

Hafentarif

für den von
Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG
bewirtschafteten Hafen in Stade

gültig ab dem 01.01.2021

Inhalt

§ 1	Allgemeine Bestimmungen	2
I.	Geltungsbereich Hafententgelte	2
II.	Definition / Begrifflichkeiten.....	3
§ 2	Hafengeld (schiffsbezogene Entgelte)	6
I.	Definition/ Allgemeines	6
II.	Hafengeld für Seeschiffe	6
III.	Hafengeld für besondere Wasserfahrzeuge.....	7
IV.	Hafengeld für Binnenschiffe	7
V.	Hafengeld für Binnen-Fahrgastschiffe	8
VI.	Hafengeld für Fahrgastschiffe.....	8
VII.	Hafengeld für Fischereifahrzeuge	8
VIII.	Hafengeld für Sportboote und Traditionsschiffe	8
IX.	Befreiungen vom Hafengeld	9
X.	Ermäßigungen vom Hafengeld	9
§ 3	Kajegeld (ladungsbezogene Entgelte)	10
I.	Definition/ Allgemeines	10
II.	Kajegeld für den Güterumschlag.....	11
III.	Kajegeld für die Beförderung von Fahrgästen	11
IV.	Entgelt für Bord/Bord-Umschlag.....	12
V.	Befreiungen vom Kajegeld	12
§ 4	Entgelte für die Entladung und Entsorgung von Schiffsabfällen	12
§ 5	Gefahrenabwehrentgelt, Fahrgastsicherheitsentgelt.....	13
I.	Gefahrenabwehrentgelt.....	13
II.	Fahrgastsicherheitsentgelt	13
§ 6	Generelle Regelungen.....	13
I.	Steuerliche Bestimmungen.....	13
II.	Sonstige Bestimmungen.....	14
III.	Schlussbestimmung	15
§ 7	Anlagen.....	15

§ 1 Allgemeine Bestimmungen

I. Geltungsbereich Hafententgelte

Dieser Hafentarif gilt in den Häfen Brake, Cuxhaven, Emden, Stade, Wilhelmshaven, Baltrum, Bengersiel, Langeoog, Norddeich, Norderney, Wangerooge, Hooksiel, Federwardersiel und Großensiel. Der Geltungsbereich erstreckt sich auf das in der Hafenbenutzungsvorschrift (HBV) der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG, in der jeweils gültigen Fassung, definierte Hafengebiet.

Dieser Hafentarif bestimmt die Entgelte für die Benutzung der o. g. Häfen. Die Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG erhebt:

Hafengeld (schiffsbezogene Entgelte) gemäß	§ 2
Kajegeld (ladungsbezogene Entgelte) gemäß	§ 3
Entgelt für die Entsorgung und Entladung von Schiffsabfällen nach MARPOL I und V gemäß	§ 4
Entgelt für Maßnahmen zur Gefahrenabwehr gemäß	§ 5

Für die Bemessung der Höhe des Hafen- und des Kajegeldes werden Fahrtgebiete festgelegt. Sie bestimmen sich nach dem Hafen, aus dem das Schiff Ladung löscht, der sogenannte Herkunftshafen, oder für den es Ladung übernimmt, der sogenannte Bestimmungshafen. Werden unterschiedliche Fahrtgebiete berührt/angefahren, so wird für das Hafengeld das Fahrtgebiet mit dem höheren Entgelt zugrunde gelegt. Für Schiffe, die keine Ladung löschen oder übernehmen, bestimmt sich das Fahrtgebiet für das Hafengeld nach dem zuletzt angelaufenen oder dem nächsten Zielhafen. Maßgeblich ist auch hier das Fahrtgebiet mit dem höheren Entgelt. Ist der Hafen unbekannt, wird nach dem Fahrtgebiet „Übersee“ abgerechnet. Das Kajegeld für Güter verschiedener Fahrtgebiete wird getrennt nach dem jeweiligen Herkunfts- oder Bestimmungshafen der Güter abgerechnet.

Folgende Fahrtgebiete werden festgelegt:

(1) Übersee:

ihm gehören alle Häfen an, die nicht dem Fahrtgebiet Europa zugeordnet sind.

(2) Europa:

ihm sind alle europäischen Häfen an Nordsee, Ostsee, Weißes Meer und Atlantik zugeordnet. Darüber hinaus sind ihm die Häfen am Mittelmeer und Schwarzen Meer, sofern sie zu Mitgliedsstaaten der Europäischen Union gehören, zugeordnet.

(3) Binnen:

ihm gehören alle Häfen an, die ohne Überschreiten der Grenzen zwischen Seewasserstraße und Binnenwasserstraße gemäß §1 (1) Bundeswasserstraßengesetz erreicht werden können.

II. Definition / Begrifflichkeiten

Anlaufen

Anlaufen ist der Eintritt eines Wasserfahrzeugs in den Hafenbereich.

Bruttoreaumzahl (BRZ)

Bruttoreaumzahl (BRZ) ist der Raumgehalt eines Fahrzeuges bzw. das nach dem Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommen („London-Übereinkommen“) vom 23.06.1969 (BGBl. 1975 II, Seite 67) ermittelte Vermessungsergebnis ohne Abzüge. Die BRZ bestimmt sich nach dem „International Tonnage Certificate (1969)“ (nachfolgend: „ITC 69“ genannt). Liegt kein „ITC 69“ vor, so ermittelt Niedersachsen Ports die BRZ nach billigem Ermessen auf andere geeignete Weise. Wenn im ITC`69 eine nach den international geltenden Regeln reduzierte BRZ ausgewiesen/ bescheinigt ist, gilt diese als Abrechnungsgrundlage für die nach BRZ abzurechnenden Entgelte.

