

Hafentarif

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

gültig ab dem 01.01.2025

Einführung

Niedersachsen Ports passt den Hafentarif zum 01.01.2025 in den folgenden Punkten an:

Anpassung Hafentarif § 2, I.

Erhöhung des zusätzlichen Aufwandsentgelts für das nicht fristgerechte Vorlegen von Unterlagen auf 300,00 EUR.

Erhebung von Bearbeitungsgebühren in Höhe von 50,00 EUR für nachträgliche Korrekturen von Rechnungen aufgrund von kundenseitigen Änderungen.

Anpassung Hafentarif § 2, XI, (2)

Gewährung des ECO-Fuel-Rabatts zukünftig auch für rein elektrisch angetriebene Schiffe.

Anpassung Anlage 1, Preisliste für Hafengeld

Erhöhung des Hafengeldes um 2,5 Prozent.

Anpassung Anlage 2, Preisliste für Kajegeld

Erhöhung des Kajegeldes um 2,5 Prozent.

Zusammenfassung der Kajegeldposition Metalle und Schrott zu einer Position mit folgenden Entgelten:

	Umschlaggut	Fahrtgebiet		
		Übersee	Europa	Binnen
Lfd. Nr.	II. Kajegeld nach Gewicht	EUR je Tonne		
7	Metalle, Alu-Blöcke, Alu-Ingots, Schrott	2,0924	0,7878	0,1495

Anpassung Anlage 3, Preisliste für Sonstige Entgelte - II, Pos. 4

Anpassung des Gefahrabwehrentgeltes am AVG Anleger auf 0,2600 EUR pro BRZ.

Inhalt

§ 1	Allgemeine Bestimmungen	2
I.	Geltungsbereich Hafententgelte.....	2
II.	Definition / Begrifflichkeiten.....	3
§ 2	Hafengeld (schiffsbezogene Entgelte).....	7
I.	Definition/ Allgemeines	7
II.	Hafengeld für Seeschiffe.....	7
III.	Hafengeld für besondere Wasserfahrzeuge.....	8
IV.	Hafengeld für Binnenschiffe.....	8
V.	Hafengeld für Binnen-Fahrgastschiffe.....	9
VI.	Hafengeld für Fahrgastschiffe.....	9
VII.	Hafengeld für Fischereifahrzeuge.....	9
VIII.	Hafengeld für Sportboote und Traditionsschiffe.....	9
IX.	Hafengeld für Wasserfahrzeuge zur Personenbeförderung.....	9
X.	Befreiungen vom Hafengeld	10
XI.	Ermäßigungen vom Hafengeld.....	10
§ 3	Kajegeld (ladungsbezogene Entgelte).....	12
I.	Definition/ Allgemeines	12
II.	Kajegeld für den Güterumschlag.....	12
III.	Kajegeld für die Beförderung von Fahrgästen	13
IV.	Entgelt für Bord/Bord-Umschlag und Bord zu Wasser-Umschlag.....	13
V.	Befreiungen vom Kajegeld	13
§ 4	Entgelte für die Entladung und Entsorgung von Schiffsabfällen.....	13
§ 5	Gefahrenabwehrentgelt, Fahrgastsicherheitsentgelt.....	15
I.	Gefahrenabwehrentgelt.....	15
II.	Fahrgastsicherheitsentgelt	15
§ 6	Generelle Regelungen.....	15
I.	Steuerliche Bestimmungen.....	15
II.	Sonstige Bestimmungen.....	15
III.	Schlussbestimmung	16
§ 7	Anlagen.....	16

§ 1 Allgemeine Bestimmungen

I. Geltungsbereich Hafententgelte

Dieser Hafentarif mit dem jeweiligen standortspezifischen Anhang gilt in den Häfen Brake, Cuxhaven, Emden, Stade, Wilhelmshaven, Baltrum, Benseniel, Langeoog, Norddeich, Norderney, Wangerooge, Hooksiel, Fedderwardsiel 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

Andere Verkehre mit Fahrgastschiffen und Wasserfahrzeugen

Andere Verkehre sind Verkehre mit Fahrgastschiffen und Wasserfahrzeugen außerhalb der definierten Linie.

Anlaufen

Anlaufen ist der Eintritt eines Wasserfahrzeugs in den Hafenbereich.

