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

**Allgemeine Geschäftsbedingungen der Hamburg Port Authority, Anstalt des öffentlichen Rechts,
für privatrechtliche Vereinbarungen über die Allgemeine Nutzung des Hamburger Hafens („AGB“)
vom 1. Juli 2011**

Inhaltsverzeichnis

1	<i>Geltungsbereich der AGB</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
2	<i>Begriffsbestimmungen</i>	5
3	<i>Hafennutzungsentgelt</i>	7
3.1	Hafennutzungsentgeltspflichtigkeit und Befreiungen	7
3.2	Schuldner des Hafennutzungsentgeltes	7
3.3	Andere Ansprüche der Hamburg Port Authority	8
3.4	Höhe des Hafennutzungsentgelts / Preisliste.....	8
3.5	Umsatzsteuerpflichtigkeit	8
3.6	Berechnungsgrundlage des Hafennutzungsentgelts.....	8
3.7	Übermittlung von relevanten Daten.....	8
3.8	Mangelnde Vorlage der Hafengelderklärung	8
4	<i>Ermäßigungen des Hafennutzungsentgelts</i>	9
4.1	Voraussetzungen für die Gewährung von Mehrverkehrsrabatten bei Frachtschiffen.....	9
4.2	Berechnungsweise von Mehrverkehrsrabatten bei Frachtschiffen	9
4.3	Voraussetzungen und Berechnungsweise für die Gewährung von Frequenzrabatten bei der Preisgruppe „Kreuzfahrtschiffe“	9
4.4	Voraussetzungen und Berechnungsweise für die Gewährung von Frequenzrabatten bei der Preisgruppe „ConRo-Schiffe“	9
4.5	Geltendmachung einer Ermäßigung des Hafengeldes	9
4.6	Ermäßigung aufgrund besonderer Klima- und Umweltfreundlichkeit	10
4.7	Erstattung von Ermäßigungen und etwaige Verrechnungen	11
5	<i>Einstufungskriterien</i>	11
6	<i>Fälligkeit und Zahlung des Hafennutzungsentgeltes, Zahlungsverzug</i>	13
6.1	Fälligkeit.....	13
6.2	Verzugsschaden	13
6.3	Erfüllung der Zahlungsverpflichtung	13
6.4	Berechtigung der Aufrechnung / Zurückbehaltung von Ansprüchen.....	13
6.5	Mahnkosten.....	13
6.6	Pfandrecht.....	13
6.7	Einwendungsausschluss gegen die Hafengeldrechnung	13
7	<i>Haftungsbeschränkung</i>	14
8	<i>Datenschutz</i>	14
9	<i>Schlussbestimmungen</i>	14
9.1	Bekanntmachung.....	14

9.2	Unwirksamkeit oder Undurchführbarkeit.....	14
9.3	Erfüllungsort	14
10	<i>Inkrafttreten</i>	14

Anlage Preisliste Hafennutzungsentgelte

1 Geltungsbereich der AGB

1.1 Gesetzliche Grundlage

Durch das Gesetz zur Errichtung der Hamburg Port Authority (Hamburg Port Authority Errichtungsgesetz) vom 29. Juni 2005 (HmbGVBl. S. 256) hat die Freie und Hansestadt Hamburg die Hamburg Port Authority 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 des Gesetzes über die Hamburg Port Authority vom 29. Juni 2005 kann die Hamburg Port Authority Entgelte erheben, soweit aufgrund vertraglicher Vereinbarungen Leistungen erbracht werden.

1.2 Regelungsgegenstand

Die Benutzung der Wasserflächen des Hamburger Hafens („**Hafengebiet**“) durch Hafennutzer und die Inanspruchnahme aller sonstigen Leistungen, insbesondere die Benutzung der Deviationsdalen und die Inanspruchnahme von Daten aus der Weitergabe von Schiffsbewegungsdaten erfolgt aufgrund eines privatrechtlichen Vertrages zwischen der Hamburg Port Authority 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

- dem Bundeswasserstraßengesetz und darauf basierender Rechtsverordnungen,
- dem Hamburger Hafenverkehrs- und Schifffahrtsgesetz und darauf basierender Rechtsverordnungen,
- dem Hamburgischen Wassergesetz und darauf basierender Rechtsverordnungen sowie Vorschriften, die in den vorgenannten für anwendbar erklärt werden,
- dem Hamburger Hafensicherheitsgesetz und darauf basierender Rechtsverordnungen,
- der Verordnung 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen,
- dem Hamburgischen Gesetz über Schiffsabfälle und Ladungsrückstände (Hamburgisches Schiffsentsorgungsgesetz) und darauf basierender Rechtsverordnungen.

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

Die Erhebung von Gebühren für sonstige im Zusammenhang mit der Hafennutzung erbrachte Leistungen (z.B. Hafenjahresgebühren, Anlegegebühren, Brücken- und Schleusengebühren, Gebühren für die Sondernutzung öffentlicher Flächen im Hafengebiet, staatlich verwalteter Landeanlagen, öffentlicher Lösch- und Ladeplätze und öffentlich zugänglicher Uferstrecken) erfolgt gemäß der Gebührenordnung für den Hamburger Hafen in ihrer jeweils geltenden Fassung.

Weiterhin erhebt die Hamburg Port Authority gemäß § 12 Absatz 1 des Gesetzes über die Hamburg Port Authority (Verwaltungs-) Gebühren für die Vornahme von Amtshandlungen und erfolglose Widerspruchsverfahren auf der Grundlage weiterer Gebührenordnungen der Freien und Hansestadt Hamburg.

