
***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. Januar 2012**

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	Hafennutzungsentgeltpflichtigkeit und Befreiungen	7
3.2	Schuldner des Hafennutzungsentgeltes	8
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 / Meldekriterien (Hafengelderklärung)	8
3.8	Mangelnde Vorlage der Hafengelderklärung	9
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	10
4.3	Voraussetzungen und Berechnungsweise für die Gewährung von Frequenzrabatten bei der Preisgruppe „Kreuzfahrtschiffe“	10
4.4	Voraussetzungen und Berechnungsweise für die Gewährung von Frequenzrabatten bei der Preisgruppe „ConRo-Schiffe“	10
4.5	Geltendmachung einer Ermäßigung des Hafengeldes	10
4.6	Ermäßigung aufgrund besonderer Klima- und Umweltfreundlichkeit	10
4.7	Ermäßigungen beim Vorliegen besonderer Umstände	11
4.8	Erstattung von Ermäßigungen und etwaige Verrechnungen	11
5	<i>Einstufungskriterien / Bemessungskriterien für das Hafennutzungsentgelt</i> 12	
6	<i>Zahlungsbedingungen, Verzug, Mahnkosten</i>	15
6.1	Fälligkeit.....	15
6.2	Verzugsschaden	15
6.3	Erfüllung der Zahlungsverpflichtung	15
6.4	Berechtigung der Aufrechnung / Zurückbehaltung von Ansprüchen.....	15
6.5	Mahnkosten.....	15
6.6	Pfandrecht.....	15
6.7	Einwendungsausschluss gegen Rechnungen über Hafennutzungsentgelte.....	15
7	<i>Haftungsbeschränkung</i>	15
8	<i>Datenschutz</i>	16

9	<i>Schlussbestimmungen</i>	16
9.1	<i>Bekanntmachung</i>	16
9.2	<i>Unwirksamkeit oder Undurchführbarkeit</i>	16
9.3	<i>Erfüllungsort</i>	16
10	<i>Inkrafttreten</i>	16

Anlagen

Anlage 1: Preisliste Hafennutzungsentgelte

Anlage 2: Verfahren zur Übermittlung der Hafengelderklärung

1 Geltungsbereich der AGB

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 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 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 Deviationsdalben 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 zu

- dem Bundeswasserstraßengesetz und darauf basierenden Rechtsverordnungen,
- dem Hamburger Hafenverkehrs- und Schifffahrtsgesetz und darauf basierenden Rechtsverordnungen,
- dem Hamburgischen Wassergesetz und darauf basierenden Rechtsverordnungen sowie Vorschriften, die in den vorgenannten für anwendbar erklärt werden,
- dem Hamburger Hafensicherheitsgesetz und darauf basierenden 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 basierenden Rechtsverordnungen.

Gegenstand des privatrechtlichen Vertrages über die Hafennutzung und dieser AGB ist die Entrichtung von **Hafengeld** und **Liegegeld** und Sonstigen Entgelten nach der diesen AGB als Anlage 1 beigefügten „Preisliste Hafennutzungsentgelte“ („**Preisliste**“).

Die Erhebung von Gebühren für sonstige im Zusammenhang mit der Hafennutzung erbrachte Leistungen (z.B. Hafenjahresgebühr, Anlegegebühren) 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.

Weiterhin erhebt die Hamburg Port Authority gemäß § 12 Absatz 1 HPAG (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, 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 Grenze der Seefahrt gemäß § 1 der Flaggenrechtsverordnung.

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 Erwerbszweck 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 Sportschifffahrt gewerblich betrieben werden.

2.14 Traditionsschiffe sind

Fahrzeuge gemäß § 2 Nr. 14 der Verordnung über den Verkehr im Hamburger Hafen und auf anderen Gewässern.

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-/Ostseeverkehr

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 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.

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.

2.26 **Hafengelderklärung** ist

die Erklärung des Hafennutzers zu allen für die Berechnung des Hafennutzungsentgelts erforderlichen Daten und zu den Daten, die die HPA nach dem Verkehrsstatistikgesetz (VerkStatG) in der jeweils gültigen Fassung erhebt. Die vom Hafennutzer zu erklärenden Daten ergeben sich aus dem von der HPA auf Ihrer Internet-Seite veröffentlichten Formblatt „Hafengelderklärung“. Für die Übermittlung stehen verschiedene Wege und Formen zur Verfügung.

Der Hafennutzer hat für jeden Anlauf des Hamburger Hafens durch Frachtschiffe sowie Fahrgast- und Kreuzfahrtschiffe eine Hafengelderklärung einzureichen. Dies ist unabhängig von Umschlag, Passagierbeförderung oder etwaigen Tarifbefreiungen.