Besondere Wasserfahrzeuge

Besondere Wasserfahrzeuge sind Schlepp- und Bugsierfahrzeuge, schwimmende Geräte wie Krane und nicht fest verankerte Pontons sowie andere Fahrzeuge, die nicht an anderer Stelle des Verzeichnisses genannt sind.

Bruttoreaumzahl (BRZ)

Bruttoreumzahl (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.

Fahrgastschiff

Fahrgastschiffe sind Wasserfahrzeuge spezieller baulicher Konstruktion, Ausrüstung und Einrichtung zur Beförderung von Fahrgästen

Fischereifahrzeuge

Fischereifahrzeuge sind Wasserfahrzeuge, die gewerblich ausschließlich Fisch, Fischware oder Seetiere aus eigenem Fang löschen oder laden.

Gelegenheitsverkehr in der Personenbeförderung

Gelegenheitsverkehre sind Fahrten von Reedereien mit Fahrgastschiffen und Wasserfahrzeugen auf definierten Fahrtstrecken zwischen Festland-Hafen und Inselhafen, welche durch die jeweilige Reederei nicht an mindestens 350 Tagen im Jahr bedient werden oder den Hafen auf einem Umweg über einen anderen Hafen erreichen.

Hafen

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

Hafenrundfahrten mit Fahrgastschiffen und Wasserfahrzeugen

Hafenrundfahrten sind Verkehre mit Fahrgastschiffen und Wasserfahrzeugen die lediglich innerhalb des Hafenbereiches verkehren und der Besichtigung des Hafens und seines unmittelbaren Umfeldes dienen.

Kursfahrten mit Fahrgastschiffen und Wasserfahrzeugen

Kursfahrten sind Verkehre mit Fahrgastschiffen und Wasserfahrzeugen 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, Angelfahrten, Ausflugsfahrten, Seebestattungen).

Kreuzfahrtschiffe

Kreuzfahrtschiffe sind Wasserfahrzeuge, die Seereisen für Personen durchführen und in der Regel die Häfen zu touristischen Reisezwecken anlaufen.

Linienverkehr mit Fahrgastschiffen und Wasserfahrzeugen

Linienverkehre sind direkte Verkehre mit Fahrgastschiffen und Wasserfahrzeugen auf einer definierten Fahrtstrecke (Linie) zwischen einem Festland-Hafen und einem Inselhafen, welche durch die jeweilige Reederei an mindestens 350 Tagen im Jahr und innerhalb eines 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 Jahres zur Unterbrechung des Linienverkehrs, ohne dass dies nachweislich auf höhere Gewalt oder sonstige unabwendbare Umstände zurückzuführen ist, wird rückwirkend für die im jeweiligen Jahr durchgeführten Fahrten das Entgelt für Gelegenheitsverkehr in der Personenbeförderung fällig. Der an der Durchführung des Linienverkehrs interessierte Reeder hat seinen Fahrplan mindestens sechs Monate vor Aufnahme des Linienverkehrs bei Niedersachsen Ports anzumelden. Durch die Anmeldung des Fahrplans wird kein Anspruch auf einen Liegeplatz begründet.

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 Proviants.

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 zur gewerblichen Nutzung betriebenen Wasserfahrzeuges.

Sportboote

Wasserfahrzeuge mit oder ohne Maschinenantrieb, die für Sport- und Erholungszwecke gebaut worden sind und ausschließlich für Sport- und Erholungszwecke oder für die Ausbildung zum Führen von Sportbooten verwendet werden und die für nicht mehr als zwölf Personen zuzüglich Fahrzeugführer und Besatzung zugelassen sind.

Traditionsschiff

Historisches Wasserfahrzeug, an deren Präsentation in Fahrt ein öffentliches Interesse besteht. Die Zulassung als Traditionsschiff ist über geeignete Dokumente, z. B. das Sicherheitszeugnis, ausgestellt von der BG Verkehr, nachzuweisen.

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.

Umschlagunternehmer kann auch das Schiff bzw. der Reeder oder Charterer des Schiffes sein.

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.

Wasserfahrzeuge zur Personenbeförderung

Jegliche Wasserfahrzeuge, die nicht unter die Definition eines Fahrgastschiffes im Sinne dieses Hafentarifes fallen und gewerblich Personenbeförderungen durchführen.

§ 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 300,00 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. Für nachträgliche Korrekturen von Rechnungen aufgrund von kundenseitigen Änderungen werden Bearbeitungsgebühren in Höhe von 50,00 EUR erhoben.

