



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 01. Januar 2025

Inhalt

Begriffsbestimmungen	3
1 Einordnung von Wasserfahrzeugen in Preisgruppen	4
Preisgruppe 11: Öltankschiffe	4
Preisgruppe 12: Wasserfahrzeuge mit sonstigem, vornehmlich flüssigen Massengut, Chemie- und Gastanker.....	4
Preisgruppe 21: Wasserfahrzeuge mit vornehmlich trockenem Massengut / Bulker	4
Preisgruppe 31: Vollcontainerschiffe.....	5
Preisgruppe 32: Autotransportschiffe	5
Preisgruppe 33: Container-RoRo-Schiffe (ConRo)	5
Preisgruppe 34: RoRo / Mehrzwecktransporter	5
Preisgruppe 35: Kombinierte Passagier-/ RoRo Fährschiffe (Ro/Pax).....	5
Preisgruppe 36: Fahrgastschiff / Kreuzfahrtschiff	5
Preisgruppe 37: Sonstige Frachtschiffe und Frachtfahrzeuge	6
Preisgruppe 38: Sonstige gewerbliche Fahrzeuge und Offshore-Schifffahrt.....	6
Preisgruppe 39: Sport- und Vergnügungsfahrzeuge / Yachten	7
2 Hafennutzungsentgelte	7
2.1 Hafengeld	7
2.2 Liegegeld.....	9
2.3 Anlegeentgelt	10
3 Zuschlag auf Hafennutzungsentgelte.....	10
3.1 Zuschlag Hafengeburtstag	10
4 Rabatte auf Hafennutzungsentgelte.....	10
4.1 Rabatte auf das Hafengeld.....	10
4.2 Rabatte auf das Liegegeld.....	15
5 Mitwirkungspflichten der Hafennutzer bei Hafennutzung durch Seeschiffe und Teilnehmer am Seeverkehr	15
5.1 Hafengelderklärung	15
5.2 Frist	16
5.3 Übermittlungswege der Hafengelderklärung	16
5.4 Beizufügende Unterlagen	16
5.5 Berechnung der Hafennutzungsentgelte bei fehlender Mitwirkung	17
5.6 Zustellungsbevollmächtigte	17
5.7 Anmeldung bei der Cruise Gate Hamburg GmbH	17

Begriffsbestimmungen

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

Begriff	Bedeutung
Abrechnungsjahr	wie in Ziffer 4.1.3 definiert
Binnenverkehr	wie in Ziffer 2.1.4 definiert
Environmental Ship Index, ESI-Air	Indexwert zur Bestimmung der Luftqualität der Schiffsemissionen in Form einer dimensionslosen Einheit zwischen Null und 100.
Environmental Ship Index, ESI-Noise	Indexwert zur Bestimmung der Überwasser-Lärmemissionen in Form einer dimensionslosen Einheit zwischen Null und 100.
Environmental Ship Index, ESI@berth	Indexwert zur Bestimmung der Luftqualität der Schiffsemissionen am Liegeplatz pro Anlauf in Form einer dimensionslosen Einheit zwischen Null und 150.
Green Award	Ein von der unabhängigen non-profit Stiftung „Green Award“, Rotterdam, The Netherlands vergebenes Zertifikat.
ESI-Website	wie in Ziffer 4.1 definiert
Hafengelderklärung	wie in Ziffer 5.1 definiert
Port Dues Office (portdues@hpa.hamburg.de)	Zuständige Fachstelle in der HPA für Hafengelderklärungen, Selbstabfertigungen (Binnenschiffe), Meldungen, Rabattanträge und sonstige Anfragen von Hafennutzern hinsichtlich der geltenden Hafen-AGB für See- und Binnenschiffe.
IAPH-Datenbank	wie in Ziffer 4.1.1 definiert
IAPP	wie in Ziffer 2.1.1 definiert
ITC 69	wie in Ziffer 2.1.2 definiert
Linienverkehr	wie in Ziffer 2.1.3 definiert
London-Übereinkommen	wie in Ziffer 2.1.2 definiert
Nah-Seeverkehr	wie in Ziffer 2.1.3 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. 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 5.3 definiert
Tier-Level	Tier-Level gemäß IAPP
Trampverkehr	wie in Ziffer 2.1.3 definiert
Transshipment	die seeseitige Anlieferung und Auslieferung von Umschlaggut bzw. Containern
Übriger Seeverkehr	wie in Ziffer 2.1.3 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, dass 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 Fünf-Tage-Ticket 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

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

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

Preisgruppe 32: Autotransportschiffe

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)

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)

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

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.

