



- 0267

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI  
UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO DI PORTO SANTO STEFANO**

Via G. Civinini, 2 - 58019 PORTO SANTO STEFANO (GR)  
tel.: 0564/812529 - fax: 0564/813325 - e-mail: ucportosantostefano@mit.gov.it

**VERBALE DI SOMMARIE INFORMAZIONI DALLE PERSONE CHE POSSONO RIFERIRE CIRCOSTANZE UTILI AI FINI DELLE INDAGINI (ARTICOLO 351 C.P.P.), RELATIVE AL SINISTRO MARITTIMO OCCORSO IN DATA 13 GENNAIO 2011 ALLE ORE 21.30 CIRCA, ALLA MOTO NAVE CONCORDIA APPARTENENTE ALLA COMPAGNIA "COSTACROCIERE" AFFONDANTA PRESSO L'ISOLA DEL GIGLIO.**

L'anno 2012 addì 15 del mese di gennaio alle ore 20.30 nella sede dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Santo Stefano, è presente, avanti a noi sottoscritti Ufficiali di Polizia Giudiziaria S.T.V. (CP) Marco RUBERTO, Capo 1°Np. MARCHITELLI Fabrizio, SGT Np Gianpiero ARRIA e Sig.ra SASTROPAWIRO Sri Semiarti nominata ausiliaria di P.G. con atto a parte ed allegato alla presente, il Sig. JACOB Rusli Bin nato a Jakarta il 11.12.1963 e IVI residente in via Mawar dalam Timur n°34 Jakarta Utara, identificato a mezzo: Sedicente, in qualità di marinaio Timoniere a bordo della M/N COSTA CONCORDIA, viene sentito in merito al sinistro di cui sopra e reso edotto dal non rendere dichiarazioni mendaci, spontaneamente dichiara quanto segue:=====.

**D.: Da quanto tempo era imbarcato sulla Costa Concordia?**

R: sono imbarcato il 21 ottobre 2011 e dal 21 dicembre 2011 ho iniziato a fare le guardie in plancia come marinaio timoniere. -----

**D.: Ha mai fatto il timoniere su altre Navi?**

R: dal 2004 ho esperienza di timoniere sulle Navi Costa.

**D.: quali sono i suoi turni di guardia a bordo?**

R: espleto il turno di guardia dalle ore 08:00 alle ore 12:00 e dalle ore 20:00 alle ore 24:00.

**D.: Mi indica i compiti del timoniere a bordo della Nave?**

R: Mantengo la rotta secondo le disposizioni impartite dal Comando di bordo e, in talune occasioni controllo il pilota automatico impostato sulla rotta decisa in sede di pianificazione del viaggio. Inoltre osservo i punti cospicui sulla costa coadiuvando l'Ufficiale di Guardia in plancia durante la navigazione.

**D.: Il giorno 13 Gennaio 2012 era di guardia nel turno tra le ore 20:00 e le ore 24:00?**

R: Si.

**D.: Da quando la Nave è partita da Civitavecchia avete mai inserito il pilota automatico?**

R: quando abbiamo lasciato il Pilota da Civitavecchia la navigazione è stata effettuata, secondo quanto mi è stato passato in consegna dal precedente timoniere di nazionalità Filippina di nome Marlon di cui non ricorda il cognome, con il pilota automatico con rotta 201° fino alle ore 20:45 circa quando il 1° Ufficiale AMBROSIO mi ha ordinato di navigare in modalità manuale.

**D.: Quando siete passati altre volte tra l'Isola del Giglio e il promontorio dell'Argentario avete sempre navigato in modalità manuale?**

R: Si

**D.: In altre occasioni a che distanza navigavate dall'Isola del Giglio?**

R: Non ricordo la distanza in quanto non guardo il Radar o la carta nautica, ma mantengo esclusivamente la rotta che mi viene ordinata; anche se ricordo che sempre passavamo in egual distanza tra l'Isola del Giglio ed il Promontorio dell'Argentario mantenendo una rotta di 290°.

**D.: Nel passaggio tra l'Isola del Giglio ed il Promontorio dell'Argentario il Comandante era in plancia?**

R: In ogni occasione che passiamo nella zona dell'Isola del Giglio il Comandante sale e risiede in plancia, questa volta è salito poco dopo le 21:00, anche se non ricordo con precisione l'orario. Riferisco che in plancia erano presenti a quell'ora oltre a me ed al Comandante, il 1° Ufficiale AMBROSIO, il 2° Ufficiale URSINO, 3° Ufficiale CORONICA, un Allievo di Coperta di cui non ricordo il cognome, ma ricordo solo il nome Stefano ed altre due persone che ritengo fossero addetti all'Hotel.

