

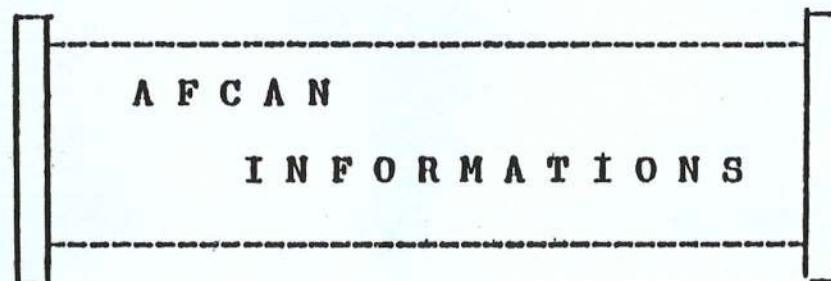
UNITE_SECURITE

ASSOCIATION FRANÇAISE DES CAPITAINES DE NAVIRES

11, avenue Maréchal-Leclerc - 92210 SAINT-CLOUD - Tél. 771.21.55



AFCAN



MARS 1984

S O M M A I R E

-o-o-o-o-o-o-o-o-o-

- . Différentes questions à l'ordre du jour de la réunion du Conseil d'administration élargi du 28 Février 1984 à Paris
- . Assemblée Générale AFCAN le 10 Mai au Havre
- . Relations avec la Presse
- . Questions diverses
- . Annexe 1 : Ordre du jour de l'assemblée régionale de Marseille le 27 Avril
- . Annexe 2 : Procédure conseillée en cas d'immobilisation du navire par suite de grève des officiers et/ou de l'équipage (avec copie de la lettre au Sec. à la Mer)
- . Annexe 3 : Budget 1983 et Prévisions 1984 du Trésorier
- . Annexe 4 : Lettre de l'IFSMA et conduite à tenir en cas de récupération en mer de réfugiés
- . Annexe 5 : Document sur l'évacuation des passagers d'un ferry par hélicoptère
- . Annexe 6 : Questionnaire de Maitre HILLION-BARBANCON sur le "Statut du capitaine".

La réunion du Conseil d'administration élargi a eu lieu le 28 Février 1984 à Paris.

Etaient présents les commandants :
ABELANET - APPERRY - BORDENAVE - BOUDIERE -
BROCHEC - BUSIAU - CHENNEVIERE - DEBAYLE - GODIN -
GOURMELON - GUILLEMIN - HUYARD - LALITTE - LOISEAU -
PLANTY - STEPHANY -

S'étaient excusés les commandants :
BRUN - CARON - JOSSE - LE BEGUEC - LOGET - MASSEIN

Etaient invités Maître BARBANCON-HILLION et les commandants HOCHET, MAUFFRET et VANDEVELDE -

Les questions à l'ordre du jour étaient les suivantes :

1 - Symposium international de Marseille sur les V T S :

Le commandant CHENNEVIERE fera un exposé sur la position de l'I F S M A, c'est-à-dire la nôtre.

2 - Conférence à la Faculté des sciences sociales et politiques de Bordeaux :

Le commandant PLANTY a brièvement exposé les points qu'il traitera dans sa conférence sur le thème : "Le capitaine et le port".

3 - Sécurité à bord des navires :

Certaines sanctions à l'encontre d'officiers ayant mis en cause la sécurité de leur navire ont attiré notre attention. La devise de l'AFCAN étant "UNIS POUR LA SECURITE", nous rappelons à nos collègues capitaines notre détermination pour que la sécurité soit assurée et constamment améliorée. Que ceux qui se heurteraient à des difficultés en ce domaine nous en fasse part. L'association est capable de les aider et de les défendre si le besoin s'en faisait sentir.

4 - Les 24 et 25 Mai se tiendra à Dublin l'Assemblée générale de l'I F S M A. Nous y serons représentés par les commandants CHENNEVIERE - vice-président de cette Fédération - HUYARD et APPERRY.

5 - Questionnaire MARPOL :

Nous avons reçu à ce jour 36 réponses de ports au questionnaire MARPOL concernant la réception des

résidus d'hydrocarbures, d'eaux ou de substances nocives liquides. S'il y a un gros travail à faire, c'est bien en ce domaine : certains ports sont totalement démunis de moyens de réception.

A l'instar de notre collègue LOISEAU, faites-nous part de vos difficultés pour évacuer ces résidus.

6 - Protection de l'AFCAN :

Nous avons abordé avec Maître BARBANCON-HILLION le problème de la protection de l'AFCAN pour y apporter de légères améliorations et le commandant BUSIAU - assurant la liaison avec la D A S - prendra contact avec notre Cabinet d'assurance AUDRAIN HERVIOU de Paimpol.

7 - Colloque de l'Association Française de Droit Maritime :

Annoncé à Dunkerque, il aura probablement lieu à Boulogne, les 16/17/18 Mai sur le thème "Ports, navires et marchandises.

Nous aurons un auditeur.

8 - Embarquement des épouses ou compagnes :

Les commandants ne sont parfois pas prévenus de l'embarquement d'épouses ou de compagnes et, en conséquence, leur nombre dépasse alors la limite permise à la drôme de sauvetage.

Le choix des personnes à refuser est délicat.

Une lettre a été adressée au C C A F pour éviter ces malentendus.

9 - Assemblée régionale à Marseille :

Elle aura lieu le 27 Avril prochain à 10 H. Le Cdt DEBAYLE en assure le planning (ordre du jour en Annexe 1).