Tagesausflugsschiffe, die im **Fährdienst** nach einem im Internet veröffentlichten, regelmäßigen Fahrplan für jedermann buchbar verkehren und im Hamburger Hafen sowie mindestens einem anderen Hafen Zu- und Ausstiegsmöglichkeiten ermöglichen sind solche, bei denen mindestens vier Hafenanläufe je Kalenderwoche (Montag-Sonntag) in dieser Verkehrsart stattgefunden haben. Nicht im Fahrplan veröffentlichte Fahrten und/oder nicht für jedermann buchbare Fahrten wie bspw. zusätzliche Charterfahrten werden wie Tagesausflugsschiffe berechnet.

Eine weitere Untergruppe der Preisgruppe 36 bilden Tagesausflugsschiffe im **Nordsee-Bäderdienst** - auch Nordseebäderverkehre genannt -, die Einzelanlaufentgelte- oder Monatsentgelte bezahlen.

Preisgruppe 37: Sonstige Frachtschiffe und Frachtfahrzeuge

Bei dieser Kategorie handelt es sich um den Auffangtatbestand für alle Frachtschiffs- und Frachtfahrzeugtypen, 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 oder Multi-Purpose-Carrier ohne RoRo-Kapazität oder Semi-containerschiffe
- c. „pallet carrier“ oder „barge carrier“
- d. Fischereifahrzeuge
- e. Last-/Transport-Barges
- f. Last-/Transport-Pontons und See-Schwimmdocks
- 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 Bohrinselfahrzeuge dienen oder Bagger sein. 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.

Installationshilfsfahrzeuge. Dazu gehören bspw. Schwimmkräne, die Anhänge von Schlepp- oder Schubverbänden wie Arbeitspontons, Arbeits-Barges usw.

Betriebs- und Servicefahrzeuge. Das sind üblicherweise multifunktionale Fahrzeuge, die unabhängig vom tatsächlichen Zweck eingesetzt werden können. Einsatzarten sind bspw. Erkundungen, Sicherungen, Versorgungsleistungen, Reparaturen, Bauarbeiten, Material- und Personentransporte.

- b. 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.
- c. **Erzeugerfahrzeuge** umweltfreundlicher Strom. Hierzu zählen nur Fahrzeuge, die Strom aus alternativen umweltfreundlichen Treibstoffen erzeugen.
- d. **Baggerfahrzeuge** sind üblicherweise Fahrzeuge mit einer besonderen Ausrüstung zum Ausbaggern, Ausspülen oder Planieren von Häfen, Flüssen oder Meeresbuchten. Der Zweck dieser Fahrzeuge liegt in der Vertiefung und/oder Verbreiterung von Gewässern und nicht in der Gewinnung von Massenrohstoffen.

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 zwei 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).

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 jeweils für den Anteil Betrieb am Liegeplatz (i.d.R. Hilfsmaschinen, Boiler) und für den Anteil Revierfahrt (i.d.R. Antriebsmaschinen) des jeweiligen Schiffes.

Eingeteilt wird in die Stufen „ohne“ (Tier 0), Tier I, Tier II, Tier III, „Ausnahme“ und „unmotorisiert“ (Fahrzeuge ohne eigenen Antrieb).

Dabei ist die Stufe „Ausnahme“ folgenden Sachverhalten vorbehalten:

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

Unmotorisierte Fahrzeuge werden der Stufe „unmotorisiert“ zugeordnet. Ein gesonderter Nachweis ist nicht erforderlich. Ein Zu- oder Abschlag kommt nicht zur Anwendung.

