



Besondere Bedingungen

für die Nutzung des Hamburger Hafens durch

**Seeschiffe**

in allen Fahrtgebieten und Verkehrsarten

und andere Wasserfahrzeuge, soweit sie am Seeverkehr teilnehmen

**(Besondere Bedingungen Seeschifffahrt)**

gültig ab dem 15. März 2018

## Inhalt

Begriffsbestimmungen .....	3
1 Einordnung von Wasserfahrzeugen in Preisgruppen .....	5
Preisgruppe 11: Öltankschiffe und entsprechende Wasserfahrzeuge .....	5
Preisgruppe 12: Wasserfahrzeuge mit sonstigem, vornehmlich flüssigen Massengut, Chemie- und Gastanker.....	5
Preisgruppe 21: Wasserfahrzeuge mit vornehmlich trockenem Massengut/Bulker	5
Preisgruppe 31: Vollcontainerschiffe und entsprechend einzuordnende Wasserfahrzeuge .....	6
Preisgruppe 32: Autotransportschiffe und entsprechend einzuordnende Wasserfahrzeuge .....	6
Preisgruppe 33: Container-RoRo-Schiffe (ConRo) und entsprechend einzuordnende Wasserfahrzeuge .....	6
Preisgruppe 34: RoRo / Mehrzwecktransporter .....	6
Preisgruppe 35: Kombinierte Passagier-/ RoRo Fährschiffe (Ro/Pax) und entsprechend einzuordnende Wasserfahrzeuge.....	6
Preisgruppe 36: Fahrgastschiff / Kreuzfahrtschiff und entsprechend einzuordnende Wasserfahrzeuge .....	6
Preisgruppe 37: Sonstige Frachtschiffe .....	7
Preisgruppe 38: Sonstige gewerbliche Fahrzeuge und Offshore-Schifffahrt.....	7
Preisgruppe 39: Sport- und Vergnügungsfahrzeuge / Yachten.....	8
2 Hafennutzungsentgelte .....	8
2.1 Hafengeld .....	8
2.2 Liegegeld.....	10
2.3 Anlegeentgelt .....	10
3 Rabatte auf Hafennutzungsentgelte.....	11
3.1 Rabatte auf das Hafengeld.....	11
3.2 Rabatte auf das Liegegeld.....	18
4 Mitwirkungspflichten der Hafennutzer bei Hafennutzung durch Seeschiffe und Teilnehmer am Seeverkehr .....	18
4.1 Hafengelderklärung .....	18
4.2 Frist .....	19
4.3 Übermittlungswege der Hafengelderklärung .....	19
4.4 Beizufügende Unterlagen .....	19
4.5 Berechnung der Hafennutzungsentgelte bei Fehlender Mitwirkung .....	19
4.6 Zustellungsbevollmächtigte .....	20
4.7 Anmeldepflichten für Hochsee-Kreuzfahrtschiffe.....	20

## Begriffsbestimmungen

In Ergänzung zu den Begriffsbestimmungen gemäß Hafen-AGB sind die in diesen Besonderen Bedingungen verwendeten definierten Begriffe gemäß folgender Tabelle zu verstehen:

<b>Begriff</b>	<b>Bedeutung</b>
Abrechnungsjahr	wie in Ziffer 3.1.3 definiert
Binnenverkehr	wie in Ziffer 2.1.4 definiert
Blauer Engel	auch RAL-UZ 110 – Ein Umweltzeichen der RAL gGmbH, St. Augustin
Environmental Ship Index, ESI	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 zugrunde gelegten Emissionen auftreten
Green Award	Ein von der unabhängigen non-profit Stiftung „Green Award“, Rotterdam, The Netherlands vergebenes Zertifikat.
ESI-Website	wie in Ziffer 3.1.1 definiert
Hafengelderklärung	wie in Ziffer 4.1 definiert
Hafengeldstelle	Fachstelle in der Abteilung Faktura und Forderungsmanagement der HPA, welche die Hafengelderklärungen, Rabattanträge und sonstige Anfragen von Teilnehmern am Seeverkehr hinsichtlich der Tarifierung entgegennimmt.
IAPH-Datenbank	wie in Ziffer 3.1.1 definiert
IAPP	wie in Ziffer 2.1.1 definiert
ITC 69	wie in Ziffer 2.1.2 definiert
Linienverkehr	wie in Ziffer 2.1.4 definiert
London-Übereinkommen	wie in Ziffer 2.1.2 definiert
Nah-Seeverkehr	wie in Ziffer 2.1.4 definiert
Nordseebäderverkehr	Fahrgastschiffe, die zum Personentransport von/nach Hamburg im Linienverkehr zu den Badeorten an der deutschen Nordseeküste jenseits der Seegrenze, nach Helgoland oder zu den ostfriesischen und nordfriesischen Inseln eingesetzt werden. Sie sind teilweise, vor allem im Helgoland-Verkehr, hochseetauglich, aber nicht für die große Fahrt ausgelegt. Berücksichtigungsfähig sind hier nur Fahrzeuge, die nicht über Passagierkabinen verfügen und deren Ladung – ohne Handgepäck oder Post – weniger als 10 Tonnen beträgt
Open-Top-Containerschiffe	Schiffe, die ausschließlich Container befördern und wie ein offenes "U" konstruiert sind. Sie weisen einen Doppelboden auf und haben hoch gezogene Seitenwände ohne ein abschließendes Deck. Die offene Containerstellfläche muss mindestens 66,7% der gesamten Lukenfläche betragen
Seeschiffs-Webportal MUST-HAVE	wie in Ziffer 2.1.4 definiert
Tier-Level	Tier-Level gemäß IAPP
Trampverkehr	wie in Ziffer 2.1.4 definiert

Transshipment	die seeseitige Anlieferung und Auslieferung von Umschlaggut bzw. Containern
TSR 1	Transshipment, bei der die seeseitige Anlieferung aus Häfen des Fahrtgebietes des „Übrigen Seeverkehrs“ erfolgt und die Auslieferung an Häfen des Fahrtgebietes des „Nahseeverkehrs“ oder umgekehrt. Bei der Ermittlung des Fahrtgebiets der An- oder Auslieferung wird jedoch nur der jeweils unmittelbar vorausgehende bzw. unmittelbar nachfolgende Umschlaghafen des Containers zugrunde gelegt.
TSR 2	eine Spezialform des Transshipment mit seeseitiger An- und Auslieferung jeweils im Fahrtgebiet des „Übrigen Seeverkehrs“. Bei der Ermittlung des Fahrtgebietes der An- oder Auslieferung wird jedoch nur der jeweils unmittelbar vorausgehende bzw. unmittelbar nachfolgende Umschlaghafen des Containers zugrunde gelegt.
Übriger Seeverkehr	wie in Ziffer 2.1.4 definiert

Die folgenden Regelungen konkretisieren die Regelungen der Allgemeinen Bedingungen für die Nutzung des Hamburger Hafens durch Wasserfahrzeuge im Hinblick auf die Hafennutzung durch Seeschiffe in allen Fahrtgebieten und Verkehrsarten sowie darüber hinaus auch für andere Wasserfahrzeuge, soweit sie am Seeverkehr teilnehmen.