10 - Mesures à prendre en cas de grève au port :

Vous trouverez en ANNEXE 2 une proposition sur la conduite à tenir si, en cas de grève, la capitainerie ordonne au capitaine de manoeuvrer : P.V. de grande voirie.

11 - Situation financière de l'AFCAN :

Le commandant GUILLEMIN, trésorier de l'association, a dressé un bilan du budget 1983 et établi les prévisions pour 1984 que vous trouverez en annexe 3.

ASSEMBLEE GENERALE A F C A N

Elle aura donc lieu au Havre, le 10 Mai 1984, à la Maison des Gens de Mer, à partir de 9 H 30 et vous voudrez bien nous retourner dans les meilleurs délais et complétée la convocation qui vous a été adressée par pli séparé.

En effet il est indispensable de connaître dès que possible le nombre de participants et de savoir s'ils prendront part au diner du 9 (avec ou sans leur épouse) et au déjeuner du 10, à la Maison des Gens de Mer. Par ailleurs, les chambres à la Maison des Gens de Mer risquant d'être très demandées, il est recommandé à ceux qui désireraient passer la nuit du 9 au 10 et/ou celle du 10 au 11 d'en avertir rapidement le secrétariat général ; la délégation du Havre se tenant à la disposition de tous pour effectuer les réservations.

L'ordre du jour prévu est le suivant :

- . Pointage des présences et pouvoirs reçus
- . Exposé de l'ordre du jour
- . Rapport moral et exposé du Président
- . Rapport financier du Trésorier et examen par deux commissaires au compte
- . Compte-rendu du Symposium de Marseille sur les V.T.S. par le commandant CHENNEVIERE
- . Compte-rendu de la Conférence à la Faculté des sciences sociales et politiques de Bordeaux, sur le thème "Le capitaine et le Port" par le commandant PLANTY
- . Compte-rendu du Colloque de Sainte Adresse sur la "Marine marchande de demain"
- . Réponses des ports au questionnaire MARPOL
- . Activité du secrétariat général
- . Questions diverses
- . Renouvellement du tiers sortant du conseil d'administration (démissionnaires et membres désignés par le sort)

Après la clôture de l'assemblée générale, le conseil d'administration tel que renouvelé se retire pour élire le Bureau.

des relations avec la presse. Il assure par ailleurs la lecture et la ventilation des articles touchant la profession dans son ensemble et le statut du capitaine.

QUESTIONS DIVERSES

- Le Haut Commissaire aux Nations Unies pour les réfugiés a récemment interrogé le secrétaire général de l'IFSMA au sujet des boat people. Vous trouverez copie de cette lettre en Annexe 4 ainsi que la conduite à tenir en cas de récupération en mer de réfugiés.

- Un accident survenu à un ferry a nécessité l'évacuation de ses passagers et de l'équipage par hélicoptère (photocopie de cet article en Annexe 5).

- Nous joignons à cet envoi le questionnaire de Maître HILLION-BARBANCON sur le 'STATUT DU CAPITAINE' afin que ceux qui n'ont pas encore répondu puissent le faire.

A ce jour, nous avons reçu environ 40 réponses sur 450 questionnaires envoyés l'an dernier.

- Vous trouverez à la fin du bulletin la liste des derniers adhérents depuis Octobre 1983 (soit environ 465 commandants inscrits à l'AFCAN, actifs et retraités, à la fin Mars 1984). Pour une mise à jour des cotisations, un rappel des montants ainsi que les coordonnées du Trésorier sont indiqués en dernière page.

Nous rappelons aux adhérents désireux d'acheter une cravate AFCAN de bien vouloir en informer le secrétariat général, le coût étant fonction du nombre commandé.

ORDRE DU JOUR PREVISIONNEL POUR LA REUNION DE
MARSEILLE DU 27 AVRIL 1984 -

- Réflexion sur le fonctionnement de l'AFCAN en zone Méditerranée - comment améliorer l'efficacité ?
- Circulation de l'information
- Place du capitaine dans le monde maritime - l'évolution actuelle est-elle favorable à notre fonction ?
- Le capitaine et le port : réflexion sur le colloque de Bordeaux ; rapports entre capitaines et ports - administration - personnel portuaire, etc...
- Formation continue
- Trafic maritime - V T S - réflexion sur le colloque de Marseille ; liberté de la navigation et interventions des organismes de terre ; responsabilités en jeu
- Questions diverses (remplacement du commandant GIRARD nommé à l'armement) ... etc
- Toute réflexion que vous jugerez utile à la préparation de l'assemblée générale du 10 Mai.

PROCEDURE CONSEILLEE EN CAS D'IMMOBILISATION DU NAVIRE
PAR SUITE DE GREVE DES OFFICIERS ET/OU DE L'EQUIPAGE

1°) Après la signature du Procès verbal de grève, prévenir par lettre recommandée avec A.R. le commandant de port et les Affaires Maritimes que le navire est en grève.

2°) Si le commandant de port donne l'ordre au navire de manœuvrer, convoquer un huissier et lui faire constater - si possible devant un officier de port - l'impossibilité d'effectuer la manœuvre.

Le texte du constat d'huissier devrait stipuler :
"Constaté le refus des officiers et/ou de l'équipage de déplacer le navire conformément aux ordres du commandant de port, malgré la mise en demeure solennelle du capitaine du navire".

3°) Adresser une lettre de protestation au commandant de port avec A.R. dont copie au Directeur des Affaires Maritimes et à l'armateur.

"Je vous ai avisé par lettre recommandée de la grève des officiers et/ou de l'équipage de mon navire. Malgré la mise en demeure solennelle devant huissier du personnel en grève, je n'ai pu, par suite de son refus, assurer conformément à vos ordres le déplacement du navire."

