



# Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung • Postfach 30 12 20 • 20305 Hamburg

#### Dienstgebäude

Bernhard-Nocht-Str. 78

20359 Hamburg

Tel.: + 49 (0) 40 31 90 – 0

Fax: + 49 (0) 40 31 90 – 83 40

[posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de)

[www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de)

Ihr Zeichen,  
Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen  
(bei Antwort angeben)  
Az.: 176/05

☎ + 49 (0) 40 31 90 – 83 12

Datum

E-mail: [posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de) 15. November 2006

## PRESSEMITTEILUNG 14/06

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der **Untersuchungsbericht Nr. 176/05** am 15. November 2006 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit dem Maschinenraumbrand auf dem MS LIBRA RIO GRANDE am 23.05.2005 im Hafen von New Orleans. Auf Anfrage bei der BSU kann der Bericht zugesandt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit diesen, wie alle bisherigen Berichte, im Internet unter [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) einzusehen und herunterzuladen.

### Zusammenfassung des Seeunfalls

Am 23.05.2005 gegen 10:20 Uhr LT<sup>1</sup> brach im Maschinenraum des Containerschiffes LIBRA RIO GRANDE im Hafen von New Orleans ein Feuer aus. Durch den Einsatz von CO<sub>2</sub> konnte der Brand gelöscht werden. Das Feuer hatte einen hohen Sachschaden zur Folge. Es kam nicht zu Personen- oder Umweltschäden.

Als Brandursache wurden die an der Trennstelle Normalsystem-Notanfahrsystem der Hilfsdiesel installierten Absperrventile festgestellt. Diese Ventile waren nicht mit der vorgesehenen Rückschlagfunktion versehen. Durch ein geöffnetes Absperrventil strömte Schweröl mit hohem Druck in das Notanfahrsystem ein. Ein vor dem Dieselfilter des Notanfahrsystems befindliches weiteres Absperrventil war geschlossen, der Druck konnte nicht über den Hochtank des Notanfahrsystems abgeleitet werden. Am Dieselfilter trat das Schweröl fein zerstäubt aus und entzündete sich am laufenden Hilfsdiesel 3.

---

<sup>1</sup> LT – Local Time, LT = UTC – 6 Stunden; alle Zeiten in lokaler Zeit

**Als Schlussfolgerung aus diesem sehr schweren Seeunfall gibt die BSU die nachfolgenden Sicherheitsempfehlungen heraus:**

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den Besatzungen von Schiffen für den Betrieb von Rohrleitungssystemen, dass

- bei der Verbindung von Rohrleitungssystemen mit unterschiedlichen Betriebsdrücken durch entsprechende Ventilstellungen grundsätzlich sicherzustellen ist, dass kein geschlossener Rohrabschnitt entsteht, in dem bei einem Bedienfehler oder einer Undichtigkeit eines Ventils der Druck unkontrollierbar über den konstruktiv vorgesehenen Betriebsdruck ansteigen kann.
- die Ventilstellungen für offen zu haltende Rohrabschnitte gesichert und beschriftet werden, um Veränderungen eindeutig zu erkennen.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung empfiehlt den Klassifikationsgesellschaften, in die Klassifikations- und Bauvorschriften eine Aussage darüber aufzunehmen, dass

- alle Bauteile eines Rohrsystems der gleichen Rohrklasse entsprechen müssen und
- an Schnittstellen zwischen zwei Systemen unterschiedlicher Rohrklassen die Anforderungen der jeweils höheren Klasse zu erfüllen sind.

Jörg Kaufmann  
Leiter