2.27 **Hafengeldstelle** ist

die Fachstelle in der Abteilung Faktura und Forderungsmanagement der HPA, welche die Hafengelderklärungen, Rabattanträge und sonstige Anfragen hinsichtlich der Tarifierung entgegennimmt.

3 Hafennutzungsentgelt

3.1 Hafennutzungsentgeltpflichtigkeit 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 Entgeltpflicht 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.

Berechnungsweise: Die HPA rechnet beim Hafennutzungsentgelt innerhalb der jeweiligen Teilrechnungspositionen bis zu vier Stellen nach dem Komma und rundet zum Abschluss der Teilrechnungsposition jeweils auf zwei Stellen nach dem Komma nach dem Verfahren der kaufmännischen Rundung. Kommen mehrere Teilpositionen zusammen wird für jede Teilposition ebenso verfahren. Etwaige prozentuale Rabatte werden entsprechend auf den Betrag gerechnet, der auf zwei Stellen nach dem Komma ausgewiesen ist. Anschließend wird wieder auf zwei Stellen nach dem Komma kaufmännisch gerundet.

3.5 Umsatzsteuerpflichtigkeit

Das Hafennutzungsentgelt ist Entgelt im Sinne des § 10 Abs. 1 Umsatzsteuergesetz (UStG). 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.

Die Hamburg Port Authority wird das Hafennutzungsentgelt ab dem 01.07.2012 nicht nur nach der Brutto-Raumzahl, sondern bei Frachtschiffen auch nach dem Gewicht der im Hamburger Hafen umgeschlagenen Ladung in Tonnen (brutto) bemessen („Umschlagkomponente“). Hierfür hat der Hafennutzer ergänzende Daten bereitzustellen.

3.7 Übermittlung von relevanten Daten / Meldekriterien (Hafengelderklärung)

Der Hafennutzer hat für Frachtschiffe sowie Fahrgast- und Kreuzfahrtschiffe die „Hafengelderklärung“ (siehe Ziffer 2.2.26) 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.

Voraussichtlich ab dem 01.07.2012 kann der Hafennutzer die Hafengelderklärung auch über die DAKOSY AG oder ein von der HPA oder von einem beauftragten Dritten bereitgestelltes Webportal übermitteln. Die HPA behält sich die Bestimmung des genauen Zeitpunkts für die Zulassung dieser Übermittlungsformen vor. Die einzelnen Übermittlungsformen und -verfahren werden in der Anlage 2 zu diesen AGB ausführlich beschrieben.

Nach vollständiger Inbetriebnahme des von der HPA betriebenen Webportals wird für die Bearbeitung der nicht auf einem der beiden vorgenannten elektronischem Wege übermittelten Hafengelderklärung ein Bearbeitungsentgelt in Höhe von 0,5 % des jeweils berechneten Hafengeldes, mindestens 10,00 EUR, höchstens jedoch 30,00 EUR erhoben. Eine Berechnung erfolgt jedoch nicht vor dem 01. Oktober 2012.

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

Kommt der Hafennutzer der Verpflichtung zur Vorlage nicht nach, so berechnet die Hamburg Port Authority das Hafennutzungsentgelt auf der Grundlage der ihr vorliegenden Informationen, bei Schiffen mit flüssigem Massengut auf der Basis eines Öltankschiffes.

Die Hamburg Port Authority ist berechtigt, daneben Lösch- und Lade-IST's, Manifeste, 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 eine Pönale an die Hamburg Port Authority gemäß Preisliste zu leisten, es sei denn, er hat die mangelnde Vorlage der Hafengelderklärung nicht zu vertreten. 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 300.000 BRZ durch den Einsatz größerer Schiffe erreicht worden sind oder mindestens 8 zusätzliche Anläufe stattgefunden haben.
- b) im Nord-/Ostsee - Verkehr zusätzlich 60.000 BRZ durch den Einsatz größerer Schiffe erreicht worden sind oder mindestens 20 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 nach der Preisliste zu zahlende bzw. gezahlte 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 Hafengelds.

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 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.

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 nach der Preisliste zu zahlenden bzw. gezahlten 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 51.

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 er-

möglichst 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 Webseite 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 insbesondere 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 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 Hamburg Port Authority und kann nur gewährt werden, sofern die für das Vorliegen eines sachlichen Grundes zu berücksichtigenden Umstände der Hamburg Port Authority unverzüglich nach deren Eintritt, spätestens aber eine Woche nach Zugang der Hafen- oder Liegegeldrechnung schriftlich angezeigt und nachgewiesen werden und eine Ermäßigung schriftlich beantragt wird.

