



***Allgemeine Geschäftsbedingungen
für privatrechtliche Vereinbarungen
über die
Allgemeine Nutzung des
Hamburger Hafens***

**Allgemeine Geschäftsbedingungen der Hamburg Port Authority („HPA“),
Anstalt des öffentlichen Rechts, für privatrechtliche Vereinbarungen über
die Allgemeine Nutzung des Hamburger Hafens („AGB“) vom 1. Januar 2017**

Inhaltsverzeichnis

1	<i>Geltungsbereich der AGB und Begriffsbestimmungen</i>	4
1.1	Gesetzliche Grundlage	4
1.2	Regelungsgegenstand	4
1.3	Bekanntmachung der AGB	4
1.4	Zustandekommen des Vertrages und Vertragsparteien	5
1.5	Begriffsbestimmungen	5
1.5.1	Allgemeines	5
1.5.2	Verkehrsarten nach Fahrtgebieten	6
1.5.3	Verkehrsarten nach Linie/Tramp sowie Tagesausflugsverkehr	6
1.5.4	Zur Fortbewegung bestimmte Wasserfahrzeuge nach Registrierung, Bauart und Nutzungszwecken	7
1.5.5	Regelmäßig nicht zur Fortbewegung bestimmte schwimmende Anlagen und Lieger	8
1.5.6	Bemessungs- und Ermäßigungsgrundlagen für Hafennutzungsentgelte	8
1.5.7	Meldeerfordernisse	9
1.5.8	Meldestellen	10
1.5.9	Beispiele für sonstige entgeltliche Dienstleistungen und Rechnungspositionen der HPA	10
2	<i>Überblick Hafennutzungsentgelte</i>	10
2.1	Hafennutzungsentgeltspflicht und Befreiungen	10
2.2	Schuldner des Hafennutzungsentgeltes	10
2.3	Andere Ansprüche der Hamburg Port Authority	11
2.4	Höhe des Hafennutzungsentgeltes / Preisliste	11
2.5	Umsatzsteuerpflichtigkeit	11
2.6	Berechnungsgrundlage des Hafennutzungsentgelts	11
2.7	Mitwirkungspflichten: Übermittlung von relevanten Daten / Meldekriterien	12
2.7.1	„Hafengelderklärung“ für Seeschiffe und -fahrzeuge	12
2.7.2	„An- und Abmeldung“ / Hafennutzungserklärungen für Binnen- und Hafenschiffe sowie - Wasserfahrzeuge beim Einfahren oder Verlassen des Hafengebietes	13
2.7.3	Zusätzliche Meldeverpflichtung für Wasserfahrzeuge im Hafenverkehr	13
2.7.4	Anmeldepflichten für Hochsee-Kreuzfahrtschiffe	14
2.8	Pönalen bei Verletzung von Mitwirkungspflichten	14
3	<i>Ermäßigungen des Hafennutzungsentgelts</i>	15
3.1	Sofortrabatte	15
3.1.1	Ermäßigungen als Anreiz für besonders umweltfreundliches Verhalten	15
3.1.2	Ermäßigungen beim Vorliegen besonderer Umstände	16
3.2	Nachgelagerte Rabatte	17
3.2.1	Mehrverkehrsrabatte	17
3.2.2	Frequenzrabatte	17
3.2.3	Ermäßigung Transshipmentrabatt	18
3.2.4	Geltendmachung von nachgelagerten Rabatten	19
3.3	Erstattung von Ermäßigungen; etwaige Verrechnungen von Jahresentgelten ...	19
4	<i>Einstufungskriterien / Bemessungskriterien für Hafennutzungsentgelte</i>	20
4.1	Hafengeld	20
4.1.1	Bemessungskriterien	20
4.1.2	Meldekriterien	22
4.2	Liegegeld	23
4.3	Hafenjahresentgelt	23
4.4	Anlegeentgelt sowie Jahres-Anlegeentgelt	24

4.5	Kombi-Entgelt (geplant ab 2018)	24
4.6	Sonstige Entgelte	24
4.6.1	Sonderleistungen an Liegeplätzen	24
4.6.2	Auslagenersatz	25
5	Zahlungsbedingungen und Verzug	25
5.1	Fälligkeit	25
5.2	Erfüllung der Zahlungsverpflichtung	25
5.3	Berechtigung der Aufrechnung / Zurückbehaltung von Ansprüchen	25
5.4	Verzug	25
5.5	Pfandrecht	25
5.6	Einwendungsausschluss gegen Rechnungen über Hafennutzungsentgelte	25
6	Haftungsbeschränkung	26
7	Datenschutz	26
8	Schlussbestimmungen und Inkrafttreten	26
8.1	Bekanntmachung	26
8.2	Unwirksamkeit oder Undurchführbarkeit	26
8.3	Erfüllungsort, anzuwendendes Recht und Gerichtsstand	26
8.4	Inkrafttreten	26
9	Anlage Preisliste Hafennutzungsentgelte	27

Anlagen

1. Schiffe mit flüssigem Massengut

Preisgruppe 11: Öltankschiffe

Preisgruppe 12: Schiffe mit sonstigem, vornehmlich flüssigen Massengut, Chemie- und Gastanker

2. Schiffe mit vornehmlich trockenem Massengut

Preisgruppe 21: Bulker

3. Schiffe für Stückgüter, Fahrgast-/Kreuzfahrtschiffe und Sonstige gewerbliche Schiffe

Preisgruppe 31: Vollcontainerschiffe im Liniendienst

Preisgruppe 32: Autotransportschiffe

Preisgruppe 33: ConRo-Schiffe

Preisgruppe 34: RoRo / Mehrzwecktransporter

Preisgruppe 35: Kombinierte Passagier-/ RoRo Fährschiffe (Ro/Pax) im Liniendienst

Preisgruppe 36: Fahrgastschiff / Kreuzfahrtschiff

Preisgruppe 37: Sonstige Frachtschiffe und Verkehrsarten

Preisgruppe 38: Sonstige gewerbliche Fahrzeuge / Offshore-Schifffahrt

Preisgruppe 39: Sport- und Vergnügungsfahrzeuge / Yachten

Preisgruppe Binnenschiffe und im Hafengebiet eingesetzte Wasserfahrzeuge

1 Geltungsbereich der AGB und Begriffsbestimmungen

1.1 Gesetzliche Grundlage

Durch das Gesetz über die Hamburg Port Authority (HPAG) vom 29. Juni 2005 (HmbGVBl. S. 256) hat die Freie und Hansestadt Hamburg die Hamburg Port Authority (nachfolgend „**HPA**“) als rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts errichtet und ihr die Entwicklung, Erweiterung und Bewirtschaftung des Hamburger Hafens, einschließlich der hierfür erforderlichen Schaffung einer öffentlichen Infrastruktur für alle Hafennutzer, der Ansiedlung von Unternehmen und der Vermietung von Hafengrundstücken übertragen. Gemäß § 12 Abs. 4 HPAG kann die HPA Entgelte erheben, soweit aufgrund vertraglicher Vereinbarungen Leistungen erbracht werden.

1.2 Regelungsgegenstand

Die Benutzung der Wasserflächen des Hamburger Hafens („**Hafengebiet**“) und der von der HPA betriebenen öffentlichen Kai- und Landungsanlagen und Dalben sowie die Inanspruchnahme aller sonstigen Leistungen durch Hafennutzer, erfolgt aufgrund eines privatrechtlichen Vertrages zwischen der HPA und dem jeweiligen Hafennutzer im Sinne von Ziff. 1.4.

Für diesen Vertrag gelten diese AGB in Ergänzung zu den die Hafennutzung regelnden öffentlich-rechtlichen Bestimmungen in ihrer jeweils geltenden Fassung, insbesondere zu

- dem Bundeswasserstraßengesetz und darauf basierenden Rechtsverordnungen,
- dem Hamburger Hafenverkehrs- und Schifffahrtsgesetz und darauf basierenden Rechtsverordnungen, insbesondere die
 - Verordnung über entgeltliche Personenbeförderung,
 - Hafenfahrzeugverordnung und die
 - Seeschiffsassistenzenverordnung
- dem Hamburgischen Wassergesetz und darauf basierenden Rechtsverordnungen,
- dem Hamburger Hafensicherheitsgesetz und darauf basierenden Rechtsverordnungen,
- dem Hamburgischen Gesetz über Schiffsabfälle und Ladungsrückstände (Hamburgisches Schiffsentsorgungsgesetz) und darauf basierenden Rechtsverordnungen.

Gegenstand des privatrechtlichen Vertrages über die Hafennutzung und diesen AGB ist die Entrichtung von **Hafengeld, Liegegeld, Hafenjahrensentgelten, Anlegeentgelten** und **Sonstigen Entgelten** nach der diesen AGB als Anlage beigefügten „Preisliste Hafennutzungsentgelte“ („**Preisliste**“).

Die Erhebung von Gebühren für sonstige im Zusammenhang mit der Hafennutzung erbrachte Leistungen (z.B. Verwaltungs- und Benutzungsgebühren) erfolgt gemäß der Hafengebührenordnung für den Hamburger Hafen.

Entgelte für die Nutzung von Brücken und Schleusen werden nach den Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Nutzung von Brücken und Schleusen erhoben.

Entgelte für die Inanspruchnahme sonstiger individueller Leistungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Liegeplätzen der HPA, die über die Nutzung zum Anlegen hinausgehen, werden von der HPA gesondert in Abhängigkeit von Art und Umfang der Leistungen erhoben. Anfragen hierzu nimmt die HPA, Property Management, Neuer Wandrahm 4, 20457 Hamburg (immobilienservice@hpa.hamburg.de), entgegen.

Entgelte für die Nutzung von Liegeplätzen und dazugehöriger Infrastruktur für Kreuzfahrt-Seeschiffe werden nach den Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Cruise Gate Hamburg GmbH („CGH“) erhoben.

Weiterhin erhebt die HPA gemäß § 12 Absatz 1 HPAG Gebühren für die Vornahme von Amtshandlungen und erfolglose Widerspruchsverfahren auf der Grundlage des Gebührengesetzes und weiterer Gebührenordnungen der Freien und Hansestadt Hamburg.

Informationen zu weiteren Dienstleistungen im Hafen finden sich unter „<http://www.hamburg-port-authority.de/de/hafenkunden/oberhafenamt/Documents/PortInformationGuide.HPA.pdf>“.

1.3 Bekanntmachung der AGB

Die AGB können in den Räumlichkeiten der Hamburg Port Authority, Neuer Wandrahm 4, 20457 Hamburg sowie auf der Internet-Seite der HPA (www.hamburg-port-authority.de) eingesehen werden und werden an die mit der HPA in Geschäftsbeziehung stehenden, im Hamburger Hafen tätigen Reeder, Agenten und Makler versandt.

1.4 Zustandekommen des Vertrages und Vertragsparteien

Der Vertrag über die Hafennutzung kommt durch das Anlaufen des Hafengebietes durch Wasserfahrzeuge, durch das Verweilen im Hafengebiet, durch die Benutzung öffentlicher Anlagen oder den Bezug von Dienstleistungen, wie bspw. Schiffs- und Schiffsbewegungsdaten, der HPA zustande.

Parteien des Vertrages über die Hafennutzung sind die HPA einerseits, sowie

- der Charterer,
- der Reeder,
- der Eigner,
- der Ausrüster,
- jede andere natürliche oder juristische Person, die das betreffende Wasserfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Charterer, Reeder, Eigner oder Ausrüster zu sein,
- ein etwaiger Dritter, der sowohl die Hafennutzung veranlasst als auch Schuldner des Hafenteltes ist sowie
- der Bezieher von Schiffs- und Schiffsbewegungsdaten

(einzeln oder gemeinsam „**Hafennutzer**“) als Gesamtschuldner andererseits.

Unbeschadet der maßgeblichen, insbesondere der in Ziffer 1.2 genannten öffentlich-rechtlichen Bestimmungen gelten für den Vertrag über die allgemeine Hafennutzung ausschließlich diese AGB.

Entgegenstehende oder von diesen AGB abweichende Bedingungen eines Hafennutzers werden nicht anerkannt und damit nicht zum Inhalt des Vertragsverhältnisses. Dies gilt auch hinsichtlich solcher Regelungsgegenstände, die zwar in den Bedingungen eines Hafennutzers, aber nicht in diesen AGB enthalten sind.

1.5 Begriffsbestimmungen

1.5.1 Allgemeines

- **Hafengebiet** sind alle Wasserflächen des Hamburger Hafens im Sinne von § 1 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 und 3 des Hamburger Hafenverkehrs- und Schifffahrtsgesetzes, der Bille und ihrer Kanäle unterhalb des Billeschöpfwerkes sowie der Häfen Oortkaten und Zollenspieker. Das Hafengebiet wird durch die **Hafengrenze** gemäß der Anlage zum Hamburger Hafen- und Schifffahrtsgesetz begrenzt.
- **Hafennutzung** ist die Nutzung des Hafengebietes durch Wasserfahrzeuge.
- Eine **Stationierung** von Wasserfahrzeugen im Hafengebiet liegt dann vor, wenn sie grundsätzlich auf einen langen Zeitraum hin angelegt ist und von der HPA genehmigt oder erlaubt wurde bzw. mit ihr ein Vertrag abgeschlossen wurde.
Im Einzelnen hat der Hafennutzer der HPA, Entgeltstelle für Binnen- und Hafenschifffahrt, einen nicht-öffentlichen Liegeplatz nachzuweisen, der gewöhnlich als ständiger Schlafplatz oder Dauerliegeplatz verwendet wird.