4°) Prévenir le cabinet de défense juridique de l'AFCAN :

CABINET AUDRAIN HERVIOU, 24 rue du 18 Juin
22500 PAIMPOL (Tél. (96) 20 81 69)

Bien que cette procédure n'évitera peut-être pas la condamnation au capitaine, celui-ci ne pourra du moins être accusé de négligence.

Nous avons adressé à ce sujet une lettre au Secrétariat d'Etat à la Mer, dont vous trouverez copie ci-après.

A.3

Bien qu'appartenant au même Ministère, les capitaines de navires ne sont pas traités avec la même mansuétude que les routiers dans l'Isère qui ont touché chacun 2 000 FR des pouvoirs publics après avoir bloqué les routes...

EXECUTION DU BUDGET 1983
=====

Les prévisions budgétaires pour 1983 comportaient en

RECETTES	DEPENSES	PLACEMENTS
277 040	263 040	14 000

Par rapport aux prévisions, les réalisations ont été :

297 020	263 747	30 000
---------	---------	--------

LES RECETTES :

Elles ont pu être réalisées avec une avance de 7 % par rapport à l'objectif en raison de :

	<u>PREVU</u>	<u>REALISE</u>
	100	148
soit 48 cotisants supplémentaires/ sédentaires ou retraités		
	270	273
soit 3 cotisants supplémentaires actifs		
et surtout les intérêts de placement	16 140	28 449

Ce qui porte à 19 980 FR l'avance sur prévisions, côté recettes.

LES DEPENSES :

Globalement, la réalisation est conforme à l'objectif, ceci cache néanmoins des distortions de faible montant.

Sur 11 postes prévus, 9 sont sensiblement, soit inférieurs, soit conformes à l'objectif :

- cotisation IFSMA - journaux - téléphone - secrétariat -
- cotisation Droit maritime français - mission - loyer -
- salaire - bulletin association -
- 2 sont nettement au dessus :
- installation matériel, en raison du renouvellement de la photocopieuse du secrétariat général (24 000 contre 6 000 prévu) - protection juridique (75 739 contre 60 000 prévu) en raison d'une augmentation de prime prévue au contrat mais que nous espérons négocier en baisse ; et des liquidations des affaires GUERET et LE GALL.

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

Un de nos collègues s'est vu récemment infliger une amende, faisant suite à un procès verbal de grande voirie pour n'avoir pu déplacer son navire dans un port, son équipage étant en grève.

Un capitaine dont les officiers et/ou l'équipage sont en grève ne pourra manoeuvrer son navire si le commandant de port lui en donne l'ordre. Un procès verbal de grande voirie et une amende lui seront alors infligés nominativement.

Le désagrément dû à ces manoeuvres intempestives tend à se généraliser au service courant.

A l'arrivée à quai, le commandant reçoit les règlements du port dont le contenu ne comporte en général que mises en demeure ou interdictions. Souvent un article stipule l'obligation de conserver à bord un personnel suffisant pour déplacer le navire. Cela n'est pas réalisable. A la fin de la journée de travail, si aucun déhalage ou mouvement n'a été prévu, le capitaine ne peut maintenir l'équipage à bord où resteront seuls l'officier de service et le gardien.

Si, dans la soirée, un officier de port, pour une raison quelconque, présente à l'officier de service un ordre de manoeuvre, cet ordre ne pourra pas être exécuté par manque de personnel. La procédure s'ensuivra.

La question est posée : "Doit-on conserver le personnel à bord le soir au port, en transgressant le code du travail maritime ou doit-on encourir une amende pour avoir enfreint les règlements du port ?"

Avec l'espoir que vous pourrez apporter une solution à ces problèmes et, dans l'attente de votre réponse, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Secrétaire d'Etat, l'expression de nos sentiments respectueux.

PREVISIONS 1984

=====

Les postes de dépenses Cotisation IFSMA, protection juridique et installation matériel et salaires ont été révisés en hausse ; les autres postes ont été reconduits à l'indentique, produisant un budget de 295 000 FR - dépenses et recettes, en hausse de 6,5 % sur le budget précédent.

L'augmentation des cotisations a pu être contenue à la hauteur de 4 % grâce à une anticipation plus réaliste des intérêts de placement.

EFFECTIFS :

La liste des adhérents diffusée en Juin 1983 faisait état de 442 adhérents.

Par rapport à cette base de travail, nous avons noté, fin Janvier 1984 : 20 démissions et 33 adhésions, ce qui donne :

455 adhérents

12 adhérents n'ont réglé aucune cotisation depuis 1981.

En considérant que les recouvrements de cotisations se font à 90 % et que 273 actifs ont cotisé en 1983, nous pouvons avancer : 450 adhérents, dont 300 ACTIFS et 150 SEDENTAIRES ou RETRAITES.

C'est d'ailleurs le chiffre que nous communiquerons à l'IFSMA.