Für den Fall das Binnenschiffe am Seeverkehr teilnehmen, gelten die Bestimmungen dieser Besonderen Bedingungen Seeschiffahrt und der Preisliste Seeschiffahrt mit der folgenden Maßgabe: Sofern ein Binnenfahrzeug während des gesamten Zeitraumes seiner Seereise schon ein gültiges Ticket Kombientgelt hat, wird derjenige Preisanteil für die Seereise ermittelt, der über den Preis des Kombientgelts hinausgeht. Bemessungsgrundlage dafür ist in der Fahrgastschiffahrt ein Tagesticket, in der übrigen Schiffahrt ein Wochenticket im Spartarif.

## 1 Einordnung von Wasserfahrzeugen in Preisgruppen

Die Einordnung in die Preisgruppen der Preisliste Seeschiffahrt erfolgt anhand der folgenden Kategorien. Wasserfahrzeuge, die keine Seeschiffe sind, werden entsprechend der jeweils für Seeschiffe geltenden Regeln in die jeweilige Preisgruppe eingeordnet.

### **Preisgruppe 11: Öltankschiffe und entsprechende Wasserfahrzeuge**

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.

### **Preisgruppe 12: Wasserfahrzeuge mit sonstigem, vornehmlich flüssigen Massengut, Chemie- und Gastanker**

In diese Kategorie gehören bspw. Frachtschiffe für Chemikalien-, Gase- und sonstige Flüssiglading, die nicht „Öltankschiffe“ sind und mehrheitlich flüssiges Massengut umschlagen.

Dieses sind insbesondere Schiffe mit vornehmlich flüssigem Massengut, die

- a. ein IOPP-Zeugnis gemäß Formblatt A nachweisen (Bericht über Bau und Ausrüstung von anderen Schiffen als Öltankschiffen), oder
- b. 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 Chemikalientankschiff-Code (IBC-Code), oder
- c. dem IGC-Code unterliegen (International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk).

### **Preisgruppe 21: Wasserfahrzeuge mit vornehmlich trockenem Massengut/Bulker**

In diese Kategorie gehören bspw. Frachtschiffe für:

- a. Sauggut/Agribulk (bspw. Ölsaaten, Dünger, Getreide)
- b. Greifergut (bspw. Kohle, Erz, Schrott)
- c. verschiedene Massengutarten, bspw. Oil/Bulk/Ore – Schiffe (OBO), soweit sie vornehmlich trocken sind.

### **Preisgruppe 31: Vollcontainerschiffe und entsprechend einzuordnende Wasserfahrzeuge**

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

### **Preisgruppe 32: Autotransportschiffe und entsprechend einzuordnende Wasserfahrzeuge**

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).

### **Preisgruppe 33: Container-RoRo-Schiffe (ConRo) und entsprechend einzuordnende Wasserfahrzeuge**

Wesensbestimmend für eine Einstufung in diese Kategorie ist, dass diese Schiffe weniger umbaut sind als die Autotransporter und über mindestens drei übereinander befindliche RoRo-Ladedecks verfügen. Wesensbestimmend ist weiterhin, dass diese Schiffe ihre Ladung teilweise über Bug-, Seiten- oder Heckpforten umschlagen, aber auch Container oder andere Stückgüter in vertikaler Richtung (LoLo-Verfahren) mit Bord- oder Kaikranen löschen und laden. Typbedingte Voraussetzungen erfüllen bspw. Container-RoRo-Schiffe (ConRo-Carrier) mit Containerzellen im Raum und/oder an Deck.

### **Preisgruppe 34: RoRo / Mehrzwecktransporter**

Wesensbestimmend für eine Einstufung in diese Kategorie ist, dass diese Schiffe weniger umbaut sind als Autotransporter 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 sowie ConRo-Schiffe mit nur einem oder zwei übereinander befindlichen RoRo-Ladedecks

### **Preisgruppe 35: Kombinierte Passagier-/ RoRo Fährschiffe (Ro/Pax) und entsprechend einzuordnende Wasserfahrzeuge**

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

### **Preisgruppe 36: Fahrgastschiff / Kreuzfahrtschiff und entsprechend einzuordnende Wasserfahrzeuge**

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 Reise bzw. Fahrt an sich erfolgt üblicherweise aus touristischen Motiven. Diese Schiffe befördern Ladung regelmäßig nur zur Versorgung der Passagiere. Dazu gehören auch Eventschiffe.

Reine Fahrgastschiffe und **Tagesausflugsschiffe**, die in der Regel nicht über Fahrgastkabinen verfügen, sind von Kreuzfahrtschiffen – auch **Kabinenfahrgastschiffe** genannt – abzugrenzen, die in der Regel über Kabinen verfügen.

Tagesausflugsschiffe werden unabhängig vom tatsächlichen Passieren der Seegrenze tarifiert.

Eine weitere Untergruppe der Preisgruppe 36 bilden Tagesausflugsschiffe im **Nordsee-Bäderdienst** - auch Nordseebäderverkehre genannt -, die gestaffelt nach Anzahl der Anläufe im Kalenderjahr Einzel- oder Jahresentgelte bezahlen.

### **Preisgruppe 37: Sonstige Frachtschiffe**

Bei dieser Kategorie handelt es sich um den Auffangtatbestand für alle Frachtschiffstypen, welche nicht durch die obenstehenden Kategorien abgebildet werden.

In diese Kategorie gehören insbesondere die folgenden Wasserfahrzeuge:

- a. Kühlschiffe: Fahrzeuge, die mit ortsfesten Kühlaggregaten ausgerüstet sind
- b. Schwergutschiffe ohne RoRo-Kapazität
- c. „pallet carrier“ oder „barge carrier“
- d. Fischereifahrzeuge
- e. Last-/Transport-Barges
- f. Last-/Transport-Pontons
- g. Weitere Wasserfahrzeuge, die in Bezug auf die jeweilige Hafennutzung Teilnehmer am Seeverkehr sind.