Als Nachweis einer Stationierung dient die Vorlage einer/eines entsprechenden
 - wasserrechtlichen Genehmigung (zu beantragen bei der Wasserbehörde der HPA) und/oder
 - schifffahrtspolizeilichen Genehmigung bzw. Erlaubnissen (zu beantragen beim Oberhafenamt der HPA) oder
 - zivilrechtlichen Vertrages mit dem Immobilienmanagement (Abt. Property Management) der HPA.
- Eine **überwiegende Verwendung** von Wasserfahrzeugen im Hafengebiet liegt dann vor, wenn sie es an mindestens 183 Kalendertagen im Kalenderjahr nutzen.
- **Anlaufen** ist der Eintritt des Wasserfahrzeuges in das Hafengebiet.

- **Anlagen** sind die Schiffsumschlags- und -liegestellen sowie Kai-, Landungs- und Betriebsanlagen und Dalben.
- **Seegrenze** ist die Grenze der Seefahrt gemäß § 1 der Flaggenrechtsverordnung.
- **Fahrzeugführer** ist jeder Führer eines Fahrzeuges oder jeder sonst für die Sicherheit des Fahrzeuges Verantwortliche.
- **Wasserfahrzeuge** sind See- und Binnenschiffe, Hafenfahrzeuge, Sportfahrzeuge, schwimmende Geräte und sonstige Schwimmkörper, die gewöhnlich zur Fortbewegung bestimmt sind. Als Wasserfahrzeuge gelten auch Amphibienfahrzeuge, Wasserflugzeuge und nicht wasserverdrängende Fahrzeuge.

1.5.2 Verkehrsarten nach Fahrtgebieten

- **Hafenverkehr** sind Verkehre, deren Abgangs- und Bestimmungsort innerhalb des Hafengebiets liegt. Dazu gehören auch Verkehre von Fahrzeugen, die im Hafengebiet stationiert sind.
- **Binnenverkehr** sind Verkehre, deren Abgangs- und Bestimmungshafen binnenwärts der Seegrenze liegen.
- **Seeverkehr** sind Verkehre, die die Seegrenze passiert haben oder passieren werden. Seeverkehre gliedern sich in
 - **Nah-Seeverkehr**
Verkehre von und nach Hamburg zu und von Häfen jenseits der Seegrenze im Nord- und Ostsee-Gebiet, als auch in Norwegen, Großbritannien, der Färöer, Irland und an der französischen Küste bis zur spanischen Grenze an der Biskaya.
 - **Übriger-Seeverkehr**
Alle übrigen Verkehre.

1.5.3 Verkehrsarten nach Linie/Tramp sowie Tagesausflugsverkehr

- **Linienverkehre** in der Fracht-**Seeschifffahrt** sind regelmäßige, nicht nur sporadische, allgemeine Verkehre von und nach Hamburg, die nach einem veröffentlichten Fahrplan in einem abgegrenzten Fahrtgebiet betrieben und nachgewiesen werden. Die Anlaufhäfen oder die Hafengruppen müssen dem Namen nach im Fahrplan aufgeführt sein. Als Fahrplan im Sinne dieser Bestimmung werden die in Schifffahrtskreisen bekannt gegebenen Schiffsabfahrten DVZ-Schiffsliste, Reederei-Fahrpläne und Segellisten angesehen. Der betreffende Liniendienst wird durch eine Reederei betrieben, welche in allen fahrplanmäßig anzulaufenden Häfen oder Hafengruppen Ladungsbuchungen für Stückgüter unter Linienbedingungen und -raten vornimmt und diese Güter befördert.
- **Trampverkehre** in der Fracht-Seeschifffahrt sind Verkehre, die nicht unter den Linienverkehr fallen.
- **Tagesausflugsverkehre** sind
 - bei Seeschiffen Personenbeförderungen ohne Übernachtung an Bord mit Fahrgastschiffen jeglicher Art im Rahmen von Veranstaltungsfahrten, Ausflugs- und Hafenrundfahrten,
 - bei Binnenschiffen Personenbeförderungen mit Fahrgastschiffen jeglicher Art oder Barkassen im Rahmen von Veranstaltungsfahrten, Ausflugs- und Hafenrundfahrten die nicht Kabinenfahrgastschiffe sind.

1.5.4 Zur Fortbewegung bestimmte Wasserfahrzeuge nach Registrierung, Bauart und Nutzungszwecken

1. **Seeschiffe** sind
Schiffe und andere Schwimmkörper, die in einem Schiffsregister eingetragen und entsprechend klassifiziert sind und/oder einen Fahrerlaubnisschein haben. Seeschiffe können in Hamburg nicht gleichzeitig oder abwechselnd als Binnenschiff eingestuft sein.
2. **Binnenschiffe** sind
Schiffe, die in einem Binnenschiffsregister eingetragen und entsprechend klassifiziert sind, über eine Registrierungsnummer und/oder einen Fahrerlaubnisschein verfügen. Binnenschiffe sind regelmäßig überwiegend im Binnenverkehr eingesetzt. Sie können im Hafengebiet nicht gleichzeitig oder abwechselnd als Seeschiff oder Hafenfahrzeug eingestuft sein.
3. **Hafenfahrzeuge** sind
Fahrzeuge, die ausschließlich zur Verwendung im Geltungsgebiet des Hafenverkehrs- und Schifffahrtsgesetzes bestimmt sind oder ein gültiges Attest als Hafenfahrzeug haben. Es gelten die Bestimmungen der Hafenfahrzeugverordnung in der Fassung vom 7.5.2013 (HmbGVBl. S. 193).
4. **Frachtschiffe** sind
Schiffe, deren Erwerbszweck der Transport von Ladung aller Art ist, unabhängig davon, ob tatsächlich Ladung mitgeführt oder umgeschlagen wird.
5. **Open-Top-Containerschiffe** sind
Schiffe, die ausschließlich Container befördern und wie ein offenes "U" konstruiert sind. Sie weisen einen Doppelboden auf und haben hoch gezogene Seitenwände ohne ein abschließendes Deck. Die offene Containerstellfläche muss mindestens 66,7% der gesamten Lukenfläche betragen.
6. **Fahrgast- und Kreuzfahrtschiffe** sind
Schiffe, deren Erwerbszweck die Beförderung von Personen ist, unabhängig davon, ob tatsächlich Personen mitgeführt werden oder Passagierwechsel stattfinden. Diese Schiffe befördern Ladung regelmäßig nur zur Versorgung der Passagiere. Dazu gehören auch Eventschiffe.
7. **Sonstige gewerbliche Wasserfahrzeuge** sind
alle unter den vorstehenden Ziffern 1-6 nicht aufgeführten Fahrzeuge der gewerblichen Schifffahrt wie beispielsweise Hochsee- und Bergungsschlepper, Ankerziehschlepper, Kranschiffe, Bohrschiffe, Schubfahrzeuge, Offshorefahrzeuge, Kaskos.
Auch **Seeassistentenschlepper, Hafenschlepp- und Schubfahrzeuge** sind sonstige gewerbliche Wasserfahrzeuge. Sie sind in der Seeschiffsassistentenverordnung bezeichnete Fahrzeuge mit eigener Triebkraft, die u.a. über mindestens 15 t Pfahlzug verfügen. Für Schleppfahrzeuge mit weniger als 15 t Pfahlzug (sog. Hafenschlepp- und Schubfahrzeuge) gelten die Vorschriften der Hafenfahrzeugverordnung.
8. **Sportfahrzeuge** sind
Wasserfahrzeuge, die für Sport-, Erholungs- oder Vergnügungszwecke verwendet werden, einschließlich der Fahrzeuge, die für die Sportschifffahrt gewerblich betrieben werden. Dazu gehören auch Yachten.
9. **Traditionsschiffe** sind
Fahrzeuge gemäß § 2 Nr. 14 der Verordnung über den Verkehr im Hamburger Hafen und auf anderen Gewässern (Hafenverkehrsordnung). Sind sie beim Anlaufen und/oder während der Nutzung des Hafengebietes in der entgeltlichen Personenbeförderung eingesetzt, so gelten die Entgeltbestimmungen für Fahrgast- und Kreuzfahrtschiffe. Dient der Anlauf einem anderen kommerziellen Zweck, gelten die Bestimmungen der jeweiligen Preisgruppe.
10. Sonstige Wasserfahrzeuge mit **gemeinnützigem** oder besonderem der Gesellschaft dienlichen Zweck sind
Wasserfahrzeuge, bei denen es sich um als Schulschiff eingesetzte Segelschiffe von Marinen oder Handelsmarinen handelt, um Schulschiffe gemeinnütziger Träger oder andere Segelschiffe, die gemeinnützig oder zu besonderem, der Gesellschaft dienlichen, Zweck eingesetzt sind und deren Hafenanlauf keinem wirtschaftlichen Erwerbszweck dient.

11. Sonstige Schiffe sind

alle Fahrzeuge, die nicht unter die vorstehenden Ziffern 1-10 fallen.

1.5.5 Regelmäßig nicht zur Fortbewegung bestimmte schwimmende Anlagen und Lieger

- **Schwimmende Anlagen** sind schwimmende Einrichtungen, die gewöhnlich nicht zur Fortbewegung bestimmt sind, insbesondere Docks und Anlegebrücken. Sie gelten im Falle der Überführung als Fahrzeuge.
- **Lieger** sind ortsfest gemachte Schwimmkörper, die insbesondere als Wohn-, Büro, Aufenthalts- oder Versammlungsräume, als Restaurationsbetrieb, Werkstatt oder zur Lagerung verwendet werden. Sie gelten im Falle der Überführung als Fahrzeuge.

1.5.6 Bemessungs- und Ermäßigungsgrundlagen für Hafennutzungsentgelte

- **Bruttoreaumzahl (BRZ)** ist der Raumgehalt eines Fahrzeuges bzw. das nach dem Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommen („London-Übereinkommen“) vom 23. Juni 1969 (BGBl. 1975 II S. 67) ermittelte Vermessungsergebnis. Die BRZ bestimmt sich nach dem „International Tonnage Certificate (1969)“ (nachfolgend: „ITC 69“). Liegt kein „ITC 69“ vor, so ermittelt die HPA die BRZ auf andere Weise.
- **Eichtonne** ist die Tragfähigkeit eines Fahrzeuges gemäß Feststellung im amtlichen Eichschein.
- **Umschlag** ist das Be- und Entladen von Schiffen sowie Frachtcontainern einschließlich des Transportes zu ladender und gelöschter Güter auf den Kai-Umschlaganlagen, in den Schuppen, auf Freiflächen und sonstigen Lagerplätzen. Als Umschlag gilt auch das Ein- und Ausschiffen von Fahrgästen.
- **kW (Kilowatt)** ist eine Bemessungsgröße für die Antriebsleistung von Schiffen.
- **Umweltrabatt** ist ein Ermäßigungstatbestand beim Hafengeld. Die Ermäßigung soll Anreize setzen für den Einsatz und Betrieb besonders emissionsarmer, klima- und umweltfreundlicher Schiffe.
- **Environmental Ship Index (oder: ESI)** ist eine dimensionslose Einheit zwischen Null und 100, wobei der Wert Null als Untergrenze der Einhaltung der Bestimmungen der jeweils gültigen IMO-Normen entspricht und der Wert 100 als Obergrenze erreicht werden kann, wenn keine der zugrundegelegten Emissionen auftreten.
- **Green Award** ist ein von der unabhängigen non-profit Stiftung „Green Award“, P.O. Box 23107, 3001 KC Rotterdam, The Netherlands vergebenes Zertifikat. Es wird für bestimmte Schiffstypen auf Antrag und nach Prüfung für eine beschränkte Nutzungsdauer vergeben. Weitere Aspekte unter www.greenaward.org.
- **Blauer Engel für umweltschonenden Schiffsbetrieb (RAL-UZ 110)** ist ein Umweltzeichen. Inhaber des „Blauen Engel“ ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit. Für die Entwicklung der Kriterien ist das Umweltbundesamt zuständig. Der Blaue Engel wird nach Prüfung für eine beschränkte Nutzungsdauer vergeben durch die RAL gGmbH, Siegburger Straße 39, 53757 St. Augustin, Deutschland (<http://www.ral-ggmbh.de>). Grundlage sind von der Jury Umweltzeichen beschlossene Vergabegrundlagen. Kriterien sind u.a. Belange der Umwelt, der Sicherheit, des Schiffsbetriebs, der Crew und des Managements. Weitere Aspekte unter <https://www.blauer-engel.de/de/produktwelt/gewerbe/schiffsbetrieb>
- **Transshipment** ist die seeseitige Anlieferung und seeseitige Auslieferung des Umschlaggutes bzw. Containers.

