

L'épave du Charlesville deviendra-elle une attraction de niveau mondial?

Les causes du naufrage du Charlesville le 30 mai 2013.

Pendant son remorquage depuis Rostock vers Klaipeda, le Charlesville (Georg Büchner) a sombré **dans les eaux territoriales Polonaises**. Nous avons suivi ces nouvelles, avec incrédulité, depuis la Bulgarie où nous participions au Congrès européen dédié aux ports. Nous donnons ci-après, en exclusivité la communication de Lloyd's reçue ce matin de relations maritimes.

Urgent transmission from Lloyd's MIU Casualty Reporting Service.

GEORG BUCHNER (Germany) AJAKS (Poland)

Kiel, May 31 – Tug Ajaks (335 gt, built 1974) was towing decommissioned general cargo Georg Buchner (11060 gt, built 1951) to breakers at Klaipeda with a towing speed of 4,5 knots when it suddenly changed course to a southerly direction with a speed of 9,9 knots on May 30 and began “moving in circles”. While the course towards Klaipeda was about 70 deg, the new course was 130 deg. The tug did not send an AIS signal. At 0150, May 31, the Ajaks entered the port of Gdynia. The Georg Buchner had sunk off Rozewie off the Polish coast, in position lat 54 55.8N, long 18 31.3E, around 1800 hrs. There is speculation that the ageing hull of the Georg Buchner may not have been able to withstand the forces of the sea any longer.

Les causes du naufrage sont actuellement inconnues. La proximité de hublots (non originaux) à la ligne de flottaison pourrait en être la cause. Ces hublots furent installés dans la coque pour permettre un éclairage naturel des espaces utilisés pour des sessions de formation, le navire étant toujours à quai à Rostock en Allemagne. Il est possible que, lors du remorquage, l'eau de mer se soit engouffrée par ces hublots et ainsi provoqué une inclinaison suivie d'un naufrage.

Durant notre mission en Allemagne avec une équipe de 10 personnes, les 19, 20 et 21 avril 2013, nous avons discuté de l'état du navire avec des représentants de la firme *Baltic Taucher* de Rostock. C'est la firme qui avait, en janvier, préparé le navire pour son départ vers Klaipeda. Ce départ avait été empêché par notre intervention auprès des autorités allemandes signalant que le navire figurait sur la liste des monuments du patrimoine. **Pendant cette réunion du 20 avril, Baltic Taucher nous avait assuré que le navire était totalement prêt pour le remorquage.** Ils avaient fermés la série inférieure de hublots à l'aide de plaques soudées. Ils nous ont également proposé leurs services au cas où le navire serait remorqué vers Anvers. *Baltic Taucher* signala quelques points qui devaient être améliorés telle le démontage d'un bras de chargement et sa fixation, le démontage d'une passerelle ainsi que de quelques structures à bâbord. Nous étudierons plus tard les rapports officiels allemands des travaux exécutés concernant la sécurité. **D'après nos**

experts présents le 20 avril, le navire n'était pas du tout prêt pour un remorquage à ce moment là ! (état des hublots).

De nombreuses questions restent...

Tous ces événements imprévus soulèvent de nombreuses questions !

- **quelles sont les causes précises de ce naufrage ?** Nous avons demandé aux autorités Polonaises d'effectuer une enquête approfondie ainsi que de nous tenir au courant.
- **Il y a-t-il malversation ?** Suite aux développements pour le moins bizarres de ces derniers mois, nombreux sont ceux qui pensent que le navire a été coulé avec préméditation, en vue de flouer les compagnies d'assurance ! Nous ne pouvons pas le vérifier, évidemment.
- **Avec quel sérieux les autorités Allemandes et en particulier le Capitaine du Port de Rostock, ont elles étudiés la sécurité du convoi ? Le Capitaine du Port qui s'était comporté pendant des mois comme le porte parole de l'Auberge de jeunesse, jeta lui-même l'amarre avec un air triomphant !...un coup d'œil à**
<http://www.youtube.com/watch?v=0tse8w41fcc&feature=em-uploademail>
- **Les mesures de sécurité et de précaution devant garantir la sécurité du convoi ont elles été prises par le curateur, l'acheteur, Agent Ventures Limited des Seychelles, la ville de Rostock, et le Land de Poméranie ?** Contrairement aux fausses affirmations de nombreux médias, le navire n'était pas effacé de la liste des monuments protégés en Allemagne, et seulement une autorisation de déplacement avait été délivrée, chaque partie restant responsable de la conservation du navire même pendant le transport en mer.
- **La perte du Charlesville est elle en relation avec une interprétation douteuse de la réglementation relative à l'import-export de déchets ?** Remarquons que la notification du Lloyd's confirmait que le navire était en route pour un chantier de ferrailage à Klaipeda !

Tous ces événements paraissent de plus en plus hallucinants, vu que nous avons la confirmation que le navire serait de nouveau mis en vente une fois arrivé à Klaipeda !! Après qu'il soit apparu que l'offre allemande à un euro était irréaliste, nous avons travaillé à un nouveau scénario permettant le rachat et le rapatriement du navire. Cette possibilité est également sabotée !

Le Charlesville a-t-il un avenir comme attraction de niveau mondial ?

Quel est le sort réservé au Charlesville ? D'après nos premières investigations, l'épave se trouve par 35 m de fond à environ 9 milles marins de la côte. Les autorités Polonaises peuvent obliger le propriétaire à renflouer le navire à ses frais et risques propres. Nous avons rappelé aux autorités Polonaises que le Charlesville figure sur la liste des monuments protégés en Allemagne et étudions les obligations des Allemands et des Polonais pour la protection de l'épave lors d'un renflouage éventuel.

Nous étudions également la possibilité de renflouer nous même le navire et de le ramener en Belgique. Des experts nous ont confirmé qu'il était possible de ramener l'épave en surface en une seule pièce. Le prix à payer sera en conséquence et approchera sans doute les 2 millions ! Avant tout, le statut de propriété devra être résolu. Cependant, l'intérieur du navire a subi des dommages quasi irréparables qui font que l'exploitation commerciale, comme prévue, sera vraisemblablement impossible.

L'aventure extraordinaire du Charlesville, suite à ce naufrage, pourrait être à la base d'un musée tout à fait particulier, comprenant une intensité dramatique comparable au musée Vasa de Stockholm, l'une des attractions maritimes touristiques les plus extraordinaires au monde !

De plus, nous étudions la possibilité de récupérer tous nos frais auprès de la ville de Rostock et du Land de Poméranie, qui après avoir saboté nos plans ont sabordé le navire.