Le Havre, 24 Janvier 1984

Le Trésorier,
J. GUILLEMIN

DERNIERS ADHERENTS DEPUIS OCTOBRE 1983

- . Robert ROUSSEL, 15 avenue Marcel Pagnol 33260 LATESTÉ (56/66 47 52) - Chargeurs Réunis
- . Jean Claude CAUDAN, Lan Armez 22860 PLOURIVO (96/20 96 07) DREYFUS
- . Yvan DEVINEAU, 3 rue Parée Pénard 85740 L'EPINE (51/39 07 66) - C G M
- . Jean Pierre LEROUX, "La Closerie" Gruchet St Simeon 76810 LUNERAY (35/85 39 98) - S N C R
- . Jacques BANCE, 4 Route de Lenan 33138 LANTON (56/82 92 43) GABES
- . Jean Pierre MASSON, 79 av. D. Casanova 94200 IVRY SUR SEINE (672 07 41) - D'ORBIGNY
- . TAMISE, Fargues s/Ourbise 47700 CASTEL JALOUX (53/93 97 17) SITRAM
- . Bernard LANCEILLE, L'issue 22620 PLOUBAZLANEC (96/20 94 37) C M C R
- . Michel GUILLAMET, Dar Fadiouth, Impasse de Pessac Aïn Diab CASABLANCA - C° Marocaine de navigation
- . J.F. PAUGAM, 10 Impasse Alexandre BRETHERL 29100 DOUARNENEZ - Genavir
- . Michel LAPPARGUE, 15 av. N. Robespierre, Porte 212 94400 VITRY S/SEINE (682 18 68) C G M
- . Pierre GIRARD, BP 7128 - TARRAVAO - TAHITI
- . Philippe HERVE, 9 Chemin de Bergnieulles 62231 COQUELLES (34 39 78) S N C F
- . Pierre RECHER, 74 Bd Clémenceau 76600 LE HAVRE (35/21 38 87) S F T P
- . Bernard ANGELVY, "La Toulaine" Domaine du Treizain 83990 SAINT TROPEZ (94/56 19 83)

HELICOPTER RESCUE FOR STRICKEN FERRY



SAUVEGARDE DES VIES HUMAINES EN MER

Récemment les passagers et une partie de l'équipage, au total 128 personnes, d'un ferry anglais dont la machine était en feu ont été évacués par hélicoptères.

Dans une lettre du 18 Janvier 1983, la B.A.I. proposait à la Marine Nationale un de ses ferries pour effectuer ce genre d'exercice de sauvetage. A notre connaissance, rien à ce jour n'a été fait. La question que nous nous posons est la suivante :

"Disposons-nous d'hélicoptères en nombre suffisant pour ce genre d'exercice ou sont-ils suffisamment adaptés pour ce genre d'opérations ?

ALL 108 passengers and 20 crew members were air lifted to safety from the *Antrim Princess* last month, after the Sealink ferry was crippled by fires in the engine-room.

The master and remaining crew stayed on board to fight the blaze, which first broke out only 30 minutes after the 3,630-grt ro-ro had left Larne to sail to Stranraer.

The Department of Transport and Sealink held immediate inquiries.

'I believe the results will show that all the officers behaved in a most commendable and responsible way in atrocious conditions,' said MNAOA district official Laurie Attwood, who was present at both.

The fires are thought to have been caused by an electrical fault on a 'switch panel. Although they were extinguished, their primary source could not be traced.

The ferry began to drift in gale-force winds and mountainous seas and the master, Captain Thomas Cree, decided to call for a helicopter rescue.

The *Antrim Princess*' two anchors were lowered when the ship was within half a mile of the coast and there was a fear that it might be dashed against the rocks (see bottom left of picture). Lifeboats were not launched because of the gale.

The rescue was made by teams of RAF Wessex and RN Sea King helicopters. No one was hurt, despite the difficulty of winching people off the ferry in a high, rolling sea.

The *Antrim Princess* is now back in operation.

● The use of helicopters has prompted retired ferry master, Captain John Arthur, to recommend them for rescue operations on the short sea routes.

In a letter to the *Daily Telegraph*, he pointed out that the track record of cross-Channel ferries was second to none, 'but during my service in these ships my greatest concern was how to disembark my passengers in the event of an incident which would necessitate abandonment of up to 1,400 persons and even over 2,000 in some ferries.'

Association Française
des Capitaines de Navires
(AFCAN)

11, avenue Maréchal-Leclerc
92210 SAINT-CLOUD

Tél. : 771.21.55

Permanences Lundi et Jeudi 14 h - 17 H

QUESTIONNAIRE

Type de votre navire ?

- . Vrac
- . Porte-containers
- . Pétrolier
- . Marchandises diverses
- . Navire à passagers :
 - croisière
 - ferries
- . Remorqueurs de haute mer
- . Autres types de navire

Nature de votre navigation ?

- . Ligne régulière avec agent de l'armateur
- . Ligne régulière avec agent consignataire
- . Tramping

Pavillon de votre navire ?

Depuis combien d'années naviguez-vous ?

Depuis combien d'années commandez-vous ?

I - La situation actuelle du capitaine :

A/ Le capitaine et l'armateur.

a) Domaine commercial :

- . Avez-vous un rôle commercial ? Si oui, prenez-vous des initiatives ? De quelle sorte ?
- . Avez-vous un rôle d'information ?
- . Avez-vous un rôle de représentation ?

- b) Domaine de la conduite du navire :
- . Recevez-vous des ordres en ce qui concerne la sécurité du navire ?
En ce qui concerne sa conduite, proprement dite ?
En ce qui concerne le côté technique ?
 - . Recevez-vous des ordres par le biais du commercial ?
 - . Avez-vous eu à subir des pressions dans le domaine de la sécurité ?
Dans le domaine de la conduite ?
Dans le domaine de la technique ?
Si oui, de quelle nature ?
- c) Domaine disciplinaire :
- . Le code disciplinaire et pénal a-t-il une place dans vos relations avec votre armateur ?
 - . En ce qui concerne le licenciement du capitaine, y a-t-il divergence entre les textes, les conventions collectives et la réalité ?

B/ Le capitaine et l'affrèteur à temps.