- **Transshipment „Übriger Seeverkehr“ (Transshipment 1 → „TSR 1“)** ist Transshipment, bei der die seeseitige Anlieferung aus Häfen des Fahrtgebietes des „Übrigen Seeverkehrs“ erfolgt und die Auslieferung an Häfen des Fahrtgebietes des „Nahseeverkehrs“ oder die seeseitige Anlieferung aus Häfen des Fahrtgebietes des „Nahseeverkehrs“ erfolgt und die Auslieferung an Häfen des Fahrtgebietes des „Übrigen Seeverkehrs“. Bei der Ermittlung des Fahrtgebiets der An- oder Auslieferung wird jedoch nur der jeweils unmittelbar vorausgehende bzw. unmittelbar nachfolgende Umschlaghafen des Containers zugrunde gelegt.
- **Transshipment „Interlining Übriger Seeverkehr“ (Transshipment 2 → „TSR 2“)** ist eine Spezialform des Transshipment mit seeseitiger An- und Auslieferung jeweils im Fahrtgebiet des „Übrigen Seeverkehrs“. Bei der Ermittlung des Fahrtgebiets der An- oder Auslieferung wird jedoch nur der jeweils unmittelbar vorausgehende bzw. unmittelbar nachfolgende Umschlaghafen des Containers zugrunde gelegt.

1.5.7 Meldeerfordernisse

- **Hafengelderklärung** ist die Erklärung des Hafennutzers für den Anlauf eines **Seeschiffes**, welches am See-, Binnen- oder Hafenverkehr teilnimmt, zu allen für die Berechnung des Hafennutzungsentgelts erforderlichen Daten und zu den Daten, die die HPA nach dem Verkehrsstatistikgesetz (VerKStatG) in der jeweils geltenden Fassung erhebt.

Der Hafennutzer hat für jeden Anlauf des Hamburger Hafens durch Seeschiffe eine Hafengelderklärung an die Hafengeldstelle der HPA zu übermitteln. Dies ist unabhängig von Umschlag, Passagierbeförderung oder etwaigen Tarifiermäßigungen.

Läuft ein nicht mit eigenem Antrieb fahrendes Wasserfahrzeug das Hafengebiet mittels eines es manövrierenden motorisierten anderen Seeschiffes an, oder passiert die Hafengrenze ausgehend, so hat das motorisierte Fahrzeug auch für diesen Anhang die Meldeerfordernisse einzuhalten.

Der Hafennutzer hat die Hafengelderklärung bei Seeschiffen über das Seeschiffs-**Webportal „MUST-HAVE“** (Maritime User Service Tool for HAMBURG VESSEL calls) zu tätigen.

Die vom Hafennutzer zu erklärenden Daten ergeben sich aus der Maske des Webportals. Die Bedienung des Seeschiffs-Webportals MUST-HAVE (www.must-have.dakosy.de) kann auf unterschiedlichen Wegen erfolgen (vgl. 2.7.1).

- **An- und Abmeldung (Hafennutzungserklärung)** sind die Erklärungen des Hafennutzers für den Anlauf eines **Binnen- und/oder Hafenschiffes**, welches am See-, Binnen- oder Hafenverkehr teilnimmt, zu allen für die Berechnung des Hafennutzungsentgelts erforderlichen Daten und zu den Daten, welche die HPA nach dem Verkehrsstatistikgesetz (VerKStatG) in der jeweils geltenden Fassung erhebt.

Der Hafennutzer hat für jeden Anlauf und jeden Abgang aus dem Hafengebiet für gewerbliche Wasserfahrzeuge im Binnenverkehr eine Anmeldung und eine Abmeldung an die **Entgeltstelle für Binnen- und Hafenschiffahrt** zu übermitteln. Dies ist unabhängig von Umschlag, Passagierbeförderung oder etwaigen Tarifbefreiungen.

Läuft ein nicht mit eigenem Antrieb fahrendes Wasserfahrzeug das Hafengebiet mittels eines es manövrierenden motorisierten anderen Binnen- oder Hafenschiffes an, oder passiert die Hafengrenze ausgehend, so hat das motorisierte Fahrzeug auch für diesen Anhang die Meldeerfordernisse einzuhalten.

Die vom Hafennutzer zu erklärenden Daten ergeben sich aus dem von der HPA auf ihrer Internet-Seite veröffentlichten Formblatt „An- und Abmeldung“. Für die Übermittlung stehen verschiedene Wege und Formen zur Verfügung (vgl. 2.7.2).

Nehmen diese Fahrzeuge überwiegend am Hafenverkehr teil oder sind im Hafengebiet stationiert, so haben sie sich vor dem Anlauf formlos mit der Entgeltstelle für Binnen- und Hafenschiffahrt in Verbindung zu setzen (vgl. 2.7.3).

Der Hafennutzer hat zusätzlich den Verkauf, die Vermietung / Verpachtung, den dauerhaften Ausfall des Wasserfahrzeugs oder den Wegfall der Eigenschaft als Hafenschiffahrt der Entgeltstelle für Binnen- und Hafenschiffahrt unverzüglich schriftlich anzuzeigen.

1.5.8 Meldestellen

- **Hafengeldstelle** ist die Fachstelle in der Abteilung Faktura und Forderungsmanagement der HPA, welche die Hafengelderklärungen, Rabattanträge und sonstige Anfragen von Seeschiffen hinsichtlich der Tarifierung entgegennimmt.
- **Entgeltstelle für Binnen- und Hafenschifffahrt** ist die Fachstelle in der Abteilung Maritime Commercial Management der HPA, welche An- und Abmeldungen, Meldungen von Hafennutzern im Hafenverkehr, Anträge und sonstige Anfragen entgegennimmt, welche die Entgelte für Binnen- und Hafenfahrzeuge betreffen.

1.5.9 Beispiele für sonstige entgeltliche Dienstleistungen und Rechnungspositionen der HPA

- **Schiffs- und Schiffsbewegungsdaten** sind Daten zu Schiffsname, Länge, BRZ etc. („Schiffsdaten“) und zu Position, Ankunftszeit etc. („Bewegungsdaten“) aus dem Schiffsdatenverarbeitungssystem der HPA. Die Daten sind gegen Entgelt über das Internet beziehbar.
- **Bearbeitungsentgelt** wird erhoben, wenn der Hafennutzer Hafengelderklärungen nicht elektronisch über das Webportal „MUST-HAVE“ sendet oder keine Hafengelderklärung einreicht und die HPA von sich aus auf Basis der bekannten Angaben eine Rechnung erstellt.

2 Überblick Hafennutzungsentgelte

HPA stellt bereit und „Hafennutzer“ nutzt	Wasserflächen	von der HPA betriebene Anlagen	Dienstleistungen der HPA
	des Hafengebietes von- /bis Passieren der Hafengrenze	von Festmachen bis Ablegen	Datenbereitstellung usw.
Seeschiffe und -fahrzeuge	Hafengeld, Liegegeld	Anlegeentgelt	Sonstiges Entgelt
Binnenschiffe und -fahrzeuge	Hafengeld, Liegegeld	Anlegeentgelt	
überwiegend im Hafenverkehr	Hafenjahresentgelt	Anlegeentgelt	

2.1 Hafennutzungsentgeltspflicht und Befreiungen

Für die Hafennutzung hat der Hafennutzer unbeschadet der Verpflichtung zur Entrichtung öffentlich-rechtlich erhobener Gebühren ein Entgelt in Form von Hafengeld, Liegegeld, Hafenjahresentgelt, Anlegeentgelt, und/oder Sonstigem Entgelt nach der Preisliste zu zahlen (einzeln oder gemeinsam auch „**Hafennutzungsentgelt**“). Die HPA erhebt pro entgeltpflichtiger Nutzung Mindest-Hafennutzungsentgelte gemäß Preisliste. Nicht von dieser Entgeltspflicht erfasst ist die Hafennutzung durch Wasserfahrzeuge, die keinem Erwerbszweck dienen, soweit nicht in der Preisliste etwas anderes bestimmt ist. Entgeltfrei – außer etwaigen Sonstigen Entgelten – ist insbesondere die Hafennutzung durch Marinefahrzeuge, Fahrzeuge von als gemeinnützig anerkannten Trägern sowie durch Forschungsschiffe.

2.2 Schuldner des Hafennutzungsentgeltes

Schuldner des Hafennutzungsentgeltes ist jeder Hafennutzer. Mehrere Zahlungspflichtige haften stets als Gesamtschuldner.

Jeder nicht im Hamburger Hafen tätige Hafennutzer, der am **Seeverkehr** teilnimmt oder ein **Seeschiff** einsetzt, ist verpflichtet, einen im Hamburger Hafen tätigen Zustellungsbevollmächtigten (Reeder, Agenten, Makler oder vergleichbare natürliche oder juristische Personen) zu benennen und diesen mit der Abwicklung der aus der Hafennutzung resultierenden Zahlungen an die Hamburg Port Authority zu beauftragen. Die Hamburg Port Authority ist berechtigt, das vom Hafennutzer zu entrichtende Hafennutzungsentgelt seinem Zustellungsbevollmächtigten in Rechnung zu stellen.

2.3 Andere Ansprüche der Hamburg Port Authority

Aus der oder in Zusammenhang mit der Hafennutzung entstandene Ansprüche der HPA gegen einen Hafennutzer aus einem anderen Rechtsgrund bleiben von der Verpflichtung zur Zahlung von Hafennutzungsentgelt unberührt.

2.4 Höhe des Hafennutzungsentgeltes / Preisliste

Die Höhe des Hafennutzungsentgeltes ergibt sich aus der Preisliste in ihrer jeweils geltenden Fassung, die jedem Vertragsverhältnis zwischen der HPA und dem Hafennutzer zugrunde liegt. Für Änderungen der Preisliste gilt Ziffer 1.3 entsprechend.

2.5 Umsatzsteuerpflichtigkeit

Das Hafennutzungsentgelt ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 Umsatzsteuergesetz (UStG). Der Schuldner des Hafennutzungsentgeltes hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten, sofern die Leistungen umsatzsteuerpflichtig sind.

2.6 Berechnungsgrundlage des Hafennutzungsentgelts

Das Hafennutzungsentgelt bemisst sich nach unterschiedlichen, jeweils in der Preisliste aufgeführten Bemessungsgrößen.

Richtet sich das Hafennutzungsentgelt nach der Tragfähigkeit von Wasserfahrzeugen und sind diese nach dem Raumgehalt vermessen oder richtet sich das Hafennutzungsentgelt nach dem Raumgehalt und ist das Wasserfahrzeug nur nach der Tragfähigkeit (Eichtonnen) vermessen, so sind ein Kubikmeter Netto-Raumgehalt oder eineinhalb Kubikmeter Brutto-Raumgehalt einer Tonne Tragfähigkeit, eine Netto-Raumzahl oder eineinhalb Brutto-Raumzahlen drei Tonnen Tragfähigkeit (Eichtonnen) gleichzusetzen.

Als **Bestimmungskriterium für die Umschlagkomponente** des Hafengeldes bei Frachtschiffen im Seeverkehr gilt die Umschlagmenge in Tonnen multipliziert mit einem der Preisgruppe zugeordneten Preis der Umschläge während eines Hafenanlaufs. Innerhalb der Umschläge pro Preisgruppe wird aus Gründen der Statistik grundsätzlich nach dort umgeschlagenen Warengruppen gemäß in Ziff. 4.1.2 aufgeführter Meldekriterien gegliedert. Dabei werden die Umschläge in Tonnen einschließlich Verpackung (Tara) gemessen und jeweils getrennt nach Löschen und Laden herangezogen.

Da Umschlaggewichte bei Containern (beladen und/oder leer) noch nicht vollständig für alle Einheiten gemeldet werden, wird die HPA hier bis auf weiteres andere Datenquellen heranziehen. Daher gelten ausschließlich für Containerumschläge in den Preisgruppen 31, 33, 34 und 37 Durchschnittsgewichtsangaben pro TEU [twenty foot equivalent unit]. Container kleiner oder gleich 20 Fuß Länge gelten als ein TEU. Container mit einer Länge größer als 20 Fuß gelten als zwei TEU.

Das für die **Berechnung** der Umschlagmenge zugrundezulegende Durchschnittsgewicht in Tonnen für ein TEU ergibt sich aus der Anzahl (Summe) und dem Gewicht der im Bezugszeitraum im Hamburger Hafen umgeschlagenen beladenen und leeren Container auf der Grundlage der für diesen Zeitraum vom Statistischem Nord veröffentlichten Container-Gewichtsangaben. Bezugszeitraum für die Ermittlung des daraus von der HPA abgeleiteten Durchschnittsgewichts ab dem 01.01.2017 ist das Jahr 2015.

Die HPA behält sich die Anpassung des Umrechnungsfaktors von t in TEU vor.

Für die Tarife der Preisgruppen 31, 33, 34 und 37 werden bei der Umschlagkomponente

- Umschläge **beladener** Container in 2017 pauschal mit einem Gewicht von **12,032 Tonnen/TEU** berechnet. Umschlaggewichte leerer Container sind in dieser Pauschale enthalten.
- nicht containerisierte Umschläge nach Tonnen berechnet.

Leercontainer, die ein an sich zu bepreisendes Umschlaggut darstellen, werden somit bei der Preisermittlung bis auf weiteres nicht separat erfasst, sind jedoch aus Gründen der Statistik gleichwohl zu melden.

