro Zeugnis) die Antragsbearbeitung ausführen, existiert zu jedem Erhebungspunkt genau eine Zeit-/Kostenangabe. Eine Auswertung einzelner Datensätze in Form einer Medianberechnung entfällt somit.

---

<sup>7</sup> 27,40 EUR (mittlerer Dienst), 35,70 EUR (gehobener Dienst) 57,80 EUR (höherer Dienst), 36,00 EUR (Durchschnitt).

<sup>8</sup> Für eine detaillierte Darstellung vgl. Rundschreiben BMF, II A 3 - H 1012-10/07/0001:006, DOK 2012/0520897 vom 02. Juli 2012.

## **4 Vorgehensweise zur Ermittlung des Erfüllungsaufwands**

Der Erhebung des Erfüllungsaufwands bei Schifffahrtszeugnissen ging eine explorative Vorbefragung voraus. Im Juni 2012 führte das StBA inhaltliche Vorgespräche mit den beiden zuständigen Behörden BSH und BG Verkehr. Ziel war die inhaltliche Erschließung des Themenbereichs, um die Fragestellungen zur Ermittlung des Erfüllungsaufwands zu konkretisieren. Die Gespräche mit den Ansprechpartnern in den Schifffahrtsbehörden fanden als Leitfadeninterviews statt. Der Leitfaden umfasste Fragen zu der Antragstellung durch den Reeder, die Rolle der Klassifikationsgesellschaften, die Ausstellung der Zeugnisse durch die jeweilige Behörde sowie Fragen zu den Prozessen bei der Beantragung und Erstellung einzelner Schifffahrtszeugnisse. Zusätzlich wurden Aspekte des elektronischen Verfahrens diskutiert. BSH und BG Verkehr entwickelten für ihre zu betrachtenden Zeugnisse Szenarien für das zukünftige Verfahren der elektronischen Antragstellung und der Erstellung elektronischer Zeugnisse (vgl. Kapitel 5). Diese Szenarien bildeten die Grundlage, um den zukünftigen Erfüllungsaufwand für Wirtschaft und Verwaltung abzuschätzen.

Mitte September 2012 fand ein Vorgespräch beim VDR statt. Bei dieser Expertenrunde wurden die bislang gewonnenen Erkenntnisse vertieft und die Inhalte aus Sicht der Wirtschaft erschlossen. Thematisiert wurden u. a. die Optimierungsmöglichkeiten an den unterschiedlichen Stellen des Prozesses durch ein elektronisches Verfahren und die in Deutschland im Vergleich mit anderen (EU-)Staaten bestehenden bürokratischen Hemmnisse, die Reeder davon abhalten, unter der deutschen Flagge zu fahren.

Nachfolgend wird die Vorgehensweise für die beiden Normadressaten Wirtschaft und Verwaltung separat beschrieben. Die Ausführung konzentriert sich dabei auf die Ermittlung der Zeit- und Kostenkomponente des Erfüllungsaufwands. Die Erhebungen fanden zwischen Mitte September und Mitte November 2012 statt. Die Fallzahlen der exemplarisch zu untersuchenden Zeugnisse wurden von den beiden zuständigen Behörden zur Verfügung gestellt.

### **4.1 Vorgehensweise bei der Wirtschaftsbefragung**

Aufbauend auf den Erkenntnissen aus der explorativen Vorbefragung wurde ein projektspezifischer Fragebogen zur Befragung der Reeder entwickelt (vgl. Anhang 1). Im Fragebogen wurden folgende Bereiche thematisiert:

- Angaben zur Antragsbearbeitung bei den Reedern (beispielsweise zum Qualifikationsniveau des Bearbeiters oder zur externen Vergabe von Arbeiten)
- Die Zeitaufwände der Reeder für die einzelnen Tätigkeiten in Verbindung mit der Zeugnisbeantragung
- Die Zeugnisvorlage bei Hafenstaatkontrollen/Port State Control (PSC), z. B. wie häufig bereits Schiffe des Reeders unter deutscher Flagge in den letzten zehn Jahren aufgrund des feh-



lenden Zeugnisses in einem Hafen festgehalten wurden bzw. wie häufig auf vorläufige Zeugnisse o. ä. zurückgegriffen wurde, um das Festhalten zu vermeiden

- Entstehende Zusatzkosten (z. B. infolge der Inanspruchnahme einer Klassifikationsgesellschaft)
- Hinweise zum Bürokratieabbau und zur Attraktivitätssteigerung der deutschen Flagge

Von diesem gemeinsamen Themengerüst ausgehend wurde der Fragebogen an die jeweiligen Besonderheiten der sechs betrachteten Zeugnisse angepasst. Grundsätzlich wurde danach unterschieden, ob diese Zeugnisse von den Reedern zu beantragen sind („Antragszeugnisse“, also Ölhaftungsbescheinigung, Schiffsbesatzungszeugnis) oder ob das Zeugnisverfahren dadurch in Gang gesetzt wird, dass die Reeder im Rahmen einer Geschäftsbeziehung einen Besichtigungsauftrag an eine Klassifikationsgesellschaft erteilen („Auftragszeugnisse“, also ISSC, Internationales Freibordzeugnis, Bau-Sicherheitszeugnis, Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis). In diesen Fällen werden die Klassifikationsgesellschaften im Auftrag des Reeders tätig, führen die notwendigen Besichtigungen an Bord der Schiffe durch und treten mit den zeugniserteilenden Behörden in Kontakt. Dass bei den Auftragszeugnissen ggf. mehrere Besatzungsmitglieder eine Besichtigung begleiten, wurde in den Fragebogen (und in den späteren Berechnungen) berücksichtigt, ebenso, dass u. U. für mehrere Zeugnisse zugleich im Rahmen des „harmonisierten Besichtigungsverfahrens“ eine Besichtigung durchgeführt wird. Für das ISSC wurde darüber hinaus noch auf die erforderliche Zwischenbesichtigung im Fragebogen eingegangen.

Nur für die Antragszeugnisse wurde für alle Tätigkeiten, die in Verbindung mit der Beschaffung des Zeugnisses zu erledigen sind, sowohl nach dem gegenwärtigen Zeitaufwand als auch nach dessen Veränderung gefragt, die die Einführung eines Online-Verfahrens mit sich bringen würde. Da sich bei den Auftragszeugnissen der Erfüllungsaufwand im Verhältnis Reeder/Klassifikationsgesellschaft durch die Einführung elektronischer Verfahren seitens der Behörden nicht ändert, waren dort die Fragen nach den zukünftigen Veränderungen für die meisten Tätigkeiten nicht vorgesehen.<sup>9</sup> Um die Verständlichkeit für die Befragten zu erhöhen, wurden die Begrifflichkeiten an das jeweilige Zeugnis angepasst, so dass am Ende für jedes Zeugnis ein spezifischer Fragebogen zur Verfügung stand.

Die Hauptbefragung der Wirtschaft fand im November 2012 bei Reedern statt, die zumindest einen Teil ihrer Schiffe unter deutscher Flagge fahren lassen und dadurch bei der Zeugnisbeantragung von der deutschen Gesetzgebung betroffen sind. Das Spektrum der interviewten Reeder sollte hierbei möglichst breit gefächert sein, damit das Ergebnis die Prozesse sowohl bei großen als auch bei kleinen Reedern widerspiegelt. Bei der Rekrutierung von befragungsbereiten Reedern erhielt das StBA Unterstützung durch den VDR, der bei seinen Mitgliedern dafür warb an der Befragung teilzunehmen (nach Aussage des VDR ist ca. die Hälfte aller Reeder in Deutschland Mitglied im VDR, bezogen auf die Schiffe unter deutscher Flagge sind dies 75 Prozent aller Schiffe). In dem Befragungszeitraum von

---

<sup>9</sup> Ausnahme war die Aktivität „Vertraut machen“ (mit der Antragstellung und ggf. der Gesetzeslage). Diese wurde vor dem Hintergrund berücksichtigt, dass zukünftig alle für die Zeugnisse notwendigen Informationen über den Online-Zugriff auf die verlinkten Server der Behörden abgerufen werden können.

zwei Wochen nahmen 25 Reeder an der Befragung teil. Da die Reeder häufig zu mehreren Zeugnissen Auskunft gaben, konnten zu den sechs Zeugnissen insgesamt 62 Telefoninterviews geführt werden.

#### **4.2 Vorgehensweise bei der Verwaltungsbefragung**

Für den Normadressaten Verwaltung waren die beiden zuständigen Behörden – die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr und das BSH – Ansprechpartner für die Ermittlung des Erfüllungsaufwands. Das StBA befragte die mit der Bearbeitung der Schifffahrtszeugnisse betrauten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mittels eines projektspezifischen Erhebungsbogens. Um die Vergleichbarkeit der Erhebung für alle sechs zu betrachtenden Zeugnisse zu gewährleisten, basierte der Erhebungsbogen auf den in Tabelle 2 genannten Aktivitäten (vgl. Kapitel 3.2) und den folgenden vier allgemeingültigen Prozessschritten:

- Antragsannahme und Weiterleitung
- Prüfung des Antrags
- Erstellen des Zeugnisses
- Gebühren festsetzen, Gebührenbescheid erstellen und versenden

Zusätzlich wurde der Erhebungsbogen anhand der vorliegenden Geschäftsprozesse und Verfahrensanweisungen auf jedes einzelne Zeugnis zugeschnitten. In den Befragungen wurden die Prozessschritte für die einzelnen Schifffahrtszeugnisse dann inhaltlich aufgeschlüsselt und mit Zeitwerten sowie ggf. Zusatzkosten hinterlegt (Muster vgl. Anhang 2).

Für die Ex-ante-Schätzung des Szenarios wurden die zuständigen Bearbeiterinnen und Bearbeiter beider Behörden in der Befragung gebeten, zu jeder Tätigkeit die Höhe der Veränderung zum Ist-Zustand einzuschätzen (Zeitaufwand bleibt gleich/fällt weg/reduziert sich um einen Wert X).

## **5 Ist-Zustand und Ex-ante-Szenario von Antragstellung und Zeugnisausstellung**

### **Ist-Zustand (ex post)**

Nachfolgend wird das Verfahren beschrieben, wie gegenwärtig internationale Schifffahrtszeugnisse beantragt und ausgestellt werden. Die im Projekt beispielhaft betrachtete Ölhaftungsbescheinigung in Zuständigkeit des BSH und das Schiffsbesatzungszeugnis der BG Verkehr gehören zu den Zeugnissen, für welche ein Antrag seitens der Reeder an die Behörden zu stellen ist. Für beide Zeugnisse können die Antragsformulare auf der Internetseite der jeweiligen Behörde bereits heute elektronisch abgerufen und ausgefüllt (sowie gespeichert und modifiziert) werden. Die Art und Weise, wie gegenwärtig der Antrag und beizufügende Anlagen durch den Reeder an die Behörde übermittelt werden kann, ist jedoch aufgrund der aktuellen gesetzlichen Regelungen (siehe Kapitel 2) unterschiedlich. Während der Antrag für die Ölhaftungsbescheinigung stets in Papierform gestellt werden muss, kann das Schiffsbesatzungszeugnis auch formlos per Fax, E-Mail oder telefonisch beantragt werden.

Für die vier übrigen im Projekt untersuchten Zeugnisse unterscheidet sich das Verfahren, da der Reeder einen Auftrag zur Besichtigung (ISSC: Audit) an eine Klassifikationsgesellschaft vergibt. Hier führt die Klassifikationsgesellschaft die notwendigen Besichtigungen an Bord der Schiffe durch und übermittelt dem BSH oder der BG Verkehr den Besichtigungsbericht, der i. d. R. den Antrag ersetzt. In seltenen Fällen wird die Besichtigung auch durch die BG Verkehr selbst durchgeführt.

Auf Seiten von BSH und BG Verkehr variiert die Bearbeitung je nach Zeugnis. Die für das Zeugnis erforderlichen Angaben aus dem Antrag bzw. Besichtigungsbericht werden teilweise manuell erfasst und mit bereits vorhandenen Daten abgeglichen. Die inhaltliche Prüfung erfolgt unter Zugriff auf die Schiffsakte und interne Datenbanken. Das fertige Zeugnis muss ausgedruckt und auf Dokumentenpapier mit Siegel und Unterschrift ausgestellt werden. Danach wird das Papierzeugnis per Post an den Reeder und von dort an das Schiff gesendet.

Von BSH und BG Verkehr werden präventiv Maßnahmen ergriffen, um zu verhindern, dass eine PSC ein Aus- oder Einlaufverbot gegenüber einem Schiff aufgrund eines nicht (rechtzeitig) an Bord vorliegenden Papierzeugnisses verhängt. Die mit einem Festhalten des Schiffes verbundenen Zwangsliegezeiten hätten gravierende Folgen für den betroffenen Reeder (z. B. zusätzliche Liegegebühren, u. U. Verlust des Transportauftrags, Annahmeverweigerung von verderblicher Fracht durch den Kunden). Hierbei handelt es sich um folgende Maßnahmen:

#### Für das ISSC seitens des BSH:

- Ausstellung des Zeugnisses mit Auflage (bei vorhandenen Mängeln), die dann z. B. erst im übernächsten Hafen behoben sein müssen
- Ermächtigung der RSO zur Ausstellung des Zeugnisses im Namen des Flaggenstaats (ca. 10 Fälle pro Jahr)
- Vorab-Bestätigung/Zeugnis per E-Mail an die PSC (1-2 Fälle pro Jahr)

- Bei der erneuten Verifikation kommt es vor, dass die Klassifikationsgesellschaft die 3. und 4. Seite des Zeugnisses direkt ausstellt (wird dann anschließend durch das BSH ersetzt)

#### Für die Auftragszeugnisse seitens der BG Verkehr:

- Ausstellung vorläufiger Zeugnisse durch die Klassifikationsgesellschaft als „ordnungsgemäß ermächtigte [...] Person oder Stelle“ nach SOLAS<sup>10</sup>

#### **Ex-ante-Szenario**

Das Ex-ante-Szenario beschreibt, wie ein zukünftiger Einsatz von elektronischen Verfahren bei den internationalen Schifffahrtszeugnissen aussehen könnte. BSH und BG Verkehr entwickelten für ihre zu betrachtenden Zeugnisse Szenarien für das zukünftige Verfahren der elektronischen Antragstellung und der Erstellung elektronischer Zeugnisse, die das StBA zu einem gemeinsamen Szenario zusammenfasste.<sup>11</sup> Die zentrale Idee ist der rechtssichere Zugriff auf von beiden Behörden betriebene Server. Auf den Servern liegen dann alle zur Beantragung notwendigen Informationen, die elektronischen Antragsformulare und die fertigen Zeugnisse. Die Server sind über die einheitliche Internetplattform [www.deutsche-flagge.de](http://www.deutsche-flagge.de) rund um die Uhr erreichbar, so dass sich die Zeugnisse bei Kontrollen durch die PSC online am PC des Schiffes aufrufen und einsehen lassen. Der Transport eines Papierzeugnisses an Bord des Schiffes entfällt also.<sup>12</sup>

Die Möglichkeit, Schifffahrtszeugnisse elektronisch zu beantragen, wirkt sich in erster Linie bei den Antragszeugnissen aus. Um dieses Angebot nutzen zu können, ist aus Identifizierungsgründen eine einmalige Zertifizierung des Reeders erforderlich. Für die damit verbundene Registrierung wird im Projekt eine Prozedur analog zu elster-basis der Finanzverwaltung angenommen, d. h. mit doppelten Zugangsdaten per E-Mail (Aktivierungs-ID) und Brief (Aktivierungscode) plus Erstellung eines Software-Zertifikats für den PC des Reeders. Von Vorteil ist hierbei, dass anders als etwa bei einer elektronischen Signatur keine Kosten für den Reeder entstehen. Nach erfolgtem Login können die Zeugnisse elektronisch beantragt werden. Der Reeder kann die im System vorhandenen Stammdaten des Schiffes aufrufen und muss nur das ändern, was sich seit der letzten Antragstellung verändert hat. Nachdem der Reeder Eintragungen vorgenommen hat, werden die Angaben automatisch auf ihre Plausibilität geprüft. Erscheinen die Angaben unplausibel oder mit den bereits im System hinterlegten Daten inkompatibel, so erfolgt ein Hinweis auf dem Bildschirm. Eventuelle Anlagen zum Antrag können vom PC des Reeders auf die Server hochgeladen werden. Es bedarf keiner zusätzlichen Versendung per Post oder E-Mail.

Nach dem elektronischen Senden des Antrags werden die Antragsdaten direkt in die (zukünftige) interne Datenbank von BSH und BG Verkehr eingespielt. Eine manuelle Erfassung der Antragsdaten

---

<sup>10</sup> Vgl. SOLAS Kap. 1 Regel 12 Abs. a Nr. 8.

<sup>11</sup> Die elektronische Aktenführung („elektronische Akte“) in den Behörden ist nicht Bestandteil des Szenarios.

<sup>12</sup> Voraussichtlich werden (zumindest in einer Übergangszeit) Papierzeugnisse zusätzlich ausgestellt, da nicht davon auszugehen ist, dass einerseits alle Schiffe die notwendige IT-Ausstattung haben, um die Zeugnisse abzurufen, andererseits alle PSC elektronische Zeugnisse bei Kontrollen anerkennen. Die Ex-ante-Schätzung des Erfüllungsaufwands bezieht sich aber ausschließlich auf elektronische Zeugnisse.

seitens der Verwaltung ist also nicht mehr erforderlich. Die Reederdaten werden auf einem „Spiegelserver“ zweifach vorgehalten, wodurch die Integrität der Daten gewährleistet ist, da eine Trennung von externen Zugriffsmöglichkeiten und behördeninterner Datenhaltung erfolgt, der Reeder also nicht direkt auf die behördeninternen Server zugreift. Zusätzlich ist dadurch die Absturzgefahr des IT-Systems minimiert und Antragstellung sowie Antragsbearbeitung theoretisch immer möglich.