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. Bei Seeschiffen, die aufgrund einer behördlichen Anweisung ein Auslaufverbot haben, wird der volle Betrag nach den Angaben in der Preisliste für Hafengeld unter Abschnitt 1.1 berechnet. 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 aufgejackt 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 besondere Wasserfahrzeuge 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 6 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 berechnet sich laut Preisliste für Hafengeld, Position 1.2 abweichend von §2, Abschnitt II (1) für jeden Tag der Benutzung des Hafens.

Anstelle des täglichen Hafengeldes kann eine Monats- oder eine Jahrespauschale 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 6 Stunden) zahlen nur 50 % des Hafengeldes, welches nach Absatz 1 in diesem Abschnitt berechnet wird.

(3) 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

(4) Für Mehrumpfboote erhöht sich das Hafengeld um 50 %.

IX. Hafengeld für Wasserfahrzeuge zur Personenbeförderung

Das Hafengeld für Wasserfahrzeuge, die keine Fahrgastschiffe sind und zur gewerblichen Personenbeförderung eingesetzt werden ist entsprechend § 2, Abschnitt VI zu entrichten.

X. 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 und von diesem betrieben bzw. bereedert werden, 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.

XI. 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 Hafengeldermäßigung 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 40 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, Ethanol oder rein elektrisch angetrieben werden, erhalten innerhalb eines Kalenderjahres für maximal 40 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 40 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 Vertrauensstatbestände 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.

Umschlagunternehmer kann auch das Schiff bzw. der Reeder oder Charterer des Schiffes sein.

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) Kajegeld nach 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 und Bord zu Wasser-Umschlag

Für Güter, die Bord/Bord oder von Bord auf die Wasserfläche im Hafengebiet 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. Der Umschlag von LNG aus einem Tankschiff über eine FSRU gilt nicht als Bord/Bord-Umschlag.

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 von Schiffsabfällen und die Kostenübernahme durch die Schifffahrt ist im jeweils gültigen Abfallbewirtschaftungsplan für Abfälle von Schiffen des Hafens geregelt. Als wesentlichen Beitrag zur Deckung der Kosten für die Entladung und Entsorgung der Schiffsabfälle nach MARPOL Anlagen I, IV und V, die den nach der Art und der Menge üblichen Entladungs- oder Entsorgungsumfang für MARPOL Anlage I, IV und V nicht überschreiten, wird für jedes in den Hafen einlaufende Schiff ein pauschaliertes Entgelt erhoben.
Das pauschalierte Entgelt sowie die üblichen Mengen für MARPOL Anlage I, IV und V ergeben sich aus den Angaben in ANLAGE 3 (Preisliste für sonstige Entgelte). Es ist zu zahlen je angefangene 100 BRZ für MARPOL I und IV und je BRZ für MARPOL V.

Das pauschalierte Entgelt für MARPOL Anlage V beinhaltet die Entsorgung der Schiffsabfälle nach der in ANLAGE 3 genannten Abfallarten und Volumen durch einen von Niedersachsen Ports beauftragten Entsorger. Für Schiffsabfälle der genannten Abfallarten, die gefährliche Abfälle (Betriebsabfälle – Putzlappen, Lithiumbatterien, Spraydosen, Verpackungen mit schädlichen Anhaftungen, Kleinbatterien, Lampen, Kühlgeräte, Bildschirme) darstellen, wird pro Schiff und je Kalenderjahr eine Freimenge von zwei Tonnen gewährt. Entsorgungswünsche, die das genannte Maß überschreiten, werden gemäß ANLAGE 3 separat berechnet.

Fehlbefüllungen der gestellten Entsorgungsgebinde werden entsprechend der tatsächlichen Abfallkategorie gemäß Hafentarif mit einem zusätzlichen Entgelt sanktioniert.

- (2) Mit dem pauschalisierten Entgelt für MARPOL Anlagen I und IV wird die Möglichkeit einer anteiligen Rückerstattung der tatsächlichen Entsorgungskosten des Entgeltpflichtigen erworben.

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 für MARPOL I und IV. Diese Nachweise vom Entsorger sind Niedersachsen Ports, spätestens 4 Wochen nach Rechnungslegung durch den Entsorger, vorzulegen, anderenfalls erlischt der Erstattungsanspruch.

Soweit Schiffsabfälle nach MARPOL Anlage I und IV nach Art und Menge den üblichen Entladungs- oder Entsorgungsumfang überschreiten, sind die Kosten für die Mehrmengen mit dem pauschalierten Entgelt nicht abgegolten.

