

MANCHEPLAN

**Plan d'intervention franco-britannique
en cas de sinistre en Manche**

**Mise à jour signée
le 30 mai 2018**

MANCHEPLAN

Anglo-French Joint Maritime Contingency Plan for the English Channel

**Updated and signed on
30th may 2018**

Change 2

In order to revise the MANCHEPLAN regarding the growth of maritime gigantism and the increasing terrorist threat and in accordance with the report of 81th AFTAG, dated 29th of November 2017, CROSS Jobourg and MRCC Jersey and Guernsey, the head of the delegation of France to the « Anglo French Accident Technical Group » and the head of the delegation of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to this same group have agreed this day to modify MANCHEPLAN as follows:

- Coordination of Search and rescue (SAR) assets as part of a terrorist attack onboard a vessel;
- Precisions regarding the Aircraft Co-Ordinator's (ACO) role in accordance with IAMSAR manual.

This constitutes change 2 of the above mentioned document.

It supersedes the existing versions and enters into force on the 31st May 2018.

In Castle Cornet, Guernsey, the 30 May 2018

Head of the French delegation to AFTAG

Personal Data

L'Administrateur général de 2^{ème} classe des affaires maritimes

Name

In Castle Cornet, Guernsey, the 30 May 2018

Director, Maritime Operations and Her Majesty's Coastguard
United Kingdom Maritime and Coastguard Agency

Personal Data

Name

Modification 2

Afin de mettre à jour le MANCHEPLAN au regard du développement du gigantisme maritime et de l'accentuation de la menace terroriste et conformément au compte rendu de la 81^{ème} rencontre de l'AFATG du 29 novembre 2017, les MRCC Jersey et Guernesey, le chef de la délégation française, de l'Anglo-French Accident Technical Group » (AFATG) et le chef de la délégation du Royaume Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord de ce même groupe sont convenus, ce jour, de modifier le MANCHEPLAN sur les sujets suivants :

- Coordination des moyens de recherches et de sauvetage (SAR) dans le cas d'une attaque terroriste à bord d'un navire ;
- Précisions sur rôle du coordinateur d'aéronefs (ACO) en adéquation avec le manuel IAMSAR.

Ce document constitue le second modificatif du document ;

Elle remplace les versions existantes et entre en vigueur le 31 mai 2018.

<p>A Castle Cornet, Guernsey, le 30 mai 2018</p> <p>Chef de la délégation du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord à AFATG</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;"> <p style="text-align: center;">Personal Data</p> </div> <div style="border: 1px dashed black; padding: 2px; width: fit-content; margin: 5px auto;"> <p style="text-align: center;">Name</p> </div>	<p>A Castle Cornet, Guernsey, le 31 mai 2018</p> <p>Adjoint pour l'Etat en mer, Chef de la délégation se à AFTAG</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;"> <p style="text-align: center;">Personal Data</p> </div> <p>L'Administrateur affaires maritimes</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 2px; width: fit-content; margin: 5px auto;"> <p style="text-align: center;">Name</p> </div>
--	---

Change 1

Considering the joint declaration signed in Paris on the 13th of October 2014 by the Chief Executive of the Maritime & Coastguard Agency, the Secretary General for the Sea, and the Director for maritime affairs having regards to the changes implemented by correction 4 to the SAR Circ. 8, specifically in its annex number 2 where services provided respectively by CROSS Jobourg and MRCC Jersey and Guernsey, the head of the delegation of France to the « Anglo French Accident Technical Group » and the head of the delegation of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to this same group have agreed this day to modify MANCHEPLAN as follows:

- Replace articles 38, 39 and 40 of the 2013 version with the articles in annex of the aforementioned declaration;
- Insert a new first page consisting in a table tracking successive changes made to MANCHEPLAN ;
- Insert a seventh appendix titled « Successive decisions and modifications of MANCHEPLAN » where such decisions and changes will be kept.

This constitutes change 1 of the above mentioned document.

It supersedes the existing versions and enters into force on the 5th December 2014.