Charterer

Charterer ist derjenige, der von einem Reeder ein See- oder Binnenschiff als Ganzes gemietet hat oder auf Grund einer sonstigen Vereinbarung mit einem Dritten nutzen darf und die Anlaufhäfen des Schiffes bestimmt.

Crew Transfer Vessel (CTV)

Ein Crew Transfer Vessel (CTV) ist ein Schiff, welches hauptsächlich für die Beförderung von Offshore-Mitarbeitern sowie deren Gepäck und Werkzeug, zu und von ihren Arbeitsplätzen auf verschiedene Arten von Offshore-Anlagen, eingesetzt wird. CTV üben keine Funktionen als Passagier-/Wohnschiffe aus.

Fahrgastschiffe im Linienverkehr

Linienverkehre sind direkte Verkehre auf einer definierten Fahrtstrecke (Linie) zwischen zwei Häfen, welche durch die jeweilige Reederei täglich und innerhalb eines jährlich veröffentlichten Fahrplanes bedient werden, ungeachtet des tatsächlichen Passagieraufkommens. Hierunter fallen auch Sonder- oder Ersatzfahrten auf derselben Fahrtstrecke, die zusätzlich oder anstelle von fahrplanmäßigen Verkehren stattfinden.

Kommt es innerhalb eines Kalenderjahres zur Unterbrechung des täglichen Linienverkehrs, ohne dass dies nachweislich auf höhere Gewalt oder sonstige unabwendbare Umstände zurückzuführen ist, wird rückwirkend für die im jeweiligen Kalenderjahr durchgeführten Fahrten das Entgelt für Gelegenheitsverkehr fällig.

Der an der Durchführung des Linienverkehrs interessierte Reeder hat seinen Fahrplan mindestens sechs Monate vor Aufnahme des Linienverkehrs bei Niedersachsen Ports anzumelden.

Fahrgastschiffe im Gelegenheitsverkehr

Gelegenheitsverkehre sind Fahrten von Reedereien auf definierten Fahrtstrecken zwischen zwei Häfen (Linie), welche durch die jeweilige Reederei nicht täglich bedient werden oder den Hafen auf einem Umweg über einen anderen Hafen erreichen.

Fahrgastschiffe für andere Verkehre

Andere Verkehre sind Verkehre mit Fahrgästen außerhalb der definierten Linien.

Fahrgastschiffe bei Hafenrundfahrten

Hafenrundfahrten sind Verkehre die lediglich innerhalb des Hafensbereichs verkehren und der Besichtigung des Hafens und seines unmittelbaren Umfeldes dienen.

Fahrgastschiffe bei Kursfahrten

Kursfahrten sind Verkehre bei denen innerhalb einer Reise der gleiche Ausgangs- und Bestimmungshafen angelaufen wird, unabhängig davon, ob die Reise durch das Anlaufen eines anderen Hafens unterbrochen wird. (z.B. bei Kaffeefahrten, Angel-fahrten, Ausflugsfahrten, Seebestattungen).

Hafen

Zum Hafen gehören gemäß unserer Hafenbenutzungsvorschrift (HBV) (<https://www.nports.de/de/haefen/>) die Wasserflächen, die Landflächen sowie die Anlagen.

Maßnahmen zur Betriebserhaltung

Unter Maßnahmen zur Betriebserhaltung wird der Hafenanlauf eines Schiffes verstanden, welcher nur einem der folgenden Zwecke dient: Bunkern, Kompensieren, Entmagnetisieren, Untersuchung, Reparatur oder Ergänzung der Ausrüstung oder des Proviantes.

Offshore Schiffe

Offshore Schiffe sind Schiffe zur Errichtung, Instandhaltung und Betrieb von Anlagen auf See, z. B. zur Energieerzeugung (Windkraftanlagen) oder Rohstoffförderung.

Projektladung

Projektladung zeichnet sich dadurch aus, dass sich das Endprodukt aus verschiedenen Einzelteilen/ Komponenten zusammensetzt, die am Zielort zu einem Gesamtobjekt/ Gesamtanlage zusammengebaut/ -gestellt werden.

Die Einzelteile/ Komponenten sind somit Bestandteil des Endproduktes und werden als Projektladung abgerechnet. Dabei ist es unerheblich, ob die Einzelteile/ Komponenten aus einem oder mehreren Häfen zusammengeführt werden und ob die Einzelteile/Komponenten von einem oder mehreren Herstellern bezogen werden.

In der Regel handelt es sich bei Projektladung um große und/oder schwere Transportgüter zumeist aus:

- Anlagenbau, z.B. die Errichtung von Anlagen im Bereich Verfahrens-, Energie-, Versorgungs-, Produktions-, Elektrotechnik, Maschinenbau oder Teile davon (maschinelle Einrichtungen und/oder Gebäude)
- Ersatz-, Erweiterungsinvestitionen
- Projekten im Hoch- und/oder Tiefbau.
-

Darüber hinaus sind jedoch auch kleinere und leichtere Einzelteile/ Komponenten als Projektladung zu definieren, sofern sie Bestandteil des Endproduktes im Sinne der oben genannten Definition sind.

Reeder

Reeder im Sinne dieses Hafentarifs ist der Eigentümer eines vom ihm zum Erwerb durch Seefahrt betriebenes Schiffes.

Tragfähigkeit (tdw)

Die Tragfähigkeit, genauer als Gesamttragfähigkeit bezeichnet, ist die als Gewicht ausgedrückte Ladefähigkeit bis zur jeweiligen Ladelinie. Zur Gesamttragfähigkeit gehören außer der Ladung die Besatzung, der Treibstoff und sonstige Verbrauchsausrüstung wie Proviant, Wasser, Schmieröl, Bootsmannsvorräte, Stauholz, usw.

