Hamburg Pilot

Zuverlässig. Unkompliziert. Professionell.

HAFENLOTSENBRÜDERSCHAFT HAMBURG

Die Hafenlotsenbrüderschaft

Die Hafenlotsenbrüderschaft Hamburg wurde 1981 als Körperschaft des öffentlichen Rechts im Jahr 1981 gegründet. Dieser Wechsel aus starren Strukturen des öffentlichen Dienstes in eine Körperschaft des öffentlichen Rechts erlaubt den aktuell 70 Hafenlotsen zu jederzeit flexible, schnelle und bedarfsorientierte Leistungen für ihre Kunden zu erbringen. Die Unabhängigkeit der Hafenlotsen gewährleistet den Fokus auf Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs unter wirtschaftlichen Bedingungen und bietet die Möglichkeit, unsere Dienstleistung an 365 Tagen bei jedem Wind und Wetter anzubieten.

Rund um die Uhr einsatzbereit

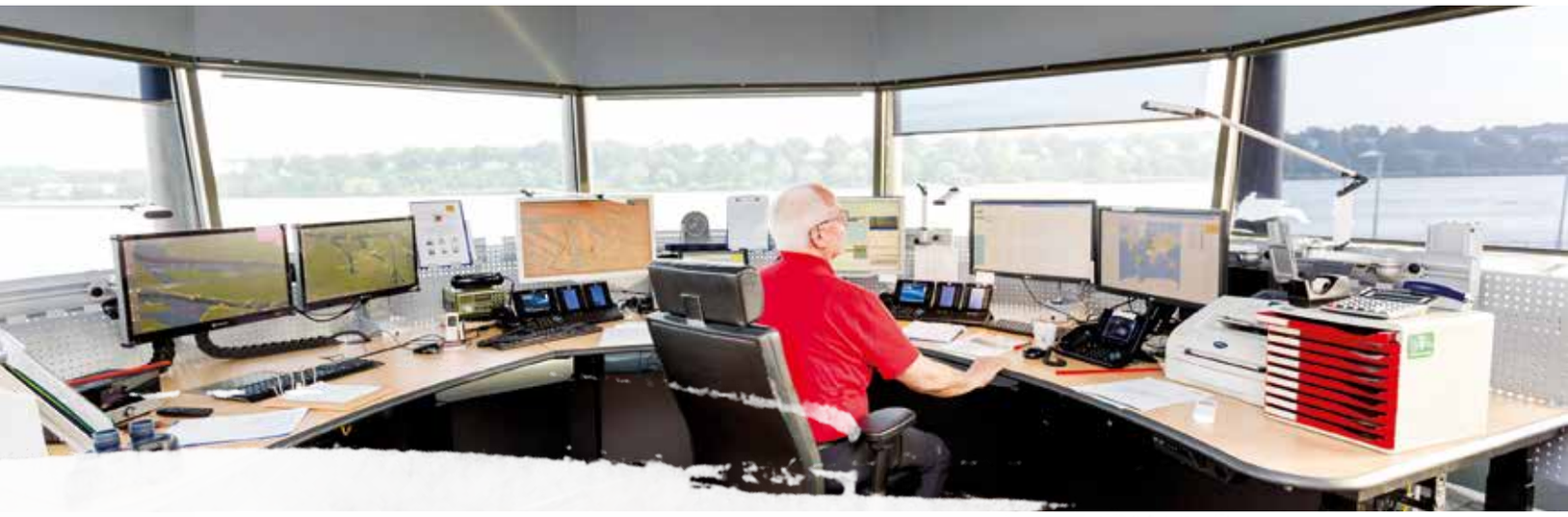
Voraussetzung für effizienten Schiffsverkehr ist die garantierte permanente Verfügbarkeit der Hafenlotsen. Ein auf die Belange des Hafens abgestimmtes Dienstzeitmodell gewährleistet, den hohen psychischen und physischen Belastungen aus Bereitschaft, Schichtbetrieb und bedarfsorientierten Einsätzen gerecht zu werden.

★ ★ ★ A TRADITION OF CONSISTENT QUALITY ★ ★ ★

Marine Fuels and Lubricants Worldwide

HEINRICH WEGENER & SOHN
BUNKERGESELLSCHAFT M. B. H.