In Southampton on the 4th December 2014,

Vice admiral
 préfet maritime of the Channel and North Sea
 Head of the French delegation to AFATG

Name

Personal Data

Sir
 Chief Executive
 United Kingdom Maritime and Coastguard
 Agency

Personal Data

Name

Modificatif numéro 1

Considérant la déclaration conjointe signée à Paris le 13 octobre 2014 par le Secrétaire général de la mer, le Directeur Exécutif de l'Agence de la Mer et des Garde-Côtes, et la Directrice des affaires maritimes, relative aux modifications apportées par la correction numéro 4 de la circulaire SAR 8 et notamment les extraits de l'annexe 2 de cette circulaire dans lesquels sont mentionnés les services respectivement fournis par le CROSS Jobourg et les MRCC de Jersey et Guernesey, le chef de la délégation du Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord de l'« Anglo-French Accident Technical Group » (AFATG) et le chef de la délégation française de ce même groupe sont convenus ce jour de modifier le MANCHEPLAN selon les modalités suivantes :

- Remplacer les articles 38, 39 et 40 de la version 2013 par les versions jointes en annexe de la déclaration conjointe précitée ;
- Insérer en première page du MANCHEPLAN un tableau permettant de suivre les modifications successives apportées au document ;
- Insérer une annexe 7 intitulée « Décisions et modifications successives du MANCHEPLAN » au sein de laquelle seront ajoutées les décisions successives de modifications.

Ce document constitue le premier modificatif du document ;

Elle remplace les versions existantes et entre en vigueur le 5 décembre 2014.

A Southampton, le 4 décembre 2014

Personal Data

Sir Name
 Directeur Exécutif de l'agence de la mer et des
 Garde-Côtes du Royaume-Uni

Le vice-amiral d'escadre Name
 préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord
 chef de la délégation française à AFATG

Personal Data

2013 Update

Considering the evolutions, both legal and organizational, having taken place since the initial signing of MANCHEPLAN and its previous update, the head of the delegation of France to the « Anglo French Accident Technical Group » and the head of the delegation of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to this same group have agreed this day to sign an updated version of MANCHEPLAN.

This version constitutes a new consolidated version of the above mentioned document.

It replaces the existing versions and enters into force on the 1st June 2013.

In Guernsey on the 29th May 2013,

Vice admiral
préfet maritime of the Channel and North Sea
Head of the French delegation to AFATG

Name

Personal Data

Name
Chief Coastguard
Head of the delegation of the United Kingdom of
Great Britain and Northern Ireland to AFATG

Personal Data

Mise à jour 2013

Considérant les nombreuses évolutions tant juridiques qu'organisationnelles intervenues depuis l'entrée en vigueur du MANCHEPLAN et sa correction zéro, le chef de la délégation du Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord de l'« Anglo-French Accident Technical Group » (AFATG) et le chef de la délégation française de ce même groupe sont convenus d'éditer ce jour une version refondue du MANCHEPLAN.
Cette version constitue un « état zéro » du document ;

Elle remplace les versions existantes et entre en vigueur le 1^{er} juin 2013.

A Guernesey le 29 mai 2013,

Name
Chief Coastguard
chef de la délégation du Royaume-Uni
de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord à AFATG

Personal Data

Le vice-amiral d'escadre **Name**
préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord
chef de la délégation française à AFATG

Personal Data

INTRODUCTION**SECTION 1 – GENERAL PROVISIONS****CHAPTER 1 GENERAL PRINCIPLES OF COORDINATION****SECTION 1 – ECN CLASSIFICATION****SECTION 2 – EXCHANGE AND COMMUNICATION****SECTION 3 – OPERATIONAL COORDINATION****SECTION 4 – COMMUNICATION STRATEGY****CHAPTER 2 MARITIME SEARCH AND RESCUE (SAR) PROVISIONS****SECTION 1 – GENERAL PROVISIONS****SECTION 2 – COORDINATION****SECTION 3 – ASSET MOBILISATION AND DEPLOYMENT****SECTION 4 – PROVISIONS SPECIFIC TO THE CHANNEL ISLANDS****SECTION SECTION 5 – SPECIAL PROVISIONS****CHAPTER 3 COUNTER-POLLUTION PROVISIONS (ANED /POLMAR / CPR)****SECTION 1 – GENERAL PROVISIONS****SECTION 2 - COORDINATION****SECTION 3 – ASSET REQUEST AND DEPLOYMENT****SECTION 4 - PROVISIONS SPECIFIC TO THE CHANNEL ISLANDS****SECTION 5 – FINANCIAL PROVISIONS****CHAPTER 4 TRAFFIC MANAGEMENT PROVISIONS (VTM)****ANNEX 1 CHANNEL AND DOVER STRAITS MAP****ANNEX 2 MANCHEGRID****ANNEX 3****APPENDIX A-1 – SAR****APPENDIX A-2 – SAR FOR MILITARY UNITS****APPENCICE A-3 – SAMAR****APPENDIX B – ANED/POLMAR / CPR****ANNEX 4****APPENDICE A – MOYENS AERIENS (SAR/ANED/POLMAR/CPR/VTM)****APPENDIX B – MARITIME ASSETS (SAR/ANED/POLMAR/CPR/VTM)****ANNEX 5****TABLE OF AVAILABLE FREQUENCIES****ANNEX 6 GLOSSARY OF TERMS AND ACRONYMS****ANNEX 7 SUCCESSIVE DECISIONS AND MODIFICATIONS OF MANCHEPLAN**

