

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Levenslange schorsing van schipper M. Bulcke

De O.265 liep aan Land's End op de klippen

De onderzoeksraad voor de zeevaart kwam woensdagnamiddag te Oostende bijeen onder voorzitterschap van dhr. Vander Cruyssen, voorzitter bij de Rechtbank van Eerste aanleg te Antwerpen. Dhr. Bentein vervulde het ambt van rijkskommissaris.

De raad sprak zijn vonnis uit inzake het vergaan van Z.122 Madonna op 8 december 1963 nabij het lichtschip Noordhinder. De bemanning kon nog tijdig door de Z.407 aan boord genomen worden. Rijkskommissaris Bentein had tegen schipper Bulcke M. een schorsing geeist van één jaar maar de raad toonde zich veel strenger.

Rekening houdend met de tijd die verliep tussen de eerste vaststelling van het lekslaan en 't vergaan van het vaartuig was de raad van oordeel rekening houdend met de omstandigheden en de middelen ter beschikking van de schipper, de betrokken bevelhebber zijn vaartuig had moeten redden.

Toen zelfs werd vastgesteld dat er steeds meer water in het schip kwam en de lenspomp het water niet meer kon bijhouden besloot Bulcke nog koers te zetten naar Oostende, niettegenstaande hij zich op ongeveer 30 mijl van Lowestoft bevond.

Op dat ogenblik kon, in de bestaande omstandigheden en zeker met de hulp van de Z.407, de haven van Lowestoft nog bereikt worden.

De raad bleef er dan ook van overtuigd dat schipper Bulcke zich heeft plichtig gemaakt aan uiterst laakbare lichtzinnigheid, kortzichtigheid en nalatigheid, alsook aan mangel aan plichtsbeseft en verantwoordelijkheidszin.

Om die reden bestrafte de raad hem met definitieve intrekking van zijn brevet van schipper en de ontzetting voor goed van het recht om in die betrekking te varen.

Na de heer Rijkskommissaris te hebben gehoord in zijn vordering en betrokken schipper Bulcke M. in zijn middelen van verdediging, na al het hierboven grondig te hebben overwogen, komt de Raad tot de konklusie dat :

Alhoewel het lekslaan van de Z.122 als de oorzaak van de zinkende toestand van het vaartuig dient aanzien, het verloren gaan van het vaartuig TEN STELLIGSTE had kunnen vermeden, mits 't beoefenen vanwege de schipper van een veilige navigatie en het treffen van de aangepaste maatregelen, overeenkomstig de elementaire begrippen van goede zeemannschap.

Schipper Bulcke M. heeft hier bewijs geleverd van uiterst laakbare lichtzinnigheid, van onaanneembare kortzichtigheid en onbe-

grijpelijke nalatigheid, alsook van volstrekte mangel aan plichtsbeseft en verantwoordelijkheidszin.

Om die redenen bestraft de Raad betrokken schipper Bulcke M. met de intrekking van zijn brevet van schipper ter visserij 2de klas en de ontzetting voor goed van het recht om in de betrekking te varen, dit vanaf de dag van de betekening der onderhavige uitspraak.

Verwijst betrokken schipper M. Bulcke in de gerechtskosten.

AANVARING

De raad hoorde daarop de rijkskommissaris in zijn vordering ten laste van de opvarenden Burke en D'Hulst van 0.80 Duchesse de Brabant, die op 28 augustus 1963 in aanvaring kwam met de O.154 Georges-Georgette. In zijn requisi-toire wees dhr. Bentein op de tegenstrijdige verklaringen van de betrokkenen maar kwam tot enkele vaststaande feiten waaruit bleek dat de schuld voor de aanvaring volledig ten laste valt van Burke en D'Hulst die op de O.80 op de brug stonden. Voor Burke en D'Hulst eist hij tenslotte een maand schorsing als hoofd van de wacht.

SCHIP ZONK TEGEN ZEEBRUGSE HAVENDAM

De Z. 248 Willy, liep op 13 januari 1964 in potdichte mist tegen de havendam van Zeebrugge en zonk. Volgens de rijkskommissaris kan schipper Carron geen verontschuldigen opdissen voor zijn fouten. Gezien de heersende mist moest Carron zijn schip stilgelegd hebben. Later voerde hij nog een verkeerd manoeuvre uit naar bakboord. Om die redenen vroeg de rijkskommissaris een schorsing van 14 dagen.

Nadat dhr. Bentein ook nog een schorsing van 14 dagen had gevraagd tegen schipper Devoocht François die met de Z.542 op 22 januari 11, bij het verlaten van de haven van Fleetwood wegens foutieve navigatie tot stranding kwam, opende de voorzitter het onderzoek inzake van het vergaan van de O.265 Victoire-Roger op 24 maart 11.

SCHIP VERGING OP DE KLIPPEN VAN LAND'S END

Schipper Cattoor André, die destijds reeds een schip tot stranding bracht nabij Domburg, werd lezing gegeven van zijn zeeverslag, waarna de ondervraging begon.