### **Preisgruppe 38: Sonstige gewerbliche Fahrzeuge und Offshore-Schifffahrt**

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

In diese Kategorie gehören insbesondere

- a. Installationsfahrzeuge. Dazu gehören insbesondere Spezialschiffe oder Plattformen mit eigenem Antrieb wie bspw. Installationsschiffe, Kranschiffe, Bohrschiffe, Offshorefahrzeuge usw.
- b. Installationshilfsfahrzeuge. Dazu gehören bspw. Schwimmkräne, die Anhänge von Schlepp- oder Schubverbänden wie Arbeitspontons, Arbeits-Barges usw.
- c. Betriebs- und Servicefahrzeuge. Das sind üblicherweise multifunktionale Fahrzeuge, die unabhängig vom tatsächlichen Zweck eingesetzt werden können. Einsatzarten sind bspw. Erkundungen, Sicherungen, Versorgungsungen, Reparaturen, Material- und Personentransporte.
- d. Seegängige Schlepper und Schubfahrzeuge. Dazu gehören bspw.
  - Hochseeschlepper (bspw. eingesetzt für Transport von havarierten Schiffen),

- Ankerziehschlepper (bspw. für das Verschleppen oder Versorgen von Bohrinseln),
  - Bergungsschlepper (bspw. als Notschlepper),
  - Hafen-, Bugsier- und Assistenzschlepper (bspw. zum Schleppen, Schieben und Drücken von Schiffen, Pontons oder barges) mit mehr als 15 to Pfahlzug.
- e. Stromerzeugerfahrzeuge. Berücksichtigungsfähig sind hier nur Fahrzeuge, die Strom aus alternativen umweltfreundlichen Treibstoffen erzeugen.

### Preisgruppe 39: Sport- und Vergnügungsfahrzeuge / Yachten

Wasserfahrzeuge, die für Sport-, Erholungs- oder Vergnügungszwecke verwendet werden, einschließlich der Fahrzeuge, die für die Sportschifffahrt gewerblich betrieben werden. Dazu gehören auch Yachten. Die Einstufung in diese Kategorie erfolgt, soweit das jeweilige Wasserfahrzeug ein Seeschiff ist.

## 2 Hafennutzungsentgelte

### 2.1 Hafengeld

Für die Hafennutzung durch Seeschiffe in allen Fahrtgebieten und Verkehrsarten und andere Wasserfahrzeuge, die am Seeverkehr teilnehmen, wird in den jeweiligen Preisgruppen der Preisliste Seeschifffahrt Hafengeld anhand von bis zu drei Entgeltkomponenten errechnet, die addiert werden:

#### 2.1.1 Die Umweltkomponente

Die Umweltkomponente ist derjenige Teil des Hafengeldes, der sich nach Umweltfaktoren bemisst. Als Berechnungsgrundlage für die Umweltkomponente wird ein pro Preisgruppe ermittelter, dimensionsloser Betrag zugrunde gelegt. Dieser Betrag wird zunächst nach einem in der jeweiligen Preisgruppe festgelegten Schlüssel aufgeteilt auf einen

- Anteil **Revierfahrt** (Berücksichtigung der Emissionen aus Antrieb und Stromerzeugung während der Betriebsfahrt) sowie einen
- Anteil Betrieb am **Liegeplatz** (Berücksichtigung der Emissionen aus Stromerzeugung am Liegeplatz). Der Anteil Betrieb am Liegeplatz wird gegebenenfalls gemäß Ziffer 2.3.1.1.a. im Rahmen des Hafenstromrabatts ermäßigt.

Die beiden Anteile werden daraufhin mit einem Prozentsatz gemäß Preisliste Seeschifffahrt multipliziert, der sich aus der jeweiligen Einstufung gemäß den Einstufungskriterien der Tier-Level des Schiffes ergibt. Der Nachweis erfolgt durch ein gültiges Internationales Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe gemäß IMO Resolution MEPC.176(58) (International Air Pollution Prevention Certificate, „IAPP“). Zugrunde gelegt wird der jeweils unsauberste Motor des jeweiligen Schiffes. Eingeteilt wird in die Stufen Ohne (Tier 0), I, II, III, Ausnahme.

Dabei ist die Stufe „Ausnahme“ folgenden Sachverhalten vorbehalten und wird wie Tier II bepreist:

- a. Fahrzeuge der Preisgruppe 39, die kürzer als 24 m sind und ausschließlich Erholungszwecken dienen;
- b. Fahrzeuge mit Schiffsdieselmotoren, die auf Fahrzeugtypen mit einer Gesamtantriebsleistung von weniger als 750 kW eingebaut sind, sofern der zuständigen Stelle – welche die IAPP-Zeugnisse ausstellt und/oder überwacht – gegenüber nachgewiesen und von dieser akzeptiert wurde, dass das betreffende Fahrzeug aufgrund seiner entwurfs- oder baubedingten Beschränkungen die jeweils nieder-



gelegten Normen nach Tier I, II oder III nicht erfüllen kann. Dieser Nachweis und die Bestätigung der zuständigen Stelle sind der HPA vorzulegen, andernfalls das Fahrzeug in die Stufe „Ohne“ eingestuft wird;

c. Fahrzeuge ohne eigenen Antrieb.

Soweit kein IAPP-Nachweis oder ein Nachweis ohne Tier-Level (Tier 0) erbracht wird, wird das Tier-level „Ohne“ zur Berechnung der Umweltkomponente zugrunde gelegt.

Die Summe der beiden so errechneten und eingestuftten Anteile der Umweltkomponente bildet die Grundlage für mögliche weitere Ermäßigungen und Rabattierungen gemäß Ziffer 2.3.

### 2.1.2 Die BRZ-Komponente

Die BRZ-Komponente ist derjenige Teil des Hafengeldes, der sich nach der BRZ bzw. dem Raumgehalt eines Fahrzeuges bemisst bzw. das nach dem Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommen vom 23. Juni 1969 (BGBl. 1975 II S. 67) („**London-Übereinkommen**“) ermittelte Vermessungsergebnis. Die BRZ bestimmt sich nach dem International Tonnage Certificate (1969) („**ITC 69**“). Liegt kein ITC 69 vor, so ermittelt die HPA die BRZ auf branchenübliche Weise selbst. Bei Open-Top-Containerschiffen wird nach der verminderten BRZ bemessen, wenn diese durch Vorlage eines gültigen ITC nachgewiesen wurde.