1.3 Bekanntmachung der AGB

Diese AGB gelten für die Hafennutzung durch Wasserfahrzeuge. Die AGB können in den Räumlichkeiten der Hamburg Port Authority, Neuer Wandrahm 4, 20457 Hamburg sowie auf der Internet-Seite der Hamburg Port Authority (www.hamburg-port-authority.de) eingesehen werden und werden an die 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 oder durch die Benutzung der Anlagen oder den Bezug von Schiffs- und Bewegungsdaten der Hamburg Port Authority zustande. Parteien des Vertrages über die Hafennutzung sind die Hamburg Port Authority 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 Hafentgeltes ist sowie
- der Bezieher von Schiffs- und Bewegungsdaten

(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.

2 Begriffsbestimmungen

2.1 Hafengebiet sind alle

Wasserflächen des Hamburger Hafens im Sinne von § 1 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 und 3 des Hamburger Hafenverkehrs- und Schifffahrtsgesetzes vom 3. Juli 1979 (HmbGVBl. S. 177), zuletzt geändert durch Gesetz vom 6. Oktober 2005 (HmbGVBl. S. 424) in der jeweils geltenden Fassung, der Bille und ihrer Kanäle unterhalb des Billeschöpfwerks sowie der Häfen Oortkarten und Zollenspieker.

2.2 Hafennutzung ist die

Nutzung des Hafengebietes durch Wasserfahrzeuge.

2.3 Anlaufen ist der

Eintritt des Wasserfahrzeuges in das Hafengebiet.

2.4 Anlagen sind

die Schiffsumschlags- und -liegestellen, sowie Landungs- und Betriebsanlagen.

2.5 Seegrenze ist

die Seegrenze gemäß § 1 der Flaggenrechtsverordnung vom 04.07.1990 (BGBl. I S. 1389), zuletzt geändert durch Art. 525 der Verordnung vom 31.10.2006 (BGBl. S. 2407).

2.6 Wasserfahrzeuge sind

See- und Binnenschiffe, Hafenfahrzeuge, Sportfahrzeuge, schwimmende Geräte und sonstige Schwimmkörper, die gewöhnlich zur Fortbewegung bestimmt sind. Als Fahrzeuge gelten auch Wasserflugzeuge und nicht wasserverdrängende Fahrzeuge.

2.7 Fahrzeuge im Seeverkehr sind

Fahrzeuge, die die Seegrenze passiert haben oder passieren werden.

2.8 Fahrzeuge im Binnenverkehr sind

Fahrzeuge, deren Abgangs- und Bestimmungshafen binnenwärts der Seegrenze liegen.

2.9 Hafenfahrzeuge sind

Fahrzeuge, die ausschließlich innerhalb des Hafens verkehren.

2.10 Frachtschiffe sind

Schiffe, deren Erwerbsszweck der Transport von Ladung aller Art ist, unabhängig davon, ob tatsächlich Ladung mitgeführt oder umgeschlagen wird.

2.11 Open-Top-Containerschiffe sind

Fahrzeuge, 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.

2.12 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.

2.13 Sportfahrzeuge sind

Schiffe, die für Sport- und Erholungszwecke verwendet werden, einschließlich der Fahrzeuge, die zu Ausbildungszwecken für die Sportschiffahrt gewerblich betrieben werden.

2.14 Traditionsschiffe sind

Fahrzeuge gemäß § 2 Nr. 14 der Verordnung über den Verkehr im Hamburger Hafen und auf anderen Gewässern vom 12. Juli 1979, zuletzt geändert am 28. Juli 2009 (HmbGVBl. S. 315).

2.15 Sonstige Schiffe sind

alle unter den vorstehenden Ziffern 2.10 – 2.13 nicht aufgeführten Schiffe wie beispielsweise Hochsee- und Bergungsschlepper, Ankerziehschlepper, Kranschiffe, Bohrschiffe, Bagger, Schubfahrzeuge.

2.16 Fahrzeugführer ist

jeder Führer eines Fahrzeuges oder jeder sonst für die Sicherheit des Fahrzeuges Verantwortliche.

2.17 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 Hamburg Port Authority die BRZ auf andere Weise.

2.18 Umschlag ist

das Be- und Entladen von Schiffen sowie Frachtcontainern einschließlich des Transportes zu laden- und gelochter Güter auf den Kai-Umschlaganlagen, in den Schuppen, auf Freiflächen und sonstigen Lagerplätzen. Als Umschlag gilt auch das Ein- und Ausschiffen von Fahrgästen.

2.19 Schwimmende Anlagen sind

schwimmende Einrichtungen, die gewöhnlich nicht zur Fortbewegung bestimmt sind, insbesondere Docks und Anlegebrücken. Sie gelten im Falle der Überführung als Fahrzeuge.

2.20 Fahrtgebiete sind die im Folgenden aufgeführten und definierten:

1. Binnenverkehr

Verkehre elbaufwärts oder elbabwärts von Hamburg einschließlich einmündender Flüsse und Kanäle bis zur nächsten Seegrenze oder Schiffbarkeitsgrenze.

2. Nord-/Ostsee - Verkehr

Verkehre von und nach Hamburg zu Häfen in das Nord- und Ostsee-Gebiet, als auch Norwegen, Großbritannien, die Färöer, Irland und die französische Küste bis zur spanischen Grenze an der Biskaya.