4.8 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 / Bemessungskriterien für das Hafennutzungsentgelt

Für die Hafennutzung durch Frachtschiffe sowie Fahrgast- und Kreuzfahrtschiffe wird Hafennutzungsentgelt entsprechend der in der Preisliste genannten Preisgruppen erhoben.

Die Bemessung des jeweiligen Schiffes in einer **Preisgruppe** erfolgt auf der Basis der **BRZ** und ab 01.07.2012 bei Frachtschiffen zusätzlich nach dem Umschlag nach Waren-Eingruppierung anhand der folgenden Kriterien.

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, wenn diese durch Vorlage der entsprechenden Zertifikate nachgewiesen wurde (vgl. Sondermerkmal 42 gemäß Anlage Preisliste Hafennutzungsentgelte).

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 Flüssigladung, 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 (Sondermerkmal 45 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–Ro/Ro-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- Ro/Ro-Schiffe (ConRo-Carrier) mit Containerzellen im Raum und / oder an Deck.

3.4 Sonstige Ro/Ro-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.

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 Erwerbszweck dieser Schiffe die Beförderung von Personen ist, unabhängig davon, ob tatsächlich Personen mitgeführt werden oder Passagierwechsel stattfinden. Die Seereise an sich erfolgt üblicherweise aus touristischen Motiven. 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 und Fahrtgebieten.

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

Als Bestimmungskriterium für die ab dem 01.07.2012 zu ermittelnde Umschlagkomponente bei Frachtschiffen im Seeverkehr gilt die Umschlagmenge in Tonnen multipliziert mit einem der Tarifgruppe zugeordneten Preis der Umschläge während eines Hafenanlaufs. Innerhalb der Umschläge pro Tarifgruppe wird aus Gründen der Statistik grundsätzlich nach dort umgeschlagenen Warengruppen gemäß unten 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 3.1, 3.3, 3.4 und 3.7 Durchschnittsgewichtangaben 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 Statistikamt Nord veröffentlichten Container-Gewichtangaben. Bezugszeitraum für die Ermittlung des daraus von der HPA abgeleiteten Durchschnittsgewichts ab dem 01.07.2012 ist das Jahr 2010.

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

Der so ermittelte und von der HPA anzuwendende Umrechnungsfaktor von t in TEU ist aus der Anlage 1, Preisliste Teil A2 ersichtlich. Die HPA behält sich die Anpassung des Umrechnungsfaktors von t in TEU vor.

Meldekriterien sind die im jeweils aktuellen Formblatt „Hafengelderklärung“ festgelegten Daten. Hinsichtlich der Warengruppen wird mit Einführung der Umschlagkomponente unterschieden nach:

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

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

6 Zahlungsbedingungen, Verzug, Mahnkosten

6.1 Fälligkeit

Der Rechnungsbetrag ist 14 Tage nach Rechnungsstellung ohne Abzug fällig.

6.2 Verzugsschaden

Für den Fall des Verzuges ist die HPA berechtigt, Verzugszinsen in Höhe von mindestens 8 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszins der Deutschen Bundesbank zu berechnen. Die Geltendmachung eines höheren Verzugsschadens ist dadurch nicht ausgeschlossen.

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. 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 EUR 5,00 für die Rücklastschrift.

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

Kommt der Hafennutzer mit der Bezahlung der Rechnung in Verzug, so ist die HPA berechtigt, für jedes Mahnschreiben einen Betrag in Höhe von EUR 7,00 zu berechnen.

6.6 Pfandrecht

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

6.7 Einwendungsausschluss gegen Rechnungen über Hafennutzungsentgelte

Der Hafennutzer hat Einwendungen gegen den Rechnungsbetrag innerhalb eines Monats 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 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.

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 haftet die Hamburg Port Authority für jede Fahrlässigkeit, jedoch nur bis zur Höhe des vorhersehbaren Schadens. Wesentliche Vertragspflichten sind die-

jenigen 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.

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. Januar 2012 in Kraft und gelten für alle ab diesem Tag geschlossenen Verträge über die Hafennutzung. Davon abweichend tritt der Teil A2 der Anlage 1, Preisliste Teil A, erst zum 01.07.2012 in Kraft.

Anlage 1

Preisliste Hafennutzungsentgelte

zu den Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Hamburg Port Authority, Anstalt des Öffentlichen Rechts, für privatrechtliche Vereinbarungen über die allgemeine Nutzung des Hamburger Hafens vom 1. Januar 2012

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 Bruttoreaumzahl (BRZ) und bei Frachtschiffen ab dem 01.07.2012 zusätzlich nach dem Umschlag (Tonnen) ein Hafengeld nach den im Folgenden aufgeführten Preisgruppen zu zahlen.