Umschlag

Umschlag ist das Be- und Entladen von Ladung auf und von Wasserfahrzeuge/n. Als Umschlag gilt auch das Ein- und Ausschiffen von Fahrgästen.

Umschlagunternehmer

Umschlagunternehmer ist die natürliche oder juristische Person, die den Umschlag auf/ vom Schiff durchführt oder den Umschlag in Auftrag gegeben hat.

Umschlagunternehmer ist auch, wer als natürliche oder juristische Person im Gebiet des Hafens ein Gewerbe betreibt und die Kaianlagen, Landungsbrücken oder andere Hafenanlagen dadurch nutzt, dass er dort von anderen umgeschlagene Güter empfängt oder dort von anderen umzuschlagende Güter versendet.

Die in den vorangegangenen Sätzen genannten Personen haften für das Kajegeld als Gesamtschuldner.

Wasserfahrzeuge

Wasserfahrzeuge sind See- und Binnenschiffe, Hafenfahrzeuge, schwimmende Geräte und sonstige Schwimmkörper, die gewöhnlich zur Fortbewegung bestimmt sind. Als Wasserfahrzeuge gelten auch schwimmende Einrichtungen, die gewöhnlich nicht zur Fortbewegung bestimmt sind, wie z.B. Docks, Pontons.

§ 2 Hafengeld (schiffsbezogene Entgelte)

I. Definition/ Allgemeines

Für jedes Einlaufen von Wasserfahrzeugen in den Hafen, für die Benutzung von Liegeplätzen oder Wasserflächen ist Hafengeld zu zahlen. Schuldner des Hafengeldes sind der Reeder, der Eigner oder der Charterer als Gesamtschuldner.

Der Schiffsführer oder eine beauftragte Person/Institution hat unverzüglich nach dem Einlaufen die für die Berechnung des Hafengeldes erforderlichen Angaben gemäß der geltenden Hafenbenutzungsvorschrift (HBV) gegenüber Niedersachsen Ports zu machen. Um eine ordnungsgemäße und zeitgerechte Abrechnung der Leistungen zu gewährleisten, ist Niedersachsen Ports auf die Zulieferung von Dokumenten, wie Schiffsmessbrief oder Umschlagsmanifest / Bill of Lading durch den Kunden angewiesen. Niedersachsen Ports erhebt daher ein zusätzliches Aufwandsentgelt in Höhe von 150 EUR, wenn die Unterlagen nicht unaufgefordert innerhalb von fünf Werktagen nach Abfahrt bzw. Ende der Leistungserbringung bei Niedersachsen Ports vorliegen. Die Frist beginnt mit Beginn des auf die Abfahrt folgenden Kalendertages bzw. mit Beginn des Kalendertages, der auf den Tag des Endes der Leistungserbringung folgt. Werden die erforderlichen Nachweise nicht vorgelegt, ermittelt Niedersachsen Ports die maßgeblichen Berechnungsgrundlagen auf Kosten des Schuldners.

II. Hafengeld für Seeschiffe

(1) Das Hafengeld für Seeschiffe bemisst sich nach der Bruttoreaumzahl (BRZ) gemäß dem London-Übereinkommen (ITC 69), dem Schiffstyp und dem Fahrtgebiet.

Liegen für die BRZ mehrere Werte vor, wird das Hafengeld nach dem höheren Wert erhoben.

Liegen keine BRZ-Vermessungen vor, so ermittelt Niedersachsen Ports die BRZ nach billigem Ermessen auf andere geeignete Weise.

Das Hafengeld errechnet sich für den Tag des Einlaufens und die folgenden 5 Tage zusammen nach den Angaben in der Preisliste für Hafengeld unter Abschnitt 1.1.

Für jeden folgenden Tag des Aufenthaltes im Hafen beträgt das Hafengeld 20% dieser Beträge. Liegezeiten im Dock und in der Werft bleiben außer Ansatz, wenn eine Reparaturbescheinigung der Werft vorgelegt wird.

(2) Auflieger

Für Seeschiffe, die mit Zustimmung von Niedersachsen Ports als Auflieger im Hafen liegen, wird ein Hafengeld gemäß Position 1.1.11 der Preisliste für Hafengeld berechnet.

(3) Offshore Schiffe

Für Offshore Schiffe, die sich mit Zustimmung von Niedersachsen Ports im Hafenbereich aufjucken, wird zusätzlich zum Hafengeld gemäß Abschnitt II (1) pro angefangene 24 Stunden je Quadratmeter eingenommener Wasserfläche, die sich aus dem Produkt der größten Breite und der größten Länge ergibt, ein Entgelt gemäß der Position 1.1.14 der Preisliste für Hafengeld erhoben.

Für Offshore Schiffe, die mit Zustimmung von Niedersachsen Ports als Auflieger im Hafen aufgejacket liegen, wird zusätzlich zum Hafengeld gemäß Abschnitt II (2) ein reduziertes Entgelt erhoben. Dieses bemisst sich pro angefangene 24 Stunden je Quadratmeter eingenommener Wasserfläche in Abhängigkeit von der Dauer des Aufliegens gemäß den Positionen 1.1.15 bis 1.1.17 der Preisliste für Hafengeld. Die Wasserfläche berechnet sich aus dem Produkt der größten Breite und der größten Länge.

(4) Crew Transfer Vessels (CTV)

Das Hafengeld für Crew Transfer Vessels (CTV) bemisst sich abweichend von Abschnitt II (1) nach der Länge (Länge über alles / LOA) des Fahrzeugs.