3. Überseeverkehr

Alle übrigen Verkehre.

2.21 **Verkehrsarten** sind die im Folgenden aufgeführten und definierten:

1. **Linienverkehr** 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 Schiffsfahrtskreisen 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.

2. **Trampverkehr** sind Verkehre,
die nicht unter den Linienverkehr fallen.

2.22 **Deviationsdalbe** ist

ein in den Hafengrund eingerammter Pfahl zur Ermittlung und Kompensation der magnetischen Ablenkung von Schiffskompassen.

2.23 **Schiffs- und Bewegungsdaten** sind

Daten zu Schiffsname, Länge, BRZ etc. („Schiffsdaten“) und zu Position, Ankunftszeit etc. („Bewegungsdaten“) aus dem Schiffsdatenverarbeitungssystem der Hamburg Port Authority. Die Daten sind gegen Entgelt über das Internet beziehbar.

2.24 **Klimakomponente** ist

ein Bemessungstatbestand für die Erhebung des Hafengeldes. Als Ermäßigung soll sie Anreize setzen für den Einsatz und Betrieb besonders emissionsarmer, klima- und umweltfreundlicher Schiffe.

2.25 **Environmental Ship Index (oder: ESI)** ist

ein Indexwert, der für die Bildung der Klimakomponente herangezogen wird.

Hierbei handelt es sich um 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.

3 Hafennutzungsentgelt

3.1 Hafennutzungsentgeltspflichtigkeit und Befreiungen

Für die Hafennutzung hat der Hafennutzer unbeschadet der Verpflichtung zur Entrichtung öffentlich-rechtlich erhobener Gebühren im Sinne der Ziffer 1.2, ein Entgelt in Form von Hafengeld, Liegegeld und / oder Sonstigem Entgelt nach der Preisliste zu zahlen (einzeln oder gemeinsam auch „**Hafennutzungsentgelt**“).

Nicht von dieser Entgeltspflicht erfasst ist die Hafennutzung durch Wasserfahrzeuge, die keinem Erwerbszweck dienen, soweit nicht in der Preisliste etwas anderes bestimmt ist. Entgeltfrei ist insbesondere die Hafennutzung durch Marinefahrzeuge, Fahrzeuge von als gemeinnützig anerkannten Trägern sowie Forschungsschiffe.

3.2 Schuldner des Hafennutzungsentgeltes

Schuldner des Hafennutzungsentgeltes ist jeder Hafennutzer. Mehrere Zahlungspflichtige haften stets als Gesamtschuldner. Jeder nicht im Hamburger Hafen tätige Hafennutzer 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.

3.3 Andere Ansprüche der Hamburg Port Authority

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

3.4 Höhe des Hafennutzungsentgelts / Preisliste

Die Höhe des Hafennutzungsentgelts ergibt sich aus der Preisliste in ihrer jeweils gültigen Fassung, die jedem Vertragsverhältnis zwischen der Hamburg Port Authority und dem Hafennutzer zugrunde liegt. Für Änderungen der Preisliste gilt Ziffer 1.3 entsprechend.

3.5 Umsatzsteuerpflichtigkeit

Das Hafennutzungsentgelt ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 UStG in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Februar 2005 (BGBl. I S. 386), zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 5 des Gesetzes vom 03. August 2010 (BGBl. S. 1112), in der jeweils geltenden Fassung. Der Schuldner des Hafennutzungsentgelts hat daher die Umsatzsteuer zusätzlich zu entrichten, sofern die Leistungen umsatzsteuerpflichtig sind.

3.6 Berechnungsgrundlage des Hafennutzungsentgelts

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 nach der Tragfähigkeit 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 gleichzusetzen.

3.7 Übermittlung von relevanten Daten

Der Hafennutzer hat für Frachtschiffe sowie Fahrgast- und Kreuzfahrtschiffe die „Hafengelderklärung“ zu erstellen. Diese ist nach Abgang aus dem Hafengebiet unverzüglich, spätestens aber innerhalb einer Woche vollständig und gut lesbar der Hamburg Port Authority, Hafengeldstelle zuzusenden. Zu verwenden ist das aktuelle auf der Internet-Seite der Hamburg Port Authority (www.hamburg-port-authority.de) eingestellte Formblatt / das entsprechende Layout.

Der Hafennutzer hat im Zweifelsfall auf seine Kosten nachzuweisen, dass der von ihm zur Berechnung herangezogene Entgeltposten den Eingruppierungsbestimmungen entspricht. Dies geschieht im Regelfall durch Vorlage einer Kopie des Schiffsmessbriefes. Die Hamburg Port Authority ist berechtigt, daneben Schiffszeichnungen oder anderes geeignetes Dokumentationsmaterial einzufordern.

3.8 Mangelnde Vorlage der Hafengelderklärung

Hat der Hafennutzer die Hafengelderklärung nicht oder nicht vollständig binnen einer Woche nach Abgang aus dem Hafengebiet der Hamburg Port Authority vorgelegt, so erhält er eine erste schriftliche Aufforderung, die Hafengelderklärung binnen der dort genannten Frist vollständig nachzureichen.

Kommt der Hafennutzer der ersten Aufforderung innerhalb der genannten Frist nicht nach, so ergeht eine zweite schriftliche Aufforderung. Aufgrund der mangelnden Erfüllung seiner Mitwirkungspflicht hat der Hafennutzer daneben - sofern er die mangelnde Vorlage der Hafengelderklärung zu verschulden hat - eine Pönale an die Hamburg Port Authority gemäß Preisliste zu leisten. Die Pönale wird bei jedem Verstoß durch den Hafennutzer gegen die Mitwirkungspflicht gesondert erhoben.