Focksweg 34 · D-21129 Hamburg · Phone +49-(0)40-74 21 900 · Fax +49-(0)40-74 21 26 35 · general@wegener-bunker.de · www.wegener-bunker.de



Damit kennen wir uns aus

Unsere erfahrenen und gut geschulten Lotsen sind Experten für die Geografie und Bathymetrie des Hamburger Hafens. Sie beherrschen die Manövriertechnik aller Schiffstypen und -größen, vom modernen Passagierschiff über Auto- und Containerschiffe bis zum Massengutfrachter. Sie übernehmen an Bord der Schiffe faktisch die nautische Führung bis zum sicheren Anlegen an einem der rund 300 Liegeplätze. Das Wissen über den Einfluss vorhandener Strömungen, Wind und Wetter auf ihre anspruchsvollen Manöver ist auf ihre langjährige Erfahrung zurückzuführen.

Vielfältige Aufgaben

Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf den begrenzten Wasserflächen des Hamburger Hafengebietes hat für die Hafenlotsen höchste Priorität. Um Überregulierung der Verkehre zu vermeiden, setzt sich die Brüderschaft für eine kundenorientierte und effiziente Schifffahrt ein. Sie steht Maklern, Terminals und der Verkehrszentrale für die Organisation flüssiger Abläufe ständig beratend zur Verfügung. Bei der auch aus der Schiffsgrößenentwicklung notwendig gewordenen Weiterentwicklung des Sicherheitskonzepts für den Hafen berät und unterstützt die Hafenlotsenbrüderschaft die entsprechenden Behörden.

Erfolgreich im Team

Die erfolgreiche Erfüllung all dieser Ansprüche kann nur in Teamarbeit erfolgen. Zahlreiche Akteure müssen ihre Leistungen perfekt aufeinander abstimmen, damit alle Schiffe den Hamburger Hafen sowohl sicher anlaufen als auch wieder verlassen können. Nach erfolgter Planung der Abläufe durch Makler, Nautischer Terminalkoordination oder Feederleitzentrale und Verkehrszentrale stellt das Lotsenteam der Schifffahrt den Partner zur Durchführung der Abläufe bereit. Die Hafenlotsen garantieren in ihrer Verantwortung als Koordinator an Bord für das Zusammenspiel zwischen Schiff und deren unverzichtbaren Dienstleistern aus Schleppern, Bootleuten und Terminalpersonal eine punktgenaue Umsetzung.

Unterstützung zum Erfolg

Ein wichtiger Dienstleister für die Hamburger Hafenlotsen sind die Versetzboote der Hamburger Flotte, mit denen sie sicher, schnell und zuverlässig zu den Schiffen gebracht werden. Schlepper und deren Besatzungen unterstützen die Hafenlotsen auf qualitativ höchstem Niveau zu bzw. von den Liegeplätzen, an denen zu Beginn und Ende der Reise das Leinenhandling durch engagierte Festmacher durchgeführt wird.

Your partner in Hamburg

Norderwerft

- ship repairs
- conversion
- class renewals
- special surveys
- harbour repairs
- crane maintenance
- mast fitting
- spares supply

Norderwerft Repair GmbH
Ellerholzdamm 13, 20457 Hamburg
phone: +49 (0) 40-31100-0, fax: +49 (0) 40-31100-298
mail: info@norderwerft.de, web: www.norderwerft.de