- a) Domaine commercial :
- . Avez-vous un rôle commercial ? Si oui, prenez-vous des initiatives ? De quelle sorte ?
 - . Avez-vous un rôle d'information ?
 - . Avez-vous un rôle de représentation ?
- b) Domaine de la conduite du navire :
- . Recevez-vous des ordres en ce qui concerne la sécurité du navire ?
En ce qui concerne sa conduite proprement dite ?
En ce qui concerne le côté technique ?
 - . Recevez-vous des ordres par le biais du commercial ?
 - . Avez-vous eu à subir des pressions dans le domaine de la sécurité ?
Dans le domaine de la conduite ?
Dans le domaine de la technique ?
Si oui, de quelle nature ?
 - . L'affrèteur est-il pour vous un employeur ?

C/ Le capitaine et l'équipage.

- a) Le recrutement :
- . Recrutez-vous l'équipage ?
 - . Avez-vous une influence sur le recrutement ?
 - . Avez-vous une possibilité de licencier ?

si oui, dans quelles conditions ?

- . Que pensez-vous des dérogations de brevet ?
- . Que pensez-vous des dérogations de temps de navigation ?

b) Code disciplinaire et pénal :

- . Le code disciplinaire et pénal est-il applicable ?
- . Le code disciplinaire et pénal est-il appliqué ?
- . Les syndicats ont-ils une influence sur le pouvoir disciplinaire du capitaine ?
- . Les grèves ont-elles une influence sur le pouvoir disciplinaire du capitaine ?

c) Sécurité :

- . La grève pose-t-elle un problème de sécurité lorsque le navire se trouve dans un port français ?
Et dans un port étranger ?

D/ Le capitaine et l'administration.

- . L'administration vous aide-t-elle à respecter les textes ?

II - Evolution de la situation du capitaine :

- . L'évolution des techniques s'est-elle ressentie sur votre situation ?
Sur votre indépendance ?
Sur votre responsabilité ?
- . Y a-t-il eu une évolution dans vos rapports avec :
 - l'armateur ?
 - l'administration ?
 - le pilotage ?
 - le remorqueur ?

Evolution juridique :

- . Etes-vous au courant de l'évolution de votre :
 - responsabilité civile ?
 - responsabilité pénale ?
 Qu'en pensez-vous ?

III - Pour vous, le capitaine est-il toujours " seul maître à bord après Dieu " ?

Si vous avez des observations personnelles à consigner, vous pouvez le faire à la suite de ce questionnaire.

COTISATIONS 1984

NOUS RAPPELONS AUX NOUVEAUX CAPITAINES QUE
L'ASSOCIATION EST OUVERTE A TOUS LES CAPI-
TAINES FRANCAIS SANS DISTINCTION DE BREVET
DE TONNAGE OU DE PAVILLON -

La cotisation navigant comprend l'adhésion à
l'assurance juridique contractée par l'asso-
ciation auprès de la DAS pour la défense du
Capitaine dans le Monde entier pour tout li-
tige avec les autorités, l'administration,
les syndicats, l'armateur, etc...
Elle est fixée pour cette année à :

960 FR pour les navigants
130 FR pour les sédentaires et
retraités

BULLETIN D'ADHESION

ASSOCIATION FRANCAISE
DES CAPITAINES DE NAVIRES

NOM
PRENOMS
DATE DE NAISSANCE
DOMICILE
.....
TELEPHONE

Ale.....

Signature

les chèques de règlement
rédigés à l'ordre de l'AFCAN
sont à adresser au Ct GUILLEMIN
22 rue du Ct Bicheray 76600 LE HAVRE

INTERNATIONAL FEDERATION OF SHIPMASTERS' ASSOCIATIONS

202, LAMBETH ROAD, LONDON. SE1 7JY

Cable address: SHIPMASTER LONDON SE1

Telephone: 01-261 0450



PRESIDENT:
Capt. R. Gronsand
Norwegian Shipmasters' Ass'n
Hafstrjodgt. 11
OSLO 2
Norway

HON. TREASURER
Captain W.E. Warwick
Greywell Cottage,
Callow Hill, Virginia Water,
Surrey GU25 4LD
Tel: 09904-3361

GENERAL SECRETARY:
Capt. N.W.C. Rutherford
18 Ancastle Green
Henley-on-Thames
Oxon. RG9 1TR
Tel: 04912-5199

February 1984

To: All Member Associations.

Your General Secretary recently held discussions with members of the American State Department representing the United Nations High Commissioner for Refugees who requested whatever help our members could give their efforts in rescuing these unfortunate people.

They are particularly interested to learn why the numbers of people rescued has fallen so dramatically when it is known that the numbers actually at sea have not fallen so much.

Probablereasons are connected with Charter parties and the reluctance of Owners to incur diversions and financial penalties in the form of costs for the refugees rescued, but there is also the problem of Piracy from small boats masquerading as boats in distress.

The Secretariat will be raising the matter at the AGM in Dublin for discussion in the hope that some information can be relayed to UNHCR in time for their meeting in June. However, it would be of considerable help if member associations could try to obtain some information in the meantime, both for discussion at the AGM, but also for relaying to UNHCR.

Any information will be useful, and you are requested to gain information and impressions both from your own members and also from any shipping sources in your country.

