

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Naufragio Bayesian: dai primi rilievi si sposta il focus sugli errori umani

Nicola Capuzzo · Tuesday, July 8th, 2025

Il recente recupero del relitto del Bayesian, il sailing yacht [affondato quasi un anno fa](#) al largo di Porticello che ha causato la morte di sette persone, sta portando alla luce nuove e forse determinanti informazioni. Secondo quanto emerso dalle inchieste e riportato da *La Repubblica* e da *Il Corriere della Sera* il 7 luglio 2025, le prime perizie tecniche indicano una preesistente compromissione dell'imbarcazione prima dell'impatto con il maltempo; uno scenario quindi che ridefinisce le ipotesi iniziali e prelude a una complessa battaglia legale per un risarcimento stimato in circa 400 milioni di euro.

La rivelazione più importante, emersa dai sopralluoghi tecnici sul relitto a Termini Imerese, è che nel *Bayesian* era già entrata acqua prima che si scatenasse il colpo di vento la notte del 19 agosto 2024. Come riportato da *La Repubblica*, fonti vicine all'inchiesta della Procura di Termini Imerese indicano che "il momento raddrizzante e la stabilità della nave erano già compromessi prima della tempesta". I periti ritengono che lo yacht fosse parzialmente allagato e inclinato di circa 15 gradi già prima del peggioramento delle condizioni meteo, il che spiegherebbe la rapidità dell'affondamento. Una scoperta che rafforza l'ipotesi dell'errore umano. L'[assenza di falle o segni di urti esterni sullo scafo](#), già accertata durante le operazioni di recupero, suggerisce che l'allagamento sia stato causato da fattori interni, come una gestione inadeguata dei portelloni o una via d'acqua non rilevata in tempo. Gli inquirenti ritengono che, se lo yacht fosse stato in perfetta efficienza e l'equipaggio avesse seguito i protocolli di sicurezza non solo negli ultimi minuti fatali ma anche nelle ore precedenti, l'affondamento sarebbe stato improbabile.

Il naufragio del *Bayesian* ha innescato una complessa "guerra di polizze", come la descrive *Il Corriere della Sera*, con due indagini distinte in corso: un'inchiesta penale della Procura di Termini Imerese e un'indagine tecnica dell'agenzia governativa britannica Marine Accident Investigation Branch (Maib). Le conclusioni divergenti raggiunte da questi due organismi influenzeranno direttamente gli ingentissimi pagamenti assicurativi. Al centro della disputa finanziaria ci sono due polizze principali detenute dalla Revtom Limited, la società armatrice del *Bayesian*: una polizza "Hull & Machinery" (massimale di circa 30 milioni di euro) per i danni all'imbarcazione stessa, e una polizza "Protection & Indemnity" (P&I) della British Marine (circa 25 milioni di euro) che copre i danni a terzi, inclusi i risarcimenti per le famiglie delle vittime e i costi di recupero. La responsabilità finanziaria della British Marine dipende in gran parte dalla colpevolezza dei tre membri dell'equipaggio attualmente sotto indagine. In questo caso si

attiverebbe un pagamento sostanziale. Viceversa, se la responsabilità venisse spostata sul progettista o sul costruttore dello yacht, come suggerisce il Maib, la responsabilità dell'assicuratore potrebbe essere significativamente ridotta tramite un possibile ricorso contro tali parti.

Come evidenziato da *Il Corriere della Sera*, si profilano due schieramenti distinti. Da un lato, la Procura e l'avvocato Mario Bellavista, che assiste i familiari del cuoco di bordo (unica vittima dell'equipaggio), indicano errori significativi dell'equipaggio. Il Pm Raffaele Cammarano ha formalizzato le accuse a Matthew Griffiths (marinaio), Timothy Parker Eaton (ufficiale di macchina) e al comandante James Cutfield per la mancata percezione del peggioramento meteo, l'imbarco d'acqua e la tardiva gestione dell'emergenza. Giovanni Costantino, amministratore delegato di The Italian Sea Group (proprietaria di Perini Navi, costruttrice del *Bayesian*), afferma con certezza che la nave era "inaffondabile" e attribuisce il naufragio a una "catena di errori da parte dell'equipaggio". L'avvocato Bellavista ha inoltre ipotizzato che "parte dell'equipaggio non fosse a bordo" e che i portelloni siano stati chiusi troppo tardi.

Dall'altro lato, il Maib britannico, pur non avendo accesso diretto alle prove e basandosi su ipotesi, ha preliminarmente indicato la possibilità che "la barca fosse vulnerabile ai venti estremi", con ciò implicando un difetto di progettazione; una tesi questa supportata dalle difese degli indagati.

Nonostante le nuove evidenze che puntano verso l'errore umano, restano alcuni dubbi. Le telecamere di bordo, ad esempio, mostrano il *Bayesian* stabile fino a pochi minuti prima dell'incidente, con un membro dell'equipaggio che cammina sul ponte senza difficoltà mentre i venti aumentavano. Dettagli questi che sollevano interrogativi sulla rapidità dell'allagamento e sulla reale percezione della gravità della situazione da parte di chi era a bordo. L'ipotesi, avanzata da alcuni legali, di un equipaggio sceso a terra per festeggiare, pur spiegando alcuni aspetti, presenta delle incongruenze logistiche e professionali.

Le indagini tecniche sul relitto, ora posto sotto stretta sorveglianza nel porto di Termini Imerese, proseguono con la comparazione dei rilievi con i dati digitali recuperati dagli hard disk di bordo, decrittati da una società tedesca. Il dottor Enrico Vergani e la professoressa Elena Orrù (Università di Bologna), citati da *Il Corriere della Sera*, evidenziano le complesse implicazioni legali e assicurative, sottolineando come l'esito della contesa possa essere influenzato da strumenti normativi come la Convenzione Llmc-96 che potrebbe limitare la responsabilità dell'armatore, specialmente se la disputa dovesse essere risolta a Londra, come è ritenuto prevedibile.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

**SUPER YACHT 24 È ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Tuesday, July 8th, 2025 at 7:00 pm and is filed under [Yacht](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.