Kommt der Hafennutzer der Verpflichtung zur Vorlage der Hafengelderklärung innerhalb der in der zweiten Aufforderung benannten Frist nicht nach, so berechnet die Hamburg Port Authority das Hafennutzungsentgelt auf der Grundlage der ihr vorliegenden Informationen zu dem Schiff.

4 Ermäßigungen des Hafennutzungsentgelts

4.1 Voraussetzungen für die Gewährung von Mehrverkehrsrabatten bei Frachtschiffen

Das Hafengeld ermäßigt sich für Frachtschiffe – außer Verkehren der Preisgruppe 33 „ConRo-Schiffe“ - bei zusätzlichen Verkehren, die ein Hafennutzer auf den Hamburger Hafen innerhalb eines Kalenderjahres im Vergleich zum Durchschnittsverkehr der beiden vorausgegangenen Kalenderjahre (Referenzzeitraum) durch den Einsatz zusätzlicher oder größerer Schiffe durchführt ("Mehrverkehr"), rückwirkend für das betreffende Kalenderjahr, wenn

- a) im Überseeverkehr zusätzlich 200.000 BRZ durch den Einsatz größerer Schiffe erreicht worden sind oder mindestens zehn zusätzliche Anläufe stattgefunden haben.
- b) im Nord-/Ostsee - Verkehr zusätzlich 40.000 BRZ durch den Einsatz größerer Schiffe erreicht worden sind oder mindestens 25 zusätzliche Anläufe stattgefunden haben.

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 umfasst alle Verkehre, welche der Hafennutzer auf den Hamburger Hafen durchgeführt hat. Bezüglich der zu berücksichtigenden Vorjahre sind auch die Verkehre etwaiger Rechtsvorgänger zu berücksichtigen.

4.2 Berechnungsweise von Mehrverkehrsrabatten bei Frachtschiffen

Liegen die Voraussetzungen für eine Ermäßigung des Hafengeldes vor, so wird das Hafengeld für den Mehrverkehr für das abgelaufene Kalenderjahr in dem Maße ermäßigt, in dem der auf der Grundlage der Bruttoreumzahl bemessene Verkehr dieses Kalenderjahres den Durchschnittsverkehr der beiden vorausgegangenen Kalenderjahre übersteigt, maximal jedoch um 50 % des ohne die Ermäßigung für den Mehrverkehr zu entrichtenden Hafengeldes.

Bei der Berechnung wird nur der Mehrverkehr berücksichtigt, der unterhalb der in Sondermerkmal 41 der Preisliste aufgeführten Kappungsgrenze liegt.

4.3 Voraussetzungen und Berechnungsweise für die Gewährung von Frequenzrabatten bei der Preisgruppe „Kreuzfahrtschiffe“

Kreuzfahrtreedereien erhalten rückwirkend ab dem neunten Anlauf von Schiffen ihrer Kreuzfahrtflotte innerhalb eines Kalenderjahres eine Ermäßigung des zu zahlenden Hafengeldes nach der einschlägigen Nummer der Preisliste von 10 % auf alle Anläufe innerhalb des betreffenden Kalenderjahres.

Die Ermäßigung beträgt ab dem zwölften Anlauf 15 % für alle Anläufe innerhalb des betreffenden Kalenderjahres.

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

Reedereien erhalten rückwirkend ab dem einhundertundersten Anlauf von Schiffen Ihrer Container – RoRo-Schiffsflotte innerhalb eines Kalenderjahres eine Ermäßigung des zu zahlenden Hafengeldes in der Form, dass nur die über einhundert hinausgehenden Anläufe so berechnet werden, als wären sie in der Tarifgruppe „Autotransportschiffe“ eingestuft gewesen.

4.5 Geltendmachung einer Ermäßigung des Hafengeldes

Zur Geltendmachung einer Ermäßigung des Hafengeldes nach Ziffer 4.1 bis 4.4 bedarf es einer schriftlichen Anzeige des Hafennutzers, die der Hamburg Port Authority zwischen dem 1. Januar und dem 31. Mai für das zurückliegende Kalenderjahr zugegangen sein muss. Diese Anzeige hat 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.

4.6 Ermäßigung aufgrund besonderer Klima- und Umweltfreundlichkeit

Die Hamburg Port Authority möchte im Interesse des Klimas und der Lebensqualität der Bürger dieser Stadt das freiwillige umweltfreundliche Verhalten von Hafennutzern fördern.

Zu diesem Zweck ermäßigt sie das Hafengeld für besonders emissionsarme Schiffe entsprechend der Berücksichtigung der Klimakomponente – Preisliste Teil A, Tarifsondermerkmal 46.

Bemessungsgrundlage

Zur Ermittlung der Klimakomponente wird der Wert des sogenannten „Environmental Ship Index“ (ESI-Wert) herangezogen werden.

Voraussetzung für den Erhalt einer Ermäßigung des Hafengeldes auf der Grundlage der Klimakomponente an den Hafennutzer ist eine Registrierung des jeweiligen Schiffes in einer dafür eingerichteten Datenbank der IAPH.

Antragsverfahren

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 www.wpci-esi.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.