### 2.1.3 Die Umschlagkomponente

Die Umschlagkomponente ist derjenige Teil des Hafengeldes, der sich nach dem Umschlag bemisst.

Meldekriterien für die Berechnung der Umschlagkomponente sind die im Seeschiffs-Webportal MUST-HAVE jeweils aktuell niedergelegten Daten.

Als Bestimmungskriterium für die Umschlagkomponente des Hafengeldes gilt die Umschlagmenge in Tonnen multipliziert mit einem der Preisgruppe zugeordneten Preis der Umschläge während eines Hafenanlaufs. Innerhalb der Umschläge pro Preisgruppe wird aus Gründen der Statistik grundsätzlich nach dort umgeschlagenen Warengruppen gemäß den im Seeschiffs-Webportal MUST-HAVE jeweils aktuell angegebenen Meldekriterien gegliedert. Dabei werden die Umschläge in Tonnen einschließlich Verpackung (Tara) gemessen und jeweils getrennt nach Löschen und Laden herangezogen.

Da Umschlaggewichte bei Containern (beladen und/oder leer) noch nicht vollständig für alle Einheiten gemeldet werden, wird die HPA hier bis auf weiteres andere Datenquellen heranziehen. Daher gelten ausschließlich für Containerumschläge in den Preisgruppen 31, 33, 34 und 37 Durchschnittsgewichtsangaben pro TEU.

Das für die Berechnung der Umschlagmenge zugrunde zu legende 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-Gewichtsangaben. Bezugszeitraum für die Ermittlung des daraus von der HPA abgeleiteten Durchschnittsgewichts ab dem 01.01.2018 ist das Jahr 2016.

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

- Umschläge beladener Container in 2018 pauschal mit einem Gewicht von 12,012 Tonnen/TEU berechnet. Umschlaggewichte leerer Container sind in dieser

Pauschale enthalten. Die Bepreisung selbst erfolgt jedoch nach Anzahl beladener TEU lt. Preisliste Seeschifffahrt.

- nicht containerisierte Umschläge nach Tonnen berechnet.

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

#### 2.1.4 Besondere Einstufungskriterien für das Hafengeld

In der Preisliste Seeschifffahrt ist die Berechnung der Entgeltkomponenten in einigen Preisgruppen nach Fahrgebieten und/oder Verkehrsarten unterschieden.

Unterscheidung von **Fahrtgebieten**:

- a. **Binnenverkehr**: Verkehre von und nach Hamburg zu und von Häfen diesseits der Seegrenze.
- b. **Nah-Seeverkehr**: Verkehre von und nach Hamburg zu und von Häfen jenseits der Seegrenze im Nord- und Ostsee-Gebiet, als auch in Norwegen, Großbritannien, der Färöer, Irland und an der französischen Küste bis zur spanischen Grenze an der Biskaya.
- c. **Übriger Seeverkehr**: alle übrigen Fahrtgebiete

Unterscheidung von **Verkehrsarten**:

- a. **Linienverkehr**: 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;
- b. **Trampverkehre**: Verkehre, die keine Linienverkehre sind.

## 2.2 Liegegeld

Für Seeschiffe und Teilnehmer am Seeverkehr, deren Hafennutzung länger als 120 Stunden anhält, ist für die über diesen Zeitraum hinausgehende Hafennutzung Liegegeld gemäß Preisliste Seeschifffahrt zu zahlen.

Eine Unterbrechung der Hafennutzung von weniger als 24 Stunden wird nur berücksichtigt, wenn im Zusammenhang mit dem jeweiligen Wasserfahrzeug während der Nutzungsunterbrechung keine gewerblichen Tätigkeiten ausgeübt werden. Dies ist der HPA auf Verlangen nachzuweisen.

## 2.3 Anlegeentgelt

Die HPA erhebt Anlegeentgelt gemäß Preisliste Seeschifffahrt für Seeschiffe und Teilnehmer am Seeverkehr

- für die unmittelbare oder mittelbare Nutzung der von der HPA ausgebauten, betriebenen und/oder erhaltenen Kai- und Landungsanlagen sowie Dalben
- zum Zwecke des Umschlags bzw. zum Ein- und Aussteigen von Passagieren/ Fahrgästen durch Seeschiffe und Teilnehmer am Seeverkehr
- oder die Nutzung der von der HPA als Warteplätze ohne Ladungsumschlag ausgewiesenen Liegeplätze

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

### 3 Rabatte auf Hafennutzungsentgelte

#### 3.1 Rabatte auf das Hafengeld

Die Preisliste Seeschifffahrt enthält für das Hafengeld und seine Komponenten je nach Preisgruppe Sofort-Rabatte auf die Umweltkomponente als Anreiz für besonders umweltfreundliches Verhalten (Siehe dazu Ziffer 3.1.1), Sofort-Rabatte auf die BRZ-Komponente (Siehe dazu Ziffer 3.1.2) sowie verschiedene nachgelagerte Rabatte (Siehe dazu Ziffer 3.1.3).

##### 3.1.1 Sofort-Rabatte bei der Umweltkomponente als Anreiz für besonders umweltfreundliches Verhalten

Im Interesse des Klimas und der Lebensqualität der Bürger dieser Stadt bemisst die HPA das Hafengeld auch nach Umweltfaktoren. Ziel ist es, so ein möglichst umweltfreundliches Verhalten der Hafennutzer zu fördern.

Dazu werden neben der Einstufung gemäß IAPP Tier-Level im Rahmen der Umweltkomponente Rabatte beim Hafengeld unter den folgenden Voraussetzungen gewährt, soweit sie auf das jeweilige Wasserfahrzeug anwendbar sind.

Die HPA kann die Fortsetzung der folgenden Umweltrabatte nach dieser Teilziffer jederzeit vorübergehend einstellen oder dauerhaft beenden oder die Anreizhöhe verändern. Dies kann insbesondere dann der Fall sein, wenn sich die Webseiten, Dokumente, Zertifikate, Indexwerte oder Bezugsgrößen oder sonstige Daten, die für die Berechnung des jeweiligen Rabatts ausschlaggebend sind, verändern oder etwaige ursprünglich für den jeweiligen Anreiz vorgesehene Budgets erschöpft sind.