Yours faithfully,

General Secretary IFSMA

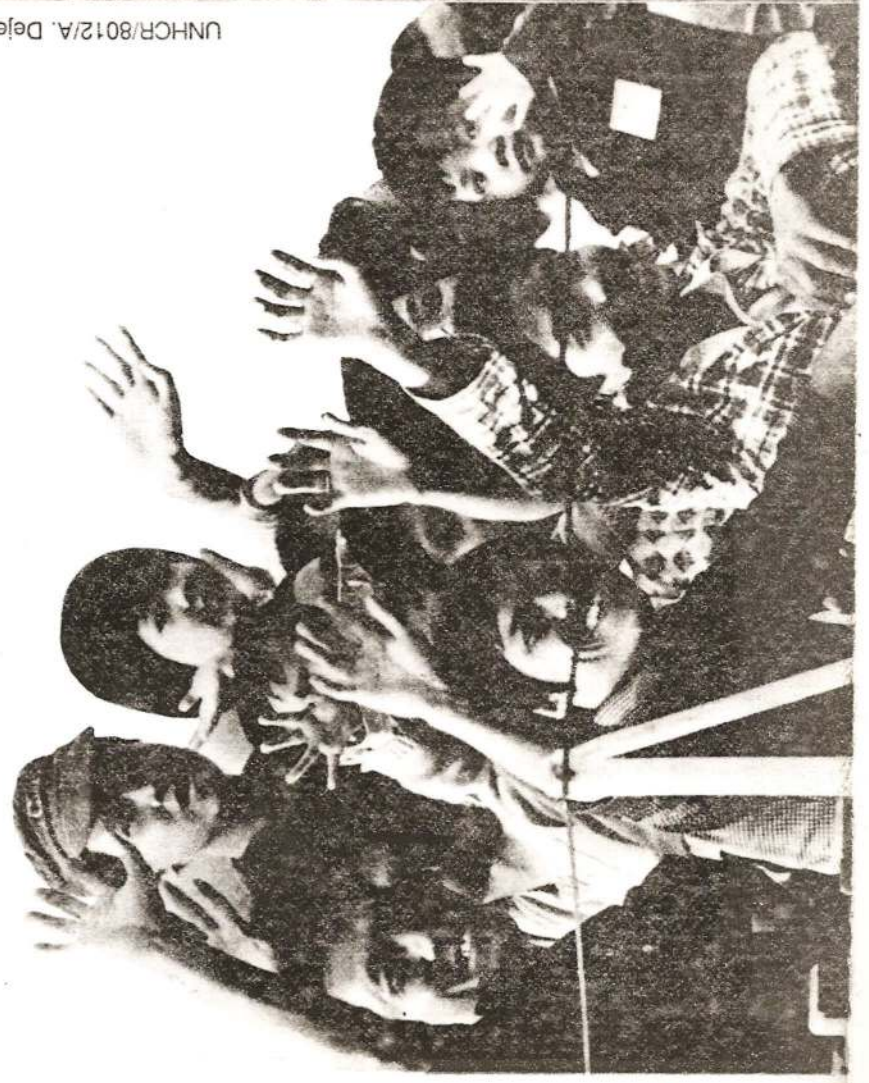
GUIDELINES FOR DISEMBARKATION OF REFUGEES



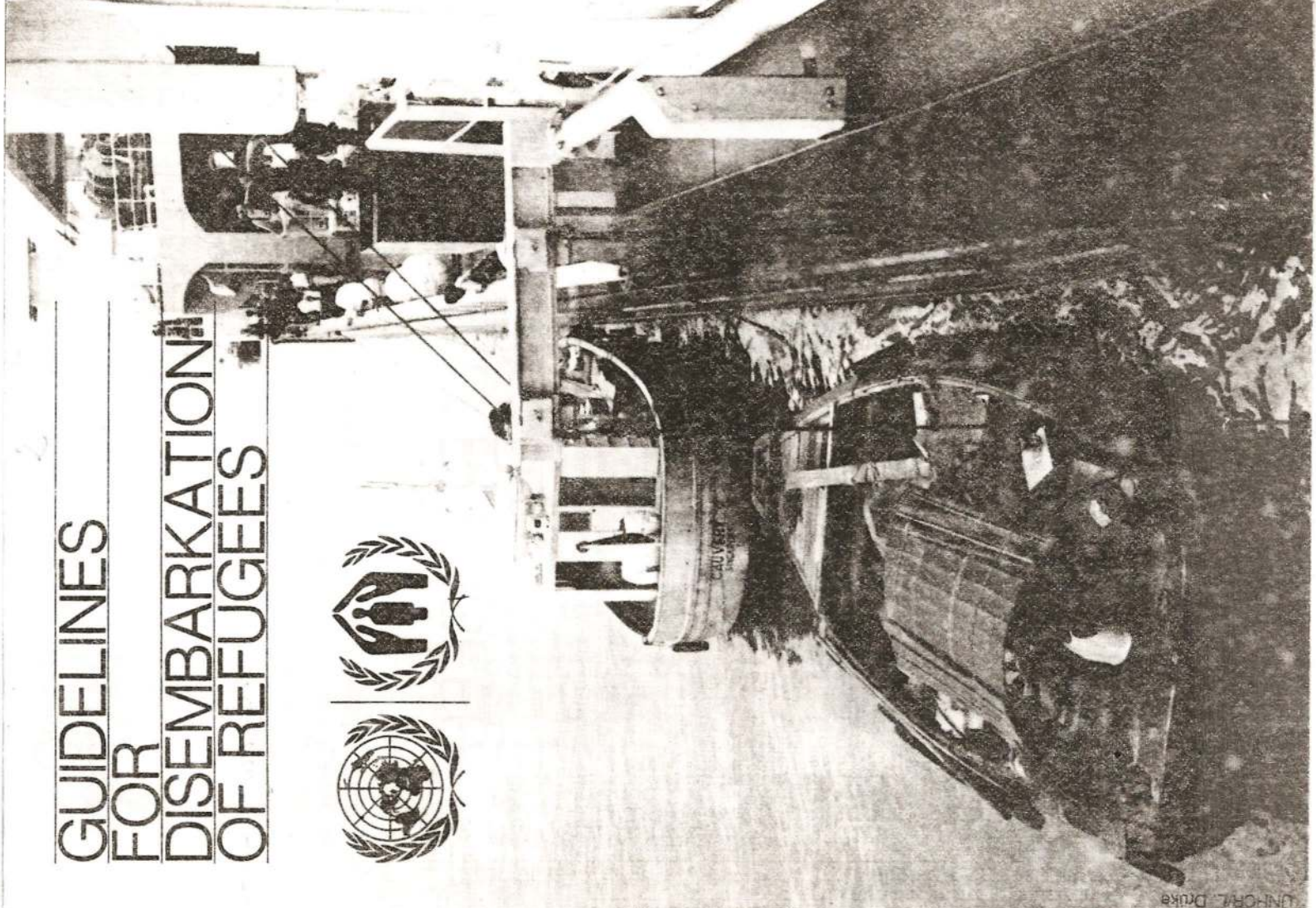
UNHCR

UNITED NATIONS HIGH COMMISSIONER FOR REFUGEES

UNHCR/8012/A. Dejean/SYGM A 31.08.1983



UNHCR/Druke



CABLE ADDRESSES AND TELEPHONE NUMBERS OF UNHCR OFFICES

**UNHCR Headquarters,
Geneva
Switzerland**

Tel: 31.02.61
Cable address: HICOMREF
Geneva
(Switzerland)

SOUTHEAST ASIA AND AUSTRALASIA

UNHCR Office for Australia, New Zealand and the South Pacific

Tel: 86.20.11

Cable
Address: HICOMREF
Canberra
(Australia)

Office of the UNHCR Chargé de Mission in China

Tel: 52.37.31-35
52.16.47

Cable
Address: HICOMREF
Beijing
(China)

Office of the UNHCR Chargé de Mission in Hong Kong

Tel: 28.44.45-48

Cable
Address: HICOMREF
Hong Kong

UNHCR Branch Office in Japan

Tel: 475.1615/16

Cable
Address: HICOMREF
Tokyo
(Japan)

UNHCR Branch Office for Malaysia

Tel: 41.13.22

Cable
Address: HICOMREF
Kuala Lumpur
(Malaysia)

UNHCR Branch Office in Indonesia

Tel: 32.68.09

Cable
Address: HICOMREF
Jakarta
(Indonesia)

UNHCR Branch Office in the Philippines

Tel: 818.51.21/22
818.18.23

Cable
Address: HICOMREF
Manila
(Philippines)

UNHCR Sub-Office in Singapore

Tel: 222.1393

Cable
Address: HICOMREF
Singapore

UNHCR Branch Office in Thailand

Tel: 282.9616
282.9161-200

Cable
Address: HICOMREF
Bangkok
(Thailand)

EUROPE AND NORTH AMERICA

UNHCR Branch Office in Austria

Tel: 2631.4047/48

Cable
Address: HICOMREF
Wien
(Austria)

UNHCR Branch Office for Belgium and Luxembourg

Tel: 6.490.151-153

Cable
Address: HICOMREF
Bruxelles
(Belgium)

UNHCR Branch Office in Canada

Tel: 232.86.91
