



Raccomandazione di sicurezza no. 164

Data della raccomandazione di sicurezza	07.09.2021
No. reg. del rapporto finale	2016042003
Deficit di sicurezza	Il 20 aprile 2016, alle ore 13:09 circa, la motonave Albis (MS Albis) della Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft (ZSG) urtava il pontile durante la manovra di attracco a Küsnacht (ZH). A causa dell'urto diverse persone rimasero ferite. L'imbarcazione e il pontile subirono ingenti danni. La collisione della MS Albis con il pontile di Küsnacht del 20 aprile 2016 è da attribuire al fatto che non è stato possibile assumere il comando del natante dal posto di governo situato sulla plancia sinistra. Mancando la registrazione di parametri importanti ai fini dei necessari accertamenti sull'incidente, non è stato possibile chiarire definitivamente se la causa sia stata puramente tecnica o puramente umana. I seguenti elementi hanno contribuito al verificarsi dell'incidente: • decisioni e priorità sbagliate per quanto riguarda: - il momento del passaggio del controllo del natante dal posto di governo principale a quello della plancia sinistra, il che ha comportato poco tempo a disposizione per gli imprevisti; - la forte accelerazione data dal posto di governo principale poco prima della manovra di attracco, considerata la distanza e l'angolo di avvicinamento al pontile di ormeggio e la topologia data; • mancanza di esercitazioni per i casi di defezione del sistema; • linee guida e controlli o monitoraggio sbagliati o mancanti nell'azienda per quanto riguarda: - procedure, piani e corsi di formazione che includano la sensibilizzazione rispetto a defezioni del sistema e conseguenti procedure di emergenza e che diano ai conduttori dei battelli l'opportunità di confrontarsi ripetutamente con questi temi importanti per la sicurezza della navigazione dei battelli per passeggeri; - attuazione delle conoscenze acquisite attraverso le notifiche rilevanti per la sicurezza. In relazione a quanto precede sono stati identificati i seguenti rischi: • gli attuali processi operativi tengono conto in maniera insufficiente dei limiti tecnici del sistema di comando; • non esiste alcuno scenario «Problemi/ guasti al controllo del motore». • non vengono raccolti i dati necessari all'analisi delle cause e a un miglioramento continuo del sistema; • la ZSG non dispone di un piano per lo sviluppo e il monitoraggio di un sistema di gestione della sicurezza. In particolare, la società di navigazione zurighese non garantisce che tutte le conoscenze acquisite per la sicurezza della navigazione vengano lette e comprese dai conduttori dei battelli e che vengano seguite le

istruzioni corrispondenti;

- non disponendo di istruzioni aggiornate, la ZSG non segnala all'UFT eventi rilevanti per la sicurezza e soggetti all'obbligo di notifica. L'UFT pertanto non è in grado di assolvere pienamente la propria funzione di sorveglianza, tanto importante per la sicurezza del sistema.

Per l'inchiesta erano disponibili la registrazione del percorso effettuato nel GPS come pure le registrazioni contenute nel memorizzatore di errori del comando del sistema di propulsione. Mancavano, tuttavia, importanti registrazioni su attivazione o stato di leve, pulsanti o movimenti del timone. Oggi i sistemi di propulsione (motori e timoni) vengono comandati e monitorati elettronicamente. Questo dovrebbe permettere di registrare e memorizzare elettronicamente i segnali rilevanti, che potrebbero servire per l'analisi di guasti o incidenti e permetterebbero quindi di perfezionare i sistemi.

Raccomandazione di sicurezza	L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) dovrebbe valutare la necessità di prescrivere l'utilizzo di un sistema di registrazione dei dati per la registrazione e memorizzazione dei segnali rilevanti per la guida dei battelli passeggeri.
Destinatario	Bundesamt für Verkehr
Stato di attuazione	Implementata parzialmente. L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) è del parere che l'obbligo di una memorizzazione costante dei dati nautici e tecnici nonché degli eventi non sia contemplato nello Standard europeo delle prescrizioni tecniche per la navigazione interna (ES-TRIN) e che, stando alle attuali conoscenze, non siano in fase di elaborazione prescrizioni in tal senso. Data la grande varietà di apparecchiature dei battelli, lo sviluppo di corrispondenti sistemi di registrazione di dati sarebbe troppo complesso e dispendioso. L'UFT osserverà il mercato e si adopererà nei competenti organismi internazionali affinché venga introdotta una soluzione settoriale specifica per la navigazione interna.
Rapporto finale concernente la raccomandazione di sicurezza	<u>Vorbericht</u> <u>Schlussbericht</u>