Nach erfolgter inhaltlicher Prüfung wird die Zeugnisvorlage automatisch mit den erforderlichen Angaben aus der Datenbank von BSH oder BG Verkehr befüllt. Das Zeugnis wird elektronisch erstellt und aus Sicherheitsgründen zweifach abgelegt, zum einen gespeichert auf dem geschützten behördeninternen Server, zum anderen gespiegelt auf dem separaten Server für den Zugriff durch den Reeder oder die Schiffsbesatzung. Die Echtheit des Zeugnisses wird dadurch garantiert, dass auf beiden Servern ausschließlich BSH und BG Verkehr Schreibrechte besitzen, so dass keine gesonderte Verifizierung des Zeugnisses erforderlich ist.

Damit der Reeder das Zeugnis abrufen kann, erhält er eine E-Mail mit der Identifikationsnummer des Zeugnisses. Da bisher nicht geklärt ist, wann eine E-Mail als rechtlich zugestellt gilt, soll hierfür entweder DE-Mail genutzt werden oder ein Vertrag geschlossen werden, in dem sich der Reeder dazu verpflichtet seine E-Mails täglich zu lesen. Für das Szenario wird davon ausgegangen, dass der Gebührenbescheid weiterhin per Post von der Behörde an den Reeder verschickt wird. Zum Abruf des Zeugnisses seitens des Reeders oder an Bord des Schiffes bei Kontrollen durch die PSC genügt die Eingabe der Identifikationsnummer auf [www.deutsche-flagge.de](http://www.deutsche-flagge.de). Weil die Zeugnisse nicht geheim sind, ist ein Login hierfür nicht erforderlich. Im Projekt wurde dabei vorausgesetzt, dass ein Internetzugang an Bord der Schiffe für den Abruf der Zeugnisse vorhanden ist.

## 6 Erfüllungsaufwand bei ausgewählten internationalen Schifffahrtszeugnissen

### 6.1. Zentrale Ergebnisse im Überblick

Die im Projekt für die Auftrags- und Antragszeugnisse ermittelten Ergebnisse wurden auf alle internationalen Zeugnisse, die das BSH oder die BG Verkehr ausstellen, übertragen. Hierzu wurden die Zeugnisse entweder der Gruppe der Antrags- oder der Gruppe der Auftragszeugnisse zugeordnet und anhand von deren spezifischen Ergebnissen hochgerechnet. Durch die Einführung der elektronischen Antragstellung und Ausstellung elektronischer Zeugnisse würde der jährliche Erfüllungsaufwand reduziert. Für alle in Deutschland ausgestellten Schifffahrtszeugnisse könnten somit für Wirtschaft und Verwaltung zusammen ca. 2 Mio. EUR jährlich eingespart werden. Durch die Einrichtung des Online-Verfahrens entstünde jedoch auch einmaliger Umstellungsaufwand.

#### Wirtschaft

Bezogen auf alle internationalen Zeugnisse ließen sich die Kosten der Reeder für deren Beschaffung um im Durchschnitt 20 Prozent reduzieren, falls elektronische Verfahren in Form eines Zugriffs auf von den Behörden betriebene Server eingeführt würden. Ausgehend von einer derzeitigen Belastung in Höhe von rund 9,2 Mio. EUR pro Jahr ergäbe sich somit eine jährliche Entlastung von ca. 1,9 Mio. EUR für alle betroffenen Reeder mit Schiffen unter deutscher Flagge (siehe Tabelle 3).

**Tabelle 3: Erfüllungsaufwand Wirtschaft für alle in Deutschland ausgestellten internationalen Schifffahrtszeugnisse**

Zeugnisart	Belastung pro Jahr		Entlastung pro Jahr	
	ex post in Tsd. EUR	ex ante in Tsd. EUR	in Tsd. EUR	in %
Antragszeugnisse	2.682	994	1.689	63
Auftragszeugnisse	6.491	6.311	180	3
<b>Insgesamt</b>	<b>9.173</b>	<b>7.305</b>	<b>1.869</b>	<b>20</b>

Die Einführung elektronischer Verfahren würde vor allem bei Zeugnissen, die die Reeder direkt bei der Verwaltung beantragen (im Projekt anhand der Ölhaftungsbescheinigung und dem Schiffsbesatzungszeugnis betrachtet), zu einer Entlastung führen. Aufgrund der Kostenstruktur könnte die Belastung der Reeder durch die Einführung eines elektronischen Verfahrens mit Serverzugriff um geschätzt fast zwei Drittel (63 Prozent) vermindert werden, d. h. die Kosten zur Beschaffung der Zeugnisse sanken von derzeit rund 2,7 Mio. EUR im Jahr auf knapp 1 Mio. EUR. Infolge des andersartigen Prozesses wären bei den anderen Zeugnissen, die nicht bei den Behörden beantragt, sondern an Besichtigungsaufträge der Reeder an Klassifikationsgesellschaften gekoppelt sind (im Projekt Internationales Freibordzeugnis, Bau-Sicherheitszeugnis, Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis und ISSC), Entlastungen von durchschnittlich rund drei Prozent für die Reeder möglich. In absoluten Zahlen ausgedrückt würde dies ein Rückgang der jährlichen Belastung für die Reeder um rund 200 Tsd. EUR auf zukünftig ca. 6,3 Mio. EUR bedeuten.

In Tabelle 4 ist der gegenwärtig und zukünftig anfallende Erfüllungsaufwand für die sechs exemplarisch im Projekt untersuchten Zeugnisse dargestellt. Auf Grundlage der Ergebnisse erfolgte die Hochrechnung auf alle internationalen Schifffahrtszeugnisse.

**Tabelle 4: Erfüllungsaufwand Wirtschaft der untersuchten Zeugnisse**

Zeugnis	Belastung pro Jahr		Entlastung pro Jahr	
	ex post in Tsd. EUR	ex ante in Tsd. EUR	in Tsd. EUR	in %
<b>Ölhaftungsbescheinigung</b>	122	47	74	61
<b>ISSC</b>	883	872	10	1
<b>Schiffsbesatzungszeugnis</b>	75	30	45	60
<b>Int. Freibordzeugnis</b>	326	310	16	5
<b>Bau-Sicherheitszeugnis</b>	202	194	8	4
<b>Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis</b>	246	236	10	4

Das ISSC ist das für die Reeder „teuerste Zeugnis“, welches im Projekt untersucht wurde, gefolgt von den anderen Zeugnissen, für deren Erhalt eine Besichtigung erforderlich ist. Abhängig vom Zeugnis läge hier das Einsparpotential zwischen 1 und 5 Prozent. Bei der Ölhaftungsbescheinigung und dem Schiffsbesatzungszeugnis sind Ausgaben für die Besichtigungen und für die Klassifikationsgesellschaften nicht erforderlich, so dass zum einen die absolute Kostenhöhe trotz deutlich höherer Fallzahlen geringer ausfällt, zum anderen die gegenwärtigen Kosten um rund 60 Prozent gesenkt werden könnten.

Folgende Faktoren würden im Einzelnen für die Abnahme der Kosten durch die Einführung eines elektronischen Verfahrens eine Rolle spielen:

- Reduktion des Zeitaufwands bei der Antragstellung (nur bei den Antragszeugnissen)
- Ggf. Portoersparnis bei der Antragsübermittlung
- Wegfall der Übermittlungs-/Transportkosten des ausgestellten Papierzeugnisses zum Schiff

Unabhängig davon, ob es sich um ein Antrags- oder Auftragszeugnis handelt, fielen für die Reeder die Übermittlungs- bzw. Transportkosten des fertigen Papierzeugnisses von dem Reeder zum Schiff weg. Hierbei würde es sich je Zeugnis im Durchschnitt um 70 EUR Kurierkosten sowie einen Zeitaufwand von zwei Minuten je Fall handeln. Obwohl i. d. R. Kurierunternehmen von dem Reeder mit dem Transport eines Zeugnisses zum Schiff beauftragt werden, vergehen im Durchschnitt zehn Tage, bis es an Bord eintrifft. Grund hierfür ist, dass der Reeder das Papierzeugnis nicht unbedingt zu dem nächsten Hafen schicken möchte, den das Schiff anläuft, sondern zu einem „sicheren Hafen“, bei dem gewährleistet ist, dass das Zeugnis tatsächlich ankommt.

Allerdings ist nicht davon auszugehen, dass die Möglichkeit, die Zeugnisse elektronisch bei Kontrollen der PSC an Bord der Schiffe abzurufen, zu einem Wegfall von Zwangsliegegebühren etc. führt: Dies liegt daran, dass schon heute i. d. R. kein Schiff aufgrund fehlender Papierzeugnisse in einem Hafen festgehalten wird oder ein Einlaufverbot erhält. So gab kein Reeder in der Befragung an, dass ein Schiff von ihm in den letzten zehn Jahren aufgrund eines fehlenden Papierzeugnisses festgehalten

wurde. Hier kommen andere Maßnahmen seitens der deutschen Behörden zum Tragen, die bereits heute ein Festhalten der Schiffe verhindern (siehe Kapitel 5).

Unabhängig von der Zeugnisart entstünden laufende Kosten bei den Reedern durch den Serverzugriff. Hierbei würde es sich um Internetkosten in Höhe von 10,50 EUR je Fall für eine Satellitenverbindung handeln, die bei Kontrollen durch die PSC anfallen, wobei ein weltweiter Zugang zu den Zeugnissen durch den im Ex-ante-Szenario angenommenen Online-Zugriff auf die Server der Behörden sicher zu stellen wäre. Dabei wird grundsätzlich davon ausgegangen, dass die erforderliche IT-Ausstattung bereits an Bord der Schiffe vorhanden ist. Falls dies nicht der Fall wäre, hätten die Reeder nach heutigem Kostenstand neben einmaligen Umstellungskosten für die IT-Nachrüstung (in Höhe von 40 - 60 Tsd. EUR je Schiff) nach Expertenschätzung auch laufende Sachkosten von geschätzt ca. 3.200 EUR je Schiff pro Monat (für Provider, als Verbindungspauschale) zu bezahlen. Die Zahl der gegenwärtig nachzurüstenden Schiffe ist allerdings unbekannt.

Die Antragszeugnisse würden aufgrund der direkten Interaktion von Reeder und Behörde gegenüber den Auftragszeugnissen das größere Einsparpotential bieten. Neben dem Wegfall der Übermittlungs- und Transportkosten des fertigen Zeugnisses von dem Reeder zum Schiff würden sich hier auch die Zeitaufwände für weitere Tätigkeiten der Reeder reduzieren, die in Verbindung mit der Zeugnisbeantragung stehen, nämlich beim Zusammenstellen von Unterlagen, beim Ausfüllen des Antragsformulars, bei dessen Übermittlung an die Behörde sowie bei der Archivierung des Vorgangs. Die Zeit zur Übermittlung des Antrags an die Behörden ließe sich um ca. 80 Prozent reduzieren. Rund die Hälfte der Zeit, die zum Ausfüllen des Formulars erforderlich ist, könnte durch die zukünftige Nutzung der Server eingespart werden, da dann z. B. die Stammdaten des Schiffes für das Antragsformular abrufbar wären und hinterlegte Daten übernommen werden könnten, so dass nur solche Daten in das Formular eingetragen werden müssten, die sich geändert haben. Ob sich bei der Antragstellung auch Zusatzkosten/Sachkosten in Form von Portokosten durch die Umstellung auf ein elektronisches Verfahren einsparen ließen, hängt davon ab, ob die Beantragung gegenwärtig zwingend schriftlich erfolgen muss (Beispiel Ölhaftungsbescheinigung) oder nicht bereits heute schon per E-Mail, Fax oder ggf. telefonisch erfolgen kann (Beispiel Schiffsbesatzungszeugnis).

Der Löwenanteil der Aufwände wird bei den Auftragszeugnissen durch die Besichtigungen an Bord der Schiffe hervorgerufen, zum einen in Form von Personalkosten aufgrund des Zeitaufwands der Schiffsbesatzungen, die die Besichtiger begleiten, zum anderen in Form der Zusatzkosten zur Bezahlung der Klassifikationsgesellschaften. Ein zukünftiger Online-Zugriff auf die Server würde weder die Notwendigkeit noch die Dauer der Besichtigungen und die damit verbundenen Zusatzkosten berühren. Die Kosten für die Besichtigungen sind eine bilaterale Vereinbarung zwischen den Reedern und den Klassifikationsgesellschaften und häufig als Bestandteil einer umfassenderen Pauschale geregelt, welche weitere von der Klassifikationsgesellschaft zu erbringende Leistungen abdeckt.



Die entlastende Wirkung der Einführung eines Online-Zugangs auf die Behördenserver würde sich bei den Auftragszeugnissen allein durch den zukünftigen Wegfall des Transports der ausgestellten Zeugnisse von den Reedern zu den Schiffen niederschlagen, da sich die fertigen Zeugnisse dann jederzeit online abrufen ließen. Mit einer Abnahme des Zeitaufwandes bei den anderen Tätigkeiten der Reeder, die in Verbindung mit der Zeugnisbeschaffung anfallen, ist nicht zu rechnen, da nahezu alle ebenfalls der Interaktion zwischen Reeder und Klassifikationsgesellschaft unterliegen und außerhalb der elektronischen Verfahren auf Behördenseite stehen. Dies würde auch für die Übermittlung des Besichtigungsauftrags an die Klassifikationsgesellschaften durch die Reeder gelten, der schon heute üblicherweise per Internet oder E-Mail erfolgt, so dass hier keine Portokosten anfallen.

### Verwaltung

Die absoluten Be- und Entlastungszahlen sind bei der Verwaltung geringer als bei der Wirtschaft. Wie Tabelle 5 zeigt, wäre die Entlastung aufgrund des Ex-ante-Szenarios für alle in Deutschland ausgestellten internationalen Schifffahrtszeugnisse mit ca. zwölf Prozent jedoch ebenfalls spürbar.

**Tabelle 5: Erfüllungsaufwand Verwaltung für alle in Deutschland ausgestellten internationalen Schifffahrtszeugnisse**

Zeugnisart	Belastung pro Jahr		Entlastung pro Jahr	
	ex post in Tsd. EUR	ex ante in Tsd. EUR	in Tsd. EUR	in %
Antragszeugnisse	871	767	105	12
Auftragszeugnisse	349	311	37	11
<b>Insgesamt</b>	<b>1.220</b>	<b>1.078</b>	<b>142</b>	<b>12</b>

Unterschiede im Entlastungspotenzial zwischen Antrags- und Auftragszeugnissen lassen sich hier pauschal nicht feststellen. Unabhängig davon, ob ein Antrag oder ein Besichtigungsbericht zur Prüfung ansteht, ergibt sich der Zeitaufwand der Verwaltung eher aus den inhaltlichen Kriterien für die Ausstellung eines Zeugnisses: Tendenziell verursachen Auftragszeugnisse einen höheren Prüfaufwand. Die hier dargestellten hochgerechneten Ergebnisse für alle in Deutschland ausgestellten internationalen Zeugnisse zeigen mit 871 Tsd. EUR dennoch einen höheren Erfüllungsaufwand für die Antragszeugnisse. Dies ist auf die Fallzahlen zurückzuführen. Es werden wesentlich mehr Antragszeugnisse ausgestellt. So stellten BSH und BG Verkehr im Jahr 2011 zusammen etwa 20 Tsd. Antragszeugnisse aber nur ca. 3 Tsd. Auftragszeugnisse aus.

Basis für die Hochrechnung waren die exemplarisch im Projekt untersuchten Zeugnisse. Tabelle 6 fasst die Ergebnisse der sechs Zeugnisse für die Verwaltung zusammen.

**Tabelle 6: Erfüllungsaufwand Verwaltung der untersuchten Zeugnisse**

Zeugnis	Belastung pro Jahr		Entlastung pro Jahr	
	ex post in Tsd. EUR	ex ante in Tsd. EUR	in Tsd. EUR	in %
<b>Ölhaftungsbescheinigung</b>	53,6	49,0	4,6	9
<b>ISSC</b>	21,0	17,3	3,7	17
<b>Schiffsbesatzungszeugnis</b>	16,3	13,2	3,1	19
<b>Int. Freibordzeugnis</b>	33,6	30,2	3,4	10
<b>Bau-Sicherheitszeugnis</b>	8,9	8,5	0,4	4
<b>Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis</b>	18,2	17,5	0,7	4

Am stärksten würde sich die Einführung eines elektronischen Verfahrens beim ISSC und dem Schiffsbesatzungszeugnis auswirken. Beim ISSC ist dies darauf zurückzuführen, dass derzeit viele Bearbeitungsschritte manuell erfolgen und sich der gesamte Zeitaufwand von 182 Minuten je Fall durch die elektronische Antragstellung bzw. elektronische Zeugnisse um etwa ein Sechstel reduzieren könnte (minus 33 Minuten je Fall). Das Schiffsbesatzungszeugnis verursacht mit insgesamt 36 Minuten je Fall einen vergleichsweise geringen Zeitaufwand, weshalb die Einsparung von acht Minuten je Fall hier bereits eine große Auswirkung hätte. Die in absoluten Zahlen höchste Be- und auch Entlastung gibt es bei der Ölhaftungsbescheinigung, da es sich hierbei um das Zeugnis mit der höchsten Fallzahl handelt (953 in 2011).

Über alle Zeugnisse hinweg liegt der Hauptaufwand in der inhaltlichen Prüfung der Antrags- oder Besichtigungsunterlagen. Dieser bliebe durch die Einführung eines elektronischen Verfahrens unverändert. Entlastungspotenziale liegen in erster Linie bei der Erfassung von Antragsdaten und bei der Zeugniserstellung. Insbesondere bei den Zeugnissen des BSH werden derzeit Antragsdaten manuell in einer Datenbank erfasst. Würden diese zukünftig durch die elektronische Antragstellung direkt eingespielt, könnte dieser Arbeitsschritt weitestgehend entfallen. Der Grad der automatischen Zeugniserstellung ist bei den beiden zuständigen Behörden derzeit unterschiedlich und wirkt sich im Ex-ante-Szenario also auch unterschiedlich aus. Während beim BSH ein (je nach Zeugnis unterschiedlicher) Teil aus der Datenbank befüllt wird und die Bearbeiterin/der Bearbeiter das Zeugnis nur noch ausdrucken, unterschreiben und mit einem Siegel bzw. Hologramm versehen muss, wird in der BG Verkehr das Zeugnis auf einem Vordruck komplett händisch befüllt. Würde das Zeugnis ausschließlich elektronisch erstellt, könnten diese Tätigkeiten eingespart werden. Darüber hinaus würde sich das Porto reduzieren. Anstelle eines Großbriefes für das Zeugnis inkl. Anschreiben und Gebührenbescheid, gönnte zukünftig ein Standardbrief für den Gebührenbescheid.<sup>13</sup>

Die Einführung eines elektronischen Verfahrens würde in der Verwaltung jedoch auch Umstellungsaufwand in Form von Programmierarbeiten erfordern. Diese umfassen zum einen die Einrichtung der elektronischen Antragstellung und zum anderen die Generierung und Bereitstellung elektronischer Zeugnisse. Der hierfür anfallende einmalige Erfüllungsaufwand für alle in Deutschland ausgestellten

<sup>13</sup> Dies gilt für die Zeit nach Ablauf einer Übergangszeit, in der Papierzeugnisse weiterhin parallel ausgestellt würden.