Soweit kein IAPP-Nachweis oder ein Nachweis ohne Tier-Level (Tier 0) erbracht wird und keine Ausnahme vorliegt oder das Fahrzeug unmotorisiert ist, 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.

Für Hamburg anlaufende Schiffe mit Kiellegungsdatum ab 01.01.2021 gilt:

Sofern sie verpflichtet sind, ein IAPP vorzuhalten, also motorisiert sind und keine Ausnahme darstellen, berücksichtigt die HPA für den Hafenanlauf und den Aufenthalt im Hafen ein Tier-Level der Stufe 3, so wie es die Regularien für den Betrieb in der NECA (Nitrogen-Emission-Control-Area) Nord- und Ostsee vorsehen.

Für Hamburg anlaufende Schiffe mit Kiellegungsdatum bis einschließlich dem 31.12.2020 gilt:

Gelegentlich sind im IAPP-Zertifikat in einer und/oder beiden Kategorien „Betrieb am Liegeplatz“ (i.d.R. Hilfsmaschinen) und/oder „Revierfahrt“ (i.d.R. Antriebsmaschinen) mehrere Tierstufen markiert. Sollte der Hafennutzer nachweisen wollen, dass **ausschließlich** die jeweils sauberste Tierstufe aller zeitgleich innerhalb der Hafengrenzen genutzten Motoren erreicht wurde, so kann er dieses unter Beifügung entsprechender Nachweise beantragen (bspw. belastbare Auszüge aus dem Maschinentagebuch). Für die Bearbeitung wird ein Bearbeitungsentgelt nach Ziff. 2.3.1 der AGB erhoben.

In einem vereinfachten Verfahren kann ohne zusätzliches Bearbeitungsentgelt der Nachweis auch durch eine gültige Listung in der ESI-Datenbank erbracht werden. Voraussetzungen sind, dass die schlechteste IAPP-Stufe mindestens Stufe 1 ist und dass bei einer Dopplung zwischen der

- IAPP-Stufe 2 und 3 der ESI-NOx-Wert > 53,33 ist, oder zwischen
- IAPP-Stufe 1 und 2 der ESI-NOx-Wert > 15,29 ist.

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 Besondere Einstufungskriterien für das Hafengeld

In der Preisliste Seeschifffahrt ist die Berechnung der Entgeltkomponenten in einigen Preisgruppen nach Fahrtgebieten 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 Dienste 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, Reederei-Fahrpläne, Segellisten und „Master/ Longterm-Schedules“ 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.
Sogenannte „Extraloaders“ / „Extracalls“, „ad-hoc calls“ oder „inducement calls“ müssen ebenfalls die o.a. Bedingungen erfüllen. So müssen sie innerhalb eines bestehenden, Hamburg regelmäßig anlaufenden Services (Fahrplandefinition siehe oben) stattfinden, um als Linienverkehr im Sinne dieser Definition eingestuft zu werden;
- b. **Trampverkehre / Nicht-Linienverkehre**: Verkehre, die keine Linienverkehre nach Ziff. a sind, also auch kein fester Bestandteil eines etwaigen jeweiligen Services gemäß Master Schedule 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. Das gilt auch für Wasserfahr-

zeuge mit einem gewählten Hafengeld-Tarifzeitraum (bspw. Preisgruppe 38 BAG und Monatstarife Nordseebäderverkehre).

2.3 Anlegeentgelt

Die HPA erhebt pro Anlegen 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
- 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 von Anlagen, die von der CGH betrieben werden, ist von diesem Anlegeentgelt nicht erfasst. Die CGH erhebt eigene Entgelte.

3 Zuschlag auf Hafennutzungsentgelte

3.1 Zuschlag Hafengeburtstag

Die Preisliste Seeschifffahrt enthält für die BRZ-Komponente des Hafengeldes den Zuschlag „Hafengeburtstag“ (siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifizuschlag 205). Dieser Zuschlag wird bei Schiffen der Preisgruppe 36 KS und 36 KB (Kreuzfahrtschiffe) erhoben.