Die Haftung der Seelotsen in Deutschland

Dr. Detlef Zschoche / Dr. Eckehard Volz

1 Berufsrisiken des See- und Hafenlotsen

Die Berufstätigkeit der Lotsen ist – auch bei sorgfältiger Reisevorbereitung und konzentrierter Beratung – mit Havarierisiken belastet, die nicht vorhersehbar und letztlich auch nicht beherrschbar sind. Die Vorhaltung eines leistungsfähigen Seelotswesens ist hoheitliche Aufgabe des Staates. Sie dient der Sicherung des Seeverkehrs, vor allem also den Passagier- und Ladungsströmen von und nach den deutschen Seehäfen. Der Lotse ist der entscheidende personale Faktor in diesem System. Er ist gesetzlich verpflichtet, jedes Schiff anzunehmen, welches einen Lotsen anfordert (§ 8 Abs. 1 Allgemeine Lotsordnung). Ob es sich dabei um ein funktionsfähiges Fahrzeug mit einer geeigneten Besatzung handelt, wird er erst später erfahren. Seine Dienstantrittspflicht gilt bei allen Wetter- und Verkehrslagen (Sturm- und Starkwindverhältnissen, Nebellagen, dichten Verkehrsverhältnissen und beengten Manöverräumen). Die zu beratenden Schiffe stellen – bei laufend zunehmenden Schiffsgrößen – schwer zu kontrollierende Objekte dar. Der Lotse hat innerhalb von Sekunden weit vorausgreifende Einzelentscheidungen zu treffen. Diese vorausschauende Beratung bringt es mich sich, bestimmte Manöver früh einzuleiten, um die erheblichen Trägheitsmassen des Schiffes mit bestimmten Bewegungsparametern, Kursen, Geschwindigkeiten, Rate of Turn etc. auf eine exakt vorgegebene Position zu bringen. Die Wirkung dieser Manöver tritt mit erheblicher Verzögerung ein und muss aufgrund subjektiver Mitwirkungsfaktoren (Brückenkommunikation, nautisch und sprachlich richtiges Verständnis und Umsetzung der Lotsenempfehlungen, Manövereigenschaften und veränderliche Verkehrslagen) ständig hinterfragt und im Bedarfsfall korrigiert werden. Gleichzeitig sind alle zur Verfügung stehenden Hilfsmittel (Schraube, Steigung, Ruder, Querstrahlruder und Anker) einzubeziehen. Welches Manöver hierfür wann angesetzt wird, ist deutlich im Voraus zu entscheiden, wobei Strom, Wind und schlechte Sicht zusätzlichen Einfluss nehmen. Bei Empfehlung der notwendigen Manöverentscheidung kann der Lotse nur auf seine persönliche Erfahrung, sein Wissen und sein Training zurückgreifen. Bei dieser Entscheidung gibt es keine rechnergestützte Vorausberechnung, die seine Entscheidung unterstützen, geschweige denn ersetzen könnte. Trotz hoher Qualifikation des Lotsen und aller Erfahrung, täglicher Praxis und ständiger Fort- und Weiterbildung kann der menschliche Faktor bei den Manöverempfehlungen nicht ausgeschlossen werden. Die bestehende Risikolage verschärft sich vor dem Hintergrund, dass die deutsche Transport- und Hafenwirtschaft erwartet, dass die Schifffahrt bei allen Wetter- und Sichtverhältnissen abgefertigt wird. Der Lotse steht hierbei – wie eingangs erwähnt – unter der gesetzlichen Verpflichtung, jedes Schiff zu beraten.

2 Haftungslage

Die deutschen Seelotsen (und auch die Hamburger und Bremerhavener Hafenlotsen) haften gemäß § 21 Abs. 3 SeeLG (bzw. entsprechenden Landesbestimmungen) für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit. Diese Haftungserleichterung ist im Jahre 1984 vom deutschen Gesetzgeber vorausschauend eingeführt worden. Hierbei ist bemerkenswert, dass zum damaligen Zeitpunkt noch keine Haftbarhaltungen deutscher Lotsen bekannt geworden waren. Die Haftungserleichterung des § 21 Abs. 3 SeeLG gilt aufgrund der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes auch für die deutschen Binnenlotsen.
Die ursprünglich vorausschauend geplante Haftungserleichterung des § 21 Abs. 3 SeeLG ist aufgrund der Entwicklungen in den letzten 30 Jahren überholt. Sie ist im nationalen und internationalen Rechtsvergleich eine klare Benachteiligung der deutschen See- und Hafenlotsen. Sie führt zu Haftungsrisiken im Verbund mit den unabwendbaren Havarierisiken, die die deutschen Lotsen nicht länger tragen können. Dies zeigt insbesondere die zunehmende Anzahl von Haftbarhaltungen deutscher Lotsen (dazu unten Ziff. 4).

3 Die Haftung der Lotsen im internationalen und nationalen Vergleich

(1) Im Hinblick auf die besonderen Berufsrisiken haben die meisten Schifffahrt treibenden Nationen ihre See- und Hafenlotsen von einer zivilrechtlichen Haftung befreit oder sie in einer Weise eingeschränkt, dass existenzgefährdende Risiken ausgeschlossen sind.

a) Folgende Länder schließen die zivilrechtliche Haftung des Lotsen grundsätzlich aus: Victoria (Australien), Queensland (Australien) und Ägypten (s. hierzu und zu allem Nachfolgenden die Untersuchung von Zschoche, „Civil Liability of Maritime Pilots Worldwide", RdTW 2014, S. 194 mit den jeweiligen Nachweisen).
b) Folgende Länder beschränken die Haftung des Lotsen de facto auf Vorsatz oder vorsatzgleiches Handeln: Niederlande, Frankreich, Finnland. Die Grenzziehung wird hierbei verschiedenen internationalen Konventionen (London Convention 1976/96, Straßburger Übereinkommen 1988, Warschauer Übereinkommen 1955 u. a.) entnommen. Danach haftet der Lotse nur, wenn er „leichtfertig handelt und in dem Bewusstsein, dass der Schaden wahrscheinlich eintreten wird".
c) Andere Länder beschränken die Haftung auf eine moderate Höchsthaftungssumme auch im Falle grobfahrlässigen Handelns:

Belgien (EUR 25.000), Frankreich (EUR 10.000), wobei in Frankreich die unbeschränkte Haftung nur bei kriminellem Vorsatz greift.
d) Im angloamerikanischen Rechtssystem wird die Haftung der Lotsen – unabhängig vom Fahrlässigkeitsgrad – überwiegend beschränkt auf „Pro forma"-Haftungssummen, die im Zweifel von dem Lotsen selbst aufgebracht werden können und einem Haftungsausschluss nahekommen: Großbritannien (GBP 1.000), Kanada (CAD 1.000), verschiedene Bundesstaaten der USA (zwischen USD 1.000 und 5.000), Hongkong (HKD 1.000), Western Australia (AUD 200), Jamaika (umgerechnet EUR 670), Trinidad und Tobago (umgerechnet USD 620), Slowenien (SDR 6.666).
Eine deutliche Schlechterstellung der deutschen Seelotsen gegenüber ihren Berufskollegen in den anderen namhaften Schifffahrtsnationen ist damit offensichtlich.

(2) Auch im nationalen Vergleich ist festzustellen, dass die deutschen Binnenlotsen gegenüber den Seelotsen erheblich besser stehen. Gemäß § 5i BinSchG ist die Haftung des deutschen Binnenlotsen beschränkt auf SDR 200.000 bei Sachschäden und SDR 400.000 bei Personenschäden, sofern er nicht „leichtfertig handelt und in dem Bewusstsein, dass der Schaden wahrscheinlich eintreten wird". Die deutschen See- und Hafenlotsen können demgegenüber allenfalls die Beschränkungsmöglichkeiten der Londoner Konvention für sich geltend machen: Hier liegt die Haftungsbeschränkung jedoch um ein Achtfaches höher als bei den Binnenlotsen, nämlich: SDR 1,5 Mio. bei Sachschäden und SDR 3 Mio. bei Personenschäden. Es liegt auf der Hand, dass die vorgenannten Haftungsbeschränkungen für See- und Binnenlotsen rein akademischer Natur sind. Es macht keinen Unterschied, ob ein Lotse mit einer Forderung von EUR 200.000 oder EUR 2.000.000 in die Privatinsolvenz gezwungen wird.

4 Zunahme der Haftbarhaltungen in Deutschland

(1) Seit Inkrafttreten des Seelotsgesetzes 1954 bis zu seiner Novellierung im Jahre 1984 (mit der § 21 Abs. 3 SeeLG eingeführt wurde) hat es Haftbarhaltungen von Lotsen nicht gegeben – bis zum Jahr 2000. Dies hat sich bis 2003 tendenziell wenig geändert. Seither jedoch sind die Haftbarhaltungen deutscher See- und Hafenlotsen deutlich angestiegen, und zwar insbesondere noch einmal seit dem Jahr 2011 (s. hierzu Zschoche, „60 Jahre Seelotsgesetz – Würdigung und Kritik", VersR 2014, S. 1029 ff.). Im Jahr 2011 gab es drei Haftbarhaltungen von Seelotsen (davon eine im siebenstelligen Bereich). Im Jahr 2012 gab es zwei Haftbarhaltungen. Im Jahr 2013 gab es fünf Haftbarhaltungen, davon drei im siebenstelligen Bereich. In 2014 gab es drei Haftbarhaltungen mit einer siebenstelligen Forderung. In 2015 gab es fünf Haftbarhaltungen, davon drei im sechsstelligen Bereich. Im Jahr 2016 gab es acht Haftbarhaltungen. Unter Letzteren befindet sich eine Haftpflichtforderung in Höhe von EUR 110.000.000. Bei diesen Größenordnungen ist klar, dass eine ausreichende Haftpflichtversicherung nicht eingedeckt werden kann. Allein die zahlenmäßige Zunahme der Haftbarhaltungen hat dazu geführt, dass der Haftpflichtversicherer der deutschen Lotsen (der nur eine überschaubare Haftpflichtsumme deckt) bereits angekündigt hat, dass die Fortsetzung der bisherigen Haftpflichtversicherung in Frage steht.

