



Krani brotnar

Mál nr.: 2025-002-S-001 Núpur BA 69

Dagsetning: 30. október 2024

Staðsetning: Patreksfjarðarhöfn

Atvik: Krani brotnar af skipi

Rannsókn samkvæmt lögum nr. 18/2013 skal eingöngu miða að því að leiða í ljós orsakir samgönguslysa og samgönguátvika, en ekki að skipta sök eða ábyrgð, með það að markmiði að draga úr hættu á sams konar slysum og atvikum og afleiðingum sambærilegra slysa. Skýrslum rannsóknarnefndar um rannsókn einstakra slysa og atvika skal ekki beitt sem sönnunargögnum í dómsmálum.

Samantekt

Þann 30. október 2024 var verið að landa afla úr Núpi BA 69 í Patreksfjarðarhöfn. Við löndun brotnaði þilfarskrani skipsins með þeim afleiðingum að bóma hans féll á bryggjuna. Ekki urðu slys á fólki.

1. Helstu staðreyndir

Núpur BA 69

Skipaskrár nr. 2159

Útgerð: Oddi hf.

Smíðaður: Noregi, 1992

Stærð: 689 BT

Mesta lengd: 43,21 m

Skráð lengd: 39 m

Breidd: 9 m

Vél: WARTSILA, 735 kW, árg. 1992

Fjöldi skipverja: 15

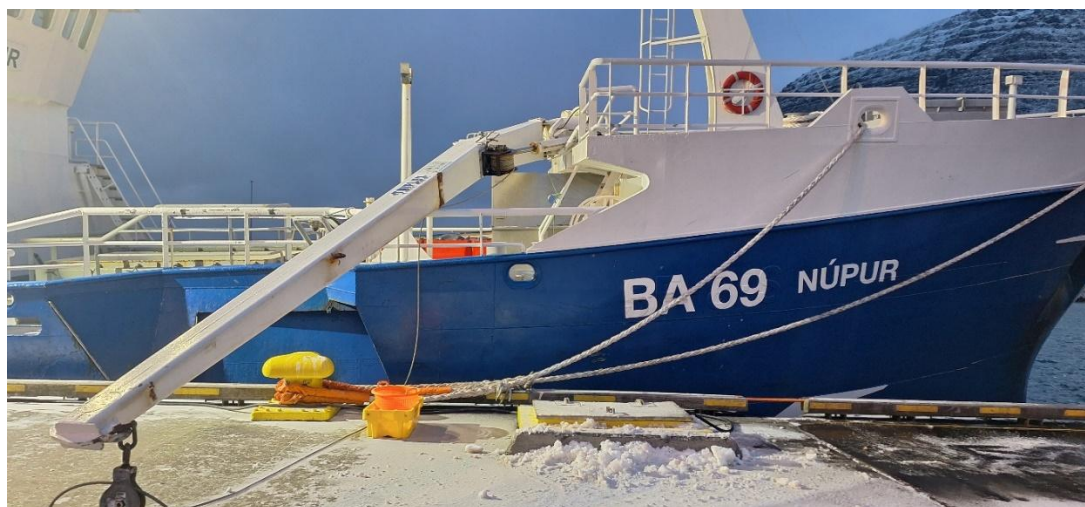


Gögn:

RNSA

2. Atvikalýsing

Þann 30. október 2024 var verið að landa afla úr Núpi í Patreksfjarðarhöfn. Þilfarskrani um borð í skipinu brotnaði með þeim afleiðingum að hann féll niður (Myndir 1-3). Engin slys urðu á fólki.



Mynd 1. Brotinn þilfarskrani.



Mynd 2. Brotinn pilfarskrani.



Mynd 3. Festing pilfarskrana.

3. Greining

Í ljós kom að aðal snúningslegan í krananum var orðið það slitin að leguhaldarinn gaf sig og legukúlurnar héldust ekki lengur á sínum stað heldur fóru úr legunni. Við það losnaði legan í sundur og varð ytri hluti hennar eftir í fótstykki kranans sem var soðið í þilfar skipsins (Sjá mynd 4) en innri hluti legunnar varð eftir í krananum sjálfum (Sjá mynd 5 og 6). Ástæða þess að legan gaf sig er að kraninn og þar með legan voru síðan 1992 og því orðin yfir þrjátíu ára gömul. Einnig virtist legan ekki hafa fengið eðlilegt viðhald svo sem næga smurningu. Hámarksþyngd þess sem kraninn mátti lyfta var 2 tonn og var áætluð þyngd þess sem kraninn var að lyfta þegar hann brotnaði um 1480 kg.



Mynd 4. Ytri leguhringur og tannkrans sem festur er í þilfar skipsins.

Kraninn hafði verið skoðaður og prófaður stuttu áður en slysið varð og kom ekkert þar fram sem benti til að hann væri óeðlilega slitinn.

Þessi krani er svokallaður bómukrani sem þýðir að þegar hann er prófaður þarf að lyfta undir bómuna til að kanna slit.



Mynd 5. Innri leguhringur sem festur er í kranann.



Mynd 6. Innri leguhringur sem festur er í kranann.

4. Niðurstöður

Ástæða þess að þilfarskraninn brotnaði var að burðarlega í snúningsfæti var ónýt.

5. Tillaga í öryggisátt

RNSA beinir því til Samgöngustofu að skoðun skipskrana verði með þeim hætti að unnt sé að leggja mat á ástand slitflata.

Skýrsluna samþykktu til útgáfu:

Guðmundur Freyr Úlfarsson

Pálmi Jónsson

Jón Finnbjörnsson

Kópavogi 12. febrúar 2026

F.h. Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Jón Pétursson rannsóknarstjóri siglingasviðs.