Zeugnisse wird auf ca. 230 Tsd. EUR geschätzt. Darüber hinaus wären laufende Kosten für den Betrieb eines Servers zu erwarten, da für den weltweiten Abruf der Zeugnisse eine 24-Stunden-Verfügbarkeit gewährleistet werden muss.

### **Verfahrensdauer**

Neben der Ermittlung des Erfüllungsaufwands war auch die zahlenmäßige Bestimmung der Verfahrensdauer ein Projektziel. Die gesamte normadressatenübergreifende Verfahrensdauer, d. h. von der Antragstellung des Reeders über die Zeugniserstellung in der Behörde bis zum Erhalt des Zeugnisses an Bord des Schiffes, ist jedoch nicht exakt bestimmbar. Zwar konnte die Transportzeit vom Reeder zum Schiff auf durchschnittlich 10 Tagen festgesetzt werden. Zwischen der bei den Reedern erhobenen Verfahrensdauer (Antragsversand bis Erhalt des Zeugnisses) und der Verfahrensdauer in der Verwaltung (Antragseingang bis Zeugnisversand) besteht allerdings eine nicht nur methodisch bedingte Differenz, die nicht ausreichend erklärt werden kann. Die ermittelte Entlastung des Erfüllungsaufwands in Minuten ist zudem nicht sinnvoll auf die Verfahrensdauer zu übertragen. Unter diesen Voraussetzungen erscheint eine seriöse Ex-ante-Schätzung der Verfahrensdauer nicht möglich. In der Lenkungsgruppe wurde daher entschieden dieses Ziel nicht weiter zu verfolgen.

Darüber hinaus sagt die Verfahrensdauer – anders als ursprünglich angenommen – nichts über erzwungene Liegezeiten eines Schiffes aus. Zwar trägt die Einsparung der Transportzeiten zu einer spürbaren Reduzierung der Verfahrensdauer bei, da es i. d. R. aber nicht vorkommt, dass ein Schiff aufgrund fehlender Zeugnisse in einem Hafen festgehalten wird, ist dies nicht kostenrelevant.

## **6.2 Ergebnisse der Auftrags-/Besichtigungszeugnisse**

### **6.2.1 Ergebnisse für das Internationale Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes (ISSC)**

Das ISSC ist das einzige betrachtete Auftragszeugnis in der Zuständigkeit des BSH. Maßgebliche Voraussetzung für die Ausstellung des Zeugnisses ist, dass die Umsetzung des Gefahrenabwehrplans an Bord eines Schiffes durch eine RSO geprüft und bestätigt wird.<sup>14</sup> Diese Verifikation muss nach zwei bis drei Jahren erneut durchgeführt werden. Dabei werden zwei zusätzliche Seiten im Zeugnis ausgefüllt. Andernfalls behält das Zeugnis nicht für die gesamten fünf Jahre seine Gültigkeit. 2011 stellte das BSH 170 ISSC aus.

---

<sup>14</sup> Beim ISSC ist sowohl ein Antrag an das BSH als auch ein Auftrag an eine als Recognized Security Organization (RSO) fungierende Klassifikationsgesellschaft erforderlich. In der Praxis muss der Antrag aber nicht immer wieder neu gestellt werden und es reicht jener für das Interimszeugnis, so dass die Untersuchung auch für das ISSC auf einen Auftrag ausgerichtet wurde.

## Ergebnisse Wirtschaft

**Tabelle 7: Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft beim ISSC**

	ex post	ex ante	Einsparung um ...
<b>Zeitaufwand pro Fall (in Min.), davon ...</b>	2.462	2.460	2
... Vertraut machen	30	30	0
... Zusammenstellen von Unterlagen	25	25	0
... Verfassen Besichtigungsauftrag (Audit)	8	8	0
... Interne Prüfung	5	5	0
... Übermittlung des Auftrags	5	5	0
... Korrekturen nach Aufforderung	2	2	0
... Begleitung Audit	1.440	1.440	0
... Begleitung Zwischenbesichtigung	930	930	0
... mündliche Kommunikation (Initiative Reeder)	5	5	0
... Archivierung	10	10	0
... Übermittlung Zeugnis an Bord des Schiffes	2	0	2
<b>Zusatzkosten pro Fall (in EUR)</b>	3.920	3.861	60
<b>Erfüllungsaufwand pro Fall (in EUR)</b>	5.192	5.131	60
<b>Erfüllungsaufwand pro Jahr (in EUR)</b>	<b>883.000</b>	<b>872.000</b>	<b>10.000</b>

Das ISSC ist verglichen mit allen anderen im Projekt betrachteten Schifffahrtszeugnissen das „teuerste Zeugnis“ für die Reeder, es entsteht derzeit (ex post) rund 900 Tsd. EUR Erfüllungsaufwand für alle Reeder pro Jahr. Für einen einzelnen Zeugnisfall entstehen einem Reeder im Durchschnitt ca. 5 Tsd. EUR Kosten (gegenüber rund 1.200 EUR beim Internationalen Freibordzeugnis und jeweils 1.500 EUR beim Bau- sowie Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis). Allein der Zeitaufwand beträgt für das ISSC insgesamt rund 41 Stunden pro Fall (siehe Tabelle 7). Dass es sich um das teuerste Zeugnis handelt, liegt vor allem an den Aufwänden für die von einer RSO vorgenommenen Besichtigungen an Bord des Schiffes, d. h. für das Audit und die Zwischenbesichtigung. Der Zeitaufwand zur Begleitung des Audits durch die Schiffsbesatzung beträgt je Fall im Durchschnitt 24 Stunden, zur Begleitung der Zwischenbesichtigung 15 ½ Stunden. Audit und Zwischenbesichtigung zusammen genommen machen 96 Prozent des gesamten Zeitaufwandes aus. Fast die gesamten Zusatzkosten in Höhe von durchschnittlich ca. 4 Tsd. EUR pro Fall entstehen durch die Bezahlung der RSO für die Besichtigungen.

Im Vergleich mit den drei anderen im Projekt betrachteten Auftragszeugnissen ist es das einzige Zeugnis, bei welchem dem Reeder Zeitaufwände entstehen, um Unterlagen zusammenzustellen, die zusammen mit dem Auditauftrag an die RSO eingereicht bzw. während des Audits vorgelegt werden, oder um nachträgliche Korrekturen an dem eingereichten Auftrag durchzuführen. Im Vergleich mit den drei anderen Auftragszeugnissen fällt ebenfalls ein höherer Zeitaufwand an (durchschnittlich 30 Minuten je Fall), sich mit dem Zeugnisverfahren oder der Gesetzeslage vertraut zu machen und erforderliche Informationen zu suchen. Die mündliche Kommunikation mit Externen auf Initiative des Reeders, wozu beispielsweise telefonische Rückfragen bei der Behörde oder Besprechungen mit der Klassifikationsgesellschaft gehören, fällt hingegen etwas kürzer aus (5 Minuten je Fall).

Ein zukünftiger Online-Zugriff auf die „Behördenserver“ würde wie bei allen Auftragszeugnissen (ex ante) nur wenig Einsparpotential bieten; für alle Reeder ist mit einem Rückgang des Erfüllungsaufwands um 10 Tsd. EUR auszugehen, was einem Rückgang der bisherigen Belastung um ein Prozent entspräche. Weder würden die Notwendigkeit und Dauer der Besichtigungen und der meisten anderen Tätigkeiten dabei berührt, noch die Höhe der mit den Besichtigungen verbundenen Zusatzkosten, da nahezu alles außerhalb der Verwaltung aus der internen Geschäftsbeziehung von Reeder und RSO hervorgeht. Allein die für alle betrachteten Zeugnisse identischen Kosten in Verbindung mit der Übermittlung/dem Transport des Papierzeugnisses zum Schiff fielen weg. Umgekehrt kämen die ebenfalls für alle Zeugnisse identischen Internetkosten für den Online-Abruf der elektronischen Zeugnisse von den Servern bei Kontrollen der PSC hinzu. Somit würden 70 EUR ex ante durch den Online-Zugriff auf das elektronische Zeugnis via Behördenserver wegfallen und stattdessen Internetkosten in Höhe von 10,50 EUR pro Fall anfallen, so dass die Nettoentlastung für den Reeder bei den Zusatzkosten der Auftragszeugnisse ca. 60 EUR je Zeugnis betragen würde. Ebenfalls analog zu den anderen Auftragszeugnissen würde sich zukünftig der Zeitaufwand für den Reeder pro Fall um zwei Minuten vermindern, die gegenwärtig im Rahmen der Übermittlung des Zeugnisses an Bord des Schiffes für die Beauftragung des Kurierdienstes und die Übergabe des Papierzeugnisses an diesen erforderlich sind. (zu Details siehe Kapitel 6.1).

## Ergebnisse Verwaltung

**Tabelle 8: Erfüllungsaufwand für die Verwaltung beim ISSC**

	ex post	ex ante	Einsparung um ...
<b>Zeitaufwand pro Fall (in Min.), davon ...</b>	182	149	33
... Besichtigung	0	0	0
... Sachbearbeitung	68	50	18
... Prüfung	68	68	0
... Externe Kommunikation	7	7	0
... Zeugnis erstellen	30	15	15
... Datenübermittlung	7	7	0
... Archivierung	2	2	0
... Schulung/Fortbildung	0	0	0
<b>Zusatzkosten pro Fall (in EUR)</b>	5,10	2,89	2,21
<b>Erfüllungsaufwand pro Fall (in EUR)</b>	123	102	21
<b>Erfüllungsaufwand pro Jahr (in EUR)</b>	<b>21.000</b>	<b>17.300</b>	<b>3.700</b>

Das ISSC verursacht mit 182 Minuten von den betrachteten Zeugnissen den höchsten derzeitigen Bearbeitungsaufwand pro Fall in der Verwaltung (siehe Tabelle 8). Daneben ist es mit 33 Minuten jedoch auch das Zeugnis mit der höchsten Zeiteinsparung. Dies liegt daran, dass derzeit viele Bearbeitungsschritte manuell erfolgen, die durch die elektronische Antragstellung bzw. elektronische Zeugnisse wegfallen könnten.

Der hohe Bearbeitungsaufwand ist maßgeblich auf zwei Faktoren zurückzuführen. Zum einen verursacht die erneute Verifikation nach zwei bis drei Jahren auch erneuten Prüf- und Bearbeitungsaufwand

in der Verwaltung. Der Zeitaufwand hierfür beläuft sich über alle Aktivitäten ex post auf 62 und ex ante auf 52 Minuten. Zum anderen gibt es beim ISSC die Besonderheit, dass wenn Voraussetzungen nicht erfüllt sind, das Zeugnis mit einer entsprechenden Auflage ausgestellt wird. Diese Ausstellung mit Auflage kommt in ca. 25 Prozent der Fälle vor (anteilig im Erfüllungsaufwand berücksichtigt) und führt dazu, dass das Schiff das Zeugnis früher erhält. Auf Seiten der Verwaltung entstehen dadurch jedoch Aufwände durch eine vertiefte Prüfung und die Verfolgung der Mängelbeseitigung sowie erhöhte Zusatzkosten durch die Versendung per Einschreiben mit Rückschein und ein Bestätigungsschreiben, wenn die Mängel durch den Reeder behoben wurden.

Die Aktivität „Schulung/Fortbildung“ ist für das ISSC sowie die übrigen betrachteten Zeugnisse ohne Zeitaufwand ausgewiesen, da der Schulungsaufwand bezogen auf jeden einzelnen Antrag zu vernachlässigen ist. Um die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zeitnah über aktuelle Entwicklungen zu informieren, werden in beiden Behörden Rechtsänderungen bei Zeugnissen zentral recherchiert und dokumentiert. Die Informationen werden per E-Mail oder bei Besprechungen weitergegeben. Explizite aufgabenbezogene Schulungen für die Zeugnisbearbeitung finden nicht statt.

Einsparungen durch das Ex-ante-Szenario (vgl. Kapitel 5) entstünden bei der reguläreren Bearbeitung und bei der Bearbeitung der erneuten Verifikation gleichermaßen. Die aus Tabelle 8 zu entnehmende Verringerung des Erfüllungsaufwands entspricht einer prozentualen Entlastung von 18 Prozent pro Jahr. Durch die elektronische Antragstellung müssten die Antragsdaten nicht mehr manuell erfasst werden. Dies spiegelt sich in der Aktivität „Sachbearbeitung“ wider. Die Angaben aus dem RSO-Bericht müssten allerdings nach wie vor erfasst werden, da diese nicht automatisch in die Datenbank eingespielt werden könnten.

Durch die Ausstellung elektronischer Zeugnisse entfielen beim ISSC ein erheblicher Aufwand in der Aktivität „Zeugnis erstellen“. Zum einen könnte das Zeugnis zukünftig komplett automatisch befüllt werden, was bisher nur in Ansätzen geschieht. Zum anderen entfielen die beim ISSC erforderliche Hologrammvergabe und die Laminierung des Zeugnisses. Darüber hinaus würde sich das Porto reduzieren. Anstelle von zwei Großbriefen für das Zeugnis und die zusätzlichen Zeugnisseiten bei der erneuten Verifikation, genügte ein Standardbrief für den Gebührenbescheid. Für die Zeugnisse mit Auflage würde jedoch weiterhin ein zusätzliches Auflagenschreiben per Einschreiben mit Rückschein versendet, um die Rechtssicherheit zu gewährleisten.

## **6.2.2 Ergebnisse für das Internationale Freibordzeugnis**

Die Gültigkeit des Internationalen Freibordzeugnisses beträgt – analog zu anderen Zeugnissen mit Besichtigungen an Bord eines Schiffes – fünf Jahre. Hierdurch wird ein harmonisiertes Besichtigungsverfahren ermöglicht, welches die Häufigkeit von Besichtigungsterminen reduziert. 2011 wurden für das Internationale Freibordzeugnis 273 Besichtigungen durchgeführt und entsprechende Zeugnisse ausgestellt. In 80 Prozent der Fälle wird die Besichtigung zu diesem Zeugnis durch eine Klassifikati-

ongesellschaft durchgeführt. Besichtigungen durch die BG Verkehr kommen ebenfalls vor (20 Prozent der Fälle), sind jedoch nur für in Deutschland liegende Schiffe möglich.

## Ergebnisse Wirtschaft

**Tabelle 9: Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft beim Internationalen Freibordzeugnis**

	ex post	ex ante	Einsparung um ...
<b>Zeitaufwand pro Fall (in Min.), davon ...</b>	175	173	2
... Vertraut machen	20	20	0
... Zusammenstellen von Unterlagen	0	0	0
... Verfassen Besichtigungsauftrag	10	10	0
... Interne Prüfung	5	5	0
... Übermittlung des Auftrags	5	5	0
... Korrekturen nach Aufforderung	0	0	0
... Begleitung der Besichtigung	120	120	0
... mündliche Kommunikation (Initiative Reeder)	3	3	0
... Archivierung	10	10	0
... Übermittlung Zeugnis an Bord des Schiffes	2	0	2
<b>Zusatzkosten pro Fall (in EUR)</b>	1.070	1.011	60
<b>Erfüllungsaufwand pro Fall (in EUR)</b>	1.195	1.135	60
<b>Erfüllungsaufwand pro Jahr (in EUR)</b>	<b>326.000</b>	<b>310.000</b>	<b>16.000</b>

Die Beschaffung von Internationalen Freibordzeugnissen verursacht für alle Reeder ex post einen Erfüllungsaufwand in Höhe von 326 Tsd. EUR im Jahr, ex ante von geschätzt 310 Tsd. EUR, was einem Rückgang der Belastung um fünf Prozent entspricht. Wie bei den anderen Auftragszeugnissen werden auch beim Internationalen Freibordzeugnis die dem Reeder entstehenden Kosten sowohl ex post als auch ex ante in erster Linie durch die Besichtigung des Schiffes und als Ausgaben für die Klassifikationsgesellschaft verursacht. Zum einen begleiten Mitglieder der Besatzung den Besichtigter, wofür im Durchschnitt ein Zeitaufwand von 2 Stunden je Zeugnisfall erforderlich ist; dies sind rund 2/3 der gesamten zur Beschaffung des Zeugnisses erforderlichen Zeit. Zum anderen lassen sich von den Zusatzkosten in Höhe von durchschnittlich 1.070 EUR je Fall 1 Tsd EUR auf die Bezahlung der Leistungen der Klassifikationsgesellschaft zurückführen, 70 EUR fallen für den Kurierdienst an, um das ausgestellte Papierzeugnis vom Reeder zum Schiff zu transportieren (siehe Tabelle 9). Obgleich nicht so ausgeprägt wie beim ISSC, so fällt auch beim Internationalen Freibordzeugnis ein vergleichsweise hoher Zeitaufwand an, sich mit dem Verfahren oder der Gesetzeslage vertraut zu machen bzw. die notwendigen Informationen zu suchen (20 Minuten je Fall).

Wie bereits beschrieben würden bei den Auftragszeugnissen die Kurierkosten ex ante durch den Online-Zugriff auf das elektronische Zeugnis wegfallen und stattdessen die Internetkosten in Höhe von 10,50 EUR anfallen. Ebenfalls würde sich zukünftig der Zeitaufwand für den Reeder pro Fall um zwei Minuten vermindern, die gegenwärtig im Rahmen der Übermittlung des Zeugnisses an Bord des Schiffes erforderlich sind.