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 seiner Web-seite nehmen. Werden der HPA keine neuen ESI-Werte für den betroffenen Anreizempfänger übermittelt, berücksichtigt die HPA keine ESI-Werte bei der Ermittlung des Hafengeldes.

Haftungsbeschränkung:

Für den Inhalt und die Leistungsfähigkeit der Webseiten ist der jeweilige Betreiber verantwortlich. Die HPA haftet im Zusammenhang mit der Qualität und der Leistungsfähigkeit der ESI-Webseiten und der Abrufung der ESI-Werte in keinem Fall für Vermögens-, Folge- oder mittelbare Schäden, insbesondere nicht für entgangenen Gewinn, ausgebliebene Einsparungen, Produktionsausfall, Betriebsunterbrechung, Verlust von Informationen und Daten sowie Verlust von Zinsen, die aus einer mangelnden Zugriffsmöglichkeit auf die Webseiten beruhen. Im Übrigen gilt Ziffer 7 der AGB.

Beendigung

Die HPA kann die Fortsetzung des Anreizes oder der Anreizhöhe jederzeit aus beliebigen Gründen vorübergehend einstellen oder dauerhaft beenden. Dieses kann beispielsweise dann der Fall sein, wenn die IAPH die Vorhaltung der Webseite einstellt, andere Indexwerte oder Bezugsgrößen zugrunde gelegt werden oder etwaige ursprünglich für diesen Anreiz vorgesehene Budgets vorfristig erschöpft sind.

4.7 Erstattung von Ermäßigungen und etwaige Verrechnungen

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 Hamburg Port Authority dem Hafennutzer den zuviel gezahlten Betrag. Die Berechtigung der Hamburg Port Authority zur Aufrechnung mit anderen, fälligen Forderungen gegen den betreffenden Hafennutzer bleibt unberührt.

5 Einstufungskriterien

Für die Hafennutzung durch Frachtschiffe sowie Fahrtgast- und Kreuzfahrtschiffe wird Hafennutzungsentgelt entsprechend der in der Preisliste genannten Preisgruppen erhoben. Die Einstufung des jeweiligen Schiffes in eine Preisgruppe erfolgt anhand der folgenden Kriterien.

1. Öltankschiffe

Die Einstufung in diese Kategorie erfolgt unabhängig von der Verkehrsart und wird nach Fahrtgebieten und BRZ bemessen. Weiter wird untergliedert wie folgt:

- **Öltankschiffe mit getrennten Ballast Tanks (SBT):**

Diese müssen vom Flaggenstaat oder anderen autorisierten Institutionen als solche ausgewiesen sein. Der Nachweis ist in der Regel zu führen durch den internationalen Schiffsmessbrief (1969) gemäß dem Gesetz vom 22. Januar 1975 zu dem Internationalen Schiffvermessungs-Übereinkommen (BGBl. II S. 65). Übergangsweise können auch Bescheinigungen der zuständigen Schiffvermessungsbehörde anerkannt werden. Die getrennten Wasserballasttanks müssen der Regel 18 der überarbeiteten Anlage I zu dem Protokoll von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe entsprechen (BGBl. 2007 II S. 397) („MARPOL-Übereinkommen“).

- **Öltankschiffe mit Doppelhülle:**

Diese 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 der überarbeiteten Anlage I zu dem Protokoll von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (BGBl. 2007 II S. 397) entsprechen (MARPOL-Übereinkommen). Für Öltankschiffe unterhalb der IOPP-Begrenzung ist der Doppelhüllennachweis durch eine gleichwertige Bescheinigung zu führen.

- **Übrige Öltankschiffe:**

Übrige Öltankschiffe, die weder über Doppelhülle noch getrennte Ballasttanks verfügen.

2. Übrige Massengutschiffe (flüssiges oder festes Gut)

Die Einstufung in diese Kategorie erfolgt unabhängig von der Verkehrsart. Die Bemessung erfolgt nach Fahrtgebieten und BRZ.

In diese Kategorie gehören bspw. Frachtschiffe für:

- Chemikalien-, Produkten- und sonstige Flüssigladung ohne den entsprechenden MARPOL-Status aus Ziffer 1 (Öltankschiffe)
- Sauggut / Agribulk (bspw. Ölsaaten, Dünger, Getreide)
- Greifergut (bspw. Kohle, Erz, Schrott)
- verschiedene Massengutarten, bspw. Oil/Bulk/Ore – Schiffe (OBO).

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

3.1 Voll-Containerschiffe im Liniendienst

Die Bemessung erfolgt nach Fahrtgebieten und BRZ. Bei Open-Top-Containerschiffen wird das Hafengeld nach der verminderten BRZ bemessen, wenn diese durch Vorlage des ITC nachgewiesen wurde (Sondermerkmal 45 gemäß Anlage Preisliste Hafennutzungsentgelte).

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

3.2 Autotransportschiffe

Die Bemessung erfolgt nach Fahrtgebieten und BRZ.

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 – Ro/Ro-Schiffe (ConRo)

Die Bemessung erfolgt nach Fahrtgebieten und BRZ.

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- Ro/Ro-Schiffe (ConRo-Carrier) mit Containerzellen im Raum und / oder an Deck.

3.4 Sonstige Ro/Ro-Schiffe / Mehrzweckfrachter

Die Bemessung erfolgt nach Fahrtgebieten und BRZ.

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 Bemessung erfolgt nach BRZ.

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 wie Personen und rollende Güter einschließlich schienengebundener Eisenbahnwagen.