232.09.09

Cable
Address: UNHCR
280 Albert Str.,
Suite 401,
Ottawa
Ontario K1P 5G8
(Canada)

UNHCR Liaison Office in the United States of America

Tel: 387.8546-48

Cable
Address: HICOMREF
Washington DC
(USA)

UNHCR Branch Office in France

Tel: 745.7400

Cable
Address: UNHCR-
F.Neuilly
(France)

UNHCR Branch Office in the Federal Republic of Germany

Tel: 36.40.11-13

Cable
Address: HICOMREF
Bonn 2
(Federal
Republic of
Germany)

UNHCR Branch Office in Greece

Tel: 3.633.607
3.610.295

Cable
Address: HICOMREF
Athens
(Greece)

UNHCR Branch Office in Italy

Tel: 87.81.55
87.71.19

Cable
Address: HICOMREF
Rome
(Italy)

UNHCR Branch Office in the Netherlands

Tel: 46.88.10

Cable
Address: HICOMREF
Den Haag
(Netherlands)

UNHCR Branch Office in Portugal

Tel: 57.98.62
57.98.12

Cable
Address: HICOMREF
Lisbon
(Portugal)

UNHCR Branch Office in Spain

Tel: 456.3649
456.3503

Cable
Address: HICOMREF
Madrid
(Spain)

UNHCR Branch Office for the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

Tel: 222.3065/66

Cable
Address: HICOMREF
London
(UK)

UNHCR GUIDELINES REGARDING DISEMBARKATION OF VIETNAMESE REFUGEES RESCUED AT SEA

Over the past several years, some 14,000 Vietnamese refugees have been rescued each year by merchant vessels operating in the South China Sea. The majority of the refugees have been disembarked at the next scheduled port of call at relatively little inconvenience to merchant vessels. A number of merchant vessels have, however, experienced considerable delay. These guidelines seek to provide a summary of procedures which, if followed, will help to reduce delays in disembarkation to a minimum.

WHERE ARE REFUGEES DISEMBARKED?