## Ergebnisse Verwaltung

**Tabelle 10: Erfüllungsaufwand für die Verwaltung beim Internationalen Freibordzeugnis**

	ex post	ex ante	Einsparung um ...
<b>Zeitaufwand pro Fall (in Min.), davon ...</b>	174	154	20
... Besichtigung	24	24	0
... Sachbearbeitung	48	48	0
... Prüfung	58	58	0
... Externe Kommunikation	13	13	0
... Zeugnis erstellen	22	2	20
... Datenübermittlung	2	2	0
... Archivierung	7	7	0
... Schulung/Fortbildung	0	0	0
<b>Zusatzkosten pro Fall (in EUR)</b>	1,45	0,55	0,90
<b>Erfüllungsaufwand pro Fall (in EUR)</b>	123	110	13
<b>Erfüllungsaufwand pro Jahr (in EUR)</b>	<b>33.600</b>	<b>30.200</b>	<b>3.400</b>

Das Internationale Freibordzeugnis ist von den betrachteten Zeugnissen der BG Verkehr das aufwändigste Zeugnis. An der Bearbeitung des Zeugnisses sind die Bereiche Verwaltung, Nautik und Schiffbau beteiligt. Wie aus Tabelle 10 zu entnehmen, entfällt der höchste Zeitaufwand auf die Prüfung.

Diese erfolgt durch den Fachbereich Schiffbau und beinhaltet u. a. eine eigene Freibordrechnung. In geschätzt der Hälfte der Fälle zieht die Prüfung eine Forderung nach Mängelabstellung an den Reeder nach sich. Dies verursacht dann zusätzlich Zeitaufwände in den Aktivitäten „Prüfung“ und „Externe Kommunikation“.

Als Besonderheit ist die vergleichsweise häufige Besichtigung durch die BG Verkehr hervorzuheben. Bei 20 Prozent der Zeugnisse erfolgt die Besichtigung des Schiffes nicht durch eine Klassifikationsgesellschaft, sondern durch technisch-nautische Aufsichtsbeamte der BG Verkehr. Der Zeitaufwand von durchschnittlich 120 Minuten wird beim Erfüllungsaufwand der Verwaltung anteilig berücksichtigt.

Die Umstellung auf elektronische Zeugnisse würde den Zeitaufwand für die Zeugniserstellung bei diesem Zeugnis um 20 Minuten reduzieren. Bisher werden die Zeugnisse bei der BG Verkehr händisch von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Verwaltung geschrieben und anschließend vom Fachbereich geprüft und unterschrieben. Diese Schleife über die Verwaltung entfielen, wenn der Fachbereich das Zeugnis zukünftig automatisch aus der Datenbank befüllen würde. Zusätzlich würden auch hier die Portokosten sinken, da das Zeugnis elektronisch zur Verfügung gestellt würde. Für den Versand des Gebührenbescheids genügt ein Standardbrief.

### 6.2.3 Ergebnisse für das Bau-Sicherheitszeugnis

Mit 128 Ausstellungen in 2011 ist das Bau-Sicherheitszeugnis von den untersuchten Zeugnissen dasjenige mit der geringsten Fallzahl. Alle Besichtigungen für das Bau-Sicherheitszeugnis werden von Klassifikationsgesellschaften durchgeführt. Der Abstand beträgt auch hier fünf Jahre.



## Ergebnisse Wirtschaft

**Tabelle 11: Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft beim Bau-Sicherheitszeugnis**

	ex post	ex ante	Einsparung um ...
<b>Zeitaufwand pro Fall (in Min.), davon ...</b>	187	185	2
... Vertraut machen	5	5	0
... Zusammenstellen von Unterlagen	0	0	0
... Verfassen Besichtigungsauftrag	9	9	0
... Interne Prüfung	0	0	0
... Übermittlung des Auftrags	5	5	0
... Korrekturen nach Aufforderung	0	0	0
... Begleitung der Besichtigung	146	146	0
... mündliche Kommunikation (Initiative Reeder)	10	10	0
... Archivierung	10	10	0
... Übermittlung Zeugnis an Bord des Schiffes	2	0	2
<b>Zusatzkosten pro Fall (in EUR)</b>	1.470	1.411	60
<b>Erfüllungsaufwand pro Fall (in EUR)</b>	1.577	1.517	60
<b>Erfüllungsaufwand pro Jahr (in EUR)</b>	<b>202.000</b>	<b>194.000</b>	<b>8.000</b>

Durch die Einführung des im Ex-ante-Szenario angenommenen elektronischen Verfahrens könnten beim Bau-Sicherheitszeugnis vier Prozent der in Höhe von 202 Tsd. EUR ex post vorliegenden Kosten für alle Reeder mit Schiffen unter deutscher Flagge eingespart werden (siehe Tabelle 11). Auch für dieses Schifffahrtszeugnis gilt das bereits für die anderen Auftragszeugnisse Gesagte: Hauptursachen für die gegenwärtigen (und für die fortbestehenden) Kosten sind der Zeitaufwand in Verbindung mit der Besichtigung und die Zusatzkosten zur Bezahlung der Klassifikationsgesellschaft. Für das Bau-Sicherheitszeugnis wird von allen betrachteten Zeugnissen die geringste Zeit benötigt, sich mit dem Verfahren oder der Gesetzeslage u. ä. vertraut zu machen und die hierfür erforderlichen Informationen zu suchen (5 Minuten pro Fall). Die Zeiten zur Kommunikation mit Externen aufgrund der Initiative des Reeders sind – wie auch beim Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis und der Ölhaftungsbescheinigung – im Vergleich mit den anderen betrachteten Zeugnissen etwas höher (10 Minuten pro Fall).

Analog zu den anderen Auftragszeugnissen würde sich der Erfüllungsaufwand für die Reeder durch die Einführung eines servergebundenen elektronischen Verfahrens allein durch den Wegfall der Kosten, die durch den Transport des Papierzeugnisses zum Schiff entstehen, vermindern. Hinzu kämen auch hier die Kosten für den Online-Zugang zum Abruf des elektronischen Zeugnisses bei Kontrollen der PSC.

## Ergebnisse Verwaltung

**Tabelle 12: Erfüllungsaufwand für die Verwaltung beim Bau-Sicherheitszeugnis**

	ex post	ex ante	Einsparung um ...
<b>Zeitaufwand pro Fall (in Min.), davon ...</b>	100	95	5
... Besichtigung	0	0	0
... Sachbearbeitung	33	33	0
... Prüfung	46	46	0
... Externe Kommunikation	2	2	0
... Zeugnis erstellen	15	10	5
... Datenübermittlung	1	1	0
... Archivierung	3	3	0
... Schulung/Fortbildung	0	0	0
<b>Zusatzkosten pro Fall (in EUR)</b>	0,00	0,00	0,00
<b>Erfüllungsaufwand pro Fall (in EUR)</b>	69	66	3
<b>Erfüllungsaufwand pro Jahr (in EUR)</b>	<b>8.900</b>	<b>8.500</b>	<b>400</b>

Aufgrund der geringen Fallzahl (s. o.) ist das Bau-Sicherheitszeugnis das Zeugnis mit der geringsten Be- und Entlastung für den Normadressat Verwaltung (vgl. Tabelle 12). Analog zum Internationalen Freibordzeugnis sind die Bereiche Verwaltung, Nautik und Schiffbau an der Bearbeitung beteiligt. Die Verwaltung ist beim Bau-Sicherheitszeugnis allerdings stärker in die Bearbeitung eingebunden, da sie ggf. die Mängelabstellung beim Reeder überprüft und das Zeugnis inhaltlich vorbereitet.

Für den Versand des Bau-Sicherheitszeugnis entsteht kein (eigenes) Porto, da es in der Regel zusammen mit dem Internationalen Freibordzeugnis erstellt und verschickt wird. Die Einsparung durch die Ex-ante-Schätzung von 400 EUR pro Jahr würde hier demzufolge ausschließlich durch die automatische Zeugnisbefüllung anstelle der handschriftlichen Erstellung bewirkt.

### 6.2.4 Ergebnisse für das Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis

Beim Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis führt die BG Verkehr lediglich in ca. fünf Prozent der Fälle eigene Besichtigungen durch. In der Regel erfolgt die fünfjährige Besichtigung durch eine Klassifikationsgesellschaft. 2011 wurden 162 Ausrüstungs-Sicherheitszeugnisse ausgestellt.

## Ergebnisse Wirtschaft

**Tabelle 13: Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft beim Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis**

	ex post	ex ante	Einsparung um ...
<b>Zeitaufwand pro Fall (in Min.), davon ...</b>	292	290	2
... Vertraut machen	10	10	0
... Zusammenstellen von Unterlagen	0	0	0
... Verfassen Besichtigungsauftrag	10	10	0
... Interne Prüfung	3	3	0
... Übermittlung des Auftrags	5	5	0
... Korrekturen nach Aufforderung	0	0	0
... Begleitung der Besichtigung	240	240	0
... mündliche Kommunikation (Initiative Reeder)	10	10	0
... Archivierung	13	13	0
... Übermittlung Zeugnis an Bord des Schiffes	2	0	2
<b>Zusatzkosten pro Fall (in EUR)</b>	1.370	1.311	60
<b>Erfüllungsaufwand pro Fall (in EUR)</b>	1.516	1.456	60
<b>Erfüllungsaufwand pro Jahr (in EUR)</b>	<b>246.000</b>	<b>236.000</b>	<b>10.000</b>

Wird ein elektronisches Verfahren zur Beantragung der internationalen Schifffahrtszeugnisse eingeführt, so betrüge das ex ante geschätzte Einsparvolumen für das Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis jährlich 10 Tsd. EUR für alle Reeder mit Schiffen unter deutscher Flagge, dies wären vier Prozent der bisherigen Kosten in Höhe von 246 Tsd. EUR pro Jahr. Wie bei den anderen Auftragszeugnissen wird der Großteil der entstehenden Kosten durch die Begleitung der Besichtigung durch Mitglieder der Schiffsbesatzung und die Bezahlung der Klassifikationsgesellschaft verursacht (siehe Tabelle 13). Ebenso wie bei den anderen Auftragszeugnissen würde sich die Kostenersparnis für den Reeder auf den Wegfall des Transports des Papierzeugnisses zum Schiff beschränken (also minus 2 Minuten Zeitaufwand zur Übermittlung und 70 EUR Zusatzkosten je Fall), falls die Möglichkeit eingeführt würde, online auf das Zeugnis bei Kontrollen der PSC zugreifen zu können. Neu hinzu zu zählen wären auch hier die Internetkosten für den Online-Zugriff (10,50 EUR je Fall).

## Ergebnisse Verwaltung

**Tabelle 14: Erfüllungsaufwand für die Verwaltung beim Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis**

	ex post	ex ante	Einsparung um ...
<b>Zeitaufwand pro Fall (in Min.), davon ...</b>	157	151	6
... Besichtigung	0	0	0
... Sachbearbeitung	36	36	0
... Prüfung	98	98	0
... Externe Kommunikation	0	0	0
... Zeugnis erstellen	16	10	6
... Datenübermittlung	3	3	0
... Archivierung	4	4	0
... Schulung/Fortbildung	0	0	0
<b>Zusatzkosten pro Fall (in EUR)</b>	1,64	0,74	0,90
<b>Erfüllungsaufwand pro Fall (in EUR)</b>	112	108	4
<b>Erfüllungsaufwand pro Jahr (in EUR)</b>	<b>18.200</b>	<b>17.500</b>	<b>700</b>

Tabelle 14 weist 98 Minuten für die Aktivität „Prüfung“ aus. Damit ist das Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis das prüfungsintensivste Zeugnis der BG Verkehr. Entsprechend ihrer Zuständigkeit für die Ausrüstung prüfen die Fachbereiche Nautik, Maschinenbau und Brandschutz den Besichtigungsbericht. Gibt es Forderungen nach Mängelabstellung, was in 30 - 40 Prozent der Fälle vorkommt, werden diese bei der Verwaltung gebündelt und dem Reeder schriftlich übermittelt. Hierfür wurden neben dem anfallenden Zeitaufwand anteilig Portokosten für einen Standardbrief berücksichtigt.

Die Veränderung in der Ex-ante-Betrachtung lässt sich auch beim Bau-Sicherheitszeugnis auf die beiden Faktoren automatische Zeugniserstellung und Portoersparnis zurückführen.

### 6.3 Ergebnisse der Antragszeugnisse

#### 6.3.1 Ergebnisse für die Ölhaftungsbescheinigung nach dem Bunkeröl-Übereinkommen

Mit 953 Ausstellungen in 2011 ist die Ölhaftungsbescheinigung von den untersuchten Zeugnissen das mit der höchsten Fallzahl. Dies ist maßgeblich auf zwei Faktoren zurückzuführen: Zum einen beträgt die Gültigkeitsdauer gekoppelt an die Gültigkeit der Versicherung maximal ein Jahr. Stichtag für alle Zeugnisse ist aufgrund des Wechsels des Versicherungsjahres der 20. Februar. Zum anderen stellt das BSH die Ölhaftungsbescheinigung nicht nur für Schiffe unter deutscher Flagge aus. Daneben erstreckt sich die Zuständigkeit auch auf befristet in Nicht-Vertragsstaaten ausgeflaggte Schiffe (mit deutschem Eigentümer) sowie Schiffe im Geltungsbereich des Ölschadengesetzes ohne entsprechende Bescheinigung eines Vertragsstaates. Zusammen entfielen hierauf 316 der in 2011 ausgestellten Ölhaftungsbescheinigungen.

## Ergebnisse Wirtschaft

**Tabelle 15: Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft bei der Ölhaftungsbescheinigung**

	ex post	ex ante	Einsparung um ...
<b>Zeitaufwand pro Fall (in Min.), davon ...</b>	89	70	19
... Vertraut machen	8	8	0
... Zusammenstellen von Unterlagen	30	25	5
... Ausfüllen des Antragsformulars	15	9	6
... Interne Prüfung	4	4	0
... Übermittlung des Antrags	5	2	4
... Korrekturen nach Aufforderung	8	6	2
... mündliche Kommunikation (Initiative Reeder)	10	10	0
... Archivierung	8	7	1
... Übermittlung Zeugnis an Bord des Schiffes	2	0	2
<b>Zusatzkosten pro Fall (in EUR)</b>	74	11	64
<b>Erfüllungsaufwand pro Fall (in EUR)</b>	128	50	78
<b>Erfüllungsaufwand pro Jahr (in EUR)</b>	<b>122.000</b>	<b>47.000</b>	<b>74.000</b>

Gegenüber den Auftragszeugnissen besteht bei den Schifffahrtszeugnissen, für welche seitens der Reeder direkt ein Antrag bei den Behörden zu stellen ist, ein größeres Einsparpotential. Die Einführung eines elektronischen Verfahrens würde sich hier unmittelbar auswirken. Den Reedern entstehen für die Beantragung der Ölhaftungsbescheinigung ex post Kosten in Höhe von 122 Tsd. EUR jährlich. Diese könnten durch die Nutzung eines Online-Verfahrens auf geschätzt 47 Tsd. EUR gesenkt werden, was eine Abnahme des Erfüllungsaufwands um 61 Prozent bedeuten würde (siehe Tabelle 15).

Eine Mitarbeiterin oder ein Mitarbeiter eines Reeders ist derzeit im Durchschnitt rund 1 ½ Stunden mit dem Antragsverfahren für eine Ölhaftungsbescheinigung beschäftigt. Ein Zugang auf die Behördenserver und eine Online-Bearbeitung würde diesen Zeitaufwand um insgesamt 19 Minuten verringern. Grund wären Auswirkungen auf zu erledigende Tätigkeiten wie das Zusammenstellen von Unterlagen, die gemeinsam mit dem Antrag eingereicht werden, auf das Ausfüllen des Antrags und dessen Übermittlung an das BSH. Es würde sich also bemerkbar machen, dass zukünftig über den Online-Zugriff auf die Server die Stammdaten des Schiffes und alle notwendigen Hintergrundinformationen für den Antrag abrufbar wären und nur solche Unterlagen eingestellt und Angaben gemacht werden müssten, bei welchen sich Änderungen ergeben. Im Unterschied zu heute könnte der Antrag zudem verbindlich online beim BSH gestellt werden. Im Vergleich mit den anderen im Projekt untersuchten Zeugnissen fällt bei der Ölhaftungsbescheinigung ex post auch ein höherer Zeitaufwand an, Korrekturen und Ergänzungen im Antrag nach Aufforderung durch das BSH nachträglich vorzunehmen. Dieser Aufwand ließe sich ebenfalls ex ante durch die Möglichkeit einer Online-Antragstellung reduzieren.<sup>15</sup>

<sup>15</sup> Hierbei ist zu beachten, dass der Antrag zum Zeitpunkt der Messung zwar bereits online ausfüllbar war, er jedoch nicht gespeichert werden konnte, so dass der vollständige Antrag im Falle von Änderungen erneut ausgefüllt werden musste. Eine Antragspeicherung ist mittlerweile jedoch möglich.

Wie bei den anderen Zeugnissen kämen auch bei der Ölhaftungsbescheinigung zwar die Internetkosten für den weltweit erforderlichen Online-Zugriff bei Kontrollen durch die PSC als Zusatzkosten neu hinzu (10,50 EUR je Fall), umgekehrt fielen jedoch auch hier die Kurierkosten weg (70 EUR je Fall), um dass Papierzeugnis zum Schiff transportieren zu lassen. Darüber hinaus entfielen zudem die Portokosten, da bei der angenommenen Online-Lösung der Antrag nicht mehr zwingend in Papierform beim BSH eingehen müsste.