(2) Diese Entwicklung in Deutschland ist weltweit einzigartig. Eine ähnliche Zunahme von Haftbarhaltungen gegenüber Lotsen ist ansonsten nur für einige Bundesstaaten der USA zu verzeichnen. In den skandinavischen Staaten sind Haftbarhaltungen ebenso wenig bekannt wie in England, Frankreich, Holland und Belgien. In Finnland hat es früher wiederholt Haftbarhaltungen von Lotsen gegeben. Hierauf allerdings hat der finnische Staat mit dem neuen Finnish Pilotage Act vom 1. Januar 2011 reagiert. Mit Sec. 4 FPA ist die Haftung der dortigen Lotsen praktisch ausgeschlossen.

5 Fazit

Die deutschen See- und Hafenlotsen sind weltweit einem ungleichen und de facto unvergleichbaren Haftungsrisiko ausgesetzt (ähnlich nur noch in einigen Bundesstaaten der USA). Die damit verbundene Gefährdung durch Haftungsrisiken erreicht existenzgefährdende Ausmaße. Auf die Auswirkungen für die deutsche Lotsenschaft, insbesondere auch die psychische Belastung des Lotsen durch die in Deutschland eingetretene Regresspraxis, kann nicht deutlich genug hingewiesen werden. Die einzige Erklärung für die singuläre Entwicklung in Deutschland dürfte darin liegen, dass die Haftungsbeschränkungen (oder gar Freizeichnungen) hierzulande gegenüber dem Ausland deutlich zurückstehen. Dies begründet nunmehr dringlichen Handlungsbedarf auch für den deutschen Gesetzgeber.

AIDA ist da, wo die Welt am schönsten ist – natürlich auch in der schönsten Stadt der Welt. In Hamburg fühlen wir uns zu Hause. Die Perle an der Elbe bereitet uns immer wieder großartige Empfänge. Dass wir unsere Gäste sicher hinaus aufs Meer und glücklich zurück in den Hafen bringen, verdanken wir auch der großartigen Arbeit der Hamburger Hafenlotsen.

www.aida.de

AIDA

HANSAPORT Hafenbetriebsgesellschaft mbH

Deutschlands leistungsstärkstes Massengutumschlagterminal

- Schiffstiefgang bis 15,1 m
- Zwei Liegeplätze für Schiffe >300m
- Garantierte Löschleistung bis zu 35.000 t /Tag, dadurch schnellste Abfertigung der Seeschiffe
- Freilagerkapazität über 2.000.000 t
- Vollautomatisierte Anlage
- 360 Tage Umschlag ohne Unterbrechung möglich
- Verladung auf Binnenschiff, Bahn und Straße

TransPack
Stauerei und Ladungssicherung GmbH

Stevedoring • Bulkcargo
Cargosecuring

Am Sandauhafen 20 • 21129 Hamburg
Tel.: 040/380 198-0 • Fax: 040/380 198-20

MAHNKE

Unser Service ist Ihr Erfolg

Produkte
~ Förderbänder
~ Tragrollen
~ Antriebselemente
~ Transportelemente
~ Kunststoff-Transportbänder
~ Flakebeschichtungen
~ Verschleissschutz
~ Hart- und Weichgummierungen
~ Ladelukenabdichtungen

24326 Kalübbe, Heidkamp 2, GERMANY
Tel. +49 (0) 4526 98 0
Fax +49 (0) 4526 9822
info@mahnke.de · www.mahnke.de

Unsere Dienstleistung wird durch unsere Partner unterstützt.