2.7 Mitwirkungspflichten: Übermittlung von relevanten Daten / Meldekriterien

Schiffs- und/oder Verkehrsarten	Abzugebende Meldungen/Erklärung	Meldestelle	Frist
Seeschiffe	Hafengelderklärung	Hafengeldstelle	Unverzüglich nach Abgang aus dem Hafengebiet, spätestens binnen 5 Werktagen
Binnen- und Hafenschiffe	An- und Abmeldung	Entgeltstelle für Binnen- und Hafenschifffahrt	Unverzüglich, zunächst befristet bis zum 31.12.2017 spätestens binnen 7 Werktagen nach Anlauf aus Vorhafen bzw. Abgang aus dem Hafengebiet

Dem Hafennutzer obliegt als eine Mitwirkungspflicht die Übermittlung der nachfolgend aufgeführten Erklärungen, unterschieden nach den jeweiligen Fahrtgebieten. Die HPA behält sich unabhängig von den Übermittlungswegen im Zweifelsfall vor, zum Nachweis der Richtigkeit gemachter Angaben vom Hafennutzer auf seine Kosten die Vorlage geeigneter Dokumente zu verlangen. Das sind beispielsweise Lösch- und Lade-IST, Manifeste/Manifestdaten im Original, Schiffszeichnungen, einen Rabatt oder Befreiung begründende Unterlagen oder anderes geeignetes Dokumentationsmaterial.

2.7.1 „Hafengelderklärung“ für Seeschiffe und -fahrzeuge

Der Hafennutzer hat für **Seeschiffe und -fahrzeuge** die „Hafengelderklärung“ (vgl. Kapitel 1.5. Begriffsbestimmungen) zu erstellen. Unabhängig von Übermittlungswegen und sonstigen abgefragten Daten ist dabei die Vorlage einer Kopie erforderlich vom

- Schiffsmessbrief und
- bei Schiffen mit flüssigem Massengut die Vorlage des jeweils gültigen, kompletten IOPP-Zeugnisses inklusive Anhang.

Die Hafengelderklärung ist nach Abgang aus dem Hafengebiet **unverzüglich, spätestens aber innerhalb von 5 Werktagen** der HPA zu übermitteln.

Hafengelderklärungen sind elektronisch zu übermitteln (vgl. 1.5.7). Dafür hält die HPA das Seeschiffs-Webportal „**MUST-HAVE**“ vor. Die Registrierung und Verwaltung der Nutzer erfolgt bei der HPA. Die **Nutzungsbedingungen für das Seeschiffs-Webportal** sind im Webportal veröffentlicht.

Folgende Wege stehen für die Übermittlung zur Verfügung:

1. HPA-Seeschiffs-Webportal mit Datenübernahme aus IMP-Plattform

Bei diesem Übermittlungsweg können die an dem IMP-Verfahren teilnehmenden Hafennutzer die schon hinterlegten Daten derart nutzen, dass nur die für die Hafengelderklärung benötigten Daten weitestgehend automatisiert – aber mit Zugriffsmöglichkeit über das Webportal – an die HPA übermittelt werden.

2. HPA- Seeschiffs-Webportal mit Datenübernahme aus mandantengeführtem Filetransfer

Dieser Übermittlungsweg steht für Hafennutzer zur Verfügung, die per EDI an die Schnittstelle zu einem Datenkommunikationsprovider (z.B. der DAKOSY AG) kommunizieren möchten. Der Provider bedient dann im Auftrage des Hafennutzers das Webportal. Der Hafennutzer hat auch hier Zugriffsmöglichkeit über das Webportal.

3. HPA- Seeschiffs-Webportal in manueller Erfassung

Das Webportal kann von Hafennutzern auch ohne Inanspruchnahme eines Datenkommunikationsproviders bedient werden. Er hat dann die für die Hafengelderklärung benötigten Angaben selbst im Webportal zu erfassen (www.must-have.dakosy.de).

Erläuterungen zur Datenübermittlung über von der DAKOSY AG oder einen anderen Datenkommunikationsprovider vorgehaltene Datenkommunikationssysteme

Hafennutzer, die aufgrund eines separaten Rechtsverhältnisses über von einem Datenkommunikationsprovider (z.B. der DAKOSY AG) vorgehaltene Datenkommunikationssysteme Daten übermitteln, haben diesen mit dem Anlaufen des Hafens sowie der Eingabe der Daten in vom Provider vorgehaltene Systeme zu ermächtigen, die Daten elektronisch einlesbar an die HPA zu übermitteln.

Auf Antrag kann in begründeten, einzelnen Ausnahmefällen bei denen der Hafennutzer (Agent oder Seeschiff) nicht mehr als 2 Anläufe pro Kalenderjahr in Hamburg tätig, befristet bis zum 31.12.2017 statt der elektronischen Hafengelderklärung eine manuelle Hafengelderklärung abgegeben werden. Das Formblatt hierfür ist bei der Hafengeldstelle anzufordern.

Die HPA erhebt für die Bearbeitung einer manuellen Hafengelderklärung zusätzlich zum Hafennutzungsentgelt ein **Bearbeitungsentgelt** gem. Preisliste. Es ist nicht rabattierbar.

2.7.2 „An- und Abmeldung“ / Hafennutzungserklärungen für Binnen- und Hafenschiffe sowie -Wasserfahrzeuge beim Einfahren oder Verlassen des Hafengebietes

Es gelten die An- und Abmeldeverpflichtungen gemäß § 7 Absätze 1 und 4 Hafenvorkehrordnung in der Fassung vom 07.05.2013.

Der Hafennutzer hat für Binnen- und Hafenschiffe und Binnen- und Hafen-Wasserfahrzeuge jeden Anlauf und jeden Abgang aus dem Hafengebiet jeweils **unverzüglich** - zunächst befristet bis zum 31.12.2017 spätestens aber innerhalb von 7 Werktagen nach Anlauf bzw. Abgang - an die Entgeltstelle für Binnen- und Hafenschiffahrt zu melden.

Weitere Erläuterungen sind auf dem Formblatt „An- und Abmeldung“ hinterlegt (vgl. <http://www.hamburg-port-authority.de/de/Documents/An-%20und%20Abmeldungen.pdf>) bzw. werden im Binnenschiffs-Webportal ELBA veröffentlicht.

Die Meldefristen gelten auch für Schiffe und Fahrzeuge, welche nach einem Hafenjahrensentgelt veranlagt worden sind, wenn diese die Hafengrenze passieren.

Keine Verpflichtung zur An- und Abmeldung besteht für Binnenschiffe und Fahrzeuge im Binnenverkehr **im Transit**. Das ist der Fall, wenn das Hafengebiet zwischen Stromkilometer 607,5 bis Stromkilometer 639 passiert wird, ohne im Hafengebiet anzulegen oder umzuschlagen. Beträgt die Fahrzeit von Binnenfrachtschiffen und sonstigen Binnenschiffen, die keine Personen befördern, 300 Minuten (~ 5 Stunden) und mehr und von Binnenfahrgastschiffen 180 Minuten (~ 3 Stunden) und mehr, wird vermutet, dass sich diese nicht im Transit befinden haben. Kein Transit liegt zudem vor, wenn der Hafennutzer sowohl bei Zugang als auch bei Abgang aus dem Hafengebiet dieselbe Gebietsgrenze passiert.

Elektronische An- und Abmeldung (vgl. 1.5.7):

Die HPA plant, in 2017 das Binnenschiffs-Webportal „**ELBA**“ für **An- und Abmeldungen von Binnenschiffen** einzuführen. Die entsprechenden Hafennutzer werden zu gegebener Zeit auf die Nutzungsmöglichkeit hingewiesen. Die Registrierung und Verwaltung der Nutzer erfolgt bei der HPA. Die **Nutzungsbedingungen für das Webportal** sind im Webportal veröffentlicht.

Die HPA plant, zur nächsten AGB-Änderung nach der Inbetriebnahme des Webportals ELBA für die Bearbeitung noch etwaiger manueller An- und Abmeldungen zusätzlich zum Hafennutzungsentgelt ein **Bearbeitungsentgelt** zu erheben.

Zur übernächsten AGB-Änderung nach der Inbetriebnahme des Webportals ELBA soll nur noch der elektronische Übermittlungsweg über das Webportal ELBA angeboten werden.

2.7.3 Zusätzliche Meldeverpflichtung für Wasserfahrzeuge im Hafenverkehr

Hafennutzer, deren Fahrzeuge überwiegend im Hafengebiet verkehren oder dort stationiert sind, haben sich **vor Befahren** des Hafengebietes, nicht aber später als 7 Werktage **nach erstmaligem Anlauf in jedem Kalenderjahr**, formlos mit der Entgeltstelle für Binnen- und Hafenschiffahrt in Verbindung zu setzen.

2.7.4 Anmeldepflichten für Hochsee-Kreuzfahrtschiffe

Hochsee-Kreuzfahrtschiffe, die im Hafengebiet einen Liegeplatz benötigen, haben sich für alle Anlagen bei der Cruise Gate Hamburg GmbH („CGH“), Neuer Wandrahm 4, 20457 Hamburg, anzumelden. Für die Nutzung der Liegeplätze und der dazugehörigen Infrastruktur sind Entgelte an die CGH zu entrichten. Die Details regelt die CGH.

2.8 Pönalen bei Verletzung von Mitwirkungspflichten

Die HPA erhebt Pönalen bei verspäteter oder mangelnder Vorlage abzugebender Erklärungen (Hafengelderklärung / An- und Abmeldung), bei Verletzung der Meldeverpflichtung für Wasserfahrzeuge im Hafenverkehr und bei Falschangaben zur Ermittlung des Hafennutzungsentgelts.

Hat der Hafennutzer,

- der eine Hafengelderklärung abzugeben hat (vgl. 2.7.1), diese nicht oder nicht vollständig binnen der dort genannten Frist (5 Werktagen nach Abgang aus dem Hafengebiet) übermittelt,
- der eine Anmeldung, und/oder eine Abmeldung abzugeben hat (vgl. 2.7.2), diese nicht oder nicht vollständig binnen der dort genannten Frist der HPA vorgelegt, oder hat der Hafennutzer
- dessen Fahrzeuge überwiegend im Hafengebiet verkehren oder dort stationiert sind, sich nicht innerhalb von sieben Werktagen nach erstmaligem Anlauf mit der Entgeltstelle für Binnen- und Hafenschifffahrt in Verbindung gesetzt (vgl. 2.7.3),

so erhält er eine Aufforderung, die von ihm abzugebende Erklärung binnen der darin genannten Frist vollständig nachzureichen oder sich – hinsichtlich der Meldeverpflichtung – unverzüglich mit der Entgeltstelle für Binnen- und Hafenschifffahrt in Verbindung zu setzen.

Aufgrund der mangelnden Erfüllung seiner Mitwirkungspflicht hat der Hafennutzer daneben eine Pönale an die HPA gemäß Preisliste zu leisten, es sei denn, er hat die Verletzung seiner Mitwirkungspflicht nicht zu vertreten.

Eine Pönale gemäß Preisliste kann auch verlangt werden, wenn der Hafennutzer falsche Angaben zur Berechnung des Hafennutzungsentgelts macht, es sei denn, er hat die Vorlage der falschen Angaben nicht zu vertreten.

Pönalen werden bei jedem Verstoß durch den Hafennutzer gegen seine Mitwirkungspflicht gesondert für jede Pflichtverletzung erhoben. Die Höhe der Pönale ist in der Preisliste jeweils Teil E. „Sonstige Entgelte“ festgelegt.

Die HPA behält sich die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen neben einer Pönale vor. Jedoch werden Pönalen auf solche Schadensersatzansprüche angerechnet. Bei Annahme einer verspäteten oder berechtigten Erklärung oder Meldeverpflichtung behält sich die HPA vor, die Pönale mit der Rechnung über das Hafennutzungsentgelt geltend zu machen.

Kommt der Hafennutzer

- der Verpflichtung zur Vorlage der Hafengelderklärung,
- der Anmeldung und Abmeldung, oder der
- Meldeverpflichtung an die Entgeltstelle für Binnen- und Hafenschifffahrt,

innerhalb der in der Aufforderung benannten Frist nicht nach oder berichtigt er die von ihm gemachten falschen Angaben nicht, so berechnet die HPA das Hafennutzungsentgelt

- bei **Seeschiffen** und Fahrzeugen im **Seeverkehr** auf der Grundlage des höchsten Tarifes in der Preisgruppe. Soweit zutreffend ist das beim *Hafengeld* der Tramptarif für das Verkehrsgebiet Übriger Seeverkehr, bei Schiffen mit flüssigem Massengut auf der Basis eines Öltankschiffes. Für die Umschlagkomponente wird das Gewicht einer kompletten Schiffsentladung und -wiederbeladung unterstellt, bemessen nach der Tonnage (tdw.). Beim *Anlegeentgelt* wird eine HPA-Kaianlage als Liegeplatz zugrunde gelegt.
- bei **Binnenschiffen** und Fahrzeugen im Binnenverkehr auf der Grundlage des höchsten Tarifes in der jeweils anzusetzenden Preisgruppe, mit einer HPA-Kaianlage als Liegeplatz und einer Liegedauer an diesem Platz von 14 Tagen,
- bei Schiffen und Fahrzeugen, die ausschließlich im Hafengebiet verkehren, auf der Grundlage des höchsten Tarifes in der jeweils anzusetzenden Tarifgruppe, mindestens jedoch einer Berechnung wie bei Binnenschiffen und Fahrzeugen im Binnenverkehr.

3 Ermäßigungen des Hafennutzungsentgelts

Treffen auf einen Hafennutzer innerhalb einer Entgeltart (bspw. Hafengeld, Liegegeld usw.), einer Entgeltkomponente (BRZ, Umschlag) und innerhalb einer Preisgruppe in den jeweiligen Entgeltarten mehrere Tarifiermäßigungen zu, so werden diese in der jeweils angegebenen Reihenfolge auf das jeweilige Zwischenergebnis berechnet.

