

# SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

## Bayesian: svelate le testimonianze che mostrano i dubbi su manovra ed emergenza

Nicola Capuzzo · Monday, September 29th, 2025

Le indagini sul naufragio del superyacht [Bayesian del 19 agosto 2024](#) si fanno più intense con la pubblicazione delle prime testimonianze dei sopravvissuti, raccolte dal pubblico ministero Raffaele Cammarano della Procura di Termini Imerese. I verbali sollevano pesanti interrogativi sulle decisioni operative prese dall'equipaggio nelle ore cruciali che hanno preceduto la tragedia.

L'attenzione si concentra innanzitutto sulla decisione del Comandante, il cinquantottenne James Cutfield, di ancorare il Bayesian a Porticello dopo la partenza da Cefalù (avvenuta intorno alle 22:00). Cutfield, uomo con molta esperienza di mare, aveva scelto quel punto come misura precauzionale contro l'imminente tempesta, ma voci locali, tra cui quella di Rosalia Orlando, proprietaria di un cantiere nautico, mettono in dubbio la sicurezza del luogo, definendolo "troppo esposto e mai utilizzato in precedenza" per un riparo da maltempo.

Il momento più drammatico è ricostruito dalla testimonianza di Angela Bacaras, moglie del magnate Mike Lynch, che era a bordo. Svegliata dal moto violento dell'imbarcazione, la donna verifica l'orario alle 4:03/4:04 su richiesta del marito, e decide immediatamente di salire sul ponte per chiedere spiegazioni. Pochi istanti dopo, la barca si inclina. La tragedia si consuma in soli sette minuti: alle 4:10 il superyacht è capovolto. La signora Bacaras ha descritto l'acqua che inondava gli ambienti con la violenza di un torrente, ricordando le parole rassicuranti del capitano, purtroppo smentite dal rapido collasso dell'imbarcazione.

Il comandante Cutfield, pur negando problemi operativi prima della tempesta (ad eccezione di un iniettore da sostituire), ha espresso sorpresa per il naufragio durante la sua prima deposizione. Ha ipotizzato che il vento avesse spinto l'imbarcazione verso un fondale più profondo del previsto, aggiungendo: "Altre volte ho ancorato con vento forte, anche a 60 nodi, e non era successo niente..." .

Tale difesa si scontra con la rapida sequenza degli eventi: l'allarme è scattato quando il marinaio Matthew Griffiths ha bussato alla cabina del comandante, segnalando un vento a 30 nodi. Cutfield ha dichiarato di essersi vestito e aver raggiunto il *flybridge* in "20 secondi", ma in soli "30 secondi la barca si è inclinata su un lato...", impedendogli di accendere i motori per mettersi prua al vento, come invece è riuscito a fare il comandante del veliero olandese ormeggiato accanto.

Cutfield, che oggi si avvale della facoltà di non rispondere, è indagato per naufragio e omicidio plurimo colposi insieme all'ufficiale di macchina Timothy Parker Eaton e al marinaio Matthew Griffiths. Le accuse, basate sui verbali della Guardia Costiera, puntano alla negligenza: di Cutfield per non aver adottato tempestivamente misure di emergenza; di Eaton, per non essersi accorto che la barca aveva già imbarcato acqua; di Griffiths, in quanto addetto al turno notturno, per non aver rilevato il peggioramento delle condizioni meteo.

Le indagini non escludono che lo yacht avesse problemi strutturali preesistenti ed esiste il sospetto che potesse aver imbarcato acqua prima dell'arrivo del temporale. Tra gli indizi spicca la testimonianza del marinaio Leo Pablo Eppel Luca, che ha riferito di aver notato l'albero "inclinato di circa 15 gradi verso dritta" già prima che la tempesta si scatenasse.

Altre ipotesi sulle cause tecniche sono emerse dalle testimonianze dell'equipaggio, come quella di Leo Pablo Eppel Luca che attribuisce la colpa a un "flusso molto concentrato di pioggia" e quella del nostromo Htun Mynt Kyaw che suggerisce che l'albero fosse "troppo alto e troppo pesante", impedendo per questo motivo il raddrizzamento della barca.

Lo scenario è diviso in due filoni investigativi paralleli: i pubblici ministeri siciliani si concentrano sulle responsabilità dell'equipaggio, mentre gli investigatori inglesi del Maib (Marine Accident Investigation Branch) starebbero indirizzando le proprie attenzioni verso le eventuali responsabilità del costruttore. Il complesso quadro investigativo è ulteriormente aggravato da una "guerra delle polizze assicurative" in corso.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24**

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

This entry was posted on Monday, September 29th, 2025 at 7:43 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.