Cattoor moest uitleg verstrekken over positie en gestuurde koers.

Het blijkt dat hij zich misrekende wat betreft stroom en tij maar de raad kan er toch niet toe komen, aan de hand van deze misrekeningen, juist uit te maken hoe de O.265 op die plaats op de klippen liep. Wat meer is, men geraakte het niet eens over de juiste plaats waar de O.265 vastkwam zodat men de Engelse autoriteiten zal moeten raadplegen om zekerheid te hebben.

Cattoor verklaarde nog dat hij uitsluitend met zijn Decca-toestel had gestuurd en dat, gezien het zijn

eerste reis was met de O.265, hij zich mogelijks vergist heeft in verband met de snelheid van het schip.

De raad was echter van oordeel dat hij over voldoende middelen beschikte om de stranding te vermijden. Gezien de heersende mist moest Cattoor regelmatig gelood hebben en verder een man op de uitkijk hebben geplaatst.

In een volgende zitting zal de rijkskommissaris zijn straf vorderen.

Nog het vergaan van de O.166 „Oceanic“

In verband met ons verslag no-pens het vergaan van de O.166 « Oceanic », welke vorige week reeds in een eerste zitting door de onderzoeksraad werd behandeld, ontvingen wij hienavolgend schrijven :

Mijnheer,

In uw krant verscheen een verslag, dat handelde over het vergaan van de O.166 « Oceanic ». Het rapport zou opgenomen zijn geweest bij de laatste zitting van de Onderzoeksraad voor scheepvaart.

Wel, mijnheer, ik vind het op zijn zachtst gezegd een totaal verkeerde uiteenzetting van de feiten.

Aangezien ik als betrokkene hiervan het nadeel ondervind vraag ik u, als het mogelijk is, om deze terechtoezetting te plaatsen :

1) Ik had wel de toelating om het bevel te voeren op de O.166.

2) Het bewijs van deugdelijkheid was praktisch wel in orde.

Ons vaartuig is gekeurd geweest te Oostende op de slip voor zijn « laatste » afvaart ». Het werd in Engeland, onder toezicht van de Konsult tweemaal drooggezet.

Ook beweert u dat ik het antwoord schuldig bleef, toen mij gevraagd werd hoe de kalfaatwerken werden uitgevoerd.

Ook dit is leugen, ik gaf een uiteenzetting over de werkzaamheden.

Verder beweert u : de schipper gaf toe dat hij zich bewust was van het feit dat de O.166 geen goed schip meer was.

Dat heb ik nooit verklaard of toegegeven.

Mij werd gevraagd of ik er mij van bewust was dat het schip 33

jaar oud was.

Ik antwoordde natuurlijk van wel.

Verder was het ondervragend raadslid van mening dat het schip oud en versleten was.

Ik vroeg hem toen : indien jullie dat zo goed wisten, waarom hem dan niet afgekeurd ?

Hij antwoordde toen : maar de boot was afgekeurd !

Verder schrijft u dat ik Newlyn verliet bij stormweder.

Het was integendeel mooi weer als wij uitgevaren zijn.

Ook was het volgens u gevaarlijk om het Kanaal over te steken, en hadden wij moeten schuilen in een baai.

Het was integendeel met hetgeen u beweert, zeer verstandig om het Kanaal over te steken, en ik had geen enkele reden om te schuilen in een baai.

Het zou zelfs onverantwoord zijn geweest en dwaas om zulks te doen.

Verder beweert u nog dat ik de feiten verdraaide. Dat zou ik met de beste wil van de wereld niet gekund hebben, gezien ik reeds op 18-3-1964 mijn zeeverslag indien-de.

Ook heb ik nooit beweerd dat ons schip in Engeland tweemaal op de slip is geweest. Dit staat vast en is reeds bewezen.

Verder waren er geen tegenstrijdige verklaringen. Wel eerlijke, aangezien elk bemanningslid verklaarde wat hij heeft gezien.

En als de Raad hieruit of u verkeerde konklusies trekt ligt dat niet bij mij.

Ook schrijft u : in het kabelgat was een groot gat. Absoluut niet waar, nooit was het kabelgat lek.

Dan is er nog de verklaring van matroos Lauwereins, die in feite niets te maken heeft met het geval, en toch de man is die de hoofdrol speelt in de zaak.

Voorlopig nog.

Maar dit is aan de rechter wel toevertrouwd, om deze zaak in het reine te trekken.

Totdaar dit schrijven. Wij laten het aan de wijsheid van de Raad over om de nodige konklusies te trekken. Het is niet aan ons hierin een standpunt in te nemen.

UIT HET STAATSBLED

In het Staatsblad van 10 april jl. verscheen het Koninklijk Besluit van 7 april 1964 tot wijziging van het Koninklijk Besluit van 24 oktober 1936 houdende wijziging en samenordering van de statuten der Hulp- en Voorzorgskas voor zeevarenden onder de Belgische vlag.

— B