Zum Beispiel werden beim Hafengeld bei der BRZ-Komponente für einen „zweiten Anlauf“, Tarifiermäßigung 450, eines „Öltankschiffes mit Doppelhülle“ diejenigen BRZ zugrunde gelegt, die nach der Tarifiermäßigung 420 errechnet wurden. Ein etwaiger „Green Award“ nach Tarifiermäßigung 470 würde sich dann auf dieses Zwischenergebnis nach Tarifiermäßigung 420 und nach Tarifiermäßigung 450 beziehen.

3.1 Sofortrabatte

3.1.1 Ermäßigungen als Anreiz für besonders umweltfreundliches Verhalten

Als Anreiz für ein möglichst umweltfreundliches Verhalten der Hafennutzer, im Interesse des Klimas und der Lebensqualität der Bürger dieser Stadt, ermäßigt die HPA das auf der Grundlage der BRZ bemessene Hafengeld bzw. Liegegeld, wenn die Voraussetzungen für die jeweiligen Umweltrabatte vorliegen.

Weiter ermäßigt die HPA die BRZ Komponente des Hafengeldes bzw. Liegegeldes, wenn die Voraussetzungen für die jeweiligen Umweltrabatte vorliegen.

1. **ESI-Rabatt:** Siehe Preisliste Tarifiermäßigung 460. Dieser Rabatt wird beim Hafengeld gewährt für besonders emissionsarme Seeschiffe nach dem „Environmental Ship Index (ESI)“. Dafür ist eine Registrierung des jeweiligen Schiffes in einer dafür eingerichteten Datenbank der IAPH erforderlich. Der ESI-Wert berücksichtigt derzeit bereits das Vorhandensein einer schiffsseitigen Landstromeinrichtung sowie die nachweisliche Nutzung von scrubbern und/oder SCR-Anlagen.

Interessierte Hafennutzer können ihr jeweiliges Schiff in einer Datenbank des weltweiten Dachverbandes der Hafenverwaltungen IAPH (International Association of Ports and Harbours) im Arbeitsbereich der wpci (world ports climate initiative) über eine Internetseite (ESI-website) registrieren lassen. Zugriff ermöglicht bspw. www.environmentalshipindex.org oder <http://wpci.iaphworldports.org>. Mit der Registrierung des jeweiligen Schiffes in der vorgenannten Datenbank wird kein Vertragsverhältnis mit der HPA begründet. Vielmehr entsteht mit der Registrierung ausschließlich eine vertragliche Beziehung zwischen der IAPH und dem jeweiligen Hafennutzer.

Der Hafennutzer als potentieller Anreizempfänger ermächtigt mit der Einstellung seiner Angaben in die oben beschriebene Datenbank der IAPH („ESI-website“) die HPA, auf die von ihm dort freigegebenen Werte zugreifen zu können.

Die HPA als Anreizgeber greift jeweils zu Quartalsbeginn auf die dort gespeicherten Werte zu und verwendet sie grundsätzlich bis zur nächsten Aktualisierung. Eine separate Antragstellung oder Aufnahme in die Hafengelderklärung ist zum Erhalt dieser Anreize nicht erforderlich. Der ESI-Rabatt wird nicht gewährt, wenn ein Rabatt für ausschließlichen LNG-Antrieb (Tarifiermäßigung 461) gewährt wird.

2. Rabatt für **ausschließlichen LNG-Antrieb:** Siehe Preisliste Tarifiermäßigung 461. Dieser Rabatt wird beim Hafengeld gewährt für Seeschiffe, die ausschließlich von LNG angetrieben werden, ausschließlich LNG zur Eigenstromversorgung nutzen und einen ESI-SO_xWert von > 99 verfügen. Der Nachweis wird erbracht durch entsprechende mit der Hafengelderklärung vorzulegende Schiffspapiere und den ESI-Wert.
3. **Hafenstrom-Rabatt:** Siehe Preisliste Tarifiermäßigung 462 oder Li 462. Dieser Rabatt wird neben dort genannten Bedingungen beim Hafen- und Liegegeld von Seeschiffen sowie beim Liegegeld von Binnenschiffen gewährt, wenn der Hafennutzer mit der Hafengelderklärung (Seeschiffe) bzw. der Abmeldung (Binnenschiffe) nachweist, dass er den während der Liegezeit im Hafengebiet benötigten Bordstrom überwiegend und für die überwiegende Dauer der Liegezeit bezogen hat
 - direkt aus dem lokalen Netz oder mit Transformation über Land oder
 - indirekt über Land, aus einer nicht schiffseigenen (mobilen) Quelle, bspw. über sogenannte PowerPacs oder
 - von See, bspw. über eine so genannte Power-Barge.

Bei Bezug von Landstrom ist nachzuweisen, dass dieser zu 100% aus erneuerbaren Energien stammt. Der Nachweis wird geführt durch Belege der Versorgung, einschließlich der Versorgungsmenge und -dauer und der Art des bezogenen Energieträgers. Als alternative umweltfreundliche Energieträger werden derzeit berücksichtigt: LNG und Methanol.

4. **Green Award-Rabatt:** Siehe Preisliste Tarifiermäßigung 470. Dieser Rabatt wird beim Hafengeld gewährt für besonders ausgezeichnete Seeschiffe der Preisgruppen 11 und 12. Der Nachweis ist durch ein gültiges Zertifikat der Stiftung „Green Award“ zusammen mit der Hafengelderklärung zu erbringen.
5. **Blauer Engel-Rabatt:** Siehe Preisliste Tarifiermäßigung 471. Dieser Rabatt wird beim Hafengeld gewährt für Seeschiffe, die für einen besonders „umweltschonenden Schiffsbetrieb“ nach RAL-UZ 110 ausgezeichnet sind. Der Nachweis ist durch ein gültiges Zeugnis des Umweltbundesamtes bzw. der RAL gGmbH zusammen mit der Hafengelderklärung zu erbringen. Es werden nur Zertifikate akzeptiert, welche nach den in 2015 überarbeiteten Richtlinien vergeben worden sind.

Für alle Umweltrabatte Ziff 1.-5. gilt Folgendes:

Überprüfung der Angaben:

Der Anreizempfänger ermächtigt die HPA oder von ihr beauftragte Dritte, die für die Erlangung der beabsichtigten Vorteile grundlegenden Dokumente an Bord zu überprüfen.

Die von den Anreizempfängern angegebenen ESI-Werte können jederzeit im Rahmen von Audits durch die HPA überprüft werden. Weichen die im Rahmen von Audits ermittelten ESI-Werte von den bei der IAPH hinterlegten ESI-Werten ab, so informiert die HPA die IAPH darüber. Die IAPH kann unter den von ihr festgelegten Bedingungen das betroffene Schiff von ihrer Webseite nehmen.

Die HPA berücksichtigt solange keine ESI-Werte bei der Ermittlung des Hafengeldes, bis ihr neue ESI-Werte für das betroffene Schiff von der IAPH übermittelt werden.

Green-Award-Zertifikate und das Umweltzeichen „Blauer Engel“ werden nur für den Zeitraum ihrer Gültigkeit bei der Berechnung des Hafengeldes berücksichtigt.

Haftungsbeschränkung:

Für den Inhalt und die Leistungsfähigkeit der unter 3.1.1 genannten Webseiten ist der jeweilige Betreiber verantwortlich. Die HPA haftet nicht für Schäden, die dem Hafennutzer im Zusammenhang mit der Qualität oder der Leistungsfähigkeit der Webseiten zum ESI, zum Green-Award oder zum Blauen Engel entstehen. Im Übrigen gilt Ziffer 7 der AGB.

Beendigung:

Die HPA kann die Fortsetzung der Umwelthanreize nach dieser Teilziffer oder der Anreizhöhe jederzeit aus beliebigen Gründen vorübergehend einstellen oder dauerhaft beenden. Dieses kann insbesondere dann der Fall sein, wenn die Webseiten zum ESI, zum Green-Award oder zum Blauen Engel eingestellt werden, andere Indexwerte oder Bezugsgrößen zugrunde gelegt werden oder etwaige ursprünglich für diesen Anreiz vorgesehene Budgets erschöpft sind.

3.1.2 Ermäßigungen beim Vorliegen besonderer Umstände

Das Hafennutzungsentgelt kann beim Vorliegen besonderer Umstände ermäßigt werden, soweit dieses durch einen sachlichen Grund gerechtfertigt ist. Ein sachlicher Grund liegt insbesondere vor bei Besonderheiten des Umschlags in Verbindung mit dem Umschlaggut (insbesondere bei Lebensmitteln in Form von Sackgut).

Die Entscheidung über die Ermäßigung liegt im Ermessen der HPA und kann nur gewährt werden, sofern die für das Vorliegen eines sachlichen Grundes zu berücksichtigenden Umstände der HPA unverzüglich nach deren Eintritt, spätestens aber eine Woche nach Zugang der Entgeltrechnung schriftlich angezeigt und nachgewiesen werden und eine Ermäßigung schriftlich beantragt wird.

3.2 Nachgelagerte Rabatte

3.2.1 Mehrverkehrsrabatte

Voraussetzungen für die Gewährung:

Das Hafengeld ermäßigt sich für Frachtschiffe der Preisgruppen 31 und 32, 34 und 35 sowie den Linientarifen der Preisgruppe 37 bei zusätzlichen Verkehren, die ein Hafennutzer auf den Hamburger Hafen innerhalb eines Kalenderjahres durch den Einsatz zusätzlicher oder größerer Schiffe ("Mehrverkehr") unter den nachfolgend genannten Voraussetzungen gebracht hat.

Diese Ermäßigung wird nur dann gewährt, wenn die Verkehre eines Kalenderjahres – gemessen in BRZ - höher waren als in jedem anderen der letzten 10 vorangegangenen Kalenderjahre. Ermäßigungsfähig sind nur diejenigen Verkehrsanteile, welche über die bisher höchste berücksichtigungsfähige Verkehrszahl (BRZ) des bisher verkehrsreichsten Kalenderjahres hinausreichen.

Im Falle eines Zusammenschlusses von Hafennutzern im Sinne des Umwandlungsgesetzes werden zur Feststellung der Voraussetzungen eines Mehrverkehrs die Verkehre der an dem Zusammenschluss beteiligten Hafennutzer für den Referenzzeitraum vor dem Zusammenschluss ermittelt und addiert.

Der Mehrverkehr wird jeweils nur für Verkehre innerhalb einer Preisgruppe und eines Fahrtgebiets je Hafennutzer ermittelt und berücksichtigt, sofern und soweit dieser als Leistungsempfänger in den zu berücksichtigenden Vorjahren entgeltpflichtig war. Der Leistungsempfänger wird auf jeder Hafengeldrechnung gesondert ausgewiesen. Bezüglich der zu berücksichtigenden Vorjahre sind auch die Verkehre etwaiger Rechtsvorgänger zu berücksichtigen.

Berechnungsweise von Mehrverkehrsrabatten bei Frachtschiffen:

Liegen die Voraussetzungen für die Gewährung eines Mehrverkehrsrabattes vor, so wird das nach der Preisliste für die BRZ-Komponente zu zahlende bzw. gezahlte Hafengeld für den Mehrverkehr für das abgelaufene Kalenderjahr ermäßigt. Die Ermäßigung erfolgt in dem Maße, in dem der auf der Grundlage der Bruttoreumzahl bemessene Verkehr des Kalenderjahres den Verkehr des bisher verkehrsreichsten Kalenderjahres der letzten zehn Kalenderjahre übersteigt. Maximal werden 30 % des ohne die Ermäßigung für den Mehrverkehr zu entrichtenden Hafengelds berücksichtigt.

Fließen in die Berechnung Anläufe ein, bei denen das Hafengeld nach der Tarifiermäßigung 410 (Kapungsgrenze) und/oder Tarifiermäßigung 430 (open top) abgerechnet wurde, so wird diejenige BRZ-Zahl berücksichtigt, welche der Hafengeldberechnung zugrunde lag.

Anläufe, bei denen das Hafengeld nach der Tarifiermäßigung 480 (Kein Umschlag), 482 (Reparatur) oder 483 (Werftaufenthalt) ermäßigt wurde oder Anläufe, die keinem Erwerbszweck dienen, werden bei der Berechnung nicht berücksichtigt.

Erfüllt ein Hafennutzer sowohl die Voraussetzungen für einen Transshipmentrabatt (vgl. Preisliste) als auch für einen Mehrverkehrsrabatt, so wird der Mehrverkehrsrabatt auf die um den Transshipmentrabatt reduzierte Zwischensumme berechnet. Ebenso werden etwaige AGF-Rabatte vor der Berechnung des Mehrverkehrsrabattes vom nach der BRZ-Komponente gezahlten Hafengeld abgezogen.

Ein Mehrverkehrsrabatt wird nur dann gewährt, wenn die Zwischensumme nach Abzug vorgenannter Positionen positiv ist und somit im abgelaufenen Kalenderjahr überhaupt mehr Hafengeld als im Referenzjahr (verkehrsreichstes Kalenderjahr) gezahlt wurde.