Das Hafengeld errechnet sich für den Tag des Einlaufens und den folgenden Tag zusammen je angefangenen Meter nach der Position 1.1.18 der Preisliste für Hafengeld. Für jeden folgenden Tag des Aufenthaltes im Hafen wird der Betrag gemäß Position 1.1.18 berechnet.

III. Hafengeld für besondere Wasserfahrzeuge

Für Schlepp- und Bugsierfahrzeuge, für schwimmende Geräte, wie Krane und Pontons sowie für andere Fahrzeuge, die nicht an anderer Stelle des Verzeichnisses genannt sind, wird das Hafengeld abweichend von §2, Abschnitt II (1) und IV für jeden angefangenen Tag je Quadratmeter eingenommener Wasserfläche, die sich aus dem Produkt der größten Breite und der größten Länge ergibt, nach der Position 1.7. der Preisliste für Hafengeld berechnet.

IV. Hafengeld für Binnenschiffe

Für den Tag des Einlaufens und die sechs folgenden Tage wird Hafengeld gemäß 1.4.1 der Preisliste für Hafengeld erhoben. Für jeweils weitere 7 Tage berechnet sich das Hafengeld gemäß den Angaben der Position 1.4.2 der Preisliste je Tonne Tragfähigkeit. Die Liegezeit wird nicht durch einen Liegeplatzwechsel unterbrochen.

Binnenschiffe, die am Seeverkehr teilnehmen (Überschreiten der Grenzen zwischen Seewasserstraße und Binnenwasserstraße gemäß §1 (1) Bundeswasserstraßengesetz), werden wie Seeschiffe behandelt. Liegen keine BRZ-Vermessungen vor, gelten 2 Tonnen Tragfähigkeit = 1 BRZ.

V. Hafengeld für Binnen-Fahrgastschiffe

Das Hafengeld für Binnen-Fahrgastschiffe errechnet sich nach den Angaben der Preisliste für Hafengeld unter 1.5.

Binnenschiffe, die am Seeverkehr teilnehmen (Überschreiten der Grenzen zwischen Seewasserstraße und Binnenwasserstraße gemäß §1 (1) Bundeswasserstraßengesetz), werden wie Seeschiffe behandelt. Liegen keine BRZ-Vermessungen vor, gelten 2 Tonnen Tragfähigkeit = 1 BRZ.

VI. Hafengeld für Fahrgastschiffe

Das Hafengeld für Fahrgastschiffe und sonstige für die Beförderung von Fahrgästen zugelassene Schiffe ist abweichend von §2, Abschnitt II (1) für den Tag des Einlaufens und die folgenden 6 Tage nach den Angaben unter 1.3 der Preisliste für Hafengeld zu berechnen.

VII. Hafengeld für Fischereifahrzeuge

Das Hafengeld für Fischereifahrzeuge, die gewerblich ausschließlich Fisch, Fischware oder Seetiere aus eigenem Fang löschen oder laden, berechnet sich laut Preisliste für Hafengeld, Position 1.2 abweichend von §2, Abschnitt II (1) für jeden Tag der Benutzung des Hafens. Das Entgelt beträgt jedoch mindestens 10,00 EUR pro Einlaufen.

Anstelle des täglichen Hafengeldes kann eine Monats- oder eine Jahrespauschale für die Benutzung aller landeseigenen niedersächsischen Seehäfen gemäß den Positionen unter 1.2 der Preisliste für Hafengeld entrichtet werden.

Die Zahlung einer Monats- oder Jahrespauschale begründet nicht das Recht auf einen bestimmten Liegeplatz.

VIII. Hafengeld für Sportboote und Traditionsschiffe

(1) Das Hafengeld für Sportboote und Traditionsschiffe bemisst sich abweichend von Abschnitt II je angefangene 24 Stunden Aufenthalt im Hafen nach der Länge (Länge über alles / LOA) des Fahrzeugs gemäß der Position 1.6 der Preisliste für Hafengeld.

(2) Tageslieger (bis 4 Stunden) zahlen nur 50 % des Hafengeldes, welches nach Absatz 1 in diesem Abschnitt berechnet wird.

(3) Dauernutzer können eine Hafengeldpauschale zahlen. Sie beträgt für die Sommerzeit (01.04. bis 31.10.) das 90-fache, die Winterzeit (01.11. bis 31.03.) das 25-fache des in Absatz 1 festgelegten Hafengeldes.
Durch die Zahlung einer Pauschale wird kein Anspruch auf einen bestimmten Liegeplatz begründet.

- (4) Innerhalb des Zeitraums, für den in einem Niedersachsen Ports gehörenden Hafen Hafengeld gezahlt wird, ist das Liegen in allen Häfen von Niedersachsen Ports gestattet, sofern ein freier Liegeplatz zur Verfügung steht
- (5) Für Mehrumpfboote erhöht sich das Hafengeld um 50 %.