4 Rabatte auf Hafennutzungsentgelte

4.1 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 4.1.1), Sofort-Rabatte auf die BRZ-Komponente (siehe dazu Ziffer 4.1.2) sowie nachgelagerte Rabatte (siehe dazu Ziffer 4.1.3).

4.1.1 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 wird im Rahmen der Umweltkomponente ein Grundpreis (siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifmerkmal 110) berechnet und eine Einstufung gemäß IAPP Tier-Level (siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifmerkmal 115) vorgenommen. Darauf aufbauend werden Rabatte beim Hafengeld des Anteils Umweltkomponente 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. Für Wasserfahrzeuge, deren Tarif sich nach mehr als einem Anlauf bemisst, z.B. Preisgruppen 36 S und/oder 38 BAG, werden diejenigen Werte und Zertifikate herangezogen, welche zu Beginn des Tarifzeitraumes gültig sind. Wird für diesen Zeitpunkt kein entsprechender Nachweis erbracht, so wird für den gesamten Tarifzeitraum kein entsprechender Rabatt gewährt.

4.1.1.1 ESI-Air-Rabatt (Siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifiermäßigung 140)

Dieser Rabatt wird beim Hafengeld auf die Umweltkomponente gewährt für in Bezug auf die Luftqualität besonders emissionsarme Wasserfahrzeuge nach dem „Environmental Ship Index“ (hier: ESI-Air). 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 oder <https://sustainableworldports.org/environmental-ship-index-esi/> („**ESI-Website**“).

Der ESI-Air-Wert berücksichtigt bereits das Vorhandensein einer schiffsseitigen Landstromeinrichtung sowie die nachweisliche Nutzung von Scrubbern und/oder SCR-Anlagen. Der ESI-Air-Wert ergibt sich aus der Addition der Teilwerte für ESI-NO_x, ESI-SO_x, ESI-CO₂ und ESI-OPS (onshore power supply).

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

- | | | |
|------|--|---------|
| i. | ESI-Air-Wert 20 bis < 25 = 0,35 % Rabatt, jedoch maximal | 175 € |
| ii. | ESI-Air-Wert 25 bis < 35 = 0,7 % Rabatt, jedoch maximal | 350 € |
| iii. | ESI-Air-Wert 35 bis < 50 = 3,5 % Rabatt, jedoch maximal | 700 € |
| iv. | ESI-Air-Wert ≥ 50 = 7 % Rabatt, jedoch maximal | 1.050 € |

4.1.1.2 ESI-Noise-Rabatt (Siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifiermäßigung 141)

Dieser Rabatt wird beim Hafengeld auf die Umweltkomponente gewährt für in Bezug auf den Überwasserlärm besonders emissionsarme Wasserfahrzeuge nach dem „Environmental Ship Index“ (hier: ESI-Noise).

Der ESI-Noise-Wert beruht auf dem Lärmverhalten von Wasserfahrzeugen in zwei verschiedenen Frequenzbereichen und errechnet sich aus den Teilwerten für ESI-L_{WA}, ESI-L_{WA≤160Hz} und dem Bericht über die Schallmessung.

Die Registrierung und der Datenzugriff für die Werte des ESI-Noise entsprechen dem unter Ziffer 4.1.1.1 beschriebenen Verfahren.

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

- i. ESI-Noise-Wert 40 bis < 45 = 0,15 % Rabatt, jedoch maximal 75 €
- ii. ESI-Noise-Wert 45 bis < 55 = 0,3 % Rabatt, jedoch maximal 150 €
- iii. ESI-Noise-Wert 55 bis < 70 = 1,5 % Rabatt, jedoch maximal 300 €
- iv. ESI-Noise-Wert ≥ 70 = 3 % Rabatt, jedoch maximal 450 €

4.1.1.3 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.