## Ergebnisse Verwaltung

**Tabelle 16: Erfüllungsaufwand für die Verwaltung bei der Ölhaftungsbescheinigung**

	ex post	ex ante	Einsparung um ...
<b>Zeitaufwand pro Fall (in Min.), davon ...</b>	85	79	6
... Sachbearbeitung	20	17	3
... Prüfung	45	45	0
... Externe Kommunikation	11	11	0
... Zeugnis erstellen	3	0	3
... Datenübermittlung	4	4	0
... Archivierung	2	2	0
... Schulung/Fortbildung	0	0	0
<b>Zusatzkosten pro Fall (in EUR)</b>	2,00	1,10	0,90
<b>Erfüllungsaufwand pro Fall (in EUR)</b>	56	51	5
<b>Erfüllungsaufwand pro Jahr (in EUR)</b>	<b>53.600</b>	<b>49.000</b>	<b>4.700</b>

Die Werte in den Ergebniszeilen der Tabelle 16 verdeutlichen den Einfluss der Fallzahl auf den Erfüllungsaufwand pro Jahr. Trotz eines vergleichsweise geringen Zeitaufwandes pro Fall, ist die Ölhaftungsbescheinigung das Zeugnis mit der höchsten Be- und Entlastung pro Jahr. Die Differenz zwischen Ex-post- und Ex-ante-Betrachtung von knapp 5 Tsd. EUR entspricht einer Verringerung des Erfüllungsaufwands um etwa neun Prozent.

Die Antragsbearbeitung und Prüfung erfolgt größtenteils datenbankgestützt. Die Zuordnung eines Antrags zu einem Stammdatensatz erfolgt anhand der IMO-Nummer des Schiffes. Die bereits hinterlegten Stammdaten ermöglichen eine beschleunigte Bearbeitung, da diese nicht bei jedem Folgeantrag erneut erfasst werden müssen. Dies spiegelt sich auch in dem vergleichsweise geringen Zeitaufwand der Aktivität „Sachbearbeitung“ wider. Der Hauptzeitaufwand liegt in der inhaltlichen Prüfung des Antrags. Anteilig ist hierin auch enthalten, dass in ca. 75 Prozent der Fälle erneute Prüfungen aufgrund von Nachforderungen anfallen. Dieser Aufwand wird durch das Ex-ante-Szenario jedoch nicht tangiert.

Bei der Zeugniserstellung wird das Zeugnis bereits heute komplett aus der Datenbank heraus befüllt. Anschließend wird das Zeugnis ausgedruckt, mit einem Siegel versehen und unterschrieben. Diese Arbeitsschritte könnten bei elektronischen Zeugnissen entfallen, weshalb ex ante kein Zeitaufwand bei der Aktivität „Zeugnis erstellen“ mehr anfällt. Darüber hinaus würde sich der Aufwand für die Aktivi-

tät „Sachbearbeitung“ reduzieren, da durch die elektronische Antragstellung zukünftig auch die über die Stammdaten hinausgehenden Antragsdaten des Reeders nicht mehr erfasst werden müssten.

Die Portokosten würden sich analog zu den anderen Zeugnissen von einem Großbrief auf einen Standardbrief für den Versand des Gebührenbescheids reduzieren. Zusätzlich fällt bei beiden Zeitständen ein Standardbrief für die Unterrichtung des Schiffsregisters beim zuständigen Amtsgericht an.

### 6.3.2 Ergebnisse für das Schiffsbesatzungszeugnis

Das Schiffsbesatzungszeugnis ist mit 550 Ausstellungen in 2011 das am häufigsten ausgestellte Zeugnis der BG Verkehr. Die Gültigkeit beträgt fünf Jahre bzw. bis zur nächsten Änderung durch einen Besatzungswechsel. Abhängig von Fahrgebiet und Jahreszeit können für ein Schiff auch mehrere Zeugnisse parallel gelten.

#### Ergebnisse Wirtschaft

**Tabelle 17: Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft beim Schiffsbesatzungszeugnis**

	ex post	ex ante	Einsparung um ...
<b>Zeitaufwand pro Fall (in Min.), davon ...</b>	91	76	15
... Vertraut machen	38	38	0
... Zusammenstellen von Unterlagen	25	23	3
... Ausfüllen des Antragsformulars	10	5	5
... Interne Prüfung	6	6	0
... Übermittlung des Antrags	5	1	4
... Korrekturen nach Aufforderung	0	0	0
... mündliche Kommunikation (Initiative Reeder)	0	0	0
... Archivierung	5	4	2
... Übermittlung Zeugnis an Bord des Schiffes	2	0	2
<b>Zusatzkosten pro Fall (in EUR)</b>	72	11	62
<b>Erfüllungsaufwand pro Fall (in EUR)</b>	136	54	82
<b>Erfüllungsaufwand pro Jahr (in EUR)</b>	<b>75.000</b>	<b>30.000</b>	<b>45.000</b>

Die mit dem Antragsverfahren des Schiffsbesatzungszeugnisses für die Reeder verbundenen jährlichen Kosten in Höhe von insgesamt 75 Tsd. EUR ließen sich wie bei der Ölhaftungsbescheinigung mit Einführung des Server-Zugangs um 60 Prozent vermindern. Der Zeitaufwand je Antrag beträgt hier ebenfalls derzeit rund 1 ½ Stunden; 15 Minuten könnten durch die Nutzung des elektronischen Verfahrens zukünftig gespart werden (siehe Tabelle 17). Dies würde sich in erster Linie beim Ausfüllen des Antrags sowie bei dessen Übermittlung zur BG Verkehr bemerkbar machen. Verglichen mit den anderen im Projekt untersuchten Zeugnissen wird für das Schiffsbesatzungszeugnis die meiste Zeit benötigt, sich mit dem Antrag oder der Gesetzeslage u. ä. vertraut zu machen oder die notwendigen Informationen zu suchen (38 Minuten je Fall). Dies würde sich durch die Einführung des elektronischen Verfahrens (trotz Bündelung der erforderlichen Informationen auf den Servern) nicht ändern. Veränderungen durch ein elektronisches Verfahren ergäben sich wie bei den anderen Zeugnissen bei der Übermittlung an Bord des Schiffes; Kurierkosten entfielen, jedoch wären Internetkosten für den

Abruf des elektronischen Zeugnisses zu bezahlen. Einsparungen infolge des Wegfalls von Portokosten würden sich nicht grundsätzlich auswirken, da der Antrag bereits jetzt schon per E-Mail, Fax und ggf. telefonisch bei der BG Verkehr gestellt werden kann.

## Ergebnisse Verwaltung

**Tabelle 18: Erfüllungsaufwand für die Verwaltung beim Schiffsbesatzungszeugnis**

	ex post	ex ante	Einsparung um ...
<b>Zeitaufwand pro Fall (in Min.), davon ...</b>	36	28	8
... Sachbearbeitung	10	8	2
... Prüfung	10	10	0
... Externe Kommunikation	2	2	0
... Zeugnis erstellen	8	2	6
... Datenübermittlung	2	2	0
... Archivierung	4	4	0
... Schulung/Fortbildung	0	0	0
<b>Zusatzkosten pro Fall (in EUR)</b>	1,45	0,55	0,90
<b>Erfüllungsaufwand pro Fall (in EUR)</b>	30	24	6
<b>Erfüllungsaufwand pro Jahr (in EUR)</b>	<b>16.300</b>	<b>13.200</b>	<b>3.100</b>

Tabelle 18 weist für das Schiffsbesatzungszeugnis die geringste Bearbeitungszeit von allen betrachteten Zeugnissen aus. Dies ist auf den geringen inhaltlichen Umfang des Antrags zurückzuführen, der i. d. R. ausschließlich aus dem Besatzungsvorschlag besteht. Die inhaltliche Prüfung obliegt allein dem Fachbereich Nautik. Ggf. geht der Antrag über die Verwaltung ein und wird dort registriert. Häufig nimmt aber auch der Fachbereich den Besatzungsvorschlag direkt vom Reeder per Telefon oder E-Mail entgegen.

Analog zu den betrachteten Auftragszeugnissen der BG Verkehr (vgl. Kapitel 6.2.2-6.2.4) wird das Schiffsbesatzungszeugnis händisch von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Verwaltung geschrieben und anschließend vom Fachbereich geprüft und unterschrieben. Die zukünftige automatische Befüllung aus der Datenbank durch den Fachbereich würde den Zeitaufwand für die Aktivität „Zeugnis erstellen“ beim Schiffsbesatzungszeugnis um sechs Minuten verringern. Bei elektronischem Eingang des Antrags entfielen darüber hinaus die Registrierung in der Verwaltung (siehe Aktivität „Sachbearbeitung“). Zusätzlich sanken auch hier die Portokosten, da das Zeugnis elektronisch zur Verfügung gestellt würde und nur noch der Gebührenbescheid versandt werden müsste.

Aufgrund der geringen Ursprungsbelastung und einem hohen Anteil an manuellen Tätigkeiten, hätte die Umstellung auf ein elektronisches Verfahren bei diesem Zeugnis die höchste relative Auswirkung. Die Einsparung von 3.100 EUR entspricht einer Verringerung des Erfüllungsaufwands um 19 Prozent.

## 6.4 Einmaliger Erfüllungsaufwand bei der Umstellung auf elektronische Zeugnisse

Die Einführung der elektronischen Verfahren würde nicht nur Einsparungen mit sich bringen, sondern auch Umstellungsaufwand verursachen. Insbesondere auf Seiten der Verwaltung fiel einmaliger Er-



füllungsaufwand für Programmierarbeiten an. Die Höhe der einmaligen Umstellungskosten auf Seiten der Wirtschaft hängt von den getroffenen Annahmen ab.

### Umstellungsaufwand Wirtschaft

Aufgrund des angenommenen Szenarios wäre ein weltweiter Internetzugang (nach dem heutigen Stand der Technik: per Satellitenverbindung) erforderlich, um bei Kontrollen durch die PSC die Zeugnisse an Bord des Schiffes von den Servern abrufen zu können. Geht man von der Annahme aus, dass die Schiffe bereits aus reedereispezifischen Gründen über einen Internetzugang verfügen bzw. mit diesem ausgestattet werden, so würden keine einmaligen Umstellungskosten anfallen, da die erforderliche IT-Ausstattung bereits an Bord vorhanden wäre. Müsste jedoch aufgrund einer gesetzlichen Verpflichtung nachgerüstet werden, so würden pro Schiff einmalige Umstellungskosten in Höhe von schätzungsweise 40 - 60 Tsd. EUR für den Reeder anfallen.<sup>16</sup> Die Umstellungskosten würden sich dann auf alle Schifffahrtszeugnisse verteilen. Die Zahl der aktuell nachzurüstenden Schiffe ist unbekannt. Aufgrund der Befragung und der Expertengespräche ist davon auszugehen, dass kein Reeder einen Internetzugang (beinhaltet Hardware, Software, laufende Kosten) nachrüstet, um allein die Möglichkeit zu haben, auf die Zeugnisse zugreifen zu können. In einen Internetzugang würde nur dann investiert werden, falls dies aus anderen (reedereispezifischen) Gründen erforderlich ist. Eine von den Reedern genannte Alternative zum Zugriff auf die Server bei Kontrollen ist der Versand des Zeugnisses als PDF-Dokument per E-Mail an Bord des Schiffes.

### Umstellungsaufwand Verwaltung

Der einmalige Erfüllungsaufwand der Verwaltung würde Programmierarbeiten auf zwei Gebieten umfassen: Zum einen zur Einrichtung der elektronischen Antragstellung und zum anderen zur Bereitstellung elektronischer Zeugnisse. Der Umstellungsaufwand gilt nicht nur für die sechs betrachteten Zeugnisse, sondern für die gesamte Umstellung des Verfahrens auf elektronische Zeugnisse, d.h. die technischen Voraussetzungen müssten einmalig für alle Zeugnisse geschaffen werden. Tabelle 19 fasst den so entstehenden einmaligen Erfüllungsaufwand für beide Behörden zusammen. Der geschätzte Aufwand von ca. 230 Tsd. EUR entspricht 40 Personenmonaten im gehobenen Dienst. Es handelt sich dabei um Maximalwerte, die durch die Nutzung von Synergieeffekten evtl. reduziert werden könnten.

**Tabelle 19: Einmaliger Erfüllungsaufwand in der Verwaltung**

	Einmaliger Erfüllungsaufwand in Tsd. EUR für ...	
	... die Einrichtung der elektronischen Antragstellung	... Bereitstellung elektronischer Zeugnisse
<b>BSH</b>	139	23
<b>BG Verkehr</b>	---	70
<b>Insgesamt</b>	<b>139</b>	<b>93</b>

<sup>16</sup> Zusätzlich würden bei einer Nachrüstung auch laufende Kosten von geschätzt ca. 3.200 EUR pro Monat je Schiff (für Provider, Verbindungspauschale) anfallen.

Für die **Einrichtung der elektronischen Antragstellung** wurden ausschließlich Aufwände beim BSH ermittelt. Die Zeugnisse in der Zuständigkeit der BG Verkehr sind überwiegend Auftragszeugnisse (vgl. auch Kapitel 6.5) und erforderliche Anträge können i. d. R. formlos gestellt werden, weswegen eine spezielle Programmierung hierfür nicht erforderlich wäre. Auf Seiten des BSH umfasst die Einrichtung zum einen die Programmierung der Möglichkeit zur Online-Antragstellung inkl. der Option Schiffsdaten angezeigt zu bekommen und zu übernehmen, Anlagen zum Antrag hochzuladen, Antragsdaten direkt in die (zukünftige) interne Datenbank einzuspielen und die eingehenden Daten zu plausibilisieren. Zum anderen müsste ein Antragsserver eingerichtet werden, bei dessen Programmierung die IT-Sicherheit gewährleistet werden muss (Trennung von externen Zugriffsmöglichkeiten und internen Daten). Die geschätzten Kosten belaufen sich auf 24 Personenmonate (ca. 139 Tsd. EUR).

Der einmalige Erfüllungsaufwand für die **Bereitstellung elektronischer Zeugnisse** wurde für beide Behörden separat ermittelt. In der Schätzung der Kosten kommt es daher zu Überschneidungen. Bei der Umsetzung eines gemeinsamen Servers könnten ggf. Programmieraufwände reduziert werden.

Das BSH schätzt für die Generierung und Bereitstellung der elektronischen Zeugnisse einen Aufwand von vier Personenmonaten (ca. 23 Tsd. EUR). Hauptbestandteil wäre die Identifikationsnummer-Generierung für jedes Zeugnis und dessen automatischer Versand an den Reeder. Der Erfüllungsaufwand für die Einrichtung eines Servers zur Ablage der Zeugnisse konnte nicht abgeschätzt werden. Problematisch sind dabei die derzeitigen Wartungsverträge, die eine 24-Std.-Verfügbarkeit des Servers nicht sicherstellen können. Die Kosten zur diesbezüglichen Anpassung der Verträge können nicht pauschal geschätzt werden.

Auf Seiten der BG-Verkehr belaufen sich die geschätzten Kosten auf zwölf Personenmonate (ca. 70 Tsd. EUR). Bereits programmiert ist ein internes Portal zur Zeugniserstellung, das auf eine hinterlegte Schiffsdatenbank zugreift und zu jedem Zeugnis eine Identifikationsnummer erzeugt. Die Nutzung ist derzeit im Pilotverfahren für ein Zeugnis möglich und könnte um beliebig viele Zeugnisse erweitert werden. Hinzu käme die Einrichtung eines file-Servers zur Ablage der Zeugnisse.

## **6.5 Hochrechnung der Ergebnisse auf alle in Deutschland ausgestellten internationalen Zeugnisse**

Ausgehend von den sechs exemplarisch im Projekt betrachteten Zeugnissen wurden die Ergebnisse der Untersuchung auf weitere Zeugnisse hochgerechnet, um die gesamte Be- und Entlastung der deutschen Schifffahrt zu ermitteln. Bestandteil der Hochrechnung sind alle für den internationalen Schiffsverkehr notwendigen Zeugnisse. Durch diese erweiterte Berechnung kann die geschätzte Einsparung des Erfüllungsaufwands, die durch die Einführung elektronischer Antragstellung und elektronischer Zeugnisse erreicht würde, auf alle in Deutschland ausgestellten internationalen Zeugnisse übertragen werden. Somit kann das Einsparpotential an Aussagekraft für die deutsche Schifffahrt gewinnen.

### 6.5.1 Vorgehensweise bei der Hochrechnung

Als Ausgangsbasis für die Berechnung ordneten BSH und BG Verkehr die in ihren Zuständigkeiten liegenden internationalen Zeugnisse den zwei Zeugnisarten Antrags- und Auftragszeugnis zu.<sup>17</sup> Darüber hinaus stellten die beiden Behörden die Fallzahlen der Zeugnisse für das Jahr 2011<sup>18</sup> zur Verfügung.

Maßgeblich für die Hochrechnung ist die Unterscheidung in Antrags- und Auftragszeugnisse. Aufgrund ähnlicher Verfahren zum Erhalt des Zeugnisses (also auch sich daraus ergebender Zeiten und Kosten) und den daraus resultierenden ähnlichen Einsparpotentialen innerhalb einer Zeugnisart wird diese Unterscheidung für die Hochrechnung als sinnvoll erachtet. Dieser Vorgehensweise liegt die Annahme zugrunde, dass die hierzu exemplarisch betrachteten Zeugnisse eine hinreichende Grundlage darstellen, um die Be- und Entlastung des Erfüllungsaufwands auf die restlichen Antrags- und Auftragszeugnisse zu übertragen.

In einem ersten Schritt addierte das StBA die Fallzahlen der einzelnen Zeugnisse zu einer Gesamtfallzahl für jede Zeugnisart. Anschließend erfolgte je Zeugnisart die Berechnung für den Erfüllungsaufwand pro Fall (ex post und ex ante). Hierfür wurde – jeweils für Wirtschaft und Verwaltung – der Median der Be- und Entlastungen über alle untersuchten Zeugnisse je Zeugnisart gebildet. Als nächstes wurden diese Mediane mit der Gesamtfallzahl der jeweiligen Zeugnisart multipliziert (ohne die Fallzahlen der untersuchten Zeugnisse). Abschließend fanden noch die konkreten Ergebnisse der sechs untersuchten Zeugnisse Eingang in die Berechnung, indem der Erfüllungsaufwand der einzelnen Zeugnisse mit dem hochgerechneten Wert je Zeugnisart addiert wurde.