INTRODUCTION**SECTION 1 - DISPOSITIONS GENERALES****SECTION 2 - DOMAINE D'APPLICATION DU MANCHEPLAN****SECTION 3 - MODIFICATIONS DU MANCHEPLAN****CHAPITRE 1 PRINCIPES GENERAUX DE COORDINATION****SECTION 1 - TYPOLOGIE DES ECN****SECTION 2 - ECHANGES ET COMMUNICATION****SECTION 4 – STRATEGIE DE COMMUNICATION****CHAPITRE 2 DISPOSITIONS RELATIVES A LA RECHERCHE ET AU SAUVETAGE EN MER (SAR)****SECTION 1 - DISPOSITIONS GENERALES****SECTION 2 - COORDINATION****SECTION 3 - MOBILISATION ET EMPLOI DES MOYENS****SECTION 4 - DISPOSITIONS PARTICULIERES POUR LES ILES ANGLO-NORMANDES****SECTION 5 - DISPOSITIONS PARTICULIERES****CHAPITRE 3 DISPOSITIONS RELATIVES A LA PREVENTION ET A LA LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS (ANED /POLMAR /CPR)****SECTION 1 - DISPOSITIONS GENERALES****SECTION 2 - COORDINATION****SECTION 3 - SOLLICITATION ET EMPLOI DES MOYENS****SECTION 4 - DISPOSITIONS PARTICULIERES RELATIVES AUX ILES ANGLO-NORMANDES****SECTION 5 - DISPOSITIONS FINANCIERES****CHAPITRE 4 DISPOSITIONS RELATIVES A LA GESTION DE LA CIRCULATION PERTURBEE (CIRC)****ANNEXE 1 CARTE DE LA MANCHE ET DE LA MER DU NORD****ANNEXE 2 MANCHEGRID****ANNEXE 3****APPENDICE A-1 - SAR****APPENDICE A-3 – SAMAR****RECHERCHE D'AERONEF PRESUME PERDU EN MER****APPENDICE B – ANED/POLMAR/CPR****ANNEXE 4****APPENDICE A – MOYENS AERIENS (SAR/ANED/POLMAR/CPR/VTM)****APPENDICE B – MOYENS MARITIMES (SAR/ANED/POLMAR/CPR/VTM)****ANNEXE 5****TABLEAU DES FREQUENCES DISPONIBLES****ANNEXE 6 GLOSSAIRE DES TERMES ET ACRONYMES****ANNEXE 7 DECISIONS ET MODIFICATIONS SUCCESSIVES DU MANCHEPLAN**

Legislative and regulatory references.

IMO Global Integrated Shipping Information System (GISIS)

GISIS COMSAR Module

SAR Framework for the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979

IAMSAR Manual

Bonn Agreement

Brussels Convention 1969

UNCLOS

EU Directives 2002/59 , 2009/17 , 2011/15

Références juridiques.

IMO Global Integrated Shipping Information System (GISIS)

GISIS COMSAR Module

SAR Framework for the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes, 1979

Manuel IAMSAR

Accord de Bonn

Convention de Bruxelles 1969

CNUDM

Directives UE : 2002/59, 2009/17, 2011/15

Foreword

A large number of maritime incidents that may occur in the geographical area covered by MANCHEPLAN are likely to compromise both UK and French interests. France and the United Kingdom thus have a duty to plan for modes of cooperation and coordination with regard to intervention at sea.

Although each State will act according to its own regulations and procedures, France and the United Kingdom must cooperate effectively to ensure that the steps they take are as effective as possible.

Préambule

Un grand nombre d'événements de mer pouvant survenir dans la zone d'application du MANCHEPLAN sont susceptibles de mettre en cause à la fois les intérêts britanniques et français. La France et le Royaume-Uni ont de ce fait la responsabilité de planifier des modes de coopération et de coordination en matière d'intervention en mer.

Si chaque État agit selon ses propres règlements et procédures, la France et le Royaume-Uni doivent coopérer efficacement afin de rendre leur intervention la plus efficace possible.

INTRODUCTION

SECTION 1 – GENERAL PROVISIONS

Article 1 : MANCHEPLAN organisation.