A.1.:

Hafengeld Ziffer 1 bis 3.7 – gültig vom 01.01.2012 bis 30.06.2012

Preis- gruppe		Preis € / BRZ
1.	Schiffe mit flüssigem Massengut	
1.1	Öltankschiffe	
11 Ü	<u>im Überseeverkehr</u>	0,4546
11 N	<u>im Nord-/Ostseeverkehr</u>	0,2161
1.2	Schiffe mit sonstigem, vornehmlich flüssigen Massengut, Chemie- und Gastanker	
	<u>im Überseeverkehr</u>	
12ÜK	~ bis 4.000 BRZ	0,3074
12ÜG	~ > 4.000 BRZ	0,4264
	<u>im Nord-/Ostseeverkehr</u>	
12NK	~ bis 4.000 BRZ	0,0963
12NG	~ > 4.000 BRZ	0,2018
2.	Schiffe mit vornehmlich trockenem Massengut / Bulker	
	<u>im Überseeverkehr</u>	
21ÜK	~ bis 4.000 BRZ	0,3074
21ÜG	~ > 4.000 BRZ	0,4264
	<u>im Nord-/Ostseeverkehr</u>	
21NK	~ bis 4.000 BRZ	0,0963
21NG	~ > 4.000 BRZ	0,2018

Preis- gruppe		Preis €/ BRZ
3.	Frachtschiffe für Stückgüter, Fahrgast-/ Kreuzfahrtschiffe und sonstige Schiffe	
3.1	<u>Vollcontainerschiffe im Liniendienst</u>	
	<u>im Überseeverkehr</u>	
	31ÜK ~ bis 4.000 BRZ	0,1201
	31ÜG ~ > 4.000 BRZ	0,2246
	<u>im Nord-/Ostseeverkehr</u>	
	31NK ~ bis 4.000 BRZ	0,0342
	31NG ~ > 4.000 BRZ	0,0673
3.2	<u>Autotransportschiffe</u>	
	32Ü <u>im Überseeverkehr</u>	0,1004
	32N <u>im Nord-/Ostseeverkehr</u>	0,0352
3.3	<u>ConRo-Schiffe</u>	
	33Ü <u>im Überseeverkehr</u>	0,1148
	33N <u>im Nord-/Ostseeverkehr</u>	0,0403
3.4	<u>RoRo / Mehrzwecktransporter</u>	
	34Ü <u>im Überseeverkehr</u>	0,1273
	34N <u>im Nord-/Ostseeverkehr</u>	0,0455
3.5	35 <u>Kombinierte Passagier-/ RoRo Fährschiffe (Ro/PAX) im Liniendienst</u>	0,0569
3.6	36 <u>Fahrgastschiff / Kreuzfahrtschiff</u>	0,2236
3.7	<u>Sonstige Frachtschiffe und Verkehrsarten</u>	
	<u>im Überseeverkehr und Tramp</u>	
	37ÜTK ~ bis 4.000 BRZ	0,3054
	37ÜTG ~ > 4.000 BRZ	0,4244
	<u>im Überseeverkehr und Linie</u>	
	37ÜLK ~ bis 4.000 BRZ	0,1201
	37ÜLG ~ > 4.000 BRZ	0,2246
	<u>im Nord-/Ostseeverkehr und Tramp</u>	
	37NTK ~ bis 4.000 BRZ	0,0963
	37NTG ~ > 4.000 BRZ	0,2008
	<u>im Nord-/Ostseeverkehr und Linie</u>	
	37NLK ~ bis 4.000 BRZ	0,0342
	37NLG ~ > 4.000 BRZ	0,0673

A.2.:

Hafengeld Ziffer 1 bis 3.7 – gültig ab dem 01.07.2012

Für die Tarife der Preisgruppen 3.1, 3.3, 3.4 und 3.7 werden bei der Umschlagkomponente

- Umschläge **beladener** Container pauschal mit einem Gewicht von **11,727 Tonnen / TEU** berechnet. Umschlaggewichte leerer Container sind in dieser Pauschale enthalten.
- nicht containerisierte Umschläge nach Tonnen berechnet.

Für übrige Tarifgruppen mit einer Umschlagkomponente werden die Umschläge nach der Einheit „Tonnen“ bemessen.