IX. Befreiungen vom Hafengeld

Vom Hafengeld nach Abschnitt II bis Abschnitt VIII sind befreit:

- (1) Wasserfahrzeuge, die im Eigentum des Bundes, eines Bundeslandes oder eines ausländischen Staates stehen, sofern sie nicht einem Unternehmer zum Erwerb durch die Seefahrt überlassen sind.
Diese Regelung gilt nicht für Kriegs- und Trossschiffe, die militärische und sonstige Güter löschen oder laden, die nicht zur Verwendung auf dem betr. Schiff bestimmt sind.
Diese Regelung gilt nicht für die Inanspruchnahme von Dauerliegeplätzen.
- (2) Seenotrettungsschiffe.
- (3) Schlepper, die den Hafen anlaufen, um anderen Wasserfahrzeugen zu assistieren sowie Fahrzeuge, mit denen gewerbsmäßig Dienstleistungen im Hafen (Ver- und Entsorgung anderer Fahrzeuge) erbracht werden, deren Inanspruchnahme eines Liegeplatzes jeweils zwölf Stunden vor und nach der Dienstleistung nicht übersteigt.
- (4) Schiffe, die an maritimen Veranstaltungen (wie etwa Hafenfesten, Regatten o.ä.) teilnehmen, und Sportboote, die an wassersportlichen Veranstaltungen teilnehmen, für die Dauer der Veranstaltung, maximal für 7 Tage, wenn eine Bescheinigung der die Veranstaltung genehmigenden Behörde oder des zuständigen Verbandes vorgelegt wird, aus der Art und Dauer der Veranstaltung zu ersehen sind.
- (5) Das Durchfahren des Hafens von ausschließlich nicht gewerblich genutzten Fahrzeugen ist vom Hafengeld befreit.

X. Ermäßigungen vom Hafengeld

Die durch die Niedersachsen Ports gewährten Ermäßigungen ergeben sich aus 1.8 der Preisliste für Hafengeld.

Ermäßigungen für besonders umweltfreundliche Schiffe:

- (1) Environmental Ship Index (ESI) Rabatt:
Als Mitglied der „World Port Climate Initiative (WPCI)“ gewährt Niedersachsen Ports besonders umweltfreundlichen Schiffen eine Ermäßigung auf das Hafengeld. Eine Hafengeldermaßung kann für einlaufende Schiffe nur dann gewährt werden, wenn spätestens mit der Schiffsanmeldung das ESI-Zertifikat der WPCI

vorgelegt und der entsprechende festgelegte ESI-Wert (siehe unten) erreicht wird. Eine nachträgliche Antragstellung ist ausgeschlossen. Die Ermäßigung wird nur auf das Hafengeld nach Abzug aller sonstigen Vergünstigungen gewährt. Die „Terms of use for the ESI Website“ in der jeweils geltenden Fassung finden Anwendung.

Maximal 20 Schiffsanläufe pro Reederei pro Hafen mit einem ESI-Wert $\geq 30,1$ erhalten innerhalb des Gültigkeitszeitraums (Kalenderjahr) eine Ermäßigung auf das anfallende Hafengeld gemäß 1.8.10 bis 1.8.11 der Preisliste.

(2) ECO-Fuel-Rabatt

Reeder, deren Schiffe ausschließlich mit LNG, Methanol oder Ethanol angetrieben werden, erhalten innerhalb eines Kalenderjahres für maximal 20 Schiffsanläufe eine Ermäßigung auf das anfallende Hafengeld gemäß 1.8.12.1 der Preisliste. Reeder, deren Schiffe über einen Dual Fuel Antrieb (LNG, Methanol oder Ethanol) verfügen, erhalten innerhalb eines Kalenderjahres für maximal 20 Schiffsanläufe pro Reederei eine Ermäßigung auf das anfallende Hafengeld gemäß 1.8.12.2 der Preisliste.

Der Nachweis wird erbracht durch unaufgefordert vorzulegende Schiffspapiere/Unterlagen. Eine nachträgliche Antragstellung ist ausgeschlossen. Die Ermäßigung wird nur auf das Hafengeld nach Abzug aller sonstigen Vergünstigungen gewährt.

Die Ermäßigung des Hafengeldes wird sofort gewährt. Für jedes Einlaufen wird nur eine der Ermäßigungen nach ESI oder ECO-Fuel gewährt. Dabei wird der höherwertige Rabatt gewährt. Die Ermäßigung kann jederzeit ohne Angabe von Gründen der Höhe nach verändert oder ganz eingestellt werden. Eine künftige Ermäßigung kann, gleich aus welchem Grund auch immer, nicht beansprucht werden. Des Weiteren kann sich der Nutzer nicht auf etwaige Erwirkungs- und/oder Vertrauenstatbestände und/oder etwaige ständige Praxis bzw. Übung berufen.

Niedersachsen Ports behält sich eine Überprüfung sowie das Recht auf Rückerstattung unberechtigt gewährter Ermäßigungen aufgrund falsch angegebener ESI-Werte/Unterlagen, unbeschadet der Geltendmachung etwaiger sonstiger Rechtsansprüche, vor.

§ 3 Kajegeld (ladungsbezogene Entgelte)

I. Definition/ Allgemeines

Für die unmittelbare oder mittelbare Benutzung der Kaianlagen, Landungsbrücken oder anderen Hafenanlagen durch Wasserfahrzeuge zum Zweck des Umschlags ist ein Kajegeld gemäß Anlage zu zahlen. Als mittelbare Benutzung gilt der Umschlag von Schiff zu Schiff (Bord/Bord-Umschlag).

Umschlagunternehmer ist die natürliche oder juristische Person, die den Umschlag auf/ vom Schiff durchführt oder den Umschlag in Auftrag gegeben hat.

Umschlagunternehmer ist auch, wer als natürliche oder juristische Person im Gebiet des Hafens ein Gewerbe betreibt und die Kaianlagen, Landungsbrücken oder andere Hafenanlagen dadurch nutzt, dass er dort von anderen umgeschlagene Güter empfängt oder dort von anderen umzuschlagende Güter versendet.

Die in den vorangegangenen Sätzen genannten Personen haften für das Kajegeld als Gesamtschuldner.