**D.: Ha visto il Comandante in quell'occasione consumare bevande alcoliche?**

R: No, non l'ho mai visto bere alcolici in plancia.

**D.: La rotta mantenuta nella navigazione svolta in data 13 c.m. era simile a quelle tenute nelle precedenti traversate nella stessa zona?**

R: NO, in quanto in questa occasione mi sono reso conto che passavamo molto vicini all'Isola del Giglio.

**D.: Può descrivere la navigazione effettuata durante la traversata tra l'Isola del Giglio ed il promontorio dell'Argentario?**

R: Alle ore 20:45 il primo Ufficiale mi ordinava di passare in modalità manuale e di raggiungere e mantenere la rotta di 290° con una velocità di 15 Nodi. A circa 0.5/1 Mg dalla costa dell'Isola del Giglio il Comandante SCHETTINO, dopo circa 10 minuti passati ad interloquire con il personale dell'Hotel presente in plancia, ha preso la titolarità della Guardia e dopo ulteriori 10 minuti circa ha ordinato di accostare con 10° di barra a dritta fino alla rotta di 310° ed un minuto dopo ha ordinato urlando in modo frenetico "hard to starboard" (tutta barra a dritta). Subito dopo, questo ordine, ho sentito un forte colpo sul lato sinistro di poppa della Nave ed immediatamente il Comandante ordinava "Hard to port" (tutta la barra a sinistra) ed ancora "hard to starboard" (tutta barra a dritta). Io eseguivo all'istante tutti gli ordini a me impartiti fino a quando dopo l'ultima manovra scattavano molti allarmi e si verificava un black out della corrente, con contemporanea accensione delle luci di emergenza ed arresto dei sistemi di propulsione. Dopo l'urto la nave si è inclinata a sinistra di circa 15°, aumentando l'inclinazione con il passare del tempo.

**D.: Ricorda se il Comandante, dopo l'urto, ha contattato od è stato contattato dalla Guardia Costiera**

R: No, non ricordo se il Comandante ha contattato la Guardia Costiera o viceversa in quanto ero preso dal panico, tuttavia preciso che ho sentito il Comandante comunicare con il VHF in lingua italiana.

**D.: Prima dell'incidente ha sentito qualcuno di bordo comunicare con il VHF?**

R: No, il VHF non è stato utilizzato nei momenti immediatamente precedenti l'accaduto.

**D.: Cosa è accaduto in plancia subito dopo l'urto?**

R: Io sono rimasto al timone ed ho visto salire a bordo tutti gli ufficiali di coperta, non capendo quello che si dicevano.

**D.: Quanto tempo è rimasto in plancia dopo l'incidente?**

R: Sono rimasto per circa 30 minuti, fino al segnale d'emergenza caratterizzato da 7 fischi brevi seguiti da uno lungo.

**D.: Cosa ha fatto dopo il segnale di emergenza?**

R: Mi sono diretto sul ponte 4 alla lancia n° 8 lato sinistro, assegnatami dal piano di emergenza di bordo, dove ho la responsabilità di aiutare le persone ad imbarcare, ad ammainare la lancia ed infine a timonare la stessa. Ho trovato la lancia già piena di passeggeri ed alcuni membri

-2-

07/11/14

Scatola

dell'equipaggio pronti ad ammainarla. L'equipaggio della lancia era formato da me, un carpentiere, un meccanico, un cuoco ed un pasticciere di cui non ricordo i nomi. Non ricordo quanto tempo è intercorso dal mio arrivo sul ponte 4 al segnale di abbandono nave. Subito dopo questo segnale abbiamo ammainato la lancia e ci siamo diretti in porto dove abbiamo sbarcato circa 150 passeggeri ed immediatamente ci siamo diretti sotto bordo recuperando circa una decina di persone gettatesi in mare.

**D.:Ha avuto contatti con gli ufficiali di bordo o con personale della Costa dopo l'incidente?**

**R:** No, non ho parlato con nessuno.=====

Non ho altro da aggiungere o da modificare.=====

Si da atto che il presente verbale viene chiuso alle ore 23.10 del 15 gennaio 2011.

Letto, confermato e sottoscritto in data e luogo come sopra.

**IL DICHIARANTE**

  
Sig. JACOB Rusli Bin

**L'AUSILARIO DI PG**

SASTROPAWIRO Sri Semiarti



**GLI UFFICIALI DI P.G.**

Sgt Np Gianpiero ARRIA

Capo 1° Cl. Np MARCHETTI Fabrizio

S.T.V. (CP) Marco RUBERTO