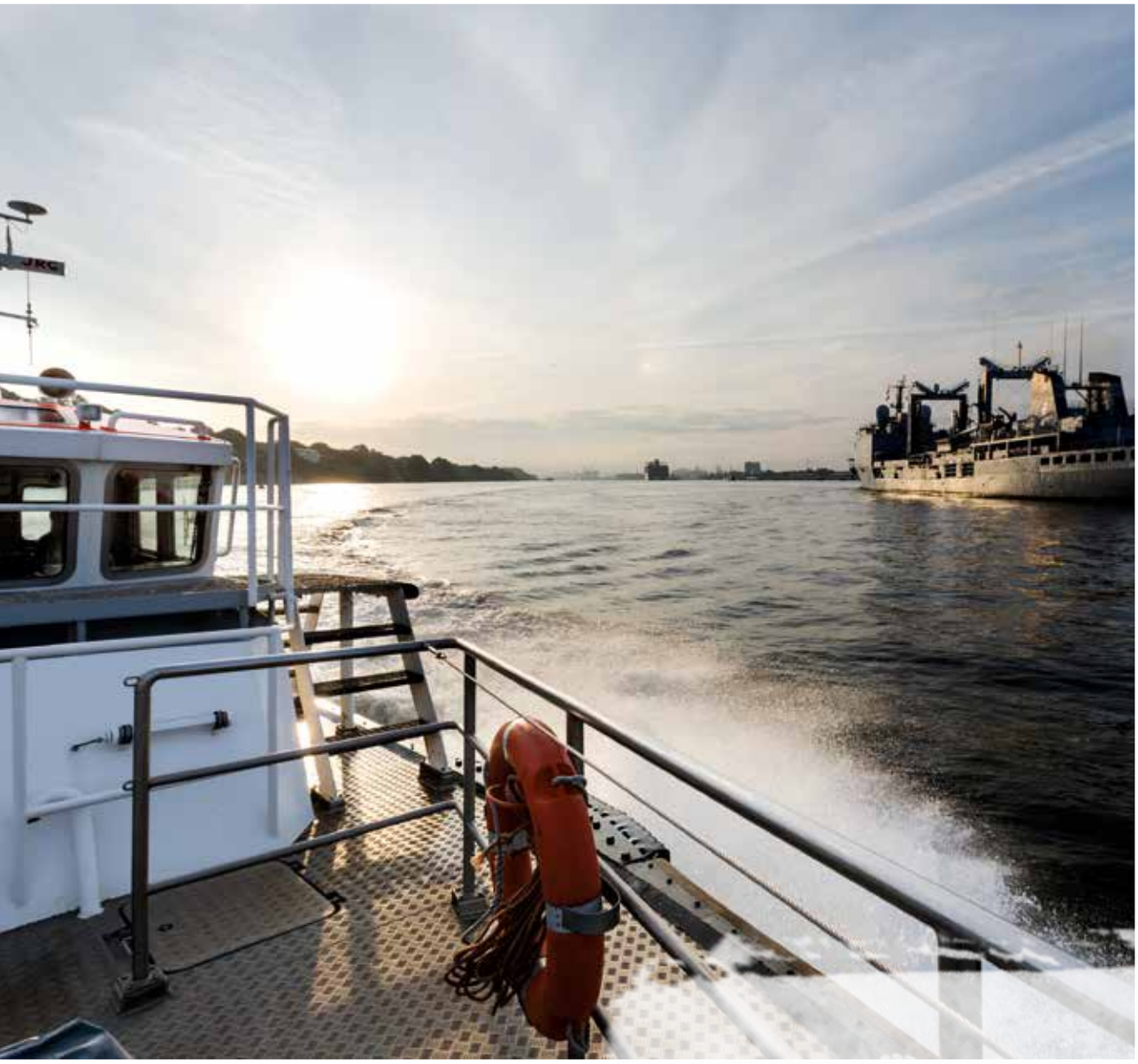
Die Mannschaft der Hafenlotsen – eine starke Besatzung

Mit an Bord der Hafenlotsenbrüderschaft Hamburg sind aktuell 70 freiberuflich tätige Lotsen. Wer im Hamburger Hafen Schiffe professionell manövrieren will, muss Mitglied unserer Körperschaft des öffentlichen Rechts sein. Der Ältermann und sein Stellvertreter stehen der Brüderschaft vor und repräsentieren diese nach außen. Unterstützt werden sie von drei Beiratsmitgliedern, die – wie sie selbst – für jeweils fünf Jahre aus den eigenen Reihen gewählt werden.

Die verzweigten örtlichen Gegebenheiten aus Liegeplätzen, Hafenbecken und Fahrwassern bedingen ein verantwortungsvolles und kooperatives Arbeiten zwischen den Hafenlotsen.

Das erforderliche vertrauensvolle und freundschaftliche Verhältnis erreichen sie durch ein enges Miteinander auch in Sport und Freizeit.

Die Organisation der Hafenlotsenbrüderschaft ermöglicht eine schlanke Verwaltung. Zu den Aufgaben gehören neben der Buchhaltung und Fakturierung auch die Organisation der Altersversorgung, notwendiger Versicherungen, interner Betriebsabläufe und vieles mehr - Aufgaben, um die sich Freiberufler ansonsten eigenständig kümmern müssten. Hierfür stehen vier hochqualifizierte Mitarbeiterinnen im Büro zur Verfügung.