Der Umschlagunternehmer oder ein Beauftragter (z.B. Ladungsagent) hat unverzüglich die für die Berechnung des Kajegeldes notwendigen Angaben gegenüber Niedersachsen Ports zu machen und auf Verlangen zum Nachweis das Ladungsmanifest und die Konnossemente vorzulegen.

II. Kajegeld für den Güterumschlag

(1) Maßgebend für die Berechnung des Kajegeldes für den Güterumschlag sind:

- a. Das Fahrtgebiet gemäß § 1 Abschnitt I.
Güter verschiedener Fahrtgebiete werden getrennt abgerechnet.
- b. Die Güterart.
Maßgebend sind die Angaben im Konnossement oder Ladungsmanifest.
Beim Umschlag von Containern und im RoRo-Verkehr wird abweichend davon - mit Ausnahme von Gefahrgütern des IMDG-Codes der Klassen 1 und 5.2 oder 7 - nicht nach Güterarten unterschieden.
- c. Das Gütergewicht.
Das Gütergewicht wird nach Tonnen (t) berechnet. Beim Umschlag von Containern und im RoRo-Verkehr wird das Kajegeld abweichend davon - mit Ausnahme von Gefahrgütern des IMDG-Codes der Klassen 1 und 5.2 oder 7 - nach Einheiten gemäß der ANLAGE 2 Teil I berechnet.

Die Höhe des Kajegeldes ergibt sich aus der ANLAGE 2 (Preisliste für Kajegeld).

(2) Das Beförderungsentgelt.

Im Verkehr zu den Ostfriesischen Inseln erfolgt eine Berechnung des Kajegeldes auf Basis der Beförderungsentgelte der frachtführenden Reederei gemäß Anlage 2 Teil IV.

III. Kajegeld für die Beförderung von Fahrgästen

Das Kajegeld für die Beförderung von Fahrgästen ergibt sich aus den Angaben in ANLAGE 2, III (Preisliste für Kajegeld).

IV. Entgelt für Bord/Bord-Umschlag

Für Güter, die Bord/Bord umgeschlagen werden, wird ein Umschlagentgelt in Höhe von 50% des Kajegeldes gemäß § 3 Abschnitt II erhoben. Zahlungspflichtig ist der Schuldner, für das an der Kaje liegende Schiff.

V. Befreiungen vom Kajegeld

Kajegeld wird nicht erhoben für:

- (1) Schiffsausrüstungsgegenstände oder Betriebsstoffe, wenn diese dem Reisebedarf (Eigenbedarf) des Schiffes dienen sollen oder gedient haben,
- (2) Güter, die zum Zweck des Umstauens in demselben Schiff kurzfristig an Land genommen werden,
- (3) den Umschlag von Fisch, Fischware oder Seetieren aus eigenem Fang.

§ 4 Entgelte für die Entladung und Entsorgung von Schiffsabfällen

- (1) Die Pflicht zur Entsorgung und Kostenübernahme durch die Schifffahrt ist im NAbfG § 31 bis § 39 sowie durch RL 2000/59/EU Artikel 8 geregelt. Als wesentlichen Beitrag zur Deckung der Kosten für die Entladung und Entsorgung der Schiffsabfälle nach MARPOL Anlagen I und V, die den nach der Art und der Menge üblichen Entladungs- oder Entsorgungsumfang nicht überschreiten, wird für jedes in den Hafen einlaufende Schiff ein pauschaliertes Entgelt erhoben.

Die üblichen Mengen sowie das pauschalierte Entgelt ergeben sich aus den Angaben in ANLAGE 3 (Preisliste für sonstige Entgelte). Es ist zu zahlen je angefangene 100 BRZ.

- (2) Für RoRo-Frachtschiffe und Carcarrier ermäßigt sich das pauschalierte Entgelt nach Absatz 1 auf 50%.
Für Fahrgastschiffe erhöhen sich das pauschalierte Entgelt und die übliche Menge nach MARPOL Anlage V auf das Zehnfache der in ANLAGE 3 (Preisliste für sonstige Entgelte) genannten Werte und Beträge.
- (3) Niedersachsen Ports erstattet auf Antrag und bei Vorlage von Nachweisen dem Entgeltpflichtigen 70 % der an Dritte gezahlten Entgelte für die Entladung und Entsorgung der Schiffsabfälle in dem nach Art und Menge üblichen Umfang. Soweit Schiffsabfälle nach Art und Menge den üblichen Entladungs- oder Entsorgungsumfang überschreiten, sind die Kosten für die Mehrmengen mit dem pauschalierten Entgelt nicht abgegolten.

- (4) Mehrkosten, die durch die Entladung oder Entsorgung von Sonderabfällen nach MARPOL Anlage V, durch die Nichteinhaltung der Meldefristen, durch unrichtige Angaben im Meldeformular oder der Übergabeeinrichtungen des Schiffes entstehen, sind mit dem pauschalierten Entgelt nicht abgegolten.
- (5) Schuldner des pauschalierten Entgeltes sind der Reeder, der Eigner und der Charterer als Gesamtschuldner.
- (6) Von der Zahlung des pauschalierten Entgeltes sind befreit:
- Fischereifahrzeuge,
 - Sportboote mit einer Zulassung bis zu zwölf Personen.
- (7) Von der Zahlung des pauschalierten Entgeltes können Seeschiffe auf Antrag durch die zuständige Hafenbehörde befreit werden,

§ 5 Gefahrenabwehrentgelt, Fahrgastsicherheitsentgelt

I. Gefahrenabwehrentgelt

Für die Benutzung gemäß ISPS-Code zertifizierter Kaianlagen, Landungsbrücken oder anderer Hafenanlagen durch Seeschiffe ist ein Gefahrenabwehrentgelt zu zahlen. Schuldner des Gefahrenabwehrentgeltes sind der Reeder, der Eigner und der Charterer als Gesamtschuldner.