Approximately fifty percent of all refugees rescued in the South China Sea are disembarked in Singapore while others are disembarked in Hong Kong, Japan,



UNHCR 8199 K. Gaugier

Korea, Philippines, Thailand or other ports outside the region. All countries in South-East Asia require assurances from receiving countries, or from UNHCR, that Vietnamese refugees rescued at sea by passing ships will be disembarked on a temporary basis only and that they will eventually be resettled elsewhere, usually within a period of 90 days.

Whereas the terms under which Vietnamese refugees can be disembarked vary slightly from port to port, one constant requirement is that they can only be disembarked at the next *scheduled* port of call. Ships arriving unannounced at the nearest or most convenient port expecting to disembark rescued refugees are unlikely to be permitted to do so. Only in exceptional cases (lack of food, water or other supplies on board) will local immigration authorities permit the disembarkation of refugees when the port is not on the ship's itinerary.

WHAT ARE THE PROCEDURES?

- I When a vessel picks up refugees at sea, she will normally proceed to the first *scheduled* port of call, informing the ship's agent by radio of the number of refugees the vessel has on board and the circumstances of their rescue.
- II The ship's agent will in turn inform the port and immigration authorities of the presence of refugees on board, requesting permission for the ship to enter the harbour. The ship's agent should also inform the local UNHCR office and the Embassy of the country whose flag the ship is flying.
- III Should the vessel be flying the flag of a country in a position to resettle refugees, the Embassy of that country will inform the port authorities of its Government's willingness to accept the refugees, normally within 90 days of their disembarkation.
- IV UNHCR will inform the local authorities of UNHCR's willingness to cover care and maintenance expenses while the refugees are in transit after disembarkation.
- V If the vessel flies a flag of open registry, or a flag of a country which cannot reasonably be expected to accept refugees for resettlement, UNHCR will contact a country which has contributed to a special pool of resettlement places known as Disembarkation Resettlement Offers (DISERO) to provide a resettlement guarantee.
- VI Should the number of persons on board be large, it may at times be necessary for UNHCR to contact several countries who have contributed to DISERO in order to share the responsibility. In this case each contributing country will provide a resettlement guarantee for part of the group.

VII Once the guarantee or guarantees have been conveyed *in writing* to the local authorities, immigration and UNHCR officials will board the vessel to interview the refugees. Upon completion of the interviews, the refugees will be allowed to disembark.

VIII Upon disembarkation, each refugee is examined by the local health authorities and given medical assistance as necessary.

IX UNHCR officials will then interview each refugee family to determine its composition, obtain all relevant biographical details, and ascertain whether that family has any relatives or close links with another country. If such links are found to exist, UNHCR contacts the Embassy of that country and applies for that family's resettlement. It is estimated that some thirty percent of those originally guaranteed by the flag state or under DISERO are eventually resettled in other countries on the basis of family reunion or other close links.

WHAT COSTS ARE REIMBURSABLE?

UNHCR has made arrangements to meet some of the financial costs incurred by shipowners in rescuing refugees at sea. On request, UNHCR will reimburse ship owners for costs which are specifically related to the care of refugees rescued at sea, not exceeding US\$5 per day per refugee. Furthermore, UNHCR can reimburse shipowners for expenditures incurred in connection with the disembarkation of refugees, such as transportation expenses after disembarkation, immigration formalities, inoculation, etc. Reimbursement of such incidental expenditures should not exceed US\$5,000 per ship, while all payments can only be made upon presentation of documentary evidence. Payment will only be made by UNHCR provided that such claims are not recoverable from any insurance carried by the ship or from any Protection and Indemnity Club to which the ship/shipowner might belong. Expenses incurred by shipowners as a direct consequence of rescue, e.g. wharfage, tug assistance, berthing and unberthing, pilotage etc., cannot be covered under this programme.

WILL THERE BE ANY DELAYS?

Delays in disembarkation normally do not occur if the required information is transmitted to the next scheduled port of call several days before the ship arrives. If the rescuing ship is flying the flag of a country in a position to resettle refugees, guarantees are provided immediately by the flag state and no delays need be expected. If a ship is flying the flag of a country which cannot reasonably be expected to resettle refugees, UNHCR will make arrangements with countries who have contributed to the disembarkation pool, so that delays will be reduced to a minimum.

CHECKLIST ON ACTION TO BE TAKEN

Requirements differ somewhat from country to country. However, the following information is generally required by all ports before permission for the disembarkation of refugees can be granted.

A. INFORMATION TO BE CABLED TO THE NEXT SCHEDULED PORT OF CALL

1. Name of the rescuing ship.
2. Flag and port of registry of the rescuing ship.
3. Name and address of the owner of the ship.
4. Owner's agent at the next port.
5. Estimated date and time of arrival at the next port.
6. Estimated date and time of departure from the next port and destination.
7. Number of refugees on board as well as date, time, place and conditions at the time of rescue.
8. State of health of refugees on board and whether any are in need of emergency medical treatment upon arrival.

B. INFORMATION TO BE TYPED OUT AND HANDED OVER TO THE PORT AUTHORITIES UPON ARRIVAL

1. The names, dates of birth, nationality, sex and family composition of the persons rescued (by family groups).
2. Whether any of the persons rescued have relatives abroad.

C. THE ABOVE INFORMATION SHOULD BE MADE AVAILABLE TO THE FOLLOWING:

1. The owner of the rescuing ship, or
The agent of the rescuing ship.
2. The Embassy or diplomatic representative of the ship's flag state.
3. The UNHCR office at the next port of call.

If the requested information is received at least one or two days before the arrival of the ship at the next scheduled port of call, delays in the disembarkation of refugees will be kept to a minimum.