##### 3.1.1.1 Hafenstromrabatt (Siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifiermäßigung 125/125a)

Dieser Rabatt wird beim Hafengeld innerhalb der Umweltkomponente auf den Anteil Betrieb am Liegeplatz gewährt. Voraussetzungen dafür sind, dass

- i. ein gültiger ESI-Wert vorliegt ( $\geq 0$ ) und
- ii. der Hafenstrom mindestens eine Qualität nach IAPP Tier Level 3 hat und
- iii. der Hafennutzer im Rahmen der Hafengelderklärung nachweist, dass er den während der Liegezeit im Hafengebiet benötigten Bordstrom überwiegend und für die überwiegende Dauer der Liegezeit
  - (1) direkt aus dem lokalen Netz oder mit Transformation über Land, oder
  - (2) indirekt über Land, aus einer nicht schiffseigenen (mobilen) Quelle, bspw. über sogenannte PowerPacs, oder
  - (3) von See, bspw. über eine so genannte Power-Barge bezogen hat und
- iv. der bezogene Hafenstrom zu
  - (1) 100% aus erneuerbaren Energien stammt, oder
  - (2) aus alternativen, nicht erneuerbaren Energien stammt. Derzeit berücksichtigungsfähig sind LNG und Methanol. Zusätzlich haben die versorgten Schiffe bauliche Installationen, welche während der übrigen, nicht überwiegenden Zeit am Liegeplatz ihre selbst erzeugten NOx-Emissionen minimieren. Derartige Vorrichtungen wie beispielsweise ein SCR-Katalysator oder Abgasrückführung leisten somit einen größeren Beitrag zur Luftreinhaltung der Stadt Hamburg als Schiffe die keine Nachbehandlung der Emissionen in dieser Zeit durchführen, oder der Hafenstrom

- (3) aus alternativen, nicht erneuerbaren Energien stammt und keine weiteren zusätzlichen Einbaumaßnahmen wie unter Ziff. (2) beschrieben betrieben werden. Derzeit berücksichtigungsfähig sind LNG und Methanol.

Die Höhe des gewährten Rabatts hängt von der jeweils gemäß Ziffer 3.1.1.1 iv. anwendbaren Variante ab und ist der Preisliste zu entnehmen. Der Nachweis wird geführt durch Belege der Versorgung, einschließlich der Versorgungsmenge und –dauer und der Art des bezogenen Energieträgers. Falls bauliche Installationen berücksichtigt werden sollen, ist ihr Vorhandensein und Einsatz nachzuweisen.

#### 3.1.1.2 ESI-Rabatt (Siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifiermäßigung 140)

Dieser Rabatt wird beim Hafengeld auf die Umweltkomponente gewährt für besonders emissionsarme Wasserfahrzeuge nach dem „Environmental Ship Index“ (ESI). Die HPA greift dafür auf die entsprechende Datenbank der International Association of Ports and Harbours („**IAPH-Datenbank**“) zu und überprüft das Vorhandensein und den Inhalt des Eintrags in Bezug auf das jeweilige Wasserfahrzeug. Zugriff mit Informationen zu Registrierungsmöglichkeiten bieten beispielsweise die Internetseiten [www.environmentalshipindex.org](http://www.environmentalshipindex.org) oder <http://wpci.iaphworldports.org> („**ESI-Website**“). Der ESI-Wert berücksichtigt bereits das Vorhandensein einer schiffsseitigen Landstromeinrichtung sowie die nachweisliche Nutzung von Scrubbern und/oder SCR-Anlagen.

Neben der Registrierung in der IAPH-Datenbank ist eine Antragstellung bei der HPA oder Aufnahme in die Hafengelderklärung zum Erhalt des Rabatts nicht erforderlich. Die HPA als Anreizgeber greift jeweils zu Quartalsbeginn auf die in der IAPH-Datenbank gespeicherten Werte zu und verwendet diese Werte zur Gewährung eines entsprechenden Rabatts, der folgendermaßen errechnet wird:

Der ESI-Rabatt wird je nach Wert des Environmental Ship Index bei Anläufen innerhalb des Gültigkeitszeitraumes des Wertes auf den Zwischenpreis Umweltkomponente des Hafengeldes nach folgender Skala errechnet:

- i. ESI-Wert 20 bis < 25 = 0,5 % Rabatt, jedoch maximal 250 €
- ii. ESI-Wert 25 bis < 35 = 1 % Rabatt, jedoch maximal 500 €
- iii. ESI-Wert 35 bis < 50 = 5 % Rabatt, jedoch maximal 1.000 €
- iv. ESI-Wert ≥ 50 = 10 % Rabatt, jedoch maximal 1.500 €

Wenn ein Rabatt gemäß Tarifiermäßigung 280 (Rabatt für ausschließlichen LNG-Antrieb) gewährt wird, wird keine Ermäßigung nach der vorliegenden Tarifiermäßigung 140 gewährt.

#### 3.1.1.3 Green-Award-Rabatt (Siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifiermäßigung 145)

Dieser Rabatt wird beim Hafengeld auf die Umweltkomponente gewährt für besonders ausgezeichnete Wasserfahrzeuge der Preisgruppen 11 und 12. Der Nachweis ist durch ein gültiges Zertifikat der Stiftung „Green Award“ zusammen mit der Hafengelderklärung zu erbringen.

#### 3.1.1.4 Blauer-Engel-Rabatt (Siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifiermäßigung 150)

Dieser Rabatt wird beim Hafengeld innerhalb der Umweltkomponente gewährt für Wasserfahrzeuge, die für einen besonders „umweltschonenden Schiffsbetrieb“ nach RAL-UZ 110 ausgezeichnet sind. Der Nachweis ist durch ein gültiges Zeugnis des Umweltbundesamtes bzw. der RAL gGmbH zusammen mit der Hafengelderklärung zu erbringen. Es werden nur Zertifikate akzeptiert, welche nach den in 2015 überarbeiteten Richtlinien vergeben worden sind.

### 3.1.1.5 Doppelhüllen-Rabatt (Siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifiermäßigung 180)

Dieser Rabatt wird beim Hafengeld auf die Umweltkomponente gewährt für Öltankschiffe, die 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) im Formblatt B in den Ziffern 1.11.1 bis 1.11.5 als solche beschrieben sind und über eine Doppelhülle verfügen. Diese erhalten pauschal einen Rabatt in Höhe von 18% auf den Zwischenpreis der Umweltkomponente.

Das Vorliegen der oben genannten Voraussetzung zur Einordnung als Doppelhüllentanker (insbesondere Rohöltankschiffe, Produktentanker und Tank-Massengutschiffe) ist nachzuweisen durch entsprechende Belege des Flaggenstaats oder anderen autorisierten Institutionen.