3.2.2 Frequenzrabatte

Voraussetzungen und Berechnungsweise für die Gewährung von Frequenzrabatten bei der Preisgruppe „36KS / Kreuzfahrtschiffe / Kabinenfahrgastschiff im Seeverkehr“:

Grundsätzlich erhalten Kreuzfahrtreedereien rückwirkend ab dem **neunten** Anlauf von Schiffen ihrer Kreuzfahrtflotte innerhalb eines Kalenderjahres eine Ermäßigung (**Frequenzrabatt**) des nach der Preisliste zu zahlenden bzw. gezahlten Hafengeldes

- von 10 % auf alle Anläufe innerhalb des betreffenden Kalenderjahres. Die Ermäßigung beträgt ab
- dem **zwölften** Anlauf 15 % für alle Anläufe innerhalb des betreffenden Kalenderjahres, ab
- dem **dreißigsten** Anlauf 20% für alle Anläufe und ab
- dem **fünfundsiebzigsten** Anlauf 25% auf alle Anläufe innerhalb des betreffenden Kalenderjahres.

Anläufe, bei das Hafengeld nach der Tarifiermäßigung 480 (Keine Fahrgastbeförderung), 482 (Reparatur) oder 483 (Werftaufenthalt) ermäßigt wurde oder Anläufe die keinem Erwerbszweck dienen, werden bei der Berechnung nicht berücksichtigt.

Die Anläufe werden für jede Kreuzfahrtreederei jeweils **einzeln** pro Kalenderjahr ermittelt und berücksichtigt, sofern und soweit diese in diesem Zeitraum als Leistungsempfänger entgeltpflichtig war. Der Leistungsempfänger wird auf jeder Hafengeldrechnung gesondert ausgewiesen. Die separate Berücksichtigung gilt auch, falls die Schiffe zu einer wirtschaftlichen Einheit oder sonstigen Art der Kooperation gehören, die mehr als eine Kreuzfahrtreederei oder -marke betreibt.

Voraussetzungen und Berechnungsweise für die Gewährung von Frequenzrabatten bei der Preisgruppe „33 / ConRo-Schiffe“:

Reedereien erhalten rückwirkend ab dem einhundertundersten Anlauf von Schiffen ihrer Container-RoRo-Schiffsflotte innerhalb eines Kalenderjahres eine Ermäßigung des nach der Preisliste zu zahlenden bzw. gezahlten Hafengeldes. Dabei wird die BRZ-Komponente nur der über einhundert hinausgehenden Anläufe so berechnet, als wären sie in der Preisgruppe „Autotransportschiffe“ eingestuft gewesen.

Anläufe, bei denen das Hafengeld nach der Tarifiermäßigung 480 (Kein Umschlag), 482 (Reparatur) oder 483 (Werftaufenthalt) ermäßigt wurde oder Anläufe die keinem Erwerbszweck dienen, werden bei der Berechnung nicht berücksichtigt.

3.2.3 Ermäßigung Transshipmenttrabatt

Die HPA fördert den Umschlag von beladenen Transshipmentcontainern, vgl. Preisliste, Tarifiermäßigung 510.

Geltungsbereich / berücksichtigungsfähige Preisgruppen:

Die Tarifiermäßigung gilt ausschließlich für die Preisgruppen

- 31 Ü (Vollcontainerverkehre im Liniendienst im Übrigen Seeverkehr),
- 33 Ü (ConRo-Schiffe im Übrigen Seeverkehr) für deren Anteil am Containerumschlag und
- 37 ÜL (Sonstige Frachtschiffe und Verkehrsarten im übrigen Seeverkehr und Linie).

Inhalt der Ermäßigung:

Im Sinne dieser Tarifiermäßigung sind „Container-Operateure“ natürliche oder juristische Personen, die Transshipmentcontainer des Typs TSR 1 oder TSR 2 (siehe Kapitel 2. Begriffsbestimmungen) selbst transportieren oder Dritten zum Transport anbieten.

Berücksichtigungsfähig sind beladene Transshipmentcontainer TSR 1 und TSR 2, die im Bemessungszeitraum nach ihrer Anzahl einen Sockel von 5 % Transshipmentanteil am Gesamtumschlag beladener Container des Container-Operators im Hamburger Hafen übersteigen.

Der Rabatt wird rückwirkend ausgeschüttet. Er wird Container-Operateuren gewährt, die im Bemessungszeitraum auch Hafennutzer waren und Hafengeld für Anläufe in den berücksichtigungsfähigen Preisgruppen gezahlt haben. Die Ausschüttung ist auf 10% des in den genannten Preisgruppen gezahlten Hafengeldes für Anläufe im Bemessungszeitraum begrenzt.

Container kleiner oder gleich 20' gelten als TEU (20'), Container größer als 20' gelten als FEU (40').

Berücksichtigungsfähig sind nur beladene Container.

Ablauf des Verfahrens

Die Teilnahme ist ausschließlich über die „Import Message Platform“ (IMP) der DAKOSY AG möglich.

Jeder Containeroperator, der seine Manifestdaten in die IMP einstellt, kann die relevanten Daten an die HPA weiterleiten lassen. Grundsätzlich sind alle Container an die IMP zu senden. Dazu gehören sowohl Import- als auch Exportcontainer, sowie lokale Waren, wie z. B. Container, die in einem Ausfuhrverfahren verladen werden.

Für die Berechnung des Rabattes gelten ausschließlich die Umschlagsdaten, die von der DAKOSY AG an die HPA übermittelt werden. Diese sind im jeweiligen IMP-Account unter dem Menüpunkt „Transshipment-Statistik“ einsehbar.

An die HPA werden die folgenden Informationen weitergeleitet:

- Containeroperator/Frachtführer Import
- Containeroperator/Frachtführer Export
- Containernummer
- Containertyp nach ISO

- Beladungskennzeichen (beladen/leer)
- Ladehafen im Import
- Löschhafen im Export
- Datum der Weiterverladung
- IMO-Nummer des Schiffes
- Name des Schiffes

Die HPA verwendet diese Daten ausschließlich zur Bearbeitung des Ermäßigungsantrages. Interessierte Containeroperateure/Reeder geben Ihre Teilnahme einmalig vorab bei der HPA und der DAKOSY AG bekannt. Gleichzeitig haben diese die DAKOSY AG, Mattentwiete 2, 20457 Hamburg, schriftlich zu ermächtigen, der HPA alle für die Antragsbearbeitung erforderlichen Daten ab einem zu vereinbarenden Datum elektronisch zu übermitteln. Etwaige damit verbundene Kosten trägt der Hafennutzer. Ebenso hat der Containeroperator/Reeder die nachfolgend aufgeführte Ermächtigung schriftlich an die HPA, Hafengeldstelle, zu übersenden. Die Ermächtigung muss spätestens bei Antragstellung vorliegen.

Ermächtigung

„Hiermit ermächtigen wir, die Firma ... [Name des Containeroperators / der Reederei] die HPA zur Überprüfung der von uns im Zusammenhang mit der Beantragung eines Transshipmentrabattes (Tarifermäßigung 510, AGB für privatrechtliche Vereinbarungen über die Allgemeine Nutzung des Hamburger Hafens) übermittelten Daten einzeln oder insgesamt bei der DAKOSY AG, Mattentwiete 2, 20457 Hamburg zu überprüfen.“

Die DAKOSY AG wird hiermit ermächtigt, die von der HPA im Zusammenhang mit der Gewährung eines Transshipmentrabattes angeforderten Daten an die HPA herauszugeben.“

3.2.4 Geltendmachung von nachgelagerten Rabatten

Mehrverkehrs- oder Frequenzrabatt: Zur Geltendmachung einer Ermäßigung des Hafengeldes bedarf es einer schriftlichen Anzeige des Hafennutzers, die der HPA, Hafengeldstelle, zwischen dem 1. Januar und dem **31. Mai** des Folgejahres für das zurückliegende Kalenderjahr zugegangen sein muss.

Diese Anzeigen haben alle Tatsachen aufzuführen, aus denen sich die Erfüllung der Voraussetzungen einer Ermäßigung des Hafengeldes ergibt. Im Falle eines Zusammenschlusses von Hafennutzern sind dem Antrag insbesondere Angaben beizufügen, aus denen sich die Verkehre der beteiligten Hafennutzer in den beiden vorangegangenen Kalenderjahren (Referenzzeitraum) ergeben.

Transshipmentrabatt: Die rückwirkende Ermäßigung für ein Kalenderjahr (Bemessungszeitraum) ist zwischen dem 1. Januar und dem **31. März** des Folgejahres bei der HPA, Hafengeldstelle, zu beantragen. Dies geschieht formlos per E-Mail an das Postfach „hafengeldstelle@hpa.hamburg.de“.

Im Falle eines Zusammenschlusses von Container-Operateuren oder Hafennutzern nach dem Umwandlungsgesetz sind dem Antrag Angaben beizufügen, aus denen sich die Verkehre der beteiligten Container-Operateure oder Hafennutzer ergeben.

3.3 Erstattung von Ermäßigungen; etwaige Verrechnungen von Jahresentgelten

Für die im Voraus bezahlten Jahresentgelte ist keine Erstattung vorgesehen, soweit nicht ein der HPA nachgewiesener Verkauf vorliegt. In einem solchen Falle ist für jeden angefangenen Monat, in welchem das Fahrzeug sich noch im Hafengebiet befunden hat ein Zwölftel des Jahresentgelts zu entrichten.

Für andere im Voraus bezahlte Entgelte kommen nur die in der Preisliste genannten Ermäßigungstatbestände wie bspw. Reparaturen, Werftaufenthalt, Eisgang infrage.

Bei der HPA, Entgeltstelle für Binnen- und Hafenschifffahrt, sind jeweils schriftlich begründete Erstattungsanträge unverzüglich, spätestens einen Monat nach Eintritt des Ermäßigungs- oder Erstattungsfalls zu stellen. Der tatsächliche Nutzungszeitraum ist auf Verlangen der HPA auf eigene Kosten nachzuweisen.

Soweit die von einem Hafennutzer tatsächlich geleisteten Hafennutzungsentgelte für ein zurückliegendes Kalenderjahr den Betrag überschreiten, den der Hafennutzer nach Gewährung einer Ermäßigung nach dieser Ziffer schuldet, erstattet die HPA dem Hafennutzer den zuviel gezahlten Betrag. Die Berechtigung der HPA zur Aufrechnung mit anderen, fälligen Forderungen gegen den betreffenden Hafennutzer bleibt unberührt.

4 Einstufungskriterien / Bemessungskriterien für Hafennutzungsentgelte

Für die Hafennutzung wird Hafennutzungsentgelt entsprechend der in der Preisliste genannten Preisgruppen erhoben. Für jede entgeltspflichtige - und nicht zu 100% ermäßigte - Nutzung ist ein Mindestentgelt zu entrichten.

4.1 Hafengeld

Hafengeld wird für die Nutzung der Wasserflächen des Hafengebietes von Fahrzeugen erhoben, die am Seeverkehr oder am Binnenverkehr teilnehmen.

Die Bemessung des jeweiligen Wasserfahrzeuges in einer **Preisgruppe** erfolgt nach den in der Preisliste aufgeführten Kriterien und den nachfolgenden Erläuterungen.

4.1.1 Bemessungskriterien

Die nachfolgenden Merkmale 1.1. – 3.9. gelten jeweils für **Seeschiffe** und –Fahrzeuge:

1. Schiffe mit flüssigem Massengut

1.1 Öltankschiffe

Die Einstufung in diese Kategorie erfolgt unabhängig von der Verkehrsart nach Fahrtgebieten. Öltankschiffe sind Schiffe, die im Formblatt B im Nachtrag zum Internationalen Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung (IOPP) in der überarbeiteten Anlage I von MARPOL 73/78 (Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Öl) als solche beschrieben sind.

Bei Öltankschiffen, die im o.a. Formblatt B in den Ziffern 1.11.1 bis 1.11.5 als solche beschrieben sind und über eine **Doppelhülle** verfügen wird die BRZ-Komponente des Hafengeldes nach der verminderten BRZ bemessen,

Weitere Voraussetzung für eine Anerkennung der reduzierten Bemessung dieser Schiffe der Preisgruppe 11 Ü und 11 N gemäß Anlage Preisliste Hafennutzungsentgelte ist, dass diese durch die Vorlage des ITC nachgewiesen wurde. Doppelhüllentanker müssen vom Flaggenstaat oder anderen autorisierten Institutionen als solche ausgewiesen sein. Der Nachweis ist in der Regel zu führen durch ein anerkanntes Zeugnis (International Oil Pollution Prevention Certificate - IOPP) der zuständigen Schiffssicherheitsbehörde, wonach das Schiff über eine Doppelhülle verfügt. Die Doppelhülle muss der Regel 19 Abs. 3 der überarbeiteten Anlage I zu dem Protokoll von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe entsprechen (MARPOL-Übereinkommen). Für Öltankschiffe mit Doppelhülle, die vor Einführung der Regel 19 Abs. 3 gebaut wurden, muss für eine Anerkennung der Nachweis erbracht werden, dass die zu dem Bauzeitpunkt gültigen Regeln für Doppelhüllenschiffe eingehalten wurden. Für Öltankschiffe unterhalb der IOPP-Begrenzung ist der Doppelhüllennachweis durch eine gleichwertige Bescheinigung zu führen.

Dieses sind insbesondere Rohöltankschiffe, Produktentanker und Tank-Massengutschiffe.