- 1.1 MANCHEPLAN comprises the present introduction, four chapters and six annexes. The original version takes the form of a bilingual document in which each page of the French-language version faces the equivalent page of the English-language version. At such time as the agreement is signed or revised under the terms of Article 9, both versions are validated simultaneously and have equal force.

Article 2 : Definitions.

For the purposes of this agreement, the following terms have the meanings specified:

2.1 ECN.

An event handled under MANCHEPLAN is described as an "Event at sea for which Coordination is Necessary" or "ECN". Article 11 contains a classification of those events.

2.2 AFATG meetings.

AFATG (Anglo-French Accident Technical Group) meetings are Franco-British technical meetings addressing the accidentology of the relevant zone.

These biannual meetings are chaired jointly by France and the United Kingdom. Belgium, Ireland and the governments of the Channel Islands are participants as Observer States.

2.3 State Party.

This term refers generally to either of the signatory States and potentially to one or more of their organisations, Authorities responsible for crisis management or operational centres.

2.4 Authority responsible for crisis management.

The authority responsible for crisis management is the authority which, in order to manage an event at sea:

- decides on strategic options;
- has authority over the operational centres;
- has full access to statutory ways and means;
- directs communication.

The authorities responsible for crisis management are the Maritime and Coastguard Agency (on behalf of the Department for Transport) for the United Kingdom and the Maritime Prefect for France.

INTRODUCTION

SECTION 1 - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1 : Organisation du MANCHEPLAN.

1.1 Le MANCHEPLAN est constitué de la présente introduction, de quatre chapitres et de ses six annexes. La version originale se présente sous la forme d'un document bilingue dans lequel, page par page, la version française figure en vis-à-vis de la version anglaise. Lors de la signature de l'accord ou de sa révision selon les termes de l'article 9 les deux versions sont validées simultanément et font foi.

Article 2 : Définitions.

Aux fins du présent accord on entend par :

2.1 ECN.

Un évènement de mer géré selon les principes du MANCHEPLAN est qualifié d'« Evènement de mer pour lequel une Coordination est Nécessaire » ou ECN. La typologie de ces évènements est établie à l'article 11.

2.2 Réunions AFATG.

Les réunions AFATG sont des réunions techniques franco-britanniques traitant de l'accidentologie dans la zone d'application du MANCHEPLAN (Anglo-French Accident Technical Group).

Ces réunions bisannuelles sont coprésidées par la France et le Royaume-Uni. La Belgique, l'Irlande et les gouvernements des îles anglo-normandes y participent en tant qu'États observateurs.

2.3 État-partie.

Le terme désigne de manière générale l'un des deux États signataires et potentiellement un ou plusieurs de leurs organes, autorité maritime ou centres opérationnels.

2.4 Autorité maritime.

L'autorité maritime est l'autorité qui, pour faire face à un évènement de mer :

- décide des options stratégiques ;
- a autorité sur les centres opérationnels ;
- a la maîtrise des outils juridiques ;
- dirige la communication.

L'autorité maritime pour le Royaume-Uni est la *Maritime and Coastguard Agency* (au nom du ministère des transports) et le Préfet maritime pour la France.

2.5 Operational Centre.

An operational centre is an entity charged with coordinating the intervention at sea following the strategy defined by the Authority responsible for crisis management. These centres are, according to the precise nature of the event, the National Maritime Operations Centre (NMOC) and Coastguard Operation Centres (CGOC) for the United Kingdom and the *Centre Régionaux Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage* (CROSS) [Regional operational centres for monitoring and rescue] or the *Centre des Opérations Maritimes* (COM) [Maritime Operations Centre] for France.

2.6 SAR, ANED, POLMAR, CPR, VTM.

SAR: search and rescue at sea

ANED: assistance to vessels in distress (eg. prevention of pollution)

POLMAR/CPR: combating pollution at sea

VTM: shipping traffic management

Article 3 : The purpose of MANCHEPLAN.

- 3.1 The purpose of the Anglo-French Joint Maritime Contingency Plan for the English Channel or MANCHEPLAN is to establish the policy and procedures for incident response management and co-operation in the event of an accident in the geographical sea area covered by the Plan.

Article 4 : Permanent applicability of MANCHEPLAN.

- 4.1 The MANCHEPLAN and the procedures contained are in force 24/7. It constitutes the framework for the management of events at sea for which coordination is necessary (ECN) as defined in Article 11. It is not necessary to activate MANCHEPLAN.
- 4.2 Each of the organisations involved (high State authorities, national authorities responsible for crisis management, operational centres) shall be in a constant state of readiness. MANCHEPLAN contains neither an emergency contact directory nor an inventory of assets. The responsibility for maintenance of the latter documents is held by the organisations in a constant state of readiness. Additionally, those organisations shall be aware of the types, procedures and assets/units of their contacts in the other State (cf. Articles 12, 13, 14 and 15).