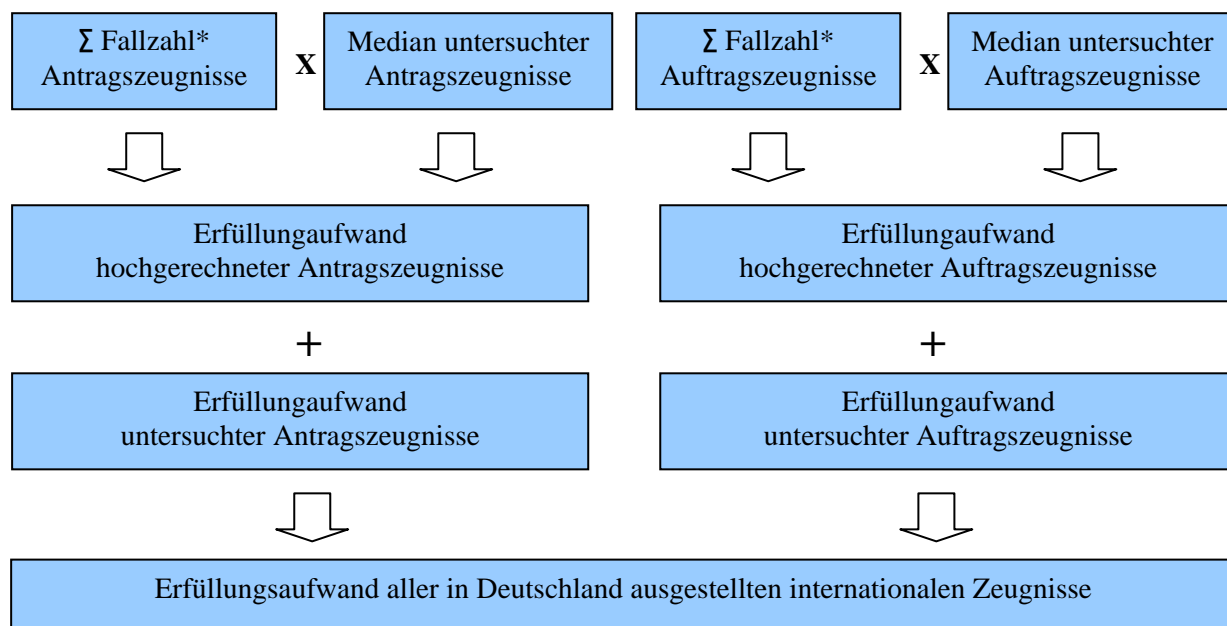
Die Vorgehensweise der Hochrechnung ist in Abbildung 1 nochmals graphisch dargestellt.

---

<sup>17</sup> Die Zuordnung konnte entweder anhand einer Ähnlichkeitszuordnung zu einem der sechs Zeugnisse oder anhand der Zeugnisart erfolgen. Im Nachgang wurden Zeugnisse, die explizit mit einem konkreten Zeugnis vergleichbar sind, der Zeugnisart des exemplarischen Zeugnisses zugeordnet.

<sup>18</sup> Ausnahmen sind die Personenhaftungsbescheinigung und der Zusatz zum Gefahrenabwehrplan für Einsatz PBS. Diese sind mit einem anderen Bezugszeitraum in die Berechnung eingeflossen (vgl. Anhang 3).

**Abbildung 1: Vorgehensweise bei der Hochrechnung auf alle in Deutschland ausgestellten internationalen Zeugnisse**



\* ohne die Fallzahlen der untersuchten Zeugnisse

## 6.5.2 Hochgerechnete Ergebnisse

Die beiden zuständigen Behörden haben den beiden Zeugnisarten insgesamt 61 Zeugnisse und Bescheinigungen zugeordnet. Infolgedessen fließen 35 Antragszeugnisse (BSH: 33, BG Verkehr: 2) und 26 Auftragszeugnisse (BSH: 3, BG Verkehr: 23) in die Hochrechnung ein (vgl. Anhang 3). Die Gesamtfallzahlen für die Zeugnisse können Tabelle 20 entnommen werden.

**Tabelle 20: Summe Fallzahl 2011 internationale Zeugnisse (ohne untersuchte Zeugnisse)**

	Antragszeugnisse	Auftragszeugnisse
BSH	18.502	980
BG Verkehr	183	1.289
<b>Insgesamt</b>	<b>18.685</b>	<b>2.269</b>

Für die **Wirtschaft** ergibt sich für alle in Deutschland ausgestellten internationalen Zeugnisse ein Erfüllungsaufwand pro Jahr von ex post 9.173 Tsd. EUR und ex ante 7.305 Tsd. EUR. Dies entspricht einer Entlastung von ca. 20 Prozent, die maßgeblich auf die Entlastung bei den Antragszeugnissen zurückzuführen ist. Die Tabellen 21 und 22 zeigen die Ergebnisse differenziert für die beiden Zeugnisarten.

**Tabelle 21: Erfüllungsaufwand Wirtschaft für alle in Deutschland ausgestellten Antragszeugnisse**

	Erfüllungsaufwand pro Jahr (in Tsd. EUR)		
	ex post	ex ante	Entlastung
Hochgerechnete Antragszeugnisse	2.485	916	1.570
Untersuchte Antragszeugnisse	197	78	119
<b>Insgesamt</b>	<b>2.682</b>	<b>994</b>	<b>1.689</b>

**Tabelle 22: Erfüllungsaufwand Wirtschaft für alle in Deutschland ausgestellten Auftragszeugnisse**

	Erfüllungsaufwand pro Jahr (in Tsd. EUR)		
	ex post	ex ante	Entlastung
Hochgerechnete Auftragszeugnisse	4.835	4.699	136
Untersuchte Auftragszeugnisse	1.656	1.612	44
<b>Insgesamt</b>	<b>6.491</b>	<b>6.311</b>	<b>180</b>

Auf Seiten der **Verwaltung** ergibt sich durch die Einführung elektronischer Antragstellung und elektronischer Zeugnisse eine Entlastung von ca. zwölf Prozent. Der Erfüllungsaufwand pro Jahr für alle in Deutschland ausgestellten internationalen Zeugnisse beläuft sich ex post auf 1.220 Tsd. EUR und ex ante auf 1.078 Tsd. EUR. Die detaillierten Ergebnisse können den Tabellen 23 und 24 entnommen werden.

**Tabelle 23: Erfüllungsaufwand Verwaltung für alle in Deutschland ausgestellten Antragszeugnisse**

	Erfüllungsaufwand pro Jahr (in Tsd. EUR)		
	ex post	ex ante	Entlastung
Hochgerechnete Antragszeugnisse	801	704	97
Untersuchte Antragszeugnisse	70	62	8
<b>Insgesamt</b>	<b>871</b>	<b>767</b>	<b>105</b>

**Tabelle 24: Erfüllungsaufwand Verwaltung für alle in Deutschland ausgestellten Auftragszeugnisse**

	Erfüllungsaufwand pro Jahr (in Tsd. EUR)		
	ex post	ex ante	Entlastung
Hochgerechnete Auftragszeugnisse	267	238	29
Untersuchte Auftragszeugnisse	82	73	8
<b>Insgesamt</b>	<b>349</b>	<b>311</b>	<b>37</b>

## **7 Vereinfachungsvorschläge**

Im Rahmen der Befragungen der Reeder und der beiden Behörden wurden Vorschläge gesammelt, wie die Beschaffung der Zeugnisse vereinfacht werden könnte. Zusätzlich wurde nach (EU-)Staaten und deren besonders unbürokratische Regelungen gefragt, die für die Reeder ein Grund zum Ausflaggen in diese Staaten sein können. Hemmnisse, deren Beseitigung die Attraktivität der deutschen Flagge erhöhen kann, wurden ebenfalls erfragt.

Die Vorschläge wurden vom StBA zusammengestellt, jedoch weder bewertet noch auf ihre rechtliche Umsetzbarkeit hin geprüft.

Die Abgrenzung zwischen den Vorschlägen ist mitunter schwierig. So entsprechen einzelne Vereinfachungsvorschläge den Regelungen in den (EU-)Staaten, die als besonders unbürokratisch genannt wurden. Auch die angeführten bürokratischen Hemmnisse unter der deutschen Flagge stehen in Bezug zu diesen (eher unbürokratischen) Staaten, da diese Hemmnisse unter diesen Flaggen eben nicht existieren.

### **7.1 Allgemeine Vereinfachungsvorschläge**

Die Reeder begrüßen grundsätzlich das mit dem Szenario beschriebene elektronische Verfahren zur Beantragung und Bereitstellung der Zeugnisse (vgl. Kapitel 5). Problematisch sehen sie jedoch die im Szenario geplante ausschließliche Bereitstellung der elektronischen Zeugnisse auf einem Server. Der für den Abruf der Zeugnisse an Bord erforderliche Internetzugang ist aktuell häufig nicht Standard und zudem mit hohen (Umrüstungs-) Kosten verbunden. Vorgeschlagen wird daher eine (ergänzende) Übermittlung des elektronischen Zeugnisses per E-Mail an Bord des Schiffes. Diese könnte direkt durch die ausstellende Behörde oder den Reeder erfolgen.

Darüber hinaus haben die Reeder folgende zeugnisübergreifenden Verbesserungen bzw. Vereinfachungen vorgeschlagen:

- In den Behörden sollte ein Ansprechpartner („One face to the customer“) für alle Fragen zu den Zeugnissen zuständig sein.
- Es sollte eine ständige Erreichbarkeit der Behörden gegeben sein (7 Tage, 24 Stunden). Schiffe sind weltweit unterwegs und Kontrollen mit eventuellem Klärungsbedarf finden (zeitzonebedingt) jederzeit statt.
- Auf vorgegebene Antragsformulare sollte verzichtet werden. Formlose Schreiben per E-Mail sollten als ausreichend akzeptiert werden.

Seitens der betroffenen Behörden wurde das der Befragung zugrunde liegende Szenario zur elektronischen Antragstellung und Bereitstellung der Zeugnisse als Vereinfachungsvorschlag eingebracht.

Um das Verfahren auch darüber hinaus medienbruchfrei zu gestalten wurde vorgeschlagen, die Zeug-

nisse elektronisch mit der Kassenverwaltung kompatibel zu machen. Dies würde eine elektronische Rechnungsstellung ermöglichen.

## 7.2 Vereinfachungsvorschläge zu einzelnen Zeugnissen

Neben den unter 7.1 genannten Vorschlägen, die sich auf alle Zeugnisse beziehen, machten die Reeder auch Vorschläge mit Vereinfachungs- bzw. Verbesserungspotential zu einzelnen Zeugnissen:

- Ölhaftungsbescheinigung

Dem Reeder sollte bei der Beantragung automatisch eine Eingangsbestätigung durch das BSH übermittelt werden. Diese könnte bei Kontrollen hilfreich sein.

Das bereits vorhandene elektronische Antragsformular sollte lokal gespeichert werden können. Dies sei bisher nicht möglich, bei Änderungen muss es also komplett neu befüllt werden.

*(Anmerkung: Dieser Vorschlag wurde bereits umgesetzt.)*

- ISSC

Es sollte den RSO ermöglicht werden, bei Bedarf zeitlich befristete Interimszeugnisse auszustellen. *(Anmerkung: Dies ist bereits möglich.)*

Die RSO sollten im Rahmen der Zwischenbesichtigung ohne aktive Beteiligung des BSH das ISSC verlängern dürfen. Das Zeugnis beinhaltet bereits die erforderlichen Leerformulare (Seiten 3 und 4 des ISSC). Dies ist in anderen Flaggenstaaten bereits möglich.

- Schiffsbesatzungszeugnis

Das Zeugnis sollte seine Gültigkeit auch bei befristetem Ausfall (z. B. Erkrankung) von Besatzungsmitgliedern behalten. Nach geltender Regelung muss bei einem solchen Ausfall ein neues Zeugnis beantragt und ausgestellt werden.

Das Schiffsbesatzungszeugnis sollte zeitlich nicht befristet werden.

- Bau-/Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis

Die Ausstellung der Zeugnisse sollte durch die Klassifikationsgesellschaften erfolgen können.

Bei der Anerkennung von Ausrüstungsgegenständen sollte sich auf die Anforderungen von SOLAS bezogen werden, nicht auf die Marine Equipment Directive (MED).

Von Seiten der Verwaltung wurde ebenfalls ein Verbesserungsvorschlag zum ISSC abgegeben. Auch für die Folgeausstellung dieses Zeugnisses sollte danach ein formeller Antrag durch den Reeder erforderlich sein. Derzeit ist kein separater Antrag erforderlich, der Eingang des Auditberichtes beim BSH ist ausreichend. Dies führt zu möglichen Terminversäumnissen. Zudem müssen durch die Verwaltung die Reederdaten auf Aktualität geprüft werden.

### 7.3 Vorschläge zur Attraktivitätssteigerung der deutschen Flagge

Als (EU-)Staaten mit besonders unbürokratischen Regelungen nannten die Reeder Gibraltar, Liberia, Malta, das Vereinigte Königreich und Zypern. Auch die zukünftige „neue“ rumänische Flagge<sup>19</sup> wurde aufgeführt.

Als Hemmnisse, die die Reeder davon abhalten unter deutscher Flagge zu fahren, wurden genannt:

- Es fehlt eine einheitliche deutsche maritime Behörde.
- In Zusammenhang mit der Beantragung bzw. Verlängerung der Zeugnisse sind zu viele Behörden und sonstige Stellen einzubinden.
- Die Erreichbarkeit der Fachabteilungen in den Behörden ist zeitlich unzureichend.
- Die Behörden handeln zu wenig dienstleistungsorientiert.
- Die Verfahrensdauer in den Behörden ist zu lang.
- Vorschriften werden zu restriktiv ausgelegt. Für jedes Bauteil fallen gesonderte Besichtigungen und Nachweise an.

Neben diesen bürokratischen Hemmnissen führten die befragten Reeder wirtschaftliche Gründe, wie niedrigere Steuern und niedrige Personalkosten, für die Fahrt unter fremder Flagge an.

---

<sup>19</sup> Romanian International Flag Administration (RIFA), neues Schiffsregister seit Januar 2013.



## Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1: Vorgehensweise bei der Hochrechnung auf alle in Deutschland ausgestellten internationalen Zeugnisse.....	44
Tabelle 1: Aktivitäten der Wirtschaft bei der Beantragung von Schifffahrtszeugnissen .....	13
Tabelle 2: Aktivitäten der Verwaltung bei der Bearbeitung/Ausstellung von Schifffahrtszeugnissen .	14
Tabelle 3: Erfüllungsaufwand Wirtschaft für alle in Deutschland ausgestellten internationalen Schifffahrtszeugnisse.....	22
Tabelle 4: Erfüllungsaufwand Wirtschaft der untersuchten Zeugnisse.....	23
Tabelle 5: Erfüllungsaufwand Verwaltung für alle in Deutschland ausgestellten internationalen Schifffahrtszeugnisse.....	25
Tabelle 6: Erfüllungsaufwand Verwaltung der untersuchten Zeugnisse.....	26
Tabelle 7: Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft beim ISSC.....	28
Tabelle 8: Erfüllungsaufwand für die Verwaltung beim ISSC.....	29
Tabelle 9: Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft beim Internationalen Freibordzeugnis.....	31
Tabelle 10: Erfüllungsaufwand für die Verwaltung beim Internationalen Freibordzeugnis.....	32
Tabelle 11: Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft beim Bau-Sicherheitszeugnis .....	33
Tabelle 12: Erfüllungsaufwand für die Verwaltung beim Bau-Sicherheitszeugnis .....	34
Tabelle 13: Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft beim Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis.....	35
Tabelle 14: Erfüllungsaufwand für die Verwaltung beim Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis.....	36
Tabelle 15: Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft bei der Ölhaftungsbescheinigung .....	37
Tabelle 16: Erfüllungsaufwand für die Verwaltung bei der Ölhaftungsbescheinigung .....	38
Tabelle 17: Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft beim Schiffsbesatzungszeugnis .....	39
Tabelle 18: Erfüllungsaufwand für die Verwaltung beim Schiffsbesatzungszeugnis .....	40
Tabelle 19: Einmaliger Erfüllungsaufwand in der Verwaltung.....	41
Tabelle 20: Summe Fallzahl 2011 internationale Zeugnisse (ohne untersuchte Zeugnisse).....	44
Tabelle 21: Erfüllungsaufwand Wirtschaft für alle in Deutschland ausgestellten Antragszeugnisse ...	44
Tabelle 22: Erfüllungsaufwand Wirtschaft für alle in Deutschland ausgestellten Auftragszeugnisse ..	45
Tabelle 23: Erfüllungsaufwand Verwaltung für alle in Deutschland ausgestellten Antragszeugnisse .	45
Tabelle 24: Erfüllungsaufwand Verwaltung für alle in Deutschland ausgestellten Auftragszeugnisse	45


## **Abkürzungsverzeichnis**

BG Verkehr	=	Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft
BMVBS	=	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BSH	=	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
GBü	=	Geschäftsstelle Bürokratieabbau im Bundeskanzleramt
IMO	=	International Maritime Organization
ISSC	=	Internationales Zeugnis über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes
Klasse	=	Klassifikationsgesellschaft
NKR	=	Nationaler Normenkontrollrat
PSC	=	Port State Control
RSO	=	Recognized Security Organization
SKM	=	Standardkosten-Modell
SOLAS	=	Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See
StBA	=	Statistisches Bundesamt
VDR	=	Verband Deutscher Reeder

# **Anhang 1:**

## **Fragebogen Reeder**

(am Beispiel der Ölhaftungsbescheinigung)



**Statistisches Bundesamt**

**Projekt „Schifffahrt:  
Elektronische Zeugnisse und Anträge“**

Das Projekt „Schifffahrt: Elektronische Zeugnisse und Anträge“ gehört zu den explizit im Arbeitsprogramm „Bessere Rechtsetzung“ der Bundesregierung vom März 2012 genannten Projekten.

Das Statistische Bundesamt führt für das Projekt Befragungen zu sechs exemplarisch ausgewählten Zeugnissen durch.

Das Projekt untersucht die Auswirkungen von elektronischen Verfahren auf die Beantragung von Schiffsfahrtszeugnissen und deren Übermittlung an Bord der Schiffe. Ziel ist es, die Reeder mit Schiffen unter deutscher Flagge sowie die zuständigen Behörden von unnötigem bürokratischem Aufwand zu entlasten.