II. Fahrgastsicherheitsentgelt

Für die Benutzung der Hafenanlagen und Sicherheitseinrichtungen durch Fahrgäste, die auf Schiffen einsteigen, die dem ISPS-Code unterliegen, ist ein Fahrgastsicherheitsentgelt zu zahlen. Schuldner des Fahrgastsicherheitsentgeltes sind der Betreiber der Fahrgastabfertigungsanlagen, die Reederei und ihre Auftraggeber als Gesamtschuldner.

Die Höhe dieser Entgelte ergibt sich aus den Angaben der ANLAGE 3 (Preisliste für sonstige Entgelte).

§ 6 Generelle Regelungen

I. Steuerliche Bestimmungen

Die in diesem Hafentarif festgesetzten Entgelte – mit Ausnahme des Hafengeldes für Sportboote und Traditionsschiffe – sind Nettobeträge im Sinne des Umsatzsteuergesetzes, denen ggf. die gesetzliche Umsatzsteuer hinzuzurechnen ist.

II. Sonstige Bestimmungen

- (1) Soweit bei den entsprechenden Entgelten nicht anders geregelt, ist zur Zahlung der Entgelte für die Inanspruchnahme von Leistungen jeweils derjenige verpflichtet, der die Leistungen bestellt hat. Mehrere Besteller haften als Gesamtschuldner.
- (2) Die Entgelte nach diesem Verzeichnis sind innerhalb von 14 Tagen nach Zugang der Rechnung fällig. Niedersachsen Ports kann die Zahlung des Hafengeldes nach § 2 vor Auslaufen des Schiffes verlangen.
Die Entgelte für Sportfahrzeuge sowie Monats- und Jahrespauschalen sind im Voraus zu entrichten.
- (3) Bei nicht fristgerechter Zahlung der Entgelte werden Verzugszinsen erhoben. Die Höhe der Verzugszinsen richtet sich nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches vom 18.08.1896 (RGL. S. 195) i.d.F. der Bekanntmachung vom 02.01.2002 (BGBl. I S. 42) in der jeweils geltenden Fassung.
- (4) Gegenüber Forderungen aufgrund dieses Verzeichnisses ist eine Aufrechnung nur zulässig mit fälligen Gegenforderungen, die unstreitig oder rechtskräftig festgestellt sind.
- (5) Bruchteile von Berechnungseinheiten (Zeit-, Gewichts-, Flächen- und Raummaße) werden als ganze Einheiten berechnet.
- (6) Bei nicht unverzüglicher, unrichtiger, unvollständiger oder unterlassener Nutzungsmeldung kann ein Zuschlag bis zur Höhe von 50 % des Entgeltes, mindestens jedoch von 26,00 EUR netto erhoben werden.
- (7) Soweit der errechnete Gesamtrechnungsbetrag unter 10,00 EUR netto liegt, wird ein Mindestentgelt von 10,00 EUR netto in Rechnung gestellt. Hiervon ausgenommen sind Barzahlungen für Sportfahrzeuge und Traditionsschiffe gemäß § 2 Abschnitt VIII.
- (8) Für Binnenschiffe, die einen NPorts-Hafen anlaufen, ist ab dem 01.01.2021 digital über die Binnenschiffs App „Port Spot“ (verfügbar in den Google (Play) und Apple Stores) oder über die Internetseite des NPortals www.portal.nports.de eine Schiffsanmeldung gemäß Hafenbenutzungsvorschrift (HBV) (<https://www.nports.de/de/haefen/>) durchzuführen. Gegen ein Bearbeitungsentgelt in Höhe von 10,00 EUR netto pro Anmeldung werden auch analoge Anmeldungen (z. B. Binnenschiffszettel) weiterhin akzeptiert.

III. **Schlussbestimmung**

Dieser Hafentarif tritt am 01. Januar 2021 in Kraft. Gleichzeitig wird der Hafentarif für die von Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG bewirtschafteten Häfen, gültig vom 1. Januar 2020, aufgehoben.

Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG
-Zentrale-
Hindenburgstraße 26-30
26122 Oldenburg




oldenburg@nports.de
www.niedersachsenports.de

§ 7 **Anlagen**

Bestandteil des Hafentarifs sind folgende ANLAGEN:

- ANLAGE 1 – Preisliste für Hafengeld des jeweiligen Hafens
- ANLAGE 2 – Preisliste für Kajegeld des jeweiligen Hafens
- ANLAGE 3 – Preisliste für sonstige Entgelte des jeweiligen Hafens

