



Raccomandazione di sicurezza no. 27

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, ciò 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.

In determinate circostanze (ad es. nel caso di condizioni come quelle del pontile di attracco di Küsnacht) i conduttori dei battelli sono indotti a scegliere una procedura di avvicinamento più rischiosa, se l'orario prevede solo pochi minuti tra l'attracco di due battelli che si incrociano ad uno stesso pontile.

Raccomandazione di sicurezza

Tema: Priorità della sicurezza rispetto all'osservanza dell'orario
Destinatari: Imprese di navigazione.
Le compagnie di navigazione dovrebbero verificare sistematicamente se il loro orario implica dei rischi dovuti a scarsità di tempo, topologia o incrocio di battelli e attuare misure volte a ridurre tali rischi.

Rapporto finale concernente la raccomandazione di sicurezza

Vorbericht
Schlussbericht