3.6 Fahrgastschiffe / Kreuzfahrtschiffe

Die Einstufung in diese Kategorie erfolgt unabhängig von der Verkehrsart und Fahrtgebieten. Die Bemessung erfolgt nach BRZ.

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. Diese Schiffe befördern Ladung regelmäßig nur zur Versorgung der Passagiere.

3.7 Sonstige Frachtschiffe und Verkehrsarten

Dieser Tarif bildet den Auffangtatbestand für alle Schiffstypen und Verkehrsarten, welche nicht durch die Kategorien 1 – 3.6 abgebildet werden.

Die Einstufung erfolgt nach Verkehrsarten. Die Bemessung erfolgt nach Fahrtgebieten und BRZ.

In diese Kategorie gehören bspw.:

- Kühlschiffe: Fahrzeuge, die mit ortsfesten Kühlaggregaten ausgerüstet sind
- Schwergutschiffe ohne RoRo-Kapazität
- „pallet carrier“ oder „barge carrier“
- Bohrselversorger, sofern nicht RoRo-Schiff
- barges

6 Fälligkeit und Zahlung des Hafennutzungsentgeltes, Zahlungsverzug

6.1 Fälligkeit

Das Hafennutzungsentgelt wird mit Zugang der Rechnung beim Hafennutzer oder einem Dritten im Sinne von Ziffer 3.2 dieser AGB fällig. Es ist innerhalb einer Frist von 30 Tagen ab Zugang der Rechnung zu entrichten.

6.2 Verzugsschaden

Die Hamburg Port Authority ist berechtigt, bei Zahlungsverzug Verzugszinsen in der gesetzlichen Höhe zu berechnen. Die Geltendmachung eines höheren Verzugsschadens aus einem anderen Rechtsgrund bleibt der Hamburg Port Authority vorbehalten.

6.3 Erfüllung der Zahlungsverpflichtung

Die Zahlungsverpflichtung des Hafennutzers gilt erst dann als erfüllt, wenn die Hamburg Port Authority über den Betrag endgültig verfügen kann.

6.4 Berechtigung der Aufrechnung / Zurückbehaltung von Ansprüchen

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

6.5 Mahnkosten

Für jede Mahnung nach Beginn des Zahlungsverzugs schuldet der Hafennutzer Mahnkosten in Höhe von € 5,00, sofern er nicht nachweist, dass Aufwendungen nicht oder nicht in dieser Höhe entstanden sind.

6.6 Pfandrecht

Zur Sicherung der Forderungen der Hamburg Port Authority auf Entrichtung des Hafennutzungsentgeltes hat die Hamburg Port Authority ein gesetzliches Pfandrecht an dem betreffenden Schiff nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen zu Schiffsgläubigerrechten.

6.7 Einwendungsausschluss gegen die Hafengeldrechnung

Der Hafennutzer hat Einwendungen gegen den Rechnungsbetrag innerhalb von einem Monat nach Zugang der Rechnung schriftlich bei der Hamburg Port Authority geltend zu machen. Das Unterlassen der rechtzeitigen Einwendung gilt - unter dem nachfolgenden Vorbehalt - als Genehmigung. Die Hamburg Port Authority wird mit der Hafengeldrechnung 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.

7 Haftungsbeschränkung

7.1 Die Hafennutzung erfolgt auf eigene Gefahr. Für Schäden, die durch Hafenanlagen, durch die Verletzung von Verkehrssicherungspflichten oder in sonstiger der Hamburg Port Authority zurechenbarer Weise entstehen, haften die Hamburg Port Authority sowie ihre Arbeitnehmer, Mitarbeiter, Vertreter und Erfüllungsgehilfen - vorbehaltlich der Ziffern 7.2 und 7.3 - ohne Rücksicht auf die Rechtsnatur des geltend gemachten Anspruchs und unabhängig von der Art der Pflichtverletzung, nur bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit.

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

7.3 Die vorgenannten Haftungsbeschränkungen und -ausschlüsse gelten nicht für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit. Sie gelten ferner nicht für Ersatzansprüche aus Sachschäden, sofern und soweit diese von einer Haftpflichtversicherung der Hamburg Port Authority erfasst sind.

7.4 Die Hamburg Port Authority trifft keine Haftung für Schäden infolge höherer Gewalt oder Naturgewalt.

8 Datenschutz

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

Die Hamburg Port Authority wird nicht anonymisierte Daten an Dritte nur mit Zustimmung des betreffenden Hafennutzers weitergeben.

9 Schlussbestimmungen

9.1 Bekanntmachung

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

9.2 Unwirksamkeit oder Undurchführbarkeit

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

9.3 Erfüllungsort

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 Hamburg Port Authority und dem Hafennutzer ergebenden Streitigkeiten ist Hamburg.

10 Inkrafttreten

Diese AGB treten zum 1. Juli 2011 in Kraft und gelten für alle ab diesem Tag geschlossenen Verträge über die Hafennutzung.