- (3) 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 und werden gesondert in Rechnung gestellt.
- (4) Schuldner des pauschalierten Entgeltes sind der Reeder, der Eigner und der Charterer als Gesamtschuldner.
- (5) Für RoRo-Frachtschiffe und Carcarrier ermäßigt sich das pauschalierte Entgelt nach Absatz 1 um 25%.
- (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 (RGBl. 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 Raum-
maße) werden als ganze Einheiten berechnet.
- (6) Soweit der errechnete Gesamtbetrag unter 10,00 EUR netto liegt, wird
ein Mindestentgelt von 10,00 EUR netto in Rechnung gestellt. Hiervon ausge-
nommen sind Barzahlungen für Sportfahrzeuge und Traditionsschiffe gemäß § 2
Abschnitt VIII.
- (7) Für Binnenschiffe, die einen NPorts-Hafen anlaufen, ist ab dem 01.01.2021 digital
über die Binnenschiffs App „NPorts Check-in“ (verfügbar in den Google (Play)
und Apple Stores) oder über die Internetseite des NPortals (portal.nports.de) eine
Schiffsanmeldung gemäß Hafenbenutzungsvorschrift (HBV)
(<https://www.nports.de/de/haefen/>) durchzuführen. Gegen ein Bearbeitungsent-
gelt in Höhe von 10,00 EUR netto pro Anmeldung werden auch analoge Anmel-
dungen (z. B. Binnenschiffszettel) weiterhin akzeptiert.

III. Schlussbestimmung

Dieser Hafentarif tritt am 01. Januar 2025 in Kraft. Gleichzeitig wird der Hafentarif
für die von Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG bewirtschafteten Häfen, gültig vom
01. Juli 2024, 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	0,6250 €	0,5437 €	0,4755 €	BRZ
1.1.2	Sonstige Tankschiffe	0,4076 €	0,2310 €	0,1495 €	BRZ
1.1.3	RoRo-Frachtschiffe bis 7.000 BRZ	0,1360 €	0,0816 €	0,0544 €	BRZ
1.1.4	RoRo-Frachtschiffe über 7.000 BRZ	0,2310 €	0,1360 €	0,0816 €	BRZ
1.1.9	Sonstige Schiffe bis 3.900 BRZ	0,2310 €	0,1360 €	0,0953 €	BRZ
1.1.10	Sonstige Schiffe über 3.900 BRZ	0,4620 €	0,2581 €	0,1630 €	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)		1,1843 €		m
1.1.19	Tankschiffe für LNG		0,4620 €		BRZ
1.4	Hafengeld für Binnenschiffe				
1.4.1	Binnenschiffe ersten 7 Tage		0,0000 €		pauschal
1.4.2	Binnenschiffe für jeweils weitere 7 Tage		0,1495 €		tdw
1.7	Hafengeld für besondere Wasserfahrzeuge				
1.7.1	besondere Wasserfahrzeuge		0,1088 €		m ²
1.7.2	besondere Wasserfahrzeuge Monatspauschale		2,1760 €		m ²
1.7.3	besondere Wasserfahrzeuge Jahrespauschale		13,0560 €		m ²
1.8	Ermäßigungen vom Hafengeld				
1.8.10	Ermäßigung ESI-Wert 30,1 bis 50,0 für den Tag des Einlaufens und die folgenden 5 Tage zusammen		5,00%		Rabatt
1.8.11	Ermäßigung ESI-Wert ≥ 50,1 für den Tag des Einlaufens und die folgenden 5 Tage zusammen		10,00%		Rabatt
1.8.12	Ermäßigung für ECO-Fuel-Antrieb für den Tag des Einlaufens und die folgenden 5 Tage zusammen				
1.8.12.1	Ermäßigung für LNG, Methanol, Ethanol Fuel oder rein elektrischen Antrieb für den Tag des Einlaufens und die folgenden 5 Tage zusammen		20,00%		Rabatt
1.8.12.2	Ermäßigung für Dual-Fuel-Antrieb für den Tag des Einlaufens und die folgenden 5 Tage zusammen		15,00%		Rabatt