2.5 Centre opérationnel.

Un centre opérationnel est l'entité en charge de la coordination de l'intervention en mer, en application de la stratégie définie par l'autorité maritime. Ces centres sont selon la nature de l'évènement soit le *National Maritime Operations Centre (NMOC) and Coastguard Operation Centres (CGOC)* pour le Royaume-Uni, soit les Centres Régionaux Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage (CROSS) et le Centre des Opérations Maritimes (COM) pour la France.

2.6 SAR, ANED, POLMAR, CIRC, VTM.

SAR : recherche et sauvetage en mer

ANED : assistance à navires en difficulté

POLMAR/CPR : lutte contre les pollutions en mer

VTM/CIRC : gestion de la circulation perturbée

Article 3 : Objet du MANCHEPLAN.

- 3.1 L'objet du plan d'intervention franco-britannique en cas de sinistre maritime dans la Manche (ou MANCHEPLAN) est de définir les modalités de coordination de la gestion des évènements de mer dans la zone susmentionnée.

Article 4 : Applicabilité permanente du MANCHEPLAN.

- 4.1 Le MANCHEPLAN s'applique de manière permanente. Il constitue le cadre de gestion des Événements de mer pour lequel une Coordination est Nécessaire (ECN) tels que définis à l'article 11. Le MANCHEPLAN ne nécessite pas d'être activé.
- 4.2 Chacune des structures impliquées (hautes autorités de l'État, autorités nationales en charge de la gestion de crise, centres opérationnels) est en posture de veille permanente. Le MANCHEPLAN ne contient ni annuaire d'urgence ni inventaire de moyens. La responsabilité de la tenue de ces documents appartient aux structures en posture de veille permanente. Par ailleurs, ces structures connaissent la nature, les procédures et les moyens/unités de leurs interlocuteurs de l'autre État (cf. articles 12, 13 et 14).

SECTION 2 –MANCHEPLAN SCOPE OF APPLICATION**Article 5 : MANCHEPLAN geographical limits.**

- 5.1 The geographical area covered by MANCHEPLAN comprises the English Channel and part of the Celtic Sea. It extends from the eastern entrance of the Strait of Dover to the western limits of the Bonn Agreement.
- 5.2 The north-eastern extremity of the area starts at the Franco-Belgian border (coordinates 51°05'37" N - 002°32'37" E) follows the maritime boundary between French and Belgian territorial waters, followed by boundary between the French and Belgian continental shelves up to the northern limit of the zone of joint French, UK and Belgian responsibility as defined by the Bonn Agreement (latitude 51°32'00" N). It then runs west to longitude 001°24'00"E, and then South to North Foreland (Thames Estuary).
- 5.3 Outside the limits of the Bonn Agreement, it is agreed that the maritime assets of the United Kingdom and France for intervention at sea may be used in compliance with MANCHEPLAN and the provisions of the intervention plan may be applied, in exceptional Circumstances, where the situation requires and on the basis of mutual agreement between the two States.

Article 6 : MANCHEPLAN internal limits.

- 6.1 The geographical area covered by MANCHEPLAN is divided by a line of separation labelled "MANCHEPLAN line of separation" which determines the zones in which initial national responsibility applies for the purposes of salvage and pollution control.

Definition of this separation for the purposes herein is without effect on the status of the waters concerned, and it does not affect the jurisdiction of the two governments under international law, nor does it prejudge issues concerning the establishment of maritime limits that are being or may in the future be settled between those governments.
- 6.2 The "MANCHEPLAN line of separation" runs through the coordinates defined below.
- 6.3 A map of the geographical area of application of MANCHEPLAN can be found in Annex 1.

SECTION 2 - DOMAINE D'APPLICATION DU MANCHEPLAN**Article 5 : Limites extérieures du MANCHEPLAN.**

- 5.1 La zone d'application du MANCHEPLAN comprend la Manche et une partie de la mer Celtique. Elle s'étend de l'ouvert oriental du pas de Calais, aux limites occidentales de l'accord de Bonn.
- 5.2 La limite Nord-Est part de la frontière franco-belge (au point 51°05'37" N - 002°32'37" E), suit la délimitation maritime entre les mers territoriales Française et Belge, puis la ligne de délimitation entre les plateaux continentaux français et belge jusqu'à la limite nord de la zone commune franco-