Preisliste Hafennutzungsentgelte

Anlage zu den Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Hamburg Port Authority, Anstalt des Öffentlichen Rechts, für privatrechtliche Vereinbarungen über die allgemeine Nutzung des Hamburger Hafens vom 1. Juli 2011

Teil A: Hafengeld

Für die Benutzung des Hamburger Hafens und der Bille und ihrer Kanäle unterhalb des Billeschöpfwerkes durch Frachtschiffe sowie Fahrgast- und Kreuzfahrtschiffe, die

- a) Ladung löschen oder Fahrgäste befördern und bei deren Transport die Seegrenze passiert haben oder
- b) Ladung oder Fahrgäste übernehmen und bei deren Transport die Seegrenze passieren werden,

ist für einen Zeitraum bis zu fünf Kalendertagen je Anlauf und je 100 Bruttoreaumzahl (BRZ) ein Hafengeld nach den im Folgenden aufgeführten Preisgruppen zu zahlen. Es ist dabei auf volle 100 BRZ ab 50 BRZ aufzurunden und unter 50 BRZ abzurunden.

Für Frachtschiffe sowie Fahrgast- und Kreuzfahrtschiffe bis 500 BRZ ist für je 10 BRZ ein Zehntel der angegebenen Preise zu zahlen. Es ist dabei auf volle zehn BRZ ab fünf BRZ aufzurunden und unter fünf BRZ abzurunden.

1.	Preisgruppe 1	Öltankschiffe	Preis € / 100 BRZ
		<u>im Übersee – Verkehr</u>	
	11ÜD	~ mit Doppelhülle	35,50
	11ÜB	~ mit getrennten Wasserballasttanks	39,30
	11ÜO	Übrige Öltankschiffe im Überseeverkehr	54,90
		<u>im Nord-/Ostsee - Verkehr</u>	
	11ND	~ mit Doppelhülle	16,80
	11NB	~ mit getrennten Wasserballasttanks	18,60
	11NO	Übrige Öltankschiffe im Nord-/Ostsee - Verkehr	26,10
2.	Preisgruppe 2	Sonstige Massengutschiffe (flüssig und trocken)	Preis € / 100 BRZ
		<u>im Übersee – Verkehr</u>	
	21ÜK	~ bis 4.000 BRZ	29,70
	21ÜG	~ > 4.000 BRZ	41,20
		<u>im Nord-/Ostsee - Verkehr</u>	
	21NK	~ bis 4.000 BRZ	9,30
	21NG	~ > 4.000 BRZ	19,50

3.	Preis- gruppe 3	Frachtschiffe für Stückgüter, Fahrgast-/ Kreuzfahrtschiffe und sonstige Schiffe	Preis €/100 BRZ
3.1		<u>Vollcontainerschiffe im Liniendienst</u>	
		<u>im Übersee – Verkehr</u>	
	31ÜK	~ bis 4.000 BRZ	11,60
	31ÜG	~ > 4.000 BRZ	21,70
		<u>im Nord-/Ostsee - Verkehr</u>	
	31NK	~ bis 4.000 BRZ	3,30
	31NG	~ > 4.000 BRZ	6,50
3.2		<u>Autotransportschiffe</u>	
	32Ü	<u>im Übersee - Verkehr</u>	9,70
	32N	<u>im Nord-/Ostsee - Verkehr</u>	3,40
3.3		<u>ConRo-Schiffe</u>	
	33Ü	<u>im Übersee – Verkehr</u>	11,10
	33N	<u>im Nord-/Ostsee - Verkehr</u>	3,90
3.4		<u>RoRo / Mehrzwecktransporter</u>	
	34Ü	<u>im Übersee – Verkehr</u>	12,30
	34N	<u>im Nord-/Ostsee - Verkehr</u>	4,40
3.5	35	<u>Kombinierte Passagier-/ RoRo Fährschiffe (Ro/PAX) im Liniendienst</u>	5,50
3.6	36	<u>Fahrgastschiff / Kreuzfahrtschiff</u>	21,60
3.7		<u>Sonstige Frachtschiffe und Verkehrsarten</u>	
		<u>im Überseeverkehr und Tramp</u>	
	37ÜTK	~ bis 4.000 BRZ	29,50
	37ÜTG	~ > 4.000 BRZ	41,00
		<u>im Überseeverkehr und Linie</u>	
	37ÜLK	~ bis 4.000 BRZ	11,60
	37ÜLG	~ > 4.000 BRZ	21,70
		<u>im im Nord-/Ostsee - Verkehr und Tramp</u>	
	37NTK	~ bis 4.000 BRZ	9,30
	37NTG	~ > 4.000 BRZ	19,40
		<u>im im Nord-/Ostsee - Verkehr und Linie</u>	
	37NLK	~ bis 4.000 BRZ	3,30
	37NLG	~ > 4.000 BRZ	6,50

