



Begin oktober: De Flinterstar ligt half onder water, 8 kilometer uit de kust van Zeebrugge. Bergingsschepen proberen het schip boven water te houden.

Wie draait op voor de berging?

Directeur ontkent dat hij wegloopt voor kosten. "Alsof we boeven zijn die hun rommel achterlaten."

DOOR DAVID BREMMER

Het is de nachtmerrie van elke reder en een ijsberg kwam er niet eens aan te pas. Dinsdagnacht 6 oktober kiest de Flinterstar het ruime sop voor een lange reis naar de Caraïben. De vooruitzichten zijn veelbelovend: de elfkoppige bemanning heeft het vrachtschip in Antwerpen tjokvol brandstof getankt, de lading - een hijskraan en een aantal damwanden uit de Moerdijk - is netjes ingepakt. Het weer: geen zuchtje wind en nauwelijks golven.

Met 15 knopen, ruim 25 km per uur, tuft de Flinterstar de haven uit. Kilometers uit de kust bij Zeebrugge gaat het al mis. "Hoe dat in deze moderne tijd van radar en elektronica in vredesnaam mogelijk is, ik begrijp het nog steeds niet", zucht Bart Otto, baas van rederij Flinter.

Om vier uur in de ochtend klinkt een doffe dreun: de gastanker Al Oraiq boort zich dwars in de zijkant van de Flinterstar.

Het 130 meter lange, 17 meter brede Nederlandse schip belandt letterlijk op de steven van de drie keer zo grote Al Oraiq en wordt honderden meters meegesleept. Het blijkt de redding voor de bemanning. "Die kreeg daardoor tijd om zwemvesten aan te trekken en zich naar het dek te haasten."

Als de Flinterstar losraakt van de Al Oraiq kapseist het schip. De machinist diep in de boezem van het schip ziet het water stijgen en rent voor zijn leven. Een ander bemanningslid kan zijn hut niet uit omdat een door de klap losgeschoten stoel de ingang blokkeert. Op het laatste moment kan hij ontkomen.

Als de Flinterstar begint te zinken, springen de bemanningsleden - de Nederlandse kapitein en tweede stuurman, maar ook Russen en Filipino's - het water in. Dat is weliswaar rustig, maar

vervuild met olie dat door de crash in grote hoeveelheden uit het schip gutst. Vissersboten pikken de elf zwartbesmeurde zeelieden meteen op. De kapitein wordt in het ziekenhuis schoongeboend, hij mankeert niks.

Ondertussen zijn financiële baas Reinder van der Veen en ceo Otto wakker gebeld. Na de eerste schrik - in het 26 jarige bestaan van Flinter zonk er nooit een schip - gaan ze meteen aan de slag. "We hebben de familie gebeld dat hun mannen veilig waren. Dat soort berichten moeten ze niet uit de krant vernemen."

Eind goed al goed, menselijk gezien. Inmiddels ontpopt zich een juridisch steekspel rond de gezonken Flinterstar met als hoofdvraag: wie draait er op voor de peperdure berging?

Rederij Flinter is de gebeten hond, volgens Belgische media proberen de Ollanders de kosten bij Vlaanderen te leggen. Kort na het scheepsdrama deed Flinterstar formeel afstand van het wrak, waarmee België verantwoordelijk wordt voor de operatie.

Dat schoot staatssecretaris voor de Noordzee Bart Tommelein in het verkeerde keelgat. Hij stapte naar de rechter. De rechtbank te Brugge gaf hem dinsdag in een tussenvonnis gelijk.

Het familiebedrijf Flinter is vol onbegrip en gaat in hoger beroep. De rederij betwist dat het onder de berging uit wil. "We worden afgeschilderd als bijna-boeven die hun rotzooi zomaar achterlaten", aldus Otto. "We zijn uitstekend verzekerd en moesten van onze verzekeraar afstand doen van het scheepswrak omdat het nu eenmaal total loss is. Dat is een standaard procedure in het internationale zeerecht."

Flinter beklemtoont dat het tot nu toe alles heeft betaald en liefst 3 miljoen euro in het wrakkenfonds heeft gestort. "Het maximale bedrag waarvoor een schip als de Flinterstar wettelijk aansprakelijk is volgens Belgisch recht", zegt financiële man Van der Veen.

Hij vermoedt dat de Belgen ervan balen dat ze de grens destijds niet hoger hebben gelegd. "Veel landen proberen hun havens aantrekkelijk te maken. Die wet komt hun blijkbaar even minder goed uit."

Flinter ergert zich met name nu het beeld ontstaat dat Flinterstar de botsing heeft veroorzaakt. "De vraag is waarom de tanker niet verantwoordelijk wordt gehouden. Wij zijn immers aangevaren en daarmee slachtoffer."

Of dat laatste inderdaad zo is, moet blijken. Zowel de Nederlandse Onderzoeksraad voor Veiligheid als de Belgische overheid en verzekeraars doen momenteel onderzoek naar de toedracht. Pikant is dat beide schepen op het moment van botsen Vlaamse loodsen aan boord hadden, de Al Oraiq zelfs twee.

Twee maanden na het drama heeft Flinter, met 45 schepen en honderden werknemers één van de grotere reders van ons land, de draad opgepakt. De focus van het bedrijf ligt weer helemaal op de schepen die van Europa tot aan Zuid-Amerika te vinden zijn.

Alle juridische perikelen ten spijt telt directeur Otto zijn zegeningen. "Uiteindelijk hebben we gewoon véél geluk gehad: het ongeluk gebeurde niet op open zee, het weer was rustig, andere schepen waren paraat en onze boot zonk op een zandplaat. Olieopvegers waren bovendien snel nabij om milieuschade te voorkomen."

Met de bemanning van de Flinterstar gaat het overigens goed. Een deel van hen vaart weer, wel ontvangen nog enkele bemanningsleden slachtofferhulp.

"Zeker bij de machinist en de man die zijn hut niet uit kon, was de paniek groot. Zij moesten

rennen voor hun leven."