4.1.2 Sofort-Rabatte auf die BRZ-Komponente

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

4.1.2.1 Rabatt Kappungsgrenze (Siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifiermäßigung 210)

Dieser Rabatt wird bei den Preisgruppen 31 Ü und 31 N 50+ (Tarifiermäßigung 210) gewährt. Für über dort benannte BRZ-Werte hinausgehende BRZ ist kein Hafengeld auf die BRZ-Anteile des Hafengeldes (BRZ-Komponente) zu bezahlen.

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

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

4.1.2.3 Rabatt Landstromnutzung Containerschiffe (Siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifiermäßigung 217)

Dieser Rabatt wird bei Schiffen der Preisgruppe 31 (Vollcontainerschiffe) befristet für Anläufe bis zum 31.12.2025 gewährt, wenn sie während eines Hafenanlaufes mindestens 10 MWh klimafreundlichen Landstrom im Regelbezug von der HPA bezogen haben.

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

Preisgruppen 31 Ü, 34 Ü, 37 ÜL (220): Dieser Rabatt wird gewährt für Fahrzeuge in den benannten Preisgruppen aus dem Übrigen Seeverkehr, die nach dem Abgang aus Hamburg einen oder mehrere Häfen der Fahrtgebiete Nah-Seeverkehr und/oder Binnenverkehr anfahren (Zwischenreise). Die Rückkehr nach Hamburg von der Zwischenreise muss nach maximal 336 h (entspr. 14 Tagen) erfolgen. Zudem muss das Fahrzeug beim vorherigen Anlauf nach derselben Preisgruppe hafengeldpflichtig gewesen sein und nach der Zwischenreise den Hamburger Hafen wieder in das Fahrtgebiet Übriger Seeverkehr verlassen.

Preisgruppen 11 Ü, 12 Ü, 21 Ü, 37 ÜT (221): Dieser Rabatt wird gewährt für Fahrzeuge in den benannten Preisgruppen, wenn sie binnen 120 h (entspr. 5 Tagen) 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 Hafennutzer (Leistungsempfänger) hafengeldpflichtig ist.

4.1.2.5 Nebensaisonrabatt (Siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifiermäßigung 230)

Dieser Rabatt wird bei Schiffen der Preisgruppe 36 KS gewährt, welche Hamburg im Zeitraum von November bis Februar anlaufen.

4.1.2.6 Übergangssaisonrabatt (Siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifiermäßigung 231)

Dieser Rabatt wird bei Schiffen der Preisgruppe 36 KS gewährt, welche Hamburg in den Monaten März und/oder Oktober anlaufen.

4.1.2.7 Minicruiserabatt (Siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifiermäßigung 233)

Dieser Rabatt wird bei Schiffen der Preisgruppe 36 KS gewährt, wenn sie Hamburg im Zeitraum von April bis September 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).

4.1.2.8 Rabatt Reparatur (Siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifiermäßigung 260)

Dieser Rabatt wird in den benannten Preisgruppen mit Einzelanläufen 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.

4.1.2.9 Rabatt Werftaufenthalt (Siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifiermäßigung 265)

Dieser Rabatt wird in den benannten Preisgruppen mit Einzelanläufen gewährt für Fahrzeuge, soweit diese ausschließlich in einer Werft angelegt haben. Fracht- oder Passagierfahrzeuge dürfen daneben keine Ladung umschlagen bzw. keine Passagiere befördern.

Als Nachweis hat der Hafennutzer der HPA eine Bescheinigung der Werft vorzulegen.

4.1.2.10 Quantumrabatt (QR) (Siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifiermäßigung 280)

Geltungsbereich / berücksichtigungsfähige Preisgruppe

Die Tarifiermäßigung gilt ausschließlich für die seegehende Verkehre der Preisgruppen

- 31 (Vollcontainerverkehre) und
- 32, 33, und 34 (Autocarrier, ConRo und RoRo) und
- 36 KS (Kreuzfahrtschiffe im Seeverkehr)

für Anläufe aller See-Fahrtgebiete von Seeschiffen in diesen Preisgruppen.