1.2 Schiffe mit sonstigem, vornehmlich flüssigen Massengut, Chemie- und Gastanker

Die Einstufung in diese Kategorie erfolgt unabhängig von der Verkehrsart nach Fahrtgebieten. In diese Kategorie gehören bspw. Frachtschiffe für Chemikalien-, Gase- und sonstige Flüssiglading, die nicht „Öltankschiffe“ sind und mehrheitlich flüssiges Massengut umschlagen.

Dieses sind insbesondere Schiffe mit vornehmlich flüssigem Massengut, die

- ein IOPP-Zeugnis gemäß Formblatt A nachweisen (Bericht über Bau und Ausrüstung von anderen Schiffen als Öltankschiffen), oder
- den Regeln zur Überwachung der Verschmutzung durch als Massengut beförderten schädlichen flüssigen Stoffe der überarbeiteten Anlage II von MARPOL 73/78 unterliegen bzw. dem internationalen Chemikalienschiff-Code (IBC-Code), oder
- dem IGC-Code unterliegen (International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk).

2. Schiffe mit vornehmlich trockenem Massengut/Bulker

Die Einstufung in diese Kategorie erfolgt unabhängig von der Verkehrsart nach Fahrtgebieten. In diese Kategorie gehören bspw. Frachtschiffe für:

- Sauggut/Agribulk (bspw. Ölsaaten, Dünger, Getreide)

- Greifergut (bspw. Kohle, Erz, Schrott)
- verschiedene Massengutarten, bspw. Oil/Bulk/Ore – Schiffe (OBO), sofern sie vornehmlich trocken sind.

3. Frachtschiffe für Stückgüter, Fahrgast-/Kreuzfahrtschiffe und sonstige Schiffe

3.1 Voll-Containerschiffe im Liniendienst

Die Einstufung erfolgt nach Fahrtgebieten.

Wesensbestimmend für eine Einstufung in diese Kategorie ist, dass dieser Schiffstyp gänzlich mit Containerzellen ausgerüstet ist.

Bei Open-Top-Containerschiffen wird die BRZ-Komponente des Hafengeldes nach der verminderten BRZ bemessen, wenn diese durch Vorlage des ITC nachgewiesen wurde (Tarifermäßigung 430 gemäß Anlage Preisliste Hafennutzungsentgelte).

3.2 Autotransportschiffe

Die Einstufung erfolgt nach Fahrtgebieten.

Wesensbestimmend für eine Einstufung in diese Kategorie ist, dass dieser Schiffstyp einen hohen Grad an Umbauung aufweist. Wesensbestimmend ist weiterhin, dass diese Schiffe ihre Ladung ausschließlich rollend über Bug-, Seiten- oder Heckpforten löschen und laden. Sie haben geschlossene Decks, die normalerweise nicht unterteilt sind und im Allgemeinen über die gesamte Länge des Schiffs laufen.

Typbedingte Voraussetzungen erfüllen bspw. Autotransporter (PCC (Pure Car Carrier) und PCTC (Pure Car and Truck Carrier)).

3.3 Container–RoRo-Schiffe (ConRo)

Die Einstufung erfolgt nach Fahrtgebieten.

Wesensbestimmend für eine Einstufung in diese Kategorie ist, dass diese Schiffe weniger umbaut sind als die Auto-Carrier und über mindestens 3 übereinander befindliche RoRo-Ladedecks verfügen. Wesensbestimmend ist weiterhin, dass diese Schiffe ihre Ladung teilweise über Bug-, Seiten- oder Heckpforten umschlagen, aber auch Container oder andere Stückgüter in vertikaler Richtung (LoLo-Verfahren) mit Bord- oder Kaikranen löschen und laden.

Typbedingte Voraussetzungen erfüllen bspw. Container-RoRo-Schiffe (ConRo-Carrier) mit Containerzellen im Raum und/oder an Deck.

3.4 Sonstige RoRo-Schiffe/Mehrzweckfrachter

Die Einstufung erfolgt nach Fahrtgebieten.

Wesensbestimmend für eine Einstufung in diese Kategorie ist, dass diese Schiffe weniger umbaut sind als Autocarrier und ConRo-Schiffe und/oder über nur bis zu zwei übereinander befindliche RoRo Ladedecks verfügen. Wesensbestimmend ist weiterhin, dass diese Schiffe ihre Ladung teilweise über Bug-, Seiten- oder Heckpforten umschlagen, aber auch andere Stückgüter in vertikaler Richtung (LoLo-Verfahren) löschen und laden.

Typbedingte Voraussetzungen erfüllen bspw.:

- Schwergutschiffe mit RoRo-Kapazität
- ConRo-Schiffe mit nur einem oder zwei übereinander befindlichen RoRo-Ladedecks

3.5 Kombinierte Passagier- und RoRo-Fährschiffe (RoPAX) und Einsatz im Liniendienst

Die Einstufung in diese Kategorie erfolgt unabhängig von Fahrtgebieten im Seeverkehr.

Wesensbestimmend für eine Einstufung in diese Kategorie ist, dass dieser Schiffstyp einen hohen Grad an Umbauung aufweist. Er verkehrt regelmäßig im Pendelverkehr mit nur einem anderen Hafen und transportiert zur Überbrückung von Wasserwegen regelmäßig schnell umschlagbare Ladung sowie Personen und rollende Güter einschließlich schienengebundener Eisenbahnwagen.

3.6 Fahrgastschiffe/Kreuzfahrtschiffe

Die Einstufung in diese Kategorie erfolgt unabhängig von Verkehrsart und Fahrtgebieten.

Wesensbestimmend für eine Einstufung in diese Kategorie ist, dass der Erwerbsszweck dieser Schiffe die Beförderung von Personen ist, unabhängig davon, ob tatsächlich Personen mitgeführt werden oder Passagierwechsel stattfinden. Die Reise bzw. Fahrt an sich erfolgt üblicherweise aus touristischen Motiven. Diese Schiffe befördern Ladung regelmäßig nur zur Versorgung der Passagiere.

Fahrgastschiffe verfügen i.d.R. nicht über Fahrgastkabinen, Kreuzfahrtschiffe verfügen i.d.R. über Kabinen und werden auch Kabinenfahrgastschiffe genannt.

Nordseebäderverkehre: Fahrgastschiffe, die zum Personentransport von/nach Hamburg im Linienverkehr zu den Badeorten an der deutschen Nordseeküste jenseits der Seegrenze, nach Helgoland oder zu den ostfriesischen und nordfriesischen Inseln eingesetzt werden. Sie sind teilweise, vor allem im Helgoland-Verkehr, hochseetauglich, aber nicht für die große Fahrt ausgelegt. Berücksichtigungsfähig sind hier nur Fahrzeuge, die nicht über Passagierkabinen verfügen und deren Ladung – ohne Handgepäck und Post – weniger als 10 Tonnen beträgt.

3.7 Sonstige Frachtschiffe und Verkehrsarten

Bei dieser Kategorie handelt es sich um den Auffangtatbestand für alle Fracht-Schiffstypen und Verkehrsarten, welche nicht durch die Kategorien 1 – 3.6 abgebildet werden. Die Einstufung erfolgt nach Verkehrsarten und Fahrtgebieten.

In diese Kategorie gehören bspw.:

- Kühlschiffe: Fahrzeuge, die mit ortsfesten Kühlaggregaten ausgerüstet sind
- Schwergutschiffe ohne RoRo-Kapazität
- „pallet carrier“ oder „barge carrier“
- Fischereifahrzeuge
- Last-/Transport-barges
- Last-/Transport-Pontons
- Binnenschiffe, welche die Seegrenze passieren

3.8 Sonstige gewerbliche Wasserfahrzeuge/Offshore-Schifffahrt

Die Einstufung in diese Kategorie erfolgt für Fahrzeuge, die keine Fracht- oder Fahrgastschiffe sind und für eine Teilnahme am Seeverkehr vorgesehen sind. Sie können bspw. Stromerzeugerfahrzeuge sein oder in der Offshore-Schifffahrt oder -Industrie aktiv sein und der Errichtung und Versorgung von Windkraftanlagen in See oder Bohrsinseln dienen. Ihr Erwerbzzweck ist somit regelmäßig nicht derjenige von herkömmlichen Handelsschiffen. Ihr Erwerbzzweck basiert im Falle des Personentransportes nicht auf touristischen Motiven, sondern bspw. Erkundungen, Mannschaftstransporten.

In diese Kategorie gehören insbesondere

- **Installationsfahrzeuge.** Dazu gehören insbesondere Spezialschiffe oder Plattformen mit eigenem Antrieb wie bspw. Installationsschiffe, Kranschiffe, Bohrschiffe, Offshorefahrzeuge usw.
- **Installationshilfsfahrzeuge.** Dazu gehören bspw. Schwimmkräne, die Anhänge von Schlepp- oder Schubverbänden wie Arbeitspontons, Arbeits-Barges usw.
- **Betriebs- und Servicefahrzeuge.** Das sind üblicherweise multifunktionale Fahrzeuge, die unabhängig vom tatsächlichen Zweck eingesetzt werden können. Einsatzarten sind bspw. Erkundungen, Sicherungen, Versorgungen, Reparaturen, Material- und Personentransporte.
- **Seegängige Schlepper und Schubfahrzeuge.** Hierunter fallen entsprechende Fahrzeuge, die nicht im Hafen stationiert sind und kein Hafenjahrensentgelt zahlen. Dazu gehören bspw.
 - Hochseeschlepper (bspw. eingesetzt für Transport von havarierten Schiffen),
 - Ankerziehschlepper (bspw. für das Verschleppen oder Versorgen von Bohrsinseln),
 - Bergungsschlepper (bspw. als Notschlepper),
 - Hafen-, Bugsier- und Assistenzschlepper (bspw. zum Schleppen, Schieben und Drücken von Schiffen, Pontons oder barges) mit mehr als 15 to Pfahlzug.
- **Stromerzeugerfahrzeuge.** Berücksichtigungsfähig sind hier nur Fahrzeuge, die Strom aus alternativen umweltfreundlichen Treibstoffen erzeugen (vgl. 3.1.1)

3.9 Sport- und Vergnügungsfahrzeuge/Yachten

Die Einstufung in diese Kategorie für die Berechnung von Hafengeld erfolgt, wenn sie Seeschiffe sind.

4.1.2 Meldekriterien

Meldekriterien für die Berechnung der Umschlagkomponente für Schiffe der Typgruppen 1-3.7 sind die im jeweils aktuellen Formblatt „Hafengelderklärung“ festgelegten Daten.

Hinsichtlich der Warengruppen wird bei der Umschlagkomponente folgenderweise unterschieden:

- Flüssiges Massengut
 1. Rohöl (Tonnen)
 2. Mineralölprodukte (Tonnen)
 3. Chemikalien / Flüssiggase (Tonnen)
 4. Sonstiges Flüssiggut (Tonnen)

- Trockenes Massengut
 1. Kohle (Tonnen)
 2. Erze / Abbrüche (Tonnen)
 3. Baustoffe (Tonnen) (bspw. Splitt, Sand, Steine)
 4. Düngemittel (Tonnen) (bspw. Kali)
 5. Getreide (Tonnen)
 6. Ölfrüchte (Tonnen)
 7. Futtermittel (Tonnen)
 8. Sonstiges Trockengut (Tonnen) (bspw. Schrott, Greifergut)

- Containerisiertes Stückgut
 1. Stück beladen 20'; Tonnen beladen 20'
 2. Stück beladen 40'; Tonnen beladen 40'
 3. Stück leer 20'; Tonnen leer 20'
 4. Stück leer 40'; Tonnen leer 40'

- Konventionelles Stückgut / Sackgut
 1. Papier (Tonnen)
 2. Zellulose (Tonnen)
 3. Holz (Tonnen)
 4. Südfrüchte (Tonnen)
 5. Eisen (Tonnen) (bspw. Rohre)
 6. Fahrzeuge (Stück und Tonnen)
 7. Sonstiges Stückgut / Sackgut (Tonnen)

4.2 Liegegeld

Liegegeld wird für die Nutzung der Wasserflächen des Hafengebietes von Fahrzeugen erhoben, die am See-, Binnen- oder Hafenverkehr teilnehmen. Es wird jedoch bei Fahrzeugen, die beim selben Hafenanlauf hafengeldpflichtig waren, nur dann erhoben, wenn ein definierter Zeitraum überschritten wird.

Für **Seeschiffe** oder -Fahrzeuge sowie für **Binnenschiffe** oder -fahrzeuge die kein Hafenjahrensentgelt zahlen und jeweils das Hafengebiet länger als 120 Stunden (entspr. 5 * 24) zwischen Anlauf und Abgang benutzen, ist für die über diesen Zeitraum hinausgehende Benutzung Liegegeld zu zahlen. Davon ausgenommen sind Schiffe oder Fahrzeuge mit gemeinnützigem oder einem vergleichbarem Zweck (vgl. Ziff 1.5. Begriffsbestimmungen).

Eine Unterbrechung der Benutzung von weniger als 24 Stunden wird nur berücksichtigt, wenn die Benutzung zu gewerblicher Tätigkeit unterbrochen ist und dies, sofern die HPA es verlangt, nachgewiesen worden ist.

4.3 Hafenjahrensentgelt

Hafenjahrensentgelt wird für die Nutzung der Wasserflächen des Hafengebietes von Wasserfahrzeugen erhoben, die keine Seeschiffe sind und die überwiegend (an mindestens 183 Kalendertagen im Kalenderjahr) im Hafen verwendet werden oder im Hafen stationiert sind.