	Umschlaggut	Fahrtgebiet		
		Übersee	Europa	Binnen
Lfd. Nr.	I. Kajegeld nach Einheiten	EUR je Einheit		
1	Container 20'	18,7094	18,7094	4,4838
2	Container 40'	26,1957	26,1957	7,4729
3	Container leer	3,3560	3,3560	1,4946
4	LKW, Units (beladen)  Fahrzeuge der Klassen C, CE, C1 und C1E und/oder ihre Anhänger/Sattelanhänger	14,9456	14,9456	5,2446
5	Units (leer) 	3,3560	3,3560	3,3560
6	Sattelzugmaschinen, LKW (leer) 	8,2474	8,2474	3,0028
9	Kraftfahrzeuge (PKW)			
	bis 10.000 Fahrzeuge jährlich	3,0028	2,3911	0,4620
	bis 20.000 Fahrzeuge jährlich	2,8398	2,2827	0,4620
	bis 30.000 Fahrzeuge jährlich	2,6224	2,1739	0,4620
	über 30.000 Fahrzeuge jährlich	2,4729	2,0517	0,4557
8	Zweiräder	0,9648	0,9648	0,3534
9	Urnen zur Seebestattung	62	62	62
Lfd. Nr.	II. Kajegeld nach Gewicht	EUR je Tonne		
1	Stückgüter außer Projektladung	3,5053	1,8750	0,2310
2	Projektladung	4,7552	4,7552	4,7552
3	Loose Massengüter (soweit nicht an anderer Stelle aufgeführt)	0,5571	0,2040	0,1630
4	Güter des IMDG-Codes (soweit nicht an anderer Stelle aufgeführt)			
	a) Klassen 1, 5.2, LSA-1 Stoffe der Klasse 7	17,1739	17,1739	17,1739
	b) Klasse 7, ausgenommen LSA-1 Stoffe der Klasse 7	28,4103	28,4103	28,4103
	c) alle anderen Klassen	5,8696	5,8696	5,8696
5	Sonstige Kraftfahrzeuge (LKW, Omnibusse, zivile und militärische Spezialfahrzeuge, auch RoRo-Verkehr -sofern kein PKW-)	2,9286	1,1823	0,8969
6	Mineralöl/-produkte	0,3397	0,3397	0,1630
7	Metalle, Alu-Blöcke, Alu-Ingots, Schrott	2,0924	0,7878	0,1495
8	Forstprodukte, ausgenommen Stammholz	0,8969	0,5980	0,2581
9	Stammholz	0,1903	0,1903	0,1630
10	Düngemittel	0,5571	0,4346	0,1630
11	Kohle, Koks	0,4484	0,4484	0,2716

	Umschlaggut	Fahrtgebiet		
		Übersee	Europa	Binnen
12	Sand, Steine, Erden, Baumaterialien, Schlacke, Flugasche	0,2581	0,2581	0,1495
13	Salze	0,5571	0,4346	0,1630
14	Chemikalien, Öle und Ölderivate, gepackt	1,8750	0,7204	0,1630
15	Chemikalien, Öle und Ölderivate, lose	0,2581	0,2581	0,1630
16	Pflanzliche Öle und Fette	0,8152	0,6795	0,5437
17	Bauxit	0,3397	0,3397	0,1766
18	Alu-Oxid, Hydroxid	0,2581	0,2581	0,1766
19	Gips	0,5300	0,1903	0,1495
20	Getreide/Futtermittel	0,3940	0,1630	0,1088
Lfd. Nr. III. Kajegeld nach Volumen EUR je m³				
1	Liquefied Natural Gas (LNG)*	1,5670	1,5670	1,5670

* Beim Umschlag von LNG über ein FSRU am AVG Stade wird kein Kajegeld erhoben.

I. Entgelte für die Entladung und Entsorgung von Schiffsabfällen nach MARPOL Anlage I, IV und V

Position	Entgeltart	Entgelt	Berechnungseinheit
1.	MARPOL I und IV zusammen	1,8200 €	je angef. 100 BRZ
2.	MARPOL V	0,0495 €	je BRZ

Die üblichen Mengen für **MARPOL Anlage I** und **MARPOL Anlage IV** betragen:

		MARPOL Anlage I	MARPOL Anlage IV
BRZ		übliche Menge	übliche Menge
Von	Bis	m ³	m ³
0	1.000	5	5
1.001	5.000	10	10
5.001	15.000	20	20
15.001	30.000	27,50	27,50
Über 30.000		37,50	37,50

Die Entsorgung nach **MARPOL Anlage V** orientiert sich an der Schiffsgröße und beinhaltet folgende Behälter und Behältergrößen:

		Abfallbeschreibung	Behältergröße Liter/St.
Schiffe bis 3500 BRZ		Kunststoff	240
		Lebensmittelabfälle	120
		Haushaltsabfälle - Papier	120
		Haushaltsabfälle - Glas	120
		Haushaltsabfälle - Restmüll	240
		Betriebsabfälle - Putzlappen	120

		Abfallbeschreibung	Behältergröße Liter/St.
Schiffe über 3500 BRZ		Kunststoff	3 x 240
		Lebensmittelabfälle	240
		Haushaltsabfälle - Papier	240
		Haushaltsabfälle - Glas	240
		Haushaltsabfälle - Restmüll	2 x 240
		Betriebsabfälle - Putzlappen	240

Die Kosten für die Entsorgung der oben genannten Abfallarten und Abfallbehälter nach MARPOL Anlage V sind durch die erhobenen MARPOL Entgelte gedeckt. Sollten weitere Abfallbehälter für die oben genannten Abfallarten benötigt werden, sind diese rechtzeitig beim Entsorger anzumelden. Die Entsorgung dieser zusätzlichen Abfallbehälter werden gesondert durch Niedersachsen Ports gemäß nachfolgender Tabelle in Rechnung gestellt.

	Abfallbeschreibung	Behälter	Entgelt
Entgelte für die Entsorgung zusätzlicher Abfallbehälter	Kunststoff	240 Liter	55,00 €
		7 m ³	550,00 €
		10 m ³	690,00 €
	Lebensmittelabfälle	120 Liter	65,00 €
	Haushaltsabfälle - Papier	120 Liter	50,00 €
	Haushaltsabfälle - Glas	120 Liter	55,00 €
	Haushaltsabfälle - Restmüll / gemischter Gewerbeabfall	240 Liter	110,00 €
		7 m ³	765,00 €
		10 m ³	990,00 €
	Betriebsabfälle - Putzlappen	120	70,00 €

Die Behältergrößen 7 m³ und 10 m³ für die Abfallarten Kunststoff und gemischter Gewerbeabfall können jeweils nur zu folgenden Zeiten zur Verfügung gestellt werden:
 Montag - Donnerstag: 06:00 - 16:00 Uhr
 Freitag: 06:00 - 14:00 Uhr

Für die Entsorgung der nachfolgenden Abfallarten werden auf Anforderung beim Entsorger gesonderte Abfallbehälter zu folgenden Preisen bereit gestellt:

		Liter	Entgelt
Auf Anforderung des Schiffes zu liefernde Behälter	Asche aus Verbrennungsanlagen	240	101,00 €
	Vermischte Betriebsabfälle, nicht gefährlich	1100	103,00 €
	Lithiumbatterien	30	446,00 €
	Spraydosen	30	118,00 €
	Verpackungen mit schädlichen Anheftungen	800	457,00 €
	Kleingeräte (Elektro G Gruppe 5)	240	61,00 €

Für die Entsorgung von Abfällen in vom Schiff bereitgestellten Gebinden oder unverpackter Abfälle werden folgende Entgelte in Rechnung gestellt:

		Liter/St.	Entgelt
Abfälle in vom Schiff bereitgestellten Gebinden oder unverpackt	Kleinbatterien (Keine Lithiumbatterien)	30	118,00 €
	Arznei (Keine Betäubungsmittel)	30	103,00 €
	Speiseöle	30	59,00 €
	Ladungsträger (Paletten, unverpackt)	St	50,00 €
	Großbatterien	St	83,00 €
	Lampen (ElektroG Gruppe 3)	30	59,00 €
	Kühlgeräte (Elektro Gruppe 1)	St	47,00 €
	Bildschirme (ElektroG Gruppe 2)	St	50,00 €
	Elektrogroßgeräte (Elektro G Gruppe 4)	St	46,00 €

II. Gefahrenabwehrentgelt

Position	Entgeltart	Entgelt	Berechnungseinheit
3.	Gefahrenabwehrentgelt Nord- und Südhafen	0,0550 €	BRZ
4.	Gefahrenabwehrentgelt AVG Anleger*	0,2600 €	BRZ

*Dieser Betrag gilt für den Tag des Einlaufens am AVG Stade und die folgenden 5 Tage zusammen. Für jeden folgenden Tag reduziert sich das Gefahrenabwehrentgelt auf 20 % dieses Betrages.