Inhalt und Berechnungsweise der Ermäßigung

Dieser Rabatt wird gewährt für Anläufe ab dem 01.01.2025 bis auf Weiteres. Eine Antragstellung ist nicht erforderlich. Er bemisst sich als prozentuale Sofortermäßigung nach Stufen. Die Stufen ergeben sich bei den oben genannten

- Frachtschiffen aus den kumulierten bezahlten BRZ pro Kalenderjahr,
- Kreuzfahrtschiffen aus den kumulierten berücksichtigungsfähigen Anläufen pro Kalenderjahr.

Gezählt werden diese BRZ bzw. Anläufe separat pro begünstigter Preisgruppe, für das jeweilig vorhergehende Kalenderjahr und separat pro jeweiligem Leistungsempfänger.

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

Stufe	Wenn die Summe bezahlter BRZ beim Hafengeld für seegehende Anläufe in der Preisgruppe 31 im vorausgegangenen Kalenderjahr betrug:	dann x % Sofort-Rabatt auf BRZ für aktuelle Anläufe
3	> 25 Mio. BRZ, oder	7,5%
2	> 10 Mio. BRZ und ≤ 25 Mio. BRZ, oder	5,0 %
1	> 1,5 Mio. BRZ und ≤ 10 Mio. BRZ,	2,5 %

Stufe	Wenn die Summe bezahlter BRZ beim Hafengeld für seegehende Anläufe in der Preisgruppe 32 oder 33 oder 34 im vorausgegangenen Kalenderjahr betrug:	dann x % Sofort-Rabatt auf BRZ für aktuelle Anläufe
3	> 5 Mio. BRZ, oder	5,0%
2	> 3 Mio. BRZ und ≤ 5 Mio. BRZ, oder	3,0 %
1	> 0,5 Mio. BRZ und ≤ 3 Mio. BRZ,	1,0 %

Stufe	Wenn die Summe bezahlter Anläufe beim Hafengeld in der Preisgruppe 36 KS im vorausgegangenen Kalenderjahr betrug:	dann x % Sofort-Rabatt auf (die Zwischensumme) BRZ für aktuelle Anläufe
5	≥ 75 Anläufe, oder	25%
4	≥ 30 Anläufe und ≤ 74 Anläufe, oder	20%
3	≥ 12 Anläufe und ≤ 29 Anläufe, oder	15%
2	≥ 9 Anläufe und ≤ 11 Anläufe, oder	10 %
1	≥ 5 Anläufe und ≤ 8 Anläufe	5 %

Für Anläufe, bei denen das Hafengeld nach der Tarifiermäßigung 260 (Reparatur) oder 265 (Werftaufenthalt) ermäßigt wurde oder Anläufe, die keinem Erwerbszweck dienen, wird kein Quantumrabatt gewährt.

4.1.3 Nachträgliche Rabatte

Grundsätzlich werden nachträgliche Rabatte gewährt, ohne dass es eines separaten Antrages bedarf. Nur auf Nachfrage sind Nachweise für die jeweils notwendigen Voraussetzungen zu liefern. Wenn angefragt, haben diese Anzeigen alle Tatsachen aufzuführen, aus denen sich die Erfüllung der Voraussetzungen der im Folgenden beschriebenen Rabatte des Hafengeldes ergibt.

4.1.3.1 ESI@Berth-Rabatt für Kreuzfahrtschiffe Preisgruppe 36 KS (Tarifermäßigung 142)

Dieser Rabatt wird beim Hafengeld temporär gewährt für die Datenübermittlung von Umweltemissionen während eines jeden einzelnen Hafenanlaufs an eine von der IAPH betriebene Datenbank.

Details zur Registrierung, zum Datenzugriff und FAQ's finden sich bei den Verfahren wie unter Ziffer 4.1.1.1. beschrieben.

Der link im Speziellen lautet: www.environmentalshipindex.org/info?module=AtBerth. Das Port Dues Office wird nach Ablauf des Kalenderjahres 2025 einen in der Preisliste genannten Rabatt pro in der Datenbank mit Stamm- und Bewegungsdaten registrierten Hafenanlauf erstatten (ESI@berth-Bericht).