Der tatsächliche Nutzungszeitraum ist der HPA auf eigene Kosten nachzuweisen. Erreicht der Hafennutzer die erforderlichen Verweilzeiten im Kalenderjahr nicht, so hat er - auch rückwirkend - Liegegeld zu entrichten.

4.4 Anlegeentgelt sowie Jahres-Anlegeentgelt

Anlegeentgelt wird als Einzel- oder Jahres-Anlegeentgelt für die mittelbare und unmittelbare kurzzeitige Benutzung der von der HPA betriebenen Kai- und Landungsanlagen sowie Dalben zum Zweck des Umschlags oder - sofern zugelassen - zum Ein- und Aussteigen von Passagieren (Passagierwechsel) sowie die Nutzung der von der HPA als Warteplätze ohne Ladungsumschlag ausgewiesenen Liegeplätze erhoben.

Die Nutzung als Dauerliegeplatz oder ständiger Schlafplatz sowie die Nutzung der Pontonanlage Überseebrücke durch Kreuzfahrt-Seeschiffe ist vom Anlegeentgelt nicht umfasst.

Jahres-Anlegeentgelt wird erhoben für

- Binnenfahrgastschiffe und Tagesausflugsschiffe, die Passagiere gegen Entgelt befördern,
- sowie für Seeschiffe, die Passagiere gegen Entgelt im Nordsee-Bäderdienst befördern,

sofern diese ausschließlich (sofern ein Hafenfahrzeugattest vorliegt) oder überwiegend (sofern kein Hafenfahrzeugattest vorliegt) an mindestens 183 Kalendertagen innerhalb eines Kalenderjahres im Hafengebiet verwendet werden oder dort stationiert sind.

Sie können von der Verpflichtung zur Zahlung von Liegegeld einschließlich der damit verbundenen An- und Abmeldung freigestellt werden, wenn sie beim Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen Jahresanlegeentgelt zahlen.

Der tatsächliche Nutzungszeitraum ist der HPA auf eigene Kosten nachzuweisen. Erreicht der Hafennutzer die erforderlichen Verweilzeiten im Kalenderjahr nicht, so hat er - auch rückwirkend - Einzel- Anlegeentgelte zu entrichten.

4.5 Kombi-Entgelt (geplant ab 2018)

Dieses Entgelt soll erstmalig ab 2018 für Binnen- und Hafenschiffe und -fahrzeuge erhoben werden, namentlich für

- die Nutzung der Wasserflächen einschließlich der mittelbaren und unmittelbaren kurzzeitigen Benutzung der von der HPA betriebenen Kai- und Landungsanlagen sowie Dalben zum Zweck des Umschlags
- oder – sofern zugelassen - zum Ein- und Aussteigen von Passagieren (Passagierwechsel)
- sowie für die Nutzung der von der HPA als Warteplätze ohne Ladungsumschlag ausgewiesenen Liegeplätze.

Damit werden die Entgeltarten Hafengeld, Liegegeld und Anlegeentgelt zusammengefasst.

Vorgesehen ist derzeit ein Wahlrecht des Hafennutzers, ob er das Kombi-Entgelt für jeden Anlauf einzeln - damit ist ein Anlauf mit Aufenthalt bis zu 168 Stunden (~ 7 Tage) abgegolten - oder für eine beliebige Zahl von Anläufen innerhalb eines bestimmten Zeitraums entrichtet.

Das Kombi-Entgelt soll somit auch nicht die Nutzung von Kai- und Landungsanlagen oder Dalben als Dauerliegeplatz oder ständiger Schlafplatz umfassen.

Für besonders genannte Schiffstypen bzw. Preisgruppen sollen Rabatte möglich sein, wenn während des berechneten und zu berechnenden Zeitraums durchgehend keine von der HPA betriebenen Kai- und Landungsanlagen und Dalben oder keine von der HPA betriebenen Kai- und Landungsanlagen, jedoch Dalben genutzt werden.

4.6 Sonstige Entgelte

4.6.1 Sonderleistungen an Liegeplätzen

Für Anläufe von Kreuzfahrt-Seeschiffen (Preisgruppe 36 K) werden Entgelte für die Nutzung von Liegeplätzen und dazugehöriger Infrastruktur nach den Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Cruise Gate Hamburg GmbH („CGH“) erhoben.

Erbringt die HPA anlässlich der Nutzung ihrer Liegeplätze durch Wasserfahrzeuge sonstige, in der Preisliste nicht genannte Leistungen, so werden diese in Abhängigkeit von deren Art und Umfang gesondert in Rechnung gestellt. Anfragen hierzu nimmt die Immobilienabteilung der HPA, Property Management, Neuer

Wandrahm 4, 20457 Hamburg (immobilienservice@hpa.hamburg.de), entgegen. Zu den sonstigen Leistungen gehören bspw. der Aufbau und die Nutzung von mobilen Zäunen, Bewachungen, Vermietung von Gerätschaften usw. insbesondere im Zusammenhang mit der Nutzung als ISPS-Liegeplatz.

4.6.2 Auslagenersatz

Auslagen fallen an, falls der Hafennutzer keine An- und/oder Abmeldungen übermittelt und/oder die Anschrift des Rechnungsempfängers nicht korrekt übermittelt und/oder Schriftverkehr und Rechnungen nicht zustellbar sind. Dem Hafennutzer werden Gebühren/Kosten in Rechnung gestellt, die durch Dritte entstehen. Das sind bspw. Schifffahrtsregistergericht, Meldeamt, Handelsregister, Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.

5 Zahlungsbedingungen und Verzug

5.1 Fälligkeit

Der Rechnungsbetrag ist 14 Tage nach Rechnungsstellung ohne Abzug fällig.

5.2 Erfüllung der Zahlungsverpflichtung

Die Zahlungsverpflichtung des Hafennutzers gilt erst dann als erfüllt, wenn die HPA über den Betrag endgültig verfügen kann. Schecks werden nicht entgegen genommen.

Für jede vom Hafennutzer mangels Deckung oder sonst aufgrund des Verschuldens des Hafennutzers zurückgereichte Lastschrift, erhebt HPA einen Beitrag von € 5,00 für die Rücklastschrift.

Der Hafennutzer kann auf seinen Wunsch am SEPA-Lastschriftverfahren in Form eines SEPA-Lastschriftmandats teilnehmen.

5.3 Berechtigung der Aufrechnung / Zurückbehaltung von Ansprüchen

Der Hafennutzer ist zur Aufrechnung und Zurückbehaltung gegenüber dem Anspruch der HPA auf Hafennutzungsentgelt nur berechtigt, wenn die Gegenansprüche des Hafennutzers unbestritten oder rechtskräftig festgestellt worden sind.

5.4 Verzug

Kommt der Hafennutzer mit der Bezahlung der Rechnung in Verzug, so ist die HPA gemäß § 288 BGB berechtigt, neben Verzugszinsen eine Pauschale in Höhe von 40 Euro zu erheben. Die Geltendmachung eines weitergehenden Verzugschadens ist dadurch nicht ausgeschlossen. Die Pauschale nach Satz 1 wird auf einen geschuldeten Schadensersatz angerechnet, soweit der Schaden in Kosten der Rechtsverfolgung begründet ist.

5.5 Pfandrecht

Zur Sicherung der Forderungen der HPA auf Entrichtung des Hafennutzungsentgelts hat die HPA ein gesetzliches Pfandrecht an dem betreffenden Schiff nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen zu Schiffsgläubigerrechten.

5.6 Einwendungsausschluss gegen Rechnungen über Hafennutzungsentgelte

Der Hafennutzer hat Einwendungen gegen den Rechnungsbetrag innerhalb eines Monats nach Zugang der Rechnung schriftlich bei der HPA geltend zu machen. Das Unterlassen der rechtzeitigen Einwendung gilt – unter dem nachfolgenden Vorbehalt – als Genehmigung. Die HPA wird mit der Rechnung auf die Einwendungsfrist und auf die Rechtsfolgen einer unterlassenen rechtzeitigen Einwendung besonders hinweisen.

War der Hafennutzer ohne Verschulden verhindert, die Einwendungsfrist einzuhalten, so hat er die Einwendung spätestens zwei Wochen nach dem Wegfall des Hindernisses geltend zu machen. Gesetzliche Ansprüche des Hafennutzers bei Erhebung begründeter Einwendungen nach Fristablauf bleiben unberührt.

6 Haftungsbeschränkung

6.1 Die Hafennutzung erfolgt auf eigene Gefahr. Für Schäden, die durch Hafenanlagen, durch die Verletzung von Verkehrssicherungspflichten oder in sonstiger der HPA zurechenbarer Weise entstehen, haften die HPA sowie ihre Arbeitnehmer, Mitarbeiter, Vertreter und Erfüllungsgehilfen – vorbehaltlich der Ziffern 6.2 und 6.3 – ohne Rücksicht auf die Rechtsnatur des geltend gemachten Anspruchs und unabhängig von der Art der Pflichtverletzung, nur bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit.

6.2 Bei Verletzung wesentlicher Vertragspflichten haftet die HPA für jede Fahrlässigkeit, jedoch nur bis zur Höhe des vertragstypischen und vorhersehbaren Schadens. Wesentliche Vertragspflichten sind diejenigen Pflichten, deren Erfüllung die ordnungsgemäße Durchführung des Vertrags überhaupt erst ermöglichen und auf deren Einhaltung der Vertragspartner regelmäßig vertraut und vertrauen darf. Ansprüche des Hafennutzers aus Schadensersatzansprüchen Dritter, Ansprüche auf entgangenen Gewinn sowie auf Ersatz sonstiger Vermögensschäden oder mittelbarer und Folgeschäden sind ausgeschlossen.

6.3 Die vorgenannten Haftungsbeschränkungen und -ausschlüsse gelten nicht für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit.

6.4 Die HPA trifft keine Haftung für Schäden infolge höherer Gewalt oder Naturgewalt.

7 Datenschutz

Der Hafennutzer erklärt mit Vertragsabschluss sein Einverständnis damit, dass die HPA alle im Zusammenhang mit der Vertragsbeziehung erhaltenen Daten über den Hafennutzer, insbesondere die mittels Formular oder Webportal erhobenen Daten, zur Berechnung des Hafennutzungsentgelts, speichert und zu statistischen und Planungszwecken verwendet.

Die HPA wird nicht anonymisierte Daten an Dritte nur mit Zustimmung des betreffenden Hafennutzers weitergeben.

8 Schlussbestimmungen und Inkrafttreten

8.1 Bekanntmachung

Diese AGB sowie alle nachfolgenden Änderungen dieser AGB werden nach Maßgabe der Ziffer 1.3 bekannt gemacht.

8.2 Unwirksamkeit oder Undurchführbarkeit

Die Unwirksamkeit oder Undurchführbarkeit einer oder mehrerer Bestimmungen dieser AGB berührt die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen nicht.

8.3 Erfüllungsort, anzuwendenes Recht und Gerichtsstand

Erfüllungsort sämtlicher nach diesen AGB zu erbringenden Leistungen ist Hamburg. Die Vertragsbeziehungen zwischen der Hamburg Port Authority und dem Hafennutzer unterliegen deutschem Recht. Ausschließlicher Gerichtsstand für alle sich aus oder im Zusammenhang mit dem Vertragsverhältnis zwischen der HPA und dem Hafennutzer ergebenden Streitigkeiten ist Hamburg.

8.4 Inkrafttreten

Diese AGB treten zum 1. Januar 2017 in Kraft und gelten für alle ab diesem Tag geschlossenen Verträge über die Hafennutzung. Hinsichtlich der Anlage (Preisliste Hafennutzungsentgelte) gelten die dort aufgeführten Gültigkeitszeiträume.

9 Anlage Preisliste Hafennutzungsentgelte

Siehe dazu die Anlage nach Preisgruppen zu den Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Hamburg Port Authority (HPA), Anstalt des Öffentlichen Rechts, für privatrechtliche Vereinbarungen über die allgemeine Nutzung des Hamburger Hafens vom 1. Januar 2017.

1. Schiffe mit flüssigem Massengut

Preisgruppe 11: Öltankschiffe

Preisgruppe 12: Schiffe mit sonstigem, vornehmlich flüssigen Massengut, Chemie- und Gastanker

2. Schiffe mit vornehmlich trockenem Massengut

Preisgruppe 21: Bulker

3. Schiffe für Stückgüter, Fahrgast-/Kreuzfahrtschiffe und Sonstige gewerbliche Schiffe

Preisgruppe 31: Vollcontainerschiffe im Liniendienst

Preisgruppe 32: Autotransportschiffe

Preisgruppe 33: ConRo-Schiffe

Preisgruppe 34: RoRo / Mehrzwecktransporter

Preisgruppe 35: Kombinierte Passagier-/ RoRo Fährschiffe (Ro/Pax) im Liniendienst

Preisgruppe 36: Fahrgastschiff / Kreuzfahrtschiff

Preisgruppe 37: Sonstige Frachtschiffe und Verkehrsarten

Preisgruppe 38: Sonstige gewerbliche Fahrzeuge / Offshore-Schifffahrt

Preisgruppe 39: Sport- und Vergnügungsfahrzeuge / Yachten

Preisgruppe Binnenschiffe und im Hafengebiet eingesetzte Wasserfahrzeuge