Preis- gruppe	Komponenten		
	BRZ	Umschlag	
	Preis € / BRZ	Preis € / umge- schlagene Tonne	
1.	Schiffe mit flüssigem Massengut		
1.1	Öltankschiffe		
	11Ü <u>im Überseeverkehr</u>	0,4319	0,0203
	11N <u>im Nord-/Ostseeverkehr</u>	0,2053	0,0085
1.2	Schiffe mit sonstigem, vornehmlich flüssigen Massengut, Chemie- und Gastanker		
	<u>im Überseeverkehr</u>		
	12ÜK ~ bis 4.000 BRZ	0,2921	0,0117
	12ÜG ~ > 4.000 BRZ	0,4052	0,0164
	<u>im Nord-/Ostseeverkehr</u>		
	12NK ~ bis 4.000 BRZ	0,0915	0,0043
	12NG ~ > 4.000 BRZ	0,1918	0,0072
2.	Schiffe mit vornehmlich trockenem Massengut / Bulkler		
	<u>im Überseeverkehr</u>		
	21ÜK ~ bis 4.000 BRZ	0,2921	0,0117
	21ÜG ~ > 4.000 BRZ	0,4052	0,0164
	<u>im Nord-/Ostseeverkehr</u>		
	21NK ~ bis 4.000 BRZ	0,0915	0,0043
	21NG ~ > 4.000 BRZ	0,1918	0,0072

Preisgruppe

		Komponenten		
		BRZ	Umschlag	
		Preis €/BRZ	Preis € / umgeschlagene Tonne, sofern nicht containerisiert	Preis € / beladenem TEU
3.	Frachtschiffe für Stückgüter, Fahrgast-/Kreuzfahrtschiffe und sonstige Schiffe			
3.1	<u>Vollcontainerschiffe im Liniendienst</u>			
	<u>im Überseeverkehr</u>			
	31ÜK ~ bis 4.000 BRZ	0,1141	0,0147	0,1724
	31ÜG ~ > 4.000 BRZ	0,2134	0,0220	0,2580
	<u>im Nord-/Ostseeverkehr</u>			
	31NK ~ bis 4.000 BRZ	0,0325	0,0020	0,0235
	31NG ~ > 4.000 BRZ	0,0640	0,0042	0,0493
3.2	<u>Autotransportschiffe</u>			
	32Ü <u>im Überseeverkehr</u>	0,0954	0,1225	
	32N <u>im Nord-/Ostseeverkehr</u>	0,0335	0,0629	
3.3	<u>ConRo-Schiffe</u>			
	33Ü <u>im Überseeverkehr</u>	0,1091	0,0568	0,6661
	33N <u>im Nord-/Ostseeverkehr</u>	0,0383	0,0200	0,2346
3.4	<u>RoRo / Mehrzwecktransporter</u>			
	34Ü <u>im Überseeverkehr</u>	0,1210	0,0816	0,9570
	34N <u>im Nord-/Ostseeverkehr</u>	0,0433	0,0262	0,3073
3.5	35 <u>Kombinierte Passagier-/ RoRo Fährschiffe (Ro/PAX) im Liniendienst</u>	0,0569	entfällt	
3.6	36 <u>Fahrgastschiff / Kreuzfahrtschiff</u>	0,2236	entfällt	
3.7	<u>Sonstige Frachtschiffe und Verkehrsarten</u>			
	<u>im Überseeverkehr und Tramp</u>			
	37ÜTK ~ bis 4.000 BRZ	0,2902	0,0265	0,3108
	37ÜTG ~ > 4.000 BRZ	0,4032	0,0289	0,3390
	<u>im Überseeverkehr und Linie</u>			
	37ÜLK ~ bis 4.000 BRZ	0,1141	0,0493	0,5782
	37ÜLG ~ > 4.000 BRZ	0,2134	0,0376	0,4410
	<u>im Nord-/Ostseeverkehr und Tramp</u>			
	37NTK ~ bis 4.000 BRZ	0,0915	0,0079	0,0927
	37NTG ~ > 4.000 BRZ	0,1908	0,0309	0,3624
	<u>im Nord-/Ostseeverkehr und Linie</u>			
	37NLK ~ bis 4.000 BRZ	0,0325	0,0043	0,0505
	37NLG ~ > 4.000 BRZ	0,0640	0,0098	0,1150

A.3.:

Hafengeld Sondermerkmale Ziffern 4 bis 7 – gültig ab dem 01.01.2012

Sondermerkmal	Ermäßigung auf BRZ-Anteile des Hafengeldes
4.	Spezielle Tarifermäßigungen
41	<u>Kappungsgrenze</u>
41.1	Für Schiffe der Preisgruppe 3.1 (Vollcontainerschiffe im Liniendienst) von mehr als 110.000 BRZ ist für die 110.000 BRZ übersteigenden BRZ kein Hafengeld zu bezahlen. variabel
41.2	Für Schiffe der Preisgruppe 2 (Schiffe mit trockenem Massengut / Bulker) von mehr als 100.000 BRZ ist für die 100.000 BRZ übersteigenden BRZ kein Hafengeld zu bezahlen. variabel
42	<u>Öltankschiffe mit Doppelhülle</u> Für Schiffe der Preisgruppe 11 Ü und 11 N wird das Hafengeld nach der verminderten BRZ bemessen, wenn 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 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 unterhalb der IOPP-Begrenzung ist der Doppelhüllennachweis durch eine gleichwertige Bescheinigung zu führen. variabel
43	<u>zweite Anläufe</u>
43.1	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 - im Rahmen einer Zwischenreise aus Gebieten des Nord-/Ostsee - Verkehrs kommend - Hamburg erneut anlaufen und beim vorigen Anlauf nach einer der vorgenannten Preisgruppen hafengeldpflichtig waren. 50%
43.2	Für Schiffe der Preisgruppen 1 und 2, 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%
44	<u>Anreize Fahrgast- und Kreuzfahrtschiffe (Preisgruppe 36)</u> Berechnungsweise: Erfüllt ein Hafennutzer sowohl die Voraussetzungen für einen Nebensaisonrabatt als auch für einen Minicruise-Rabatt, so wird der Minicruise-Rabatt auf die um den Nebensaisonrabatt reduzierte Zwischensumme berechnet.
44.1	„ <u>Nebensaisonrabatt</u> “: Für Schiffe dieser Preisgruppe, welche Hamburg in den Zeiträumen von Oktober – November oder von Januar bis März anlaufen und beim vorigen Anlauf hafengeldpflichtig waren 10%
44.2	„ <u>Minicruise-Rabatt</u> “: Für Schiffe dieser Preisgruppe, wenn sie Hamburg erneut anlaufen und beim vorigen Anlauf hafengeldpflichtig waren
44.2.1	binnen 5 Tagen (max. 120 Stunden) zwischen Abgang und erneutem Anlauf, oder 20%
44.2.2	binnen 3 Tagen (max. 72 Stunden) zwischen Abgang und erneutem Anlauf 40%

Sondermerkmal	Ermäßigung auf BRZ-Anteile des Hafengeldes
zu Ziff 4.	Spezielle Tarifiermäßigungen
45	<p><u>Open-Top-Containerschiffe</u> Bei Open-Top-Containerschiffen wird das Hafengeld nach der verminderten BRZ bemessen, wenn diese durch Vorlage des ITC nachgewiesen wurde.</p> <p style="text-align: right;">variabel</p>
	Ermäßigung auf BRZ-Anteile des Hafengeldes
5.	Umfassende Tarifiermäßigungen
51	<p><u>Anreiz Klimakomponente (Umwelt- und Klimafreundlichkeit)</u> 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</p> <p>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 €</p> <p style="text-align: right;">variabel</p>
	Ermäßigung
6.	Tariffbefreiung
61	<p><u>Nordseebäderverkehre</u> Fahrgastschiffe, die zwischen Hamburg und den deutschen Nordseebädern verkehren, wenn ihre Ladung - ohne Handgepäck und Post - weniger als 10 Tonnen beträgt</p> <p style="text-align: right;">100%</p>
62	<p><u>Besondere Fischereifahrzeuge</u> Fischereifahrzeuge mit ausschließlich eigenem Fang</p> <p style="text-align: right;">100%</p>
63	<p><u>Besondere Hafenteile</u> Für Schiffe, die ausschließlich den Neuhöfer Kanal ohne die Wasserfläche vor der Neuhöfer Pier aufsuchen</p> <p style="text-align: right;">100%</p>
7.	Pönale gemäß Ziffer 3.8 (Mangelnde Vorlage der Hafengelderklärung)
71	<p>Die Pönale beträgt 5 % des Nettorechnungsbetrages, mindestens aber 20 € im Höchstfall 600 €</p> <p style="text-align: right;">Entgelt</p>

Die Sondermerkmale Ziffer 4 und 5 (spezielle und umfassende Tarifiermäßigungen) sowie Ziffer 6 (Tariffbefreiungen) und Ziffer 7 (Pönale) behalten auch ab dem 1.7.2012 ihre Gültigkeit.

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 Anlauftag 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.