Die Rabattierung läuft zunächst für Anläufe bis zum 31.12.2025. Sie gilt im Rahmen eines Projektes zunächst nur für obige Preisgruppe und darin nur für Schiffe, die an diesem Projekt ESI@Berth-Verfahren teilnehmen und jeweils mehr Hafengeld pro Anlauf gezahlt haben als die Rabattsumme pro Anlauf ausmacht.

4.2 Rabatte auf das Liegegeld

4.2.1 Rabatt Kappungsgrenze (Siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifermäßigung 350)

Für benannte Preisgruppen wird die ermäßigte BRZ als Bemessungsgröße für das Liegegeld zugrunde gelegt. Für über in der Preisliste Seeschifffahrt Tarifermäßigungen 210 benannte BRZ-Werte hinausgehende BRZ ist kein Liegegeld auf die BRZ-Anteile des Liegegeldes (BRZ-Komponente) zu bezahlen.

4.2.2 Rabatt Open-Top-Containerschiffe (Siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifermäßigung 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.

4.2.3 Rabatt Reparatur (Siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifermäßigung 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.

4.2.4 Rabatt Werftaufenthalt (Siehe Preisliste Seeschifffahrt Tarifermäßigung 365)

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

5 Mitwirkungspflichten der Hafennutzer bei Hafennutzung durch Seeschiffe und Teilnehmer am Seeverkehr

5.1 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 das Port Dues Office der HPA zu übermitteln („**Hafengelderklärung**“). Die

Pflicht zur Übermittlung der Daten ist unabhängig von Umschlag, Passagierbeförderung oder etwaigen Tarifiermäßigungen.

Die Meldekriterien ergeben sich aus den Datenfeldern des Webportals MUST-HAVE. Innerhalb der Umschläge wird grundsätzlich nach dort umgeschlagenen Warengruppen gegliedert. Dabei werden die Umschläge in Tonnen einschließlich Verpackung (Tara) gemessen und jeweils getrennt nach Löschen und Laden herangezogen.

Bei Hafennutzung durch Schlepp- oder Schubverbände 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 Binnenschifffahrt aufgeführten Mitwirkungspflichten und Meldebestimmungen.

Fahrzeuge, für die wahlweise auch Tarife für längere Nutzungszeiträume vorgesehen sind, haben zu Beginn des Tarifzeitraumes eine eindeutige Erklärung per E-Mail an das Port Dues Office zu übermitteln. Darin haben sie sich verbindlich

- auf einen Tarifzeitraum festzulegen und dabei
- den Leistungsempfänger und
- den Zahlungspflichtigen zu benennen.

Eine nachträgliche und/oder rückwirkende Änderung eines einmal gewählten Tarifzeitraumes ist ausgeschlossen. Bereits vor der Wahl des Tarifzeitraumes erfolgte Hafennutzungen werden als Einzelanlauf abgerechnet.

5.2 Frist

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

5.3 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.
- 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).
- 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.

5.4 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 den vorstehenden Regelungen erforderlich sein.

5.5 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 Seeschifffahrt auf der Grundlage des höchsten Tarifes in der jeweiligen Preisgruppe. Soweit zutreffend ist das beim Hafengeld der Tarif „Tramp / Nicht-Linienverkehr“ für das Fahrtgebiet Übriger Seeverkehr, bei Schiffen mit flüssigem Massengut auf der Basis eines Öltankschiffes. 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.

5.6 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.

5.7 Anmeldung bei der Cruise Gate Hamburg GmbH

Hafennutzer, die von der CGH angebotene Anlagen und/oder Dienstleistungen nutzen oder deren Nutzung beabsichtigen, haben sich neben den Mitwirkungspflichten gegenüber der HPA bei der CGH Cruise Gate Hamburg GmbH („CGH“), Am Sandtorkai 66, 20457 Hamburg, anzumelden.