Ein weiteres Ziel des Projektes ist die Gewinnung von Erkenntnissen, wie der Betrieb eines Schiffes unter deutscher Flagge durch Änderung der Verfahren einfacher gestaltet werden kann.

Für Ihre Teilnahme und Ihre Unterstützung bedanken wir uns!

Die Teilnahme an der Befragung ist selbstverständlich freiwillig.


- Ihre Daten werden vertraulich behandelt. Zu keinem Zeitpunkt findet eine Weitergabe Ihrer Daten an andere Behörden statt. Es erfolgt auch kein Abgleich Ihrer Daten mit anderen Statistiken.
- Wenn Sie keine exakten Zahlen nennen können, ist eine (grobe) Schätzung ausreichend.

Wir möchten die Befragung für Sie möglichst unkompliziert und unbürokratisch halten:

Für Rückfragen stehen Ihnen folgende Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner gerne zur Verfügung:

Name	Email	Telefon
N.N.	<a href="mailto:N.N.@destatis.de">N.N.@destatis.de</a>	0228 99 643 – xxxx
N.N.	<a href="mailto:N.N.@destatis.de">N.N.@destatis.de</a>	0228 99 643 – xxxx

A303/11302000-SIN09
1/15



**Statistisches Bundesamt**

**Befragung der Reeder**  
(Stand: 6. November 2012)

**ZEUGNISSE MIT ANTRAGSVERFAHREN**

Fragebogen für Ölfahrtbescheinigungen für Seeschiffe nach Artikel 7 des Internationalen Übereinkommens von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkeröverschmutzungsschäden (Bunkeröl-Übereinkommen)

**C. ANTRAGSVERFAHREN FÜR DIE ÖLFÄHRUNGSBESCHEINIGUNGEN GEMÄß BUNKERÖL-ÜBEREINKOMMEN – ANGABEN ZUR BEARBEITUNG IN DER REEDEREI**

**C.1** Wie häufig hat Ihre Reederei die Ölfahrtbescheinigungen gemäß Bunkeröl-Übereinkommen in den letzten 10 Jahren sowohl für Schiffe unter deutscher Flagge als auch unter ausländischer Flagge bei dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) beantragt?

Anzahl: \_\_\_\_\_ in den letzten 10 Jahren

Noch nie

**C.2** Wer bearbeitet gegenwärtig die Beantragung der Ölfahrtbescheinigungen gemäß Bunkeröl-Übereinkommen?

... ausschließlich betriebseigenes Personal der Reederei

... teils betriebseigenes, teils betriebsfremdes Personal (z. B. von einer Klassifikationsgesellschaft)

**C.3** Welche berufliche (bzw. betriebliche) Position hat die Person in Ihrer Reederei, die gegenwärtig die Beantragung der Ölfahrtbescheinigungen gemäß Bunkeröl-Übereinkommen überwiegend bearbeitet?

Geschäftsleitung sowie Beschäftigte() mit eigenständiger Leistung in verantwortlicher Tätigkeit (hierzu zählen auch der Reeder oder der Kapitän des Schiffes)

Beschäftigte() mit qualifizierten Tätigkeiten, für deren Ausübung eine abgeschlossene Berufsausbildung erforderlich ist

Beschäftigte() mit ausführenden Tätigkeiten sowie Beschäftigte() ohne abgeschlossene berufliche Ausbildung, die nach Anweisung arbeiten

A303/11302000-SIN09
2/15

**D. TÄTIGKEITEN DER ZEUGNISBESCHAFFUNG**

Wir möchten zum einen mit den nachfolgenden Fragen von Ihnen erfahren, mit welchen Zeit- und Kostenaufwänden die derzeitige Beschaffung des Zeugnisses in Ihrer Reederei sowie die Kontrolle durch die Hafenbehörden / Port State Control an Bord des Schiffes verbunden ist. Zum anderen interessiert uns auch, welche Auswirkungen eine zukünftige Einführung eines elektronischen Verfahrens auf die heutigen Zeit- und Kostenaufwände hätte.

Damit Sie die Fragen nach den Zeit- und Kostenaufwänden dieses zukünftigen Szenarios beantworten können, möchten wir Ihnen kurz schildern, wie es aussehen soll:

- Im Grundsatz soll die Beantragung des Zeugnisses vollständig online ermöglicht werden und das fertig ausgestellte Zeugnis dann auch online abrufbar sein.
- Der Zugang zu diesem Onlineportal würde via Internet erfolgen. Das Onlineportal befindet sich auf einem gemeinsamen Server des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) und der Dienststelle Schiffssicherheit (DS) der Berufsgenossenschaft Verkehr (BG Verkehr).
- Dort liegen dann alle zur Beantragung notwendigen Informationen, die elektronischen Antragsformulare und in einer geschützten nur für Sie zugänglichen Umgebung Ihre Zeugnisse.

Die Beantragung vereinfacht sich also dahingehend, dass Antragsformulare online ausfüllbar sind und elektronisch verwaltet werden. Auch die dem Antrag beizufügenden Anlagen könnten auf dem Server eingestellt werden, sofern Sie elektronisch verfügbar sind.

Darüber hinaus kann an Bord des Schiffes das fertige Zeugnis für Kontrollen durch die Hafenbehörden/Port State Control direkt auf dem Server aufrufen und eingesehen werden. Eine Übermittlung/ein Transport des Zeugnisses von der Reederei zum Schiff ist also nicht mehr erforderlich.

**Folgende Tätigkeiten fallen im Rahmen der Zeugnisbeschaffung an:**

- **Vertraut machen** mit der Materie
- **Anfrage, Bearbeitung und Zusammenstellen** von Unterlagen, die zusammen mit dem Antrag an die Behörde eingereicht werden
- **Ausfüllen des Antragsformulars** der zuständigen Behörde für das Zeugnis oder Verfassen eines (formlosen) Antragssschreibens an die Behörde
- **Interne Prüfung** der Angaben
- **Übermittlung** des Antrags an die zuständige Behörde
- **Vornahme von Korrekturen und Ergänzungen** im Antrag nach Aufforderung durch die zuständige Behörde
- **Externe mündliche Kommunikation auf Initiative der Reederei** (Terminvereinbarung, An- bzw. Nachfrage bei Versicherungen/Behörden)
- **Archivierung** (elektronisch oder in Papierform) der Unterlagen
- **Nach Erhalt des Zeugnisses: Übermittlung des Zeugnisses** an Bord des Schiffes

Zu den gegenwärtigen und zukünftigen Zeitaufwänden für diese Tätigkeiten im Einzelnen

→ **Wichtig:**  
Alle nachfolgenden Fragen beziehen sich auf die Folgeanträge für das genannte Zeugnis, nicht auf den Erstantrag!  
Es geht hierbei um den Zeitaufwand, der für einen einzelnen Antrag entsteht.  
Für den zukünftigen Zeitaufwand wird die Veränderung gegenüber dem gegenwärtigen erfragt. Die Antwort kann sowohl als Schätzung der Zeit als auch des Anteils (in Prozent) erfolgen, um die/den sich der Zeitaufwand entweder erhöht oder verringert.  
Für die Öhnhafungsbescheinigungen gemäß BunkeröÜ-Übereinkommen, die vom BSH ausgestellt werden, geht es sowohl um Schiffe des Reeders unter deutscher Flagge als auch unter ausländischer Flagge.

D.1 **Wie viel Zeit benötigt Ihre Reederei, um sich mit der Materie der Antragsstellung und ggf. der Gesetzeslage für die Öhnhafungsbescheinigungen gemäß BunkeröÜ-Übereinkommen vertraut zu machen? Hierzu gehört auch das Suchen der erforderlichen Informationen.**

Trifft zu, ...  
derzeitiger Zeitaufwand: \_\_\_\_\_ Stunden \_\_\_\_\_ Minuten

- Trifft nicht zu, da ...
- Erledigung durch Externe (z. B. Klassifikationsgesellschaft) [→ weiter mit D.2]
  - nicht erforderlich [→ weiter mit D.2]

Hinweis: Zukünftig sollen über den Online-Zugriff auf den Server alle notwendigen Informationen abrufbar sein.

**Wie schätzen Sie den zukünftigen Zeitaufwand für Ihre Reederei ein?**

- Keine Veränderung des Zeitaufwands/Zeitaufwand bleibt gleich
- Erhöhung des Zeitaufwands um: \_\_\_\_\_
- Verringerung des Zeitaufwands um: \_\_\_\_\_

D.2 **Zusammen mit dem Antrag an das BSH sind weitere Unterlagen als Anlagen einzureichen. Wie viel Zeit benötigt Ihre Reederei, um diese Unterlagen ggf. schriftlich bei Externen anzufordern/zuzubearbeiten, intern in Ihrer Reederei zu bearbeiten (inklusive sie einzusammeln) und zusammenzustellen?**

Hinweis: Die mündliche Kommunikation mit Externen auf Initiative der Reederei ist eine eigene Tätigkeit, die mit Frage D.8 aufgegriffen wird.

Trifft zu, ...  
derzeitiger Zeitaufwand: \_\_\_\_\_ Stunden \_\_\_\_\_ Minuten

Trifft nicht zu, da ...

- Erledigung durch Externe (z. B. Klassifikationsgesellschaft) [→ weiter mit D.3]
- keine weiteren Unterlagen für den Antrag erforderlich [→ weiter mit D.3]

Hinweis zum Soll-Zustand: Zukünftig sollen über den Online-Zugriff auf den Server alle notwendigen Hintergrundinformationen abrufbar sein und nur solche Unterlagen eingestellt werden müssen, bei welchen sich Änderungen ergeben.

**Wie schätzen Sie den zukünftigen Zeitaufwand für Ihre Reederei ein?**

- Keine Veränderung des Zeitaufwands/Zeitaufwand bleibt gleich
- Erhöhung des Zeitaufwands um: \_\_\_\_\_
- Verringerung des Zeitaufwands um: \_\_\_\_\_

D.2.1 **Falls Ihre Reederei Unterlagen einscannen muss, die zusammen mit dem Antrag als Anlagen eingereicht werden: Wie viel Zeit wird derzeit hierfür benötigt?**

Derzeitiger Zeitaufwand: \_\_\_\_\_ Stunden \_\_\_\_\_ Minuten

D.3 Wie viel Zeit benötigt Ihre Reederei, um das Antragsformular des BSH auszufüllen oder ein (formloses) Antrags Schreiben an die Behörde zu verfassen?

Trifft zu, ...  
derzeitiger Zeitaufwand: \_\_\_\_\_ Stunden \_\_\_\_\_ Minuten

Trifft nicht zu, da ...

- Erledigung durch Externe (z. B. Klassifikationsgesellschaft) [→ weiter mit D.4]
- nicht erforderlich [→ weiter mit D.4]

Hinweis zum Soll-Zustand: Zukünftig sollen über den Online-Zugriff auf den Server z. B. die Stammdaten des Schiffes für das Antragsformular abrufbar sein und hinterlegte Daten übernommen werden können, so dass nur solche Daten in das Formular eingetragen werden müssen, die sich geändert haben (einschließlich Button „Es hat sich nichts geändert“).

Wie schätzen Sie den zukünftigen Zeitaufwand für Ihre Reederei ein?

- Keine Veränderung des Zeitaufwands/Zeitaufwand bleibt gleich
- Erhöhung des Zeitaufwands um: \_\_\_\_\_
- Verringerung des Zeitaufwands um: \_\_\_\_\_

D.4 Wie viel Zeit benötigt Ihre Reederei, um die in den Zeugnisantrag eingetragenen Daten intern zu prüfen und Fehler in dem Antrag bzw. in den beigefügten Unterlagen zu korrigieren, bevor diese eingereicht werden?

Trifft zu, ...  
derzeitiger Zeitaufwand: \_\_\_\_\_ Stunden \_\_\_\_\_ Minuten

Trifft nicht zu, da ...

- Erledigung durch Externe (z. B. Klassifikationsgesellschaft) [→ weiter mit D.5]
- nicht erforderlich [→ weiter mit D.5]

Hinweis zum Soll-Zustand: Zukünftig sollen über den Online-Zugriff auf den Server z. B. die Stammdaten des Schiffes für das Antragsformular abrufbar sein und hinterlegte Daten übernommen werden, so dass nur solche Daten in das Formular eingetragen werden müssen, die sich geändert haben oder korrigiert werden sollen (einschließlich Button „Es hat sich nichts geändert“). Nachdem die Reederei Eintragungen in das Formular vorgenommen hat, werden die Angaben automatisch auf ihre Plausibilität geprüft. Erscheinen die Angaben unplausibel oder mit den bereits im System hinterlegten Daten inkompatibel, so erfolgt ein Hinweis auf dem Bildschirm.

Wie schätzen Sie den zukünftigen Zeitaufwand für Ihre Reederei ein?

- Keine Veränderung des Zeitaufwands/Zeitaufwand bleibt gleich
- Erhöhung des Zeitaufwands um: \_\_\_\_\_
- Verringerung des Zeitaufwands um: \_\_\_\_\_

D.5 Wie viel Zeit benötigt Ihre Reederei, um für die Ölhafungsbescheinigungen gemäß Bunkeröl-Übereinkommen den Antrag an das BSH zu übermitteln?

Trifft zu, ...  
derzeitiger Zeitaufwand: \_\_\_\_\_ Stunden \_\_\_\_\_ Minuten

Trifft nicht zu, da ...

- Erledigung durch Externe (z. B. Klassifikationsgesellschaft) [→ weiter mit D.6]
- nicht erforderlich [→ weiter mit D.6]

Hinweis zum Soll-Zustand: Zukünftig kann über den Online-Zugriff auf den Server der Antrag verbindlich gestellt werden.

Wie schätzen Sie den zukünftigen Zeitaufwand für Ihre Reederei ein?

- Keine Veränderung des Zeitaufwands/Zeitaufwand bleibt gleich
- Erhöhung des Zeitaufwands um: \_\_\_\_\_
- Verringerung des Zeitaufwands um: \_\_\_\_\_

D.6 Wie viel Zeit benötigt Ihre Reederei, um auf Verlangen des BSH Angaben im Antrag zu ergänzen oder Fehler zu korrigieren, nachdem er eingereicht wurde?

Trifft zu, ...  
derzeitiger Zeitaufwand: \_\_\_\_\_ Stunden \_\_\_\_\_ Minuten

Trifft nicht zu, da ...

- Erledigung durch Externe (z. B. Klassifikationsgesellschaft) [→ weiter mit D.8]
- nicht erforderlich [→ weiter mit D.8]

Hinweis zum Soll-Zustand: Zukünftig sollen bereits beim Ausfüllen des Formulars die Stammdaten des Schiffes und hinterlegte Daten im Server übernommen werden, so dass nur solche Daten in das Formular eingetragen werden müssen, die sich geändert haben oder korrigiert werden sollten (einschließlich Button „Es hat sich nichts geändert“). Erscheinen die Angaben unplausibel oder mit den bereits im System hinterlegten Daten inkompatibel, so erfolgt ein Hinweis auf dem Bildschirm.

Wie schätzen Sie den zukünftigen Zeitaufwand für Ihre Reederei ein?

- Keine Veränderung des Zeitaufwands/Zeitaufwand bleibt gleich
- Erhöhung des Zeitaufwands um: \_\_\_\_\_
- Verringerung des Zeitaufwands um: \_\_\_\_\_

D.6.1 Falls auf Verlangen des BSH Angaben zu ergänzen oder Fehler zu korrigieren sind: Wie häufig kommt dies derzeit vor?

- Bei allen Anträgen für die Öhaftungsbescheinigungen gemäß Bunkeröl-Übereinkommen
- Seltener und zwar bei jedem \_\_\_\_\_ Antrag

**D.7 Triff hier nicht zu.**

**D.7.1 Triff hier nicht zu.**

D.8 Wie viel Zeit benötigt Ihre Reederei, um im gesamten Antragsverfahren für die Öhaftungsbescheinigungen gemäß Bunkeröl-Übereinkommen bis zu dessen Ausstellung aus eigener Initiative mit Externen mündlich zu kommunizieren (einschließlich der Koordinierung von Terminen und der An- bzw. Nachfragen bei Versicherungen/Behörden)?

Hinweis: Zum Beispiel Telefonate mit der zuständigen Behörde zur Beantwortung von Rückfragen, Besprechungen mit der Klassifikationsgesellschaft, mündliche Nachfragen bei der Versicherung.

Triff zu, ...

derzeitiger Zeitaufwand: \_\_\_\_\_ Stunden \_\_\_\_\_ Minuten

Triff nicht zu, da ...

- Erledigung durch Externe (z. B. Klassifikationsgesellschaft) [➔ weiter mit D.9]
- nicht erforderlich [➔ weiter mit D.9]

Hinweis zum Soll-Zustand: Zukünftig sollen über den Online-Zugriff auf den Server z. B. alle Zeugnisse, Unterlagen und Daten für das Schiff abrufbar sein.

Wie schätzen Sie den zukünftigen Zeitaufwand für Ihre Reederei ein?

- Keine Veränderung des Zeitaufwands/Zeitaufwand bleibt gleich
- Erhöhung des Zeitaufwands um: \_\_\_\_\_
- Verringerung des Zeitaufwands um: \_\_\_\_\_

A303/11302000-BN09

9/15

D.9 Wie viel Zeit benötigt Ihre Reederei, um die mit der Beschaffung der Öhaftungsbescheinigungen gemäß Bunkeröl-Übereinkommen verbundenen Vorgänge/Dokumente zu archivieren (elektronisch oder in Papierform)?

Triff zu, ...

derzeitiger Zeitaufwand: \_\_\_\_\_ Stunden \_\_\_\_\_ Minuten

Triff nicht zu, da ...

- Erledigung durch Externe (z. B. Klassifikationsgesellschaft) [➔ weiter mit D.10]
- nicht erforderlich [➔ weiter mit D.10]

Hinweis zum Soll-Zustand: Zukünftig sollen über den Online-Zugriff auf den Server alle notwendigen Zeugnisse und Daten des Schiffes verwaltet und abgerufen werden können. Wie schätzen Sie den zukünftigen Zeitaufwand für Ihre Reederei ein?