Das Liegegeld beträgt je BRZ:

1.	Preis- gruppe	Liegegeld	Preis in € / BRZ
1.1		für Seeschiffe bei einer liegegeldpflichtigen Benutzungsdauer von	
	Li111	~ bis zu einer Woche je angefangenen Tag ...	0,0186
	Li112	~ mehr als einer Woche je angefangenen Tag ...	0,0311
1.2		für Binnenschiffe bei einer liegegeldpflichtigen Benutzungsdauer von	
	Li121	~ bis zu zwei Wochen je angefangene Woche ...	0,0973
	Li122	~ mehr als zwei Wochen für die ersten zwei Wochen Preis nach Nummer Li 121, für die weitere Dauer je angefangene vier Wochen ...	0,6034
2.	Sonder- merkmal	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	
	Li24	Kappungsgrenze Für Schiffe der Preisgruppe 3.1 (Vollcontainerschiffe im Liniendienst) von mehr als 110.000 BRZ ist für die 110.000 BRZ übersteigenden BRZ kein Liegegeld zu bezahlen.	
	Li25	Für Schiffe der Preisgruppe 2 (Schiffe mit trockenem Massengut / Bulker) 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 BRZ | € 0,2194 |
| 2. | Weitergabe von Schiffs- und Schiffsbewegungsdaten auf elektronischem Wege, je Jahr | € 1.185,00 |

Anlage 2

Verfahren zur Übermittlung der Hafengelderklärung

zu den Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Hamburg Port Authority, Anstalt des Öffentlichen Rechts, für privatrechtliche Vereinbarungen über die allgemeine Nutzung des Hamburger Hafens vom 1. Januar 2012

Die HPA leistet dem Wunsch der Hafenwirtschaft Folge und wird in Zukunft mit einer Berücksichtigung des Umschlages und damit der Ertragskraft von Schiffsanläufen bei der Festsetzung des Hafengeldes verstärkt eine Teilnahme an den Zyklen der Wirtschaft ermöglichen. Die Bedeutung der Bruttoarbeitszahl für die Höhe des Hafengeldes wird daher gegenüber der Bedeutung des Umschlages sukzessive abnehmen.

In diesem Zusammenhang sollen die Übermittlungsverfahren der in einer Hafengelderklärung geforderten Daten modernisiert- und hinsichtlich der spezifischen Erfordernisse der tariflichen Wirksamkeit der Umschlagkomponente **zum 01.07.2012** angepasst werden. Dem vorlaufend sind Testphasen vorgesehen.

Für die Übermittlung der Hafengelderklärung sind ab dem 01.07.2012 bis auf Weiteres wahlweise drei Übermittlungswege bzw. Verfahren vorgesehen.

Die HPA behält sich dabei bei allen Übermittlungswegen vor, zum Nachweis der Richtigkeit gemachter Angaben beim Hafennutzer Nachweise einzufordern (vgl. Ziffer 3.7 der AGB). Bei festgestellten Abweichungen wird die HPA den Hafennutzer auf Unstimmigkeiten aufmerksam machen und kann von diesem auf dessen Kosten die Vorlage von geeigneten Dokumenten wie beispielsweise Lösch- und Lade-IST oder Manifesten / Manifestdaten im Original verlangen.

Im Einzelnen sind für die Übermittlung der Hafengelderklärung ab dem 01.07.2012 folgende Verfahren vorgesehen:

1. Datenübermittlung über das von der DAKOSY AG betriebene Datenkommunikationssystem

Hafennutzer, die aufgrund eines separaten Rechtsverhältnisses über das von der DAKOSY AG betriebene Datenkommunikationssystem Daten übermitteln, ermächtigen mit dem Anlaufen des Hafens sowie der Eingabe der Daten in das von der DAKOSY AG vorgehaltene System die DAKOSY AG, die Daten elektronisch an die HPA zu übermitteln („elektronische Hafengelderklärung“). Für die Datenübermittlung werden von der DAKOSY AG keine zusätzlichen Kosten zum bestehenden Rechtsverhältnis erhoben. Die DAKOSY AG behält sich jedoch vor, Unterstützungsaufwände im Zusammenhang mit einer Anbindung des Hafennutzers an das System zu berechnen. Der SOLL-Datenkranz besteht aus den Daten eines Lösch- und Lade-IST's nach den in der Hafengelderklärung aufgeführten Meldekriterien, als auch den übrigen in der Hafengelderklärung geforderten Daten (vgl. AGB Ziff 2.26 und AGB Ziff 5.).

Der Hafennutzer stellt der DAKOSY AG diese Daten zur Verfügung und ermächtigt die DAKOSY AG, diese Daten an die HPA zu übermitteln. Der Hafennutzer verpflichtet sich, in seinem Verantwortungsbereich geeignete Maßnahmen zur sicheren Datenübermittlung zu treffen.