Höchste Anforderungen

Die Aufgaben eines Hafenlotsen sind anspruchsvoll und erfordern ein hohes Maß an Qualifikation sowie Erfahrung. In ihrer Funktion als revier- und schifffahrtskundige Berater des Kapitäns übernehmen Lotsen eine große Verantwortung für die Sicherheit des Schiffsverkehrs. Wer als Hamburger Hafenlotse tätig werden möchte, muss hierfür zunächst ein Kapitänspatent erworben haben und mit diesem eine 24-monatige Seefahrtzeit absolviert haben. Als Lotse muss man unter Zeitdruck belastbar sein, um in komplexen Situationen entscheidungssicher agieren zu können. In einer Lotsdiensttauglichkeitsuntersuchung wird festgestellt, ob die physischen und psychischen Voraussetzungen für diesen Beruf gegeben sind.

Praxiserfahrung unerlässlich

Nach erfolgreicher Bewerbung durchlaufen die Lotsenaspiranten eine 8-monatige Ausbildung für das Revier, die mit einer Prüfung vor der Aufsichtsbehörde (HPA) abschließt. Anschließend – nach bestandener Prüfung – erfolgt die Bestallung zum Hafenlotsen. Erst nachdem die „Neuen" 6 Jahre lang alle Schiffstypen kennengelernt und manövriert haben, dürfen sie uneingeschränkt alle Schiffe im Hamburger Hafen lotsen. Gute Kenntnisse der deutschen und englischen Sprache sind notwendig, um die Kommunikation mit den Kapitänen und Seeleuten zu gewährleisten.

Immer auf dem neusten Stand

Mit bis zu 400 Metern Länge haben moderne Containerschiffe eine enorme Größe erreicht. Um diese Fahrzeuggrößen auf den begrenzten Verkehrsflächen im Hamburger Hafen zu bewegen, ist ein regelmäßiges Training unerlässlich. Es gibt für den Lotsen ständig Situationen, die höchste Konzentration verlangen: Das sichere Passieren des Köhlbrandbogens, die Begegnung mit anderen Verkehrsteilnehmern sowie das sichere Aufstoppen und Drehen auf engstem Raum. Um diese Szenarien zu trainieren, nehmen alle Lotsen regelmäßig an Simulatorlehrgängen teil. Hier wird jedes gefahrene Manöver gemeinsam mit den Kollegen und Trainern ausgewertet und besprochen. Im Simulator können nicht nur unterschiedliche Schiffstypen dargestellt, sondern auch technische Ausfälle und verschiedene Umwelteinflüsse wie Wind, Nebel und Strom simuliert werden. So ist jeder Lotse bestens auf das nächste Schiff vorbereitet.

PETERSEN & ALPERS
GmbH & Co. KG

Johannisbollwerk 20
20459 Hamburg

Telefon: 040 302388 0
Telefax: 040 313235

E-Mail: info@petersen-alpers.de
www.petersen-alpers.de

Die Hafenlotsen heißen Kapitäne aus den verschiedensten Nationen und Kulturkreisen in Hamburg willkommen. Um mit dem Kapitän gemeinsam ein perfektes Anlegemanöver durchzuführen, ist es von großer Bedeutung, dass es zu keinen Missverständnissen auf der Kommandobrücke kommt.

Der Besuch sogenannter Maritime Resource Management Kurse sensibilisiert die Hafenlotsen für schwierige Situationen.

Jeder Lotse absolviert im Jahr 7 Fortbildungstage, deren Inhalte in einer internationalen Übereinkunft geregelt sind: Radarberatung, Ausbildung an technischen Geräten, Fortbildung an revierspezifischen Veränderungen, Notfallmanagement sowie Erste Hilfe, um nur einige zu nennen.

Our knowledge for your business

We offer trainings for maritime pilots as well as for nautical staff. All of our courses can be tailored to meet your individual needs or may be completely redeveloped to suit your business

These are some of our courses

Maritime Resource Management

Handling AZIPOD propulsion systems efficiently

Manoeuvring with tug assistance

Hydrodynamics

Effective Mooring

Whatever you are planning concerning nautical projects, be it in the Port of Hamburg or any other port in the world, we are happy to offer our support and expertise. We can advise, plan, supervise and implement your project, either independently or with your cooperation

During international enterprises, we send our experts on location to accompany the project from start to finish

From nautical feasibility studies to evaluations for harbour developments around the world, our experts draw on specialised nautical and pilot-specific knowledge to fulfil your project objective

Hamburg Port Services has grown into a major training center as well as a reliable partner for specialized services concerning nautical interests and therefore Hamburg Port Services is an experienced point of contact for shipping companies, planning offices, sea pilots' associations and port authorities

For further informations please visit our website or do not hesitate to contact our office in Hamburg

www.hamburg-port-services.de contact@hamburg-port-services.de +49 (0) 40 31 97 68 44 hps **Hamburg Port Services GmbH**