- Keine Veränderung des Zeitaufwands/Zeitaufwand bleibt gleich
- Erhöhung des Zeitaufwands um: \_\_\_\_\_
- Verringerung des Zeitaufwands um: \_\_\_\_\_

D.10 Gibt es weitere Tätigkeiten im Rahmen des Antragsverfahrens für die Öhaftungsbescheinigungen gemäß Bunkeröl-Übereinkommen, die von Ihrer Reederei ausgeführt werden müssen?

Wenn ja, um welche Tätigkeiten handelt es sich und wie viel Zeit wird für diese gegenwärtig benötigt?  
Wie schätzen Sie den zukünftigen Zeitaufwand bei einem Online-Zugriff auf den Server für Ihre Reederei ein?

- Nein, es gibt keine weiteren Tätigkeiten [➔ weiter mit D.11]

Ja, es gibt weitere Tätigkeiten, und zwar:

Tätigkeit	Derzeitiger Zeitaufwand (in Stunden/Minuten)	Zukünftiger Zeitaufwand (mit Zugriff auf Server)
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____

D.11 Wie viele Tage dauert es durchschnittlich, bis Sie nach Einreichen des Antrags beim BSH das endgültige Zeugnis in Papierform erhalten?

\_\_\_\_\_ Tage

A303/11302000-BN09

10/15



D.12 Wie viel Zeit ist derzeit durchschnittlich erforderlich, um die fertigen Öhftungsbescheinigungen gemäß Bunkerö-Übereinkommen in Papierform von Ihrer Reederei an Bord des Schiffes zu übermitteln / zu transportieren? Es geht hierbei um das endgültige Zeugnis, also kein vorläufiges Zeugnis oder ein anderes Ersatzdokument.  
\_\_\_\_\_ Stunden oder \_\_\_\_\_ Tage

E. FRAGEN ZUR ZEUGNISVORLAGE BEI HAFENSTAATKONTROLLEN (PORT STATE CONTROL)

E.1 Wie häufig hat Ihre Reederei in den letzten 10 Jahren bei Hafenstaatkontrollen auf vorläufige Zeugnisse in Form von Pdf-Dokumenten oder anderen Ersatzbescheinigungen für die Öhftungsbescheinigungen gemäß Bunkerö-Übereinkommen zurückgegriffen, um das Festhalten des Schiffes in einem Hafen oder das Einlaufverbot in einen Hafen zu vermeiden?  
Anzahl: \_\_\_\_\_ in den letzten 10 Jahren

- Noch nie  
 Keine Angabe/Unbekannt

E.2 Wie häufig wurden Schiffe Ihrer Reederei in den letzten 10 Jahren bereits in Häfen durch die Hafenstaatkontrollen festgehalten oder erhalten Einlaufverbot, da die beim BSH beantragten Öhftungsbescheinigungen gemäß Bunkerö-Übereinkommen noch nicht in Papierform vorgelegt haben?  
Anzahl: \_\_\_\_\_ in den letzten 10 Jahren

- Noch nie [ → weiter mit Frageteil F.]  
 Keine Angabe/Unbekannt [ → weiter mit Frageteil F.]

E.2.1 Falls dies vorkam, wie viele Tage wurden die Schiffe Ihrer Reederei festgehalten oder durften nicht einlaufen? (Im Durchschnitt oder als Spanne von ... bis... Tage)  
\_\_\_\_\_ Tage

- Keine Angabe/Unbekannt

F. ZUSATZKOSTEN/WEITERE KOSTEN

F.1 Entstehen Ihrer Reederei bei der Beschaffung der Öhftungsbescheinigungen gemäß Bunkerö-Übereinkommen Kosten infolge der Inanspruchnahme einer Klassifikationsgesellschaft? Falls Kosten entstehen: Wie hoch sind diese pro Öhftungsbescheinigungen?

- Nein, es entstehen keine Kosten für eine Klassifikationsgesellschaft  
 Ja, pro Zeugnis ...  
In Höhe von: \_\_\_\_\_ Euro  
 Ja, als Pauschale ...  
In Höhe von: \_\_\_\_\_ Euro

Falls die Kosten nur in Form einer Pauschale beziffert werden können: Würden Sie uns bitte die Pauschale zur Bezahlung der Klassifikationsgesellschaft erläutern?

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

F.2 Entstehen Ihrer Reederei derzeit weitere Kosten bei der Beschaffung der Öhftungsbescheinigungen gemäß Bunkerö-Übereinkommen (auch für die Inanspruchnahme weiterer externer Leistungen, wie z. B. ein Berater)? Falls weitere Kosten entstehen, für welche Leistung und in welcher Höhe?

- Nein, es entstehen keine weiteren Kosten  
 Ja, es entstehen weitere Kosten, und zwar ...  
für \_\_\_\_\_ in Höhe von \_\_\_\_\_ Euro  
für \_\_\_\_\_ in Höhe von \_\_\_\_\_ Euro  
für \_\_\_\_\_ in Höhe von \_\_\_\_\_ Euro

## Statistisches Bundesamt

G.3 Ihre Hinweise sind uns wichtig. Haben Sie Anregungen oder Anmerkungen, wie die Beschaffung der Ölhafungsbescheinigungen gemäß Bunkeröl-Übereinkommen vereinfacht werden könnte?

---



---



---



---



---

G.4 Haben Sie Kenntnisse darüber welche Staaten in der EU besonders unbürokratische Regelungen haben, so dass sich Reedereien entscheiden unter dieser Flagge zu fahren? Wie sehen diese Regelungen aus und auf welche Zeugnisse/Sachverhalte beziehen sich diese Regelungen?

---



---



---



---



---

G.5 Was sind demgegenüber die Hemmnisse, die Reeder davon abhalten unter deutscher Flagge zu fahren?

---



---



---



---



---

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit !

A303/11302000-BIN09

14/15

## Statistisches Bundesamt

F.3 Falls ein Schiff Ihrer Reederei in den letzten 10 Jahren in einem Hafen festgehalten wurde oder nicht in den Hafen einlaufen durfte, da die beim BSH beantragten Ölhafungsbescheinigungen gemäß Bunkeröl-Übereinkommen nicht rechtzeitig vorgelegen haben: Welche Kosten sind Ihrer Reederei in welcher Höhe durch das Festhalten/Einlaufverbot des Schiffes entstanden?

- Liegebühren in Höhe von \_\_\_\_\_ Euro
- Sonstige Kosten für \_\_\_\_\_  
in Höhe von \_\_\_\_\_ Euro

- Es sind keine Kosten durch das Festhalten/Einlaufverbot entstanden
- Es wurde kein Schiff festgehalten/kein Schiff hatte Einlaufverbot
- Keine Angabe/Unbekannt

G HINWEISE ZUM BÜROKRATIEABBAU/ ATTRAKTIVITÄT DER DEUTSCHEN FLAGGE STEIGERN

G.1 In welcher Form übermittelt Ihre Reederei gegenwärtig den Antrag für die Ölhafungsbescheinigungen gemäß Bunkeröl-Übereinkommen beim BSH?

G.2 Es ist zukünftig vorgesehen, dass die Zeugnisse an Bord des Schiffes über einen Server online abgerufen werden können. Wie groß schätzen Sie den Anteil an Schiffen unter deutscher Flagge, die bereits heute über einen Internetzugang an Bord des Schiffes für den Kapitän/die Schiffsleitung verfügen?

\_\_\_\_\_ Anteil an den Schiffen unter deutscher Flagge

A303/11302000-BIN09

13/15

Unterrichtung nach § 4 Abs. 3 Bundesdatenschutzgesetz

**Zweck, Art und Umfang der Erhebung**

Ziel der Erhebungen ist, den Aufwand für staatlich veranlasste Informationspflichten und Vorgaben zu messen. Übermäßige Bürokratie belastet Bürger, Wirtschaft und Verwaltung gleichermaßen.  
Befragt werden Bürgerinnen und Bürger, Unternehmen sowie Behörden, die von der Verpflichtung zur Erfüllung einer staatlichen Informationsanforderung betroffen sind.

**Rechtliche Grundlagen**

Nach § 8 des Gesetzes zur Einsetzung eines Nationalen Normenkontrollrates vom 14. August 2006 (BGBl. I, S. 1866), das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. März 2011 (BGBl. I, S. 420) geändert worden ist, gehört es zu den Aufgaben des Statistischen Bundesamtes Aufwandsschätzungen durchzuführen.  
Die befragten Behörden des Bundes und der Länder sind im Rahmen der Amtshilfe zur Auskunft verpflichtet (§ 5 Absatz 2 des Gesetzes zur Einsetzung eines Nationalen Normenkontrollrates). Für alle übrigen Befragten ist die Auskunftserteilung freiwillig.

**Geheimhaltung**

Die erhobenen Einzelangaben dienen ausschließlich der Messung der Bürokratiekosten nach dem Standardkosten-Modell. Eine Übermittlung der Einzelangaben an Dritte erfolgt nicht. Die Ergebnisse der Erhebungen fließen in zusammengefasster Form in eine Datenbank, die unter anderem der Normenkontrollrat für die Erfüllung seiner Aufgaben nutzen kann.  
Name und Kontaktdaten dienen ausschließlich der Durchführung der Erhebungen und werden in einer gesonderten Datei gespeichert. Der Fragebogen wird nach Abschluss der Auswertungen vernichtet.

## **Anhang 2:**

Musterformular zur Ermittlung  
des Erfüllungsaufwands  
in der Verwaltung

Zeugnis XY															
Prozesse		Akteure		Zeitaufwand						Kosten		Soll-Zustand			
Prozessschritt-Nr.	Prozessschritt	Wer?	An Wien?	Besichtigung	Sachbearbeitung	Prüfung	externe Kommunikation	Zeugnis erstellen	Datenübermittlung	Archivierung	Wartezeiten	Höhe	Art	Veränderung durch Umstellung auf elektronisches Zeugnis?	
0	<b>ggf. Besichtigung</b> Bei Auftragszeugnissen: Besichtigung, Verfassen des Besichtigungsbereichs und Übermittlung	Klasse oder Verwaltung	Verwaltung												
1	<b>Antragsannahme und Weiterleitung</b> Antrag mit verschiedenen geforderten Anlagen wird gestellt	Reeder	Verwaltung												
1.01.															
1.02	Antrag wird ggf. zentral registriert und an zuständige(n) Bearbeiter(in) weitergeleitet	Verwaltung	Verwaltung												
2	<b>Prüfung des Antrags</b> Vollständigkeitsprüfung des Antrags	Verwaltung	Verwaltung												
2.01															
2.02	ggf. Erfassung des Antrags in einer Datenbank	Verwaltung	Verwaltung												
2.03	Inhaltliche Prüfung des Antrags	Verwaltung	Verwaltung												
2.04	Rückfragen an den Antragsteller/Nachforderung fehlender Unterlagen oder Angaben/Forderung nach Mängelabstellung	Verwaltung	Reeder												
2.05	Nachreichung von Unterlagen/Information über Mängelabstellung	Reeder	Verwaltung												
2.06	Ggf. erneute Prüfung	Verwaltung	Verwaltung												
3	<b>Zeugnis erstellen</b> Ausfertigung des Zeugnisses	Verwaltung	Verwaltung												
3.01															
4	<b>Gebühren festsetzen, Gebührenbescheid erstellen und versenden</b>	Verwaltung	Verwaltung												
4.01	Bearbeiter(in) bestimmt Gebühren und schreibt Gebührenbescheid	Verwaltung	Verwaltung												
4.02	Bearbeiter(in) versendet Zeugnis und Bescheid an Reeder	Verwaltung	Reeder												
4.03	Gesamtvorgang zur Ablage	Verwaltung	Verwaltung												

## **Anhang 3:**

Zuordnung der

hochgerechneten Zeugnisse

<b>Zeugnis bzw. Bezeichnung</b>	<b>Zeugnisart</b>	<b>Zuständige Behörde</b>
Nautisches Befähigungszeugnis (STCW) / Ersterteilung	Antrag	BSH
Nautisches Befähigungszeugnis (STCW) / Gültigkeitsverlängerung	Antrag	BSH
Technisches Befähigungszeugnis (STCW) / Ersterteilung	Antrag	BSH
Technisches Befähigungszeugnis (STCW) / Gültigkeitsverlängerung	Antrag	BSH
Sonstiges Befähigungszeugnis (Kapitän / Offizier / Schiffsmaschinist) / Ersterteilung	Antrag	BSH
Sonstiges Befähigungszeugnis (Kapitän / Offizier / Schiffsmaschinist) / Gültigkeitsverlängerung	Antrag	BSH
Seefunkzeugnis / Ersterteilung	Antrag	BSH
Seefunkzeugnis / Gültigkeitsverlängerung	Antrag	BSH
Nautischer / Technischer Befähigungsnachweis (Unterstützungsebene)	Antrag	BSH
Befähigungsnachweis für Dienst auf Tankschiffen	Antrag	BSH
Befähigungsnachweis für Dienst auf Fahrgastschiffen	Antrag	BSH
Befähigungsnachweis für Sicherheitsausbildung / Gefahrenabwehr	Antrag	BSH
Anerkennungsvermerk für ausländische Dokumente	Antrag	BSH
Gleichwertigkeitsbescheinigung für ausländische Dokumente	Antrag	BSH
Genehmigung einer Abweichung vom Ausbildungsgang	Antrag	BSH
Flaggenscheine	Antrag	BSH
Bescheinigungen Beauftragte Person	Antrag	BSH
Zeitweise Ausflaggung	Antrag	BSH
Eintragung in ISR	Antrag	BSH
LNK	Antrag	BSH
APK	Antrag	BSH
Schiffsvermessung/Ausstellung Schiffsmessbrief/Bescheinigung	Antrag	BSH
Tonnage Measurement/issuing Tonnage Certificate	Antrag	BSH
Vermessungsdokumente Flaggenwechsel/Änderungen Messbrief/Ersatzausfertigungen	Antrag	BSH
Suez / Panama Vermessung und Vermessungsdokumente	Antrag	BSH
Bescheinigung für die Eintragung ins Schiffbauregister	Antrag	BSH
Planprüfung vorgesehene Aufstellung/Anbringung bzw. Einbau Navigations-/Funkausrüstung sowie Ausrüstung nach COLREG 72	Auftrag	BSH
Bordbesichtigung/Funktionsprüfung/Wiederholungsprüfung Navigations- und Funkausrüstung nach COLREG 72	Auftrag	BSH
Genehmigung Gefahrenabwehrplan/wesentliche Änderung; Anzeige unwesentliche Änderung	Auftrag	BSH
CSR	Antrag	BSH
Aufstellung SSAS	Antrag	BSH
Zusatz Gefahrenabwehrplan für Einsatz PBS (Anm.: in 2013 erstmalig auszustellen, insofern Fallzahlen noch nicht genau zu beziffern)	Antrag	BSH
Befreiung von Meldepflicht	Antrag	BSH
Ölhaftungsbescheinigung nach Internationalen Übereinkommen über zivilrechtliche Haftung Ölverschmutzungsschäden (2011)	Antrag	BSH
Ersatzausstellung Ölhaftungsbescheinigung nach Haftungsübereinkommen 1992 mit Verlusterklärung	Antrag	BSH
Personenhaftungsbescheinigung (Anm.: zum 31.12.2012 erstmalig auszustellen, insofern Fallzahlen noch nicht genau zu beziffern) (Zeitraum 19.12. 2012 bis 07.01.2013)	Antrag	BSH

<b>Zeugnis bzw. Bezeichnung</b>	<b>Zeugnisart</b>	<b>Zuständige Behörde</b>
Ballastwasser-Behandl. (BWMP)	Auftrag	BG Verkehr
Chemikalien Massengut-Zeugnis	Auftrag	BG Verkehr
Internationales Zeugnis Bewuchsschutzsystem	Auftrag	BG Verkehr
Internationales Zeugnis Schädliche flüssige Stoffe als Massengut	Auftrag	BG Verkehr
DOC	Auftrag	BG Verkehr
SMC	Auftrag	BG Verkehr
Bescheinigung SOPEP	Auftrag	BG Verkehr
Internationales Motoren-Zeugnis Luftverschmutzung (EIAPP)	Auftrag	BG Verkehr
Internationales Zeugnis Verhütung Luftverschmutzung (IAPP)	Auftrag	BG Verkehr
Internationales Zeugnis Verschmutzung durch Abwasser	Auftrag	BG Verkehr
MARPOL Sonstige	Auftrag	BG Verkehr
MARPOL-Zeugnis Annex I Frachtschiff	Auftrag	BG Verkehr
MARPOL-Zeugnis Annex I Öl-Tankschiff	Auftrag	BG Verkehr
Ausnahme-Zeugnis	Auftrag	BG Verkehr
Bescheinigung Beförderung gefährliche Güter	Auftrag	BG Verkehr
Bescheinigung Beförderung Getreide	Auftrag	BG Verkehr
Bescheinigung Ladungssicherungshandbuch	Antrag	BG Verkehr
Construction/Equipment Dynamical Support Craft	Auftrag	BG Verkehr
Funk-Sicherheitszeugnis	Antrag	BG Verkehr
Permission to Operate Dynamical Support Craft	Auftrag	BG Verkehr
Sicherheitszeugnis Fahrgastschiff	Auftrag	BG Verkehr
Sicherheitszeugnis HSC	Auftrag	BG Verkehr
Sicherheitszeugnis nach EU-FischereiRL	Auftrag	BG Verkehr
Sicherheitszeugnis nach MODU-Code	Auftrag	BG Verkehr
Sicherheitszeugnis Spezialschiff	Auftrag	BG Verkehr



## Kontakt

Bundeskanzleramt Geschäftsstelle Bürokratieabbau Willy-Brandt-Straße 1 10557 Berlin buerokratieabbau@bk.bund.de www.bundesregierung.de/buerokratieabbau	Statistisches Bundesamt Gruppe A 3 Bürokratiekostenmessung 65180 Wiesbaden erfuellungsaufwand@destatis.de www.destatis.de
--	--

Stand der Fachinformation: März 2013

Die Tabellen und Zahlen im Bericht verstehen sich einschließlich statistischer Differenzen.