Der Hafennutzer wird insbesondere:

- die Daten in dem von der DAKOSY AG vorgegebenen Nachrichtenformat erfassen und übermitteln, damit sie elektronisch ausgelesen werden können;
- dafür sorgen, dass die Daten vollständig, richtig, aktuell und virenfrei sind;
- ein angemessenes Monitoring bzgl. der elektronisch übermittelten Nachrichten installieren, insbesondere bei Ausbleiben von Empfangsbestätigungen (Quittungen) unverzüglich die DAKOSY AG informieren;
- die nötigen sicherheitsrelevanten Vorkehrungen (z.B. Firewalls, Virenschutzprogramme) einsetzen und bei Übermittlung via Internet eine dem Stand der Technik entsprechende Verschlüsselungs- und Virenschutzsoftware einsetzen, die eine sichere Datenübertragung gewährleisten;
- die übermittelten Daten in seinem Verantwortungsbereich so sichern, dass sie bei eventuellem Nachrichtenverlust nochmals abgerufen oder rekonstruiert werden können.

Voraussetzung für die Teilnahme an diesem Verfahren ist insbesondere, dass alle von der HPA im Formular „Hafengelderklärung“ geforderten Informationen abgebildet werden. Sollte der Hafennutzer nicht alle in der Hafengelderklärung geforderten Daten gänzlich über das unter dieser Ziffer 1 beschriebene

Verfahren elektronisch an die HPA übermitteln können oder wollen, so kann der Hafennutzer dieses Verfahren nicht nutzen.

Er hat dann die Hafengelderklärung in manueller Form (siehe weiter unter 3) oder über das Webportal (siehe weiter unter 2) an die HPA zu senden.

2. Übermittlung der Hafengelderklärung über ein Webportal

Sollte der Hafennutzer das Serviceangebot der DAKOSY AG (siehe oben unter 1) nicht nutzen können oder wollen, so stellt ihm die HPA oder ein beauftragter Dritter ein Webportal für die Übermittlung der Hafengelderklärung zur Verfügung.

Die Registrierung und Verwaltung der Nutzer erfolgt bei der HPA. Die **Nutzungsbedingungen für das Webportal** werden im Webportal veröffentlicht.

Der Hafennutzer verpflichtet sich, in seinem Verantwortungsbereich geeignete Maßnahmen zur sicheren Datenübermittlung zu treffen.

Der Hafennutzer wird insbesondere:

- die Daten in dem von der HPA vorgegebenen Nachrichtenformat erfassen und übermitteln, damit sie elektronisch ausgelesen werden können;
- dafür sorgen, dass die Daten vollständig, richtig, aktuell und virenfrei sind;
- ein angemessenes Monitoring bzgl. der elektronisch übermittelten Nachrichten installieren, insbesondere bei Ausbleiben von Empfangsbestätigungen (Quittungen) unverzüglich die HPA informieren;
- ihm oder seinen Mitarbeitern zugeordnete Nutzungs- und Zugangsberechtigungen sowie Identifikations- und Authentifikations-Sicherungen vor dem Zugriff Dritter schützen und nicht an unberechtigte Dritte weitergeben; besteht beim Hafennutzer, z.B. durch Mitarbeiter- oder Organisationswechsel, die Gefahr der missbräuchlichen oder unbefugten Nutzung von Zugangsdaten, sorgt er umgehend dafür, dass die HPA diese ändert.
- Weitere Mitwirkungspflichten der Hafennutzer werden im Webportal veröffentlicht.

Die HPA stellt auf der Internetseite Informationen zum aktuellen Status der Entwicklung des Webportals zur Verfügung.

3. Übermittlung der Umschlagdaten im manuellen Verfahren

Als Alternative zur Übertragung der Hafengelderklärung in elektronischer Form unter Ziffer 1 oder Ziffer 2 wird die HPA bis auf Weiteres die Übergabe einer „manuellen“ Hafengelderklärung anbieten. Dieses geschieht auf den Meldewegen wie in der AGB unter Ziffer 3.7. angegeben (per E-Mail, Fax oder auf dem Postwege).

Erforderlich ist, dass alle von der HPA im Formular „Hafengelderklärung“ geforderten Informationen abgebildet werden - insbesondere diejenigen Angaben, welche die zusätzliche Bemessungsgröße „Umschlagkomponente“ ab dem 01.07.2012 erfordern.

Die HPA wird daher im Laufe des ersten Halbjahres 2012 das im Internet bereitgestellte Formular anpassen und die Hafennutzer entsprechend informieren.