Unser Know-how ist gefragt

Die Hafenlotsenbrüderschaft Hamburg steht mit ihrem Know-how und ihrer Erfahrung gern auch in beratender Funktion zur Verfügung. So werden wir z. B. von der Hafenverwaltung damit beauftragt, zu prüfen, ob und unter welchen Bedingungen Großschiffe den Hamburger Hafen ansteuern können. Welche Voraussetzungen müssen z. B. erfüllt sein, damit Schiffe mit einer Länge von bis zu 400 Metern sicher an ihren Liegeplatz manövriert werden können? Strömungen, Windstärken, Verkehr und Geografie des Hafens: alle Parameter werden hierbei berücksichtigt. Unsere Hafenlotsen sorgen für Klarheit!

Am Tor zur Nordsee

Boots-und Schiffswerft Cuxhaven GmbH

Wir führen durch:
- Slippen
- Schweißarbeiten
- Malerarbeiten
- Dreharbeiten
- E-Technik
- Motorenreparatur
  Service Patner für
  VOLVO PENTA YANMAR
- Antriebsreparatur
- Vorbereitung für
  - GL Abnahmen
  - SBG Abnahmen

Kapitän-Alexander-Str. 21-23 • 27472 Cuxhaven • Tel.: (0 47 21) 39 900 - 0 • Fax: (0 47 21) 39 900 - 99
info@marinakontor.de • www.marinakontor.de

One of Europe`s leading tugboat operators.

FAIRPLAY TOWAGE

www.fairplay-towage.com

Individuelle Beratungen

Auch international ist unsere Expertise, z. B. beim Bau von Hafenbecken im Ausland, gefragt. Die Planung von Hafenanlagen ist eine Aufgabe für Profis! Es müssen viele verschiedene Faktoren wie die baulichen und wetterbedingten Besonderheiten beachtet werden müssen, um ein sicheres Manövrieren der Schiffe beim An- und Ablegen zu gewährleisten. Hierbei zahlt sich das umfassende Know-how der Hafenlotsenbrüderschaft aus und wird international von Behörden und Bauherren geschätzt.

Im Hamburger Hafen wird mit unterschiedlichsten Schiffstypen manövriert. Diese Erfahrung geben wir gerne weiter. Das individuelle Training von Schiffsführungen und Lotsen aus anderen Häfen ist für uns eine Herzensangelegenheit.

ABEKING & RASMUSSEN
www.abeking.com

Dem Hafen verbunden

Die Hamburger Hafenlotsen engagieren sich in vielen Bereichen für den Hafen. Ehrenamtliche Helfer unterstützen Institutionen und Vereine wie die Betriebsgesellschaft der Cap San Diego, den Dampfeisbrecher Stettin e. V. und den HHLA Kran 1 „Karl Friedrich Steen“. Darüber hinaus haben Sie die Zukunft fest im Blick und bieten Praktika für Interessierte und Aktive, vom Schüler bis zum befahrenen Kapitän an. Lotsen aus aller Welt, z. B. Panama Canal Pilots, schätzen ihre Hamburger Kollegen für die Unterstützung bei der Entwicklung eigener Manövrierstrategien.

Das Ergebnis stimmt

Mit welcher Aufgabe auch immer wir betraut werden; als kompetenter Partner steht die Hafenlotsenbrüderschaft Hamburg ihren Partnern und dem Hafen jederzeit zur Seite: 24 Stunden am Tag – 7 Tage die Woche – 365 Tage im Jahr.

Auch in Zukunft werden wir uns den wirtschaftlichen und technischen Herausforderungen des Hamburger Hafens und anderer Hafenbetreiber im Rahmen unserer Leistungen stellen.

Maritimes Zentrum
Hochschule Flensburg

Maritime Forschung und Weiterbildung im Norden

Das Maritime Zentrum der Hochschule Flensburg bietet zahlreiche Weiterbildungsmöglichkeiten für die Schifffahrt und Lotsen! Neben unseren diversen Forschungsprojekten bieten wir zahlreiche maritime Studien und Analysen an. Sprechen Sie uns gerne an!

www.hs-flensburg.de
www.maritimes-zentrum.de
facebook.com/mzflensburg/

Hochschule Flensburg
University of Applied Sciences

HAFENLOTSENBRÜDERSCHAFT HAMBURG

Bubendeyweg 33
21129 Hamburg
Telefon: 040 7402807

www.hamburg-pilot.de

JS/DEUTSCHLAND • Concept: JS/MEDIA TOOLS A/S • 105653 • www.jsdeutschland.de