



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation



Sehr schwerer Seeunfall

Tödlicher Arbeitsunfall im Laderaum an Bord des Ro-Ro-Schiffs MORNING LISA in Bremerhaven am 11. Januar 2024

Untersuchungszwischenbericht 24/24

9. Januar 2025



Herausgeberin:

Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung
Bernhard-Nocht-Str. 78
20359 Hamburg

Direktor: Ulf Kaspera
Tel.: +49 40 3190 8300
Fax: +49 40 3190 8340

www.bsu-bund.de
posteingang@bsu-bund.de

Titelfoto: WSP Bremerhaven



Gemäß § 28 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz - SUG) i. V. m. Art. 14 Abs. 2 Satz 2 der Richtlinie (EU) 2024/3017 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2024 zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr, veröffentlicht die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung in dem Fall, dass ein Untersuchungsbericht zu einem sehr schweren oder schweren Seeunfall nicht innerhalb von zwölf Monaten nach dem Seeunfall erstellt werden kann, innerhalb dieser Frist einen Untersuchungszwischenbericht.

Der vorliegende Untersuchungszwischenbericht soll nicht in Gerichtsverfahren verwendet werden. Auf § 34 Abs. 4 SUG wird hingewiesen.

Bei der Auslegung des Untersuchungszwischenberichtes ist die deutsche Fassung maßgebend.

Änderungsverzeichnis

Seite	Änderung	Datum

1 FAKTEN

1.1 Schiffsfoto



Abbildung 1: Schiffsfoto MORNING LISA¹

1.2 Schiffsdaten

Schiffsname:	MORNING LISA
Schiffstyp:	ROLL ON / ROLL OFF
Flagge:	Panama
Heimathafen:	Panama
IMO-Nummer:	9383417
Unterscheidungssignal:	3FRO6
Eigner:	WILHELMSSEN WILH ASA WILSHIP
Reederei/Betreiber:	EUKOR CAR CARRIERS INC
Baujahr:	2008
Bauwerft:	HYUNDAI SAMHO HEAVY INDUSTRIES
Klassifikationsgesellschaft:	KOREAN REGISTER OF SHIPPING
Länge ü. a.:	232,37 m
Breite ü. a.:	32,3 m
Tiefgang maximal:	10,23 m

¹ Quelle: Hasenpusch Photo-Productions.

Bruttoreaumzahl:	68.701
Tragfähigkeit:	24.507 t
Antriebsleistung:	14.280 kW
Hauptmaschine:	HYUNDAI B&W 7S60MC
Geschwindigkeit:	20,1 kn Dienstgeschwindigkeit
Werkstoff des Schiffskörpers:	Stahl
Schiffskörperkonstruktion:	Single Hull

1.3 Reisedaten

Abfahrtshafen:	Bremerhaven
Bestimmungshafen:	Göteborg
Art der Fahrt:	Berufsschiffahrt
	International
Angaben zur Ladung:	Zugmaschinen
Besatzung:	23
Tiefgang zum Unfallzeitpunkt:	k.A.
Lotse an Bord:	Nein

1.4 Angaben zum Seeunfall

Art des Seeunfalls:	SSU: Arbeits-/Personenunfall
Datum/Uhrzeit:	11.01.2024, 10:00 Uhr
Ort:	Bremerhaven
Breite/Länge:	$\varphi = 053^{\circ}34,5'N$ / $\lambda = 008^{\circ}33,6'E$
Fahrtabschnitt:	Lade-/Löscharbeiten am Liegeplatz
Platz an Bord:	Laderaum
Folgen:	ein tödlich verletztes Besatzungsmitglied



Abbildung 2: Unfallposition, Ausschnitt aus Seekarte INT 1457²

1.5 Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen

Beteiligte Stellen:	Rettungsleitstelle, WSP
Eingesetzte Mittel:	Rettungswagen, Feuerwehr, Wasserschutzpolizei
Ergriffene Maßnahmen:	Erste-Hilfe-Maßnahmen
Ergebnisse:	Das Besatzungsmitglied erlag seinen Verletzungen.

² Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), Edition Nr.3. Ausgabe 01.10.2020.

2 ZUSAMMENFASSUNG

Am 11. Januar 2024 gegen 10 Uhr lag der unter panamaischer Flagge fahrende Autotransporter MORNING LISA an der Autokaje 2 in Bremerhaven. Die bisherige Ladung war gelöscht worden und die Besatzung hatte begonnen, das Laschmaterial für die kommenden Fahrzeuge bereitzulegen. Da es sich um schwere Ketten und Spannschrauben handelte, wurden diese in einer Kiste transportiert, welche durch einen bordeigenen Gabelstapler über das Ladedeck gefahren wurden.

Als sie damit im Unterdeck fertig waren, ging die Besatzung in eine Pause, während der Bootsmann den Gabelstapler in das nächste Deck hoch fahren wollte. Da das Metall der Rampe nass und möglicherweise überfrozen war, kam der Stapler ins Rückwärtsrutschen und kippte dann aus ungeklärter Ursache auf seine linke Seite. Dabei geriet der Bootsmann unglücklicherweise mit seinem Kopf unter die „Überrollbügel“ der Fahrerkabine und erlag trotz seines Helms sofort seinen schweren Verletzungen. Der Wachmatrose von der Gangway gab an, das Rutschen und Kippen des Gabelstaplers aus der Ferne gesehen zu haben.

Die Besatzung begann sofort mit Erste-Hilfe-Maßnahmen, rief Krankenwagen und Polizei dazu. Diese nahm den Unfall auf und führte auch einen Bremsstest an dem Gabelstapler durch, der positiv war. Die Schiffsführung stellte ein Prüf- und Serviceprotokoll zur Verfügung, aus dem hervorging, dass der Stapler in regelmäßigen Abständen gewartet worden war.

Noch am selben Nachmittag erreichten zwei Untersucher der BSU den Unfallort und begannen mit den Befragungen der Besatzung.

Abbildung 3: Gabelstapler³

Die komplexe Untersuchung des Unfalls wurde zwischenzeitlich abgeschlossen und die BSU ist derzeit dabei, den diesbezüglichen Untersuchungsbericht zu fertigen. Da die von der Europäischen Union gesetzte und von der Bundesrepublik Deutschland in nationales Recht überführte Jahresfrist für dessen Veröffentlichung nicht eingehalten werden kann, wird die Öffentlichkeit auf dem Wege der Herausgabe eines Untersuchungszwischenberichtes über den Stand der Untersuchung dieses sehr schweren Seeunfalls informiert.

³ Quelle: BSU.