Position		Fahrtgebiet			Berechnungseinheit
		Übersee	Europa	Binnen	
1.	Hafengeld				
1.1	Hafengeld für Seeschiffe				
1.1.1	Tankschiffe für pflanzliche Öle und Fette	0,5480 €	0,4766 €	0,4170 €	BRZ
1.1.2	Sonstige Tankschiffe	0,3574 €	0,2026 €	0,1311 €	BRZ
1.1.3	RoRo-Frachtschiffe bis 7.000 BRZ	0,1192 €	0,0715 €	0,0478 €	BRZ
1.1.4	RoRo-Frachtschiffe über 7.000 BRZ	0,2026 €	0,1192 €	0,0715 €	BRZ
1.1.9	Sonstige Schiffe bis 3.900 BRZ	0,2026 €	0,1192 €	0,0835 €	BRZ
1.1.10	Sonstige Schiffe über 3.900 BRZ	0,4051 €	0,2263 €	0,1429 €	BRZ
1.1.11	Auflieger: 50% der unter 1.1.1 bis 1.1.10 genannten Positionen im Fahrtgebiet Europa				BRZ
1.1.18	Crew Transfer Vessel (CTV)		1,0384 €		m
1.4	Hafengeld für Binnenschiffe				
1.4.1	Binnenschiffe ersten 7 Tage		0,0000 €		pauschal
1.4.2	Binnenschiffe für jeweils weitere 7 Tage		0,1311 €		tdw
1.7	Hafengeld für besondere Wasserfahrzeuge				
1.7.1	besondere Wasserfahrzeuge		0,0953 €		m ²
1.7.2	besondere Wasserfahrzeuge Monatspauschale		1,9060 €		m ²
1.7.3	besondere Wasserfahrzeuge Jahrespauschale		11,4360 €		m ²
1.8	Ermäßigungen vom Hafengeld				
1.8.10	Ermäßigung ESI-Wert 30,1 bis 50,0		5,00%		Rabatt
1.8.11	Ermäßigung ESI-Wert > 50,1		10,00%		Rabatt
1.8.12	Ermäßigung für ECO-Fuel-Antrieb				
1.8.12.1	Ermäßigung für LNG, Methanol oder Ethanol Fuel-Antrieb		20,00%		Rabatt
1.8.12.2	Ermäßigung für Dual-Fuel-Antrieb		15,00%		Rabatt

	Umschlaggut	Fahrtgebiet		
		Übersee	Europa	Binnen
Lfd. Nr.	I. Kajegeld nach Einheiten	EUR je Einheit		
1	Container 20'	16,4036	16,4036	3,9312
2	Container 40'	22,9672	22,9672	6,5519
3	Container leer	2,9424	2,9424	1,3103
4	LKW, Units (beladen)  Fahrzeuge der Klassen C, CE, C1 und C1E und/oder ihre Anhänger/Sattelanhänger	13,1037	13,1037	4,5982
5	Units (leer) 	2,9424	2,9424	2,9424
6	Sattelzugmaschinen, LKW (leer) 	7,2309	7,2309	2,6328
9	Kraftfahrzeuge (PKW)	0,0000	0,0000	0,0000
	bis 10.000 Fahrzeuge jährlich	2,6328	2,0965	0,4051
	bis 20.000 Fahrzeuge jährlich	2,4897	2,0013	0,4051
	bis 30.000 Fahrzeuge jährlich	2,2992	1,9060	0,4051
	über 30.000 Fahrzeuge jährlich	2,1681	1,7988	0,3995
8	Zweiräder	0,8459	0,8459	0,3098
9	Urnen zur Seebestattung	54	54	54
Lfd. Nr.	II. Kajegeld nach Gewicht	EUR je Tonne		
1	Stückgüter außer Projektladung	3,0733	1,6439	0,2026
2	Projektladung	4,1692	4,1692	4,1692
3	Lose Massengüter (soweit nicht an anderer Stelle aufgeführt)	0,4884	0,1788	0,1429
4	Güter des IMDG-Codes (soweit nicht an anderer Stelle aufgeführt)			
	a) Klassen 1, 5.2, LSA-1 Stoffe der Klasse 7	15,0573	15,0573	15,0573
	b) Klasse 7, ausgenommen LSA-1 Stoffe der Klasse 7	24,9089	24,9089	24,9089
	c) alle anderen Klassen	5,1462	5,1462	5,1462
5	Sonstige Kraftfahrzeuge (LKW, Omnibusse, zivile und militärische Spezialfahrzeuge, auch RoRo-Verkehr -sofern kein PKW-)	2,5677	1,0366	0,7863
6	Mineralöl/-produkte	0,2978	0,2978	0,1429
7	Metalle, Alu-Blöcke, Alu-Ingots	1,8345	0,6907	0,1311
8	Schrott	0,9411	0,1669	0,1311
9	Forstprodukte, ausgenommen Stammholz	1,1912	0,6672	0,1429
10	Stammholz	0,1669	0,1669	0,1429
11	Düngemittel	0,4884	0,3811	0,1429
12	Kohle, Koks	0,3932	0,3932	0,2382

	Umschlaggut	Fahrtgebiet		
		Übersee	Europa	Binnen
13	Sand, Steine, Erden, Baumaterialien, Schlacke, Flugasche	0,2263	0,2263	0,1311
14	Salze	0,4884	0,3811	0,1429
15	Chemikalien, Öle und Ölderivate, gepackt	1,6439	0,6316	0,1429
16	Chemikalien, Öle und Ölderivate, lose	0,2263	0,2263	0,1429
17	Pflanzliche Öle und Fette	0,7147	0,5957	0,4766
18	Bauxit	0,2978	0,2978	0,1549
19	Alu-Oxid, Hydroxid	0,2263	0,2263	0,1549
20	Gips	0,4647	0,1669	0,1311
21	Getreide/Futtermittel	0,3454	0,1429	0,0953

Position	Entgeltart	Preis	Berechnungseinheit
1.	MARPOL I - Entsorgungsentgelt	1,8200 €	je angef. 100 BRZ
2.	MARPOL V - Entsorgungsentgelt	0,8600 €	je angef. 100 BRZ
3.	Gefahrenabwehrentgelt	0,0500 €	BRZ

Die üblichen Mengen für MARPOL betragen:

BRZ		MARPOL Anlage I	MARPOL Anlage V	MARPOL Anlage V
		übliche Menge	übliche Menge	übliche Menge
Von	Bis	m ³	l	kg
0	1.000	5	250	50
1.001	5.000	10	500	100
5.001	15.000	20	750	150
15.001	30.000	27,50	1.000	200
Über 30.000		37,50	1.250	250