4.	Sondermerkmal	Tarifermäßigungen	Ermäßigung
	41	Kappungsgrenze	
	41.1	Für Containerschiffe von mehr als 110.000 BRZ ist für die 110.000 BRZ übersteigenden BRZ kein Hafengeld zu bezahlen.	variabel
	41.2	Für alle übrigen Schiffe von mehr als 100.000 BRZ ist für die 100.000 BRZ übersteigenden BRZ kein Hafengeld zu bezahlen.	variabel
	42	bleibt frei	
		zweite Anläufe	
	43	Für Schiffe der Preisgruppen 3.1, 3.2, 3.3 und 3.4 mit dem Merkmal "Überseeverkehr", sowie Schiffe der Preisgruppe 3.7 mit dem Merkmal "Überseeverkehr und Linie", wenn sie binnen 2 Kalenderwochen aus dem Nord-/Ostseegebiet kommend - Hamburg erneut anlaufen und beim vorigen Anlauf hafengeldpflichtig waren.	50%
	44	Für Schiffe der Preisgruppen 1 und 2 wird das Hafengeld reduziert, wenn sie binnen 5 Kalendertagen nach Verlassen des Hamburger Hafens denselben erneut anlaufen. Für die Fristberechnung finden §§ 187 f. BGB Anwendung. Voraussetzung für die Ermäßigung ist, dass in der Zwischenzeit kein anderer Hafen für kommerzielle Zwecke angelaufen wurde und derselbe Schuldner hafengeldpflichtig ist.	50%
	45	Open-Top-Containerschiffe Bei Open-Top-Containerschiffen wird das Hafengeld nach der verminderten BRZ bemessen, wenn diese durch Vorlage des ITC nachgewiesen wurde.	variabel
	46	Anreiz Klimakomponente (Umwelt- und Klimafreundlichkeit) Schiffe mit entsprechendem Wert des ESI (Environmental Ship Index) erhalten bei Anläufen innerhalb des Gültigkeitszeitraumes des Wertes auf das nach der Preisliste (Ziffer 1 bis 45) tatsächlich zu zahlende Hafengeld einen Rabatt nach folgender Skala	variabel
		ESI-Wert 20 bis < 25 = 0,5% Rabatt, jedoch maximal 250 €	
		ESI-Wert 25 bis < 35 = 1% Rabatt, jedoch maximal 500 €	
		ESI-Wert 35 bis < 50 = 5% Rabatt, jedoch maximal 1.000 €	
		ESI-Wert ≥ 50 = 10% Rabatt, jedoch maximal 1.500 €	

5.	Sondermerkmal	Tariffreiung	Ermäßigung
	51	bleibt frei	
	52	<u>Nordseebäderverkehre</u> Fahrgastschiffe, die zwischen Hamburg und den deutschen Nordseebädern verkehren, wenn ihre Ladung - ohne Handgepäck und Post - weniger als 10 Tonnen beträgt	100%
	53	<u>Besondere Fischereifahrzeuge</u> Fischereifahrzeuge mit ausschließlich eigenem Fang	100%
	54	<u>Besondere Hafenteile</u> Schiffe, die ausschließlich den Neuhöfer Kanal ohne die Wasserfläche vor der Neuhöfer Pier aufsuchen:	100%
6.		Pönale gemäß Ziffer 3.8 (Mangelnde Vorlage der Hafengelderklärung)	Entgelt
	61	Die Pönale beträgt 5 % des Nettorechnungsbetrages, mindestens aber im Höchstfall	20 € 600 €

Teil B: Liegegeld

Für Frachtschiffe sowie Fahrgast- und Kreuzfahrtschiffe, die den Hamburger Hafen, die Bille und ihre Kanäle unterhalb des Billeschöpfwerkes und die Häfen Oortkaten und Zollenspieker länger als fünf Kalendertage nach dem Anlaufstag benutzen, ist für die über diesen Zeitraum hinausgehende Benutzung Liegegeld zu zahlen.

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

Für Frachtschiffe sowie Fahrgast- und Kreuzfahrtschiffe bis 500 BRZ ist für je 10 BRZ ein Zehntel der angegebenen Preise zu zahlen. Es ist dabei auf volle zehn BRZ ab fünf BRZ aufzurunden und unter fünf BRZ abzurunden.

Das Liegegeld beträgt je 100 BRZ:

1.	Preisgruppe	Liegegeld	Preis in € / 100 BRZ
1.1		für Seeschiffe bei einer liegegeldpflichtigen Benutzungsdauer von	
	Li111	~ bis zu einer Woche je angefangenen Tag ...	1,80
	Li112	~ mehr als einer Woche je angefangenen Tag ...	3,00
1.2		für Binnenschiffe bei einer liegegeldpflichtigen Benutzungsdauer von	
	Li121	~ bis zu zwei Wochen je angefangene Woche ...	9,40
	Li122	~ mehr als zwei Wochen für die ersten zwei Wochen Preis nach Nummer Li 121, für die weitere Dauer je angefangene vier Wochen ...	58,30
2.	Sondermerkmal	Ausnahmetatbestände / Ermäßigungen	
		Die Pflicht zur Zahlung von Liegegeld besteht <u>nicht</u>	
	Li21	Binnenschiffe / Eisgang für Binnenschiffe, soweit ihnen der Antritt einer Reise durch Eisgang nicht möglich ist.	
	Li22	Werftaufenthalt für Schiffe, solange diese an Werften zur Durchführung von Reparaturen liegen.	
	Li23	Reparaturen für Schiffe, solange diese zur Durchführung von Reparaturen durch Werften oder Reparaturbetriebe im Hamburger Hafen liegen; als Nachweis hat der Hafennutzer der Hamburg Port Authority eine Bescheinigung der Werft oder des Reparaturbetriebes vorzulegen	
		Kappungsgrenze	
	Li24	Für Containerschiffe von mehr als 110.000 BRZ ist für die 110.000 BRZ übersteigenden BRZ kein Liegegeld zu bezahlen.	
	Li25	Für alle übrigen Schiffe von mehr als 100.000 BRZ ist für die 100.000 BRZ übersteigenden BRZ kein Liegegeld zu bezahlen.	

Teil C: Sonstige Entgelte

- | | | |
|----|---|------------|
| 1. | Benutzung öffentlicher Deviationsdaten durch Schiffe für einmaliges Kompensieren, je angefangene 100 BRZ | € 21,20 |
| 2. | Weitergabe von Schiffs- und Schiffsbewegungsdaten auf elektronischem Wege, je Jahr | € 1.145,00 |