Der Nachweis ist in der Regel zu führen durch ein anerkanntes Zeugnis (International Oil Pollution Prevention Certificate - IOPP) der zuständigen Schiffssicherheitsbehörde, wonach das Schiff über eine Doppelhülle verfügt. Die Doppelhülle muss der Regel 19 Abs. 3 der überarbeiteten Anlage I zu dem Protokoll von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe entsprechen (MARPOL-Übereinkommen). Für Öltankschiffe mit Doppelhülle, die vor Einführung der Regel 19 Abs. 3 gebaut wurden, muss für eine Anerkennung der Nachweis erbracht werden, dass die zu dem Bauzeitpunkt gültigen Regeln für Doppelhüllenschiffe eingehalten wurden. Für Öltankschiffe unterhalb der IOPP-Begrenzung ist der Doppelhüllennachweis durch eine gleichwertige Bescheinigung zu führen.

### 3.1.2 Sofort-Rabatte auf die BRZ-Komponente

Die Preisliste enthält verschiedene Rabatte auf die BRZ-Komponente, deren jeweilige Voraussetzungen und Berechnung folgendermaßen konkretisiert wird:

#### 3.1.2.1 Rabatt Kappungsgrenze (Siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifiermäßigung 210/211)

Dieser Rabatt wird bei der Preisgruppe 31 Ü (Tarifiermäßigung 210), sowie 21 ÜG (Tarifiermäßigung 211) gewährt. Für über dort benannte BRZ-Werte hinausgehende BRZ ist kein Hafengeld auf die BRZ-Anteile des Hafengelds (BRZ-Komponente) zu bezahlen.

#### 3.1.2.2 Rabatt Open-Top-Containerschiffe (Siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifiermäßigung 215)

Dieser Rabatt wird bei Schiffen der Preisgruppe 31 und 37 (Vollcontainerschiffe), sowie 33 (ConRo-Schiffe) gewährt.

#### 3.1.2.3 Rabatt Zweite Anläufe (Siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifiermäßigung 220/221)

Linie (220): Für Fahrzeuge in den benannten Preisgruppen, wenn sie binnen 336 h (entspr. 14 \* 24 h) im Rahmen einer Zwischenreise aus den Gebieten des Nah-Seeverkehrs kommend – Hamburg erneut anlaufen und beim vorigen Anlauf nach derselben Preisgruppe hafengeldpflichtig waren.

Tramp (221): Für diese Fahrzeuge, wenn sie binnen 120 h (entspr. 5 \* 24 h) nach Verlassen des Hamburger Hafens denselben erneut anlaufen. Voraussetzung für die Ermäßigung ist, dass in der Zwischenzeit kein anderer Hafen für kommerzielle Zwecke angelaufen wurde und derselbe Schuldner (Leistungsempfänger) hafengeldpflichtig ist.

#### 3.1.2.4 Nebensaisonrabatt (Siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifiermäßigung 230)

Dieser Rabatt wird bei Schiffen der Preisgruppe 36K gewährt, welche Hamburg in den Zeiträumen von Oktober bis November oder von Januar bis März anlaufen.

#### 3.1.2.5 Minicruiserabatt (Siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifiermäßigung 233)

Dieser Rabatt wird bei Schiffen der Preisgruppe 36K gewährt, wenn sie Hamburg im Zeitraum von April bis September oder im Dezember erneut anlaufen und beim vorigen Anlauf hafengeldpflichtig waren

- i. entweder unter der Tarifiermäßigung 233.3, wenn zwischen Abgang und erneutem Anlauf weniger als 3 Tage liegen (max. 72 Stunden), oder
- ii. oder unter der Tarifiermäßigung 233.5, wenn zwischen Abgang und erneutem Anlauf weniger als 5 Tage liegen (max. 120 Stunden)

#### 3.1.2.6 Rabatt Reparatur (Siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifiermäßigung 260)

Dieser Rabatt wird in den benannten Preisgruppen gewährt für Fahrzeuge, die ausschließlich zur Durchführung von Reparaturen durch entsprechende Betriebe im Hamburger Hafen liegen. Als Nachweis hat der Hafennutzer der HPA eine Bescheinigung des Reparaturbetriebes vorzulegen.

#### 3.1.2.7 Rabatt Werftaufenthalt (Siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifiermäßigung 265)

Dieser Rabatt wird in den benannten Preisgruppen gewährt für Fahrzeuge, soweit diese keine Ladung umschlagen bzw. keine Passagiere befördern und ausschließlich in einer Werft angelegt haben.

#### 3.1.2.8 Rabatt „kein Umschlag“ / „keine Fahrgastbeförderung“ (Siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifiermäßigung 270)

Dieser Rabatt wird in den benannten Preisgruppen gewährt für Fahrzeuge, soweit diese keine Ladung umschlagen bzw. keine Passagiere befördern. Diese Ermäßigung gilt nicht, soweit ein „zweiter Anlauf“ nach Sondermerkmal 220 vorliegt.

#### 3.1.2.9 Rabatt für ausschließlichen LNG-Antrieb (Siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifiermäßigung 280), zeitlich befristet bis 31.12.2018

Dieser Rabatt in den benannten Preisgruppen wird gewährt für Schiffe, die

- ausschließlich von LNG angetrieben werden und
- ausschließlich LNG zur Eigenstromversorgung nutzen und
- über einen ESI-SOx-Wert von > 98 (Unterpunkten) beziehungsweise > 32,6 (Gesamtpunkten) verfügen.

Der Nachweis wird erbracht durch entsprechende mit der Hafengelderklärung vorzulegende Schiffspapiere und den ESI-Wert.

Diese Schiffe erhalten einen Rabatt von 15% auf die BRZ-Anteile des Hafengeldes, jedoch maximal 2.000 EUR.

#### 3.1.2.10 AGF-Rabatt (Siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifiermäßigung 285), zeitlich befristet bis 31.12.2018

Dieser Rabatt wird in den benannten Preisgruppen gewährt für Schiffe, die als AGF 360 eingestuft sind, also länger als 360,00m sind bzw. als AGF 390 eingestuft sind, also länger als 390,00m sind.

### 3.1.2.11 Zusatzrabatt Hafenstrom BRZ (Siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifiermäßigung 287/287a), zeitlich befristet bis 31.12.2018

Unter den gleichen Voraussetzungen wie beim Hafenstromrabatt der Umweltkomponente (Ziffer 3.1.1.2.) wird zusätzlich auf die BRZ-Komponente ein Zusatzrabatt Hafenstrom BRZ nach folgenden Maßgaben gewährt:

- Tarifiermäßigung 287a: In Preisgruppen 31Ü und 36K beträgt der Zusatzrabatt Hafenstrom BRZ 20% des jeweils berechneten Zwischenpreises BRZ, maximal jedoch EUR 3.000.
- Tarifiermäßigung 287: In allen anderen Preisgruppen beträgt der Zusatzrabatt Hafenstrom BRZ 15% des jeweils berechneten Zwischenpreises BRZ, maximal jedoch EUR 2.000.

Dazu wird eine Vergleichsrechnung angestellt: Es wird der Betrag von 15% (287) bzw. 20% (287a) auf das Zwischenergebnis der BRZ-Komponente ermittelt, höchstens jedoch 2.000 EUR (287) bzw. 3.000 (287a). Ist dieser Betrag

- **kleiner** als der ermittelte Abschlag nach Hafenstromrabatt (Tarifmerkmal 125/125a) der auf die Umweltkomponente angewendet wurde, so wird **kein** Zusatzrabatt Hafenstrom BRZ (287/287a) gewährt.
- **größer** als der ermittelte Abschlag nach Hafenstromrabatt (Tarifmerkmal 125/125a) der auf die Umweltkomponente angewendet wurde, so wird **ein** Zusatzrabatt Hafenstrom BRZ (287/287a) auf das Zwischenergebnis der BRZ-Komponente in Höhe der Differenz zum Hafenstromrabatt (Tarifmerkmal 125/125a) gewährt.

### 3.1.3 Nachträgliche Rabatte auf Antrag

Die Rabatte Mehrverkehrs- oder Frequenzrabatt werden nur gewährt, soweit sie im Rahmen einer schriftlichen Anzeige durch die Hafennutzer geltend gemacht werden. Dieser Anzeige sind Nachweise für die jeweils notwendigen Voraussetzungen beizufügen. Die Anzeige muss der HPA Hafengeldstelle zwischen dem 1. Januar und dem 31. Mai eines Jahres für Hafennutzungen des vorherigen Kalenderjahrs („**Abrechnungsjahr**“) zugehen.

Diese Anzeigen haben alle Tatsachen aufzuführen, aus denen sich die Erfüllung der Voraussetzungen der im Folgenden beschriebenen Rabatte des Hafengeldes ergibt. Für den Transshipmentrabatt gilt das in Ziffer 3.1.3.3 beschriebene besondere Verfahren.

#### 3.1.3.1 Mehrverkehrsrabatt

##### *Voraussetzungen für die Gewährung*

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

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

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

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

#### *Berechnungsweise von Mehrverkehrsrabatten bei Frachtschiffen*

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

Fließen in die Berechnung Anläufe ein, bei denen das Hafengeld nach der Tarifiermäßigung 210 (Kappungsgrenze) und/oder Tarifiermäßigung 215 (open top) abgerechnet wurde, so wird diejenige BRZ-Zahl berücksichtigt, welche der Hafengeldberechnung zugrunde lag.

Anläufe, bei denen das Hafengeld nach der Tarifiermäßigung 260 (Reparatur), 265 (Werftaufenthalt) oder 270 (Kein Umschlag) ermäßigt wurde oder Anläufe, die keinem Erwerbszweck dienen, werden bei der Berechnung nicht berücksichtigt.

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

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

#### 3.1.3.2 Frequenzrabatt

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

Kreuzfahrtreedereien erhalten Ermäßigungen (Frequenzrabatt) rückwirkend für alle berücksichtigungsfähigen Anläufe von Schiffen ihrer Kreuzfahrtflotte innerhalb eines Kalenderjahres des nach der Preisliste Seeschiffahrt gezahlten Hafengeldes in Bezug auf die BRZ- Komponente wie folgt:

- ab dem neunten Anlauf von 10 %,
- ab dem zwölften Anlauf von 15 %,
- ab dem dreißigsten Anlauf von 20%
- ab dem fünfundsiebzigsten Anlauf von 25%.



Anläufe, bei denen das Hafengeld nach der Tarifiermäßigung 260 (Reparatur), 265 (Werftaufenthalt) oder 270 (Keine Fahrgastbeförderung) ermäßigt wurde oder Anläufe, die keinem Erwerbszweck dienen, werden bei der Berechnung nicht berücksichtigt.

Die Anläufe werden für jede Kreuzfahrtreederei jeweils einzeln pro Kalenderjahr ermittelt und berücksichtigt, soweit diese in diesem Zeitraum als Leistungsempfänger entgeltspflichtig war. Der Leistungsempfänger wird auf jeder Hafengeldrechnung gesondert ausgewiesen.

Die separate Berücksichtigung gilt auch, falls die Schiffe zu einer wirtschaftlichen Einheit oder sonstigen Art der Kooperation gehören, die mehr als eine Kreuzfahrtreederei oder -marke betreibt.

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

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

Anläufe, bei denen das Hafengeld nach der Tarifiermäßigung 260 (Reparatur), 265 (Werftaufenthalt) oder 270 (Kein Umschlag) ermäßigt wurde oder Anläufe die keinem Erwerbszweck dienen, werden bei der Berechnung nicht berücksichtigt.

### 3.1.3.3 Transshipmentrabatt

Die HPA fördert den Umschlag von beladenen Transshipmentcontainern.

*Geltungsbereich / berücksichtigungsfähige Preisgruppen*

Die Tarifiermäßigung gilt ausschließlich für die Preisgruppen

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

*Inhalt der Ermäßigung*

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

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

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

Berücksichtigungsfähig sind nur beladene Container.

Im Falle eines Zusammenschlusses von Container-Operateuren oder Hafennutzern im Sinne des Umwandlungsgesetzes werden zur Feststellung der Voraussetzungen bzw. Berechnung des Transshipmentrabattes die Verkehre der an dem Zusammenschluss beteiligten Hafennutzer für den Referenzzeitraum vor dem Zusammenschluss ermittelt und addiert.

#### *Ablauf des Verfahrens*

Die Teilnahme ist ausschließlich über die „Import Message Platform“ (IMP) der DAKOSY AG möglich. Für die Berechnung des Rabattes gelten allein die Daten der IMP. Bei der DAKOSY AG sowie in der Hafengeldstelle ist die Teilnahme rechtzeitig vorab anzumelden. Der jeweilige Nutzer erhält dann Informationen über den detaillierten Prozess der Rabattgewährung und seine Mitwirkungspflichten.

## 3.2 Rabatte auf das Liegegeld

### 3.2.1 Rabatt Kappungsgrenze (Siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifiermäßigung 350)

Für Bulker und Vollcontainerschiffe wird die jeweils ermäßigte BRZ als Bemessungsgröße für das Liegegeld zugrunde gelegt. Für über in der Preisliste Seeschifffahrt Tarifiermäßigungen 210/211 benannte BRZ-Werte hinausgehende BRZ ist kein Liegegeld auf die BRZ-Anteile des Liegegeldes (BRZ-Komponente) zu bezahlen.

### 3.2.2 Rabatt Open-Top-Containerschiffe (Siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifiermäßigung 355)

Dieser Rabatt wird für Vollcontainerschiffe sowie ConRo-Schiffe gewährt. Hier wird das Liegegeld nach der verminderten BRZ berechnet, wenn diese durch Vorlage eines gültigen ITC nachgewiesen wurde.

### 3.2.3 Rabatt Reparatur (Siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifiermäßigung 360)

Dieser Rabatt wird in den benannten Preisgruppen gewährt für Fahrzeuge, solange diese zur Durchführung von Reparaturen durch Reparaturbetriebe im Hamburger Hafen liegen. Als Nachweis hat der Hafennutzer der HPA eine Bescheinigung des Reparaturbetriebes vorzulegen.

### 3.2.4 Rabatt Werftaufenthalt (Siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifiermäßigung 365)

Dieser Rabatt wird in den benannten Preisgruppen gewährt für Fahrzeuge, solange diese an Werften zur Durchführung von Reparaturen liegen.

## 4 Mitwirkungspflichten der Hafennutzer bei Hafennutzung durch Seeschiffe und Teilnehmer am Seeverkehr

### 4.1 Hafengelderklärung

Für jede Hafennutzung durch **Seeschiffe** haben die Hafennutzer alle für die Berechnung des Hafennutzungsentgelts erforderlichen Daten und alle Daten, die die HPA nach dem Verkehrsstatistikgesetz (VerKStatG) in der jeweils geltenden Fassung erhebt, an die Hafengeldstelle der HPA zu übermitteln („**Hafengelderklärung**“). Die Pflicht zur Übermittlung der Daten ist unabhängig von Umschlag, Passagierbeförderung oder etwaigen Tarifiermäßigungen.

Bei Hafennutzung durch Schlepp- oder Schubverbänden ist für jedes einzelne darin enthaltene Wasserfahrzeug eine separate Hafengelderklärung durch den Hafennutzer des motorisierten Fahrzeugs einzureichen.

Für die Hafennutzung durch **übrige Wasserfahrzeuge**, die nicht Seeschiffe sind aber am Seeverkehr teilnehmen gelten die in den Besonderen Bedingungen Binnenschiffe aufgeführten Mitwirkungspflichten und Meldebestimmungen.

#### 4.2 Frist

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

#### 4.3 Übermittlungswege der Hafengelderklärung

Der Hafennutzer hat die Hafengelderklärung elektronisch abzugeben. Dazu stehen ihm die folgenden Übermittlungswege zur Verfügung:

- a. Direkte Erfassung der benötigten Daten im Seeschiffs-Webportal „**MUST-HAVE**“ (Maritime User Service Tool for HAMBURG VESSEL calls) unter [www.must-have.dakosy.de](http://www.must-have.dakosy.de).
- b. Automatisierte Übermittlung der benötigten Daten an die HPA (inklusive Zugriffsmöglichkeit über das unter lit. a. genannte Webportal) per IMP-Plattform. Anbieter hierfür ist die DAKOSY AG ([www.dakosy.de](http://www.dakosy.de)).
- c. Direkte Kommunikation der notwendigen Daten per EDI an die Schnittstelle von MUST-HAVE. Auch in einem solchen Fall ist ein Zugriff auf die Daten über das in lit. a genannte Webportal möglich.

Bei der Datenübermittlung gemäß lit. b. und c. sind gegebenenfalls zusätzliche Vereinbarungen zwischen dem Hafennutzer und dem jeweiligen Dienstleister notwendig. Zudem fallen gegebenenfalls Kosten an, die der jeweilige Nutzer zu tragen hat.

#### 4.4 Beizufügende Unterlagen

Unabhängig von Übermittlungswegen und sonstigen abgefragten Daten ist die Vorlage folgender Unterlagen in Kopie erforderlich:

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

Zudem kann die Übermittlung weiterer Unterlagen gemäß der vorstehenden Regelungen erforderlich sein.

#### 4.5 Berechnung der Hafennutzungsentgelte bei Fehlender Mitwirkung

Kommt ein Hafennutzer seiner Mitwirkungspflicht nicht nach, so schuldet er der HPA das Hafennutzungsentgelt im Anwendungsbereich dieser Besonderen Bedingungen Seeschiffahrt auf der Grundlage des höchsten Tarifes in der jeweiligen Preisgruppe. Soweit zutreffend ist das beim Hafengeld der Tramptarif für das Verkehrsgebiet Übriger Seeverkehr, bei Schiffen mit flüssigem Massengut auf der Basis eines Öltankschiffes. Für die Umschlagkomponente wird das Gewicht einer kompletten Schiffsentladung und -wiederbeladung unterstellt, bemessen nach der Tonnage (tdw.). Für die Umweltkomponente wird unterstellt, dass kein gültiges IAPP-Zertifikat vorgelegt wurde. Beim Anlegeentgelt wird eine HPA-Kaianlage als Liegeplatz zugrunde gelegt.

Dieses Vorgehen kommt zum Tragen, soweit der Hafennutzer seine Mitwirkungspflicht trotz Aufforderung gemäß Ziffer 2.3.2 der Hafen-AGB innerhalb der dort genannten Frist nicht erfüllt hat.

#### 4.6 Zustellungsbevollmächtigte

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

#### 4.7 Anmeldepflichten für Hochsee-Kreuzfahrtschiffe

Hochsee-Kreuzfahrtschiffe, die im Hafengebiet einen Liegeplatz benötigen, haben sich neben der Hafengelderklärung in jedem Fall für die Nutzung von Anlagen für Kreuzfahrtschiffe bei der CGH Cruise Gate Hamburg GmbH („CGH“), Neuer Wandram 4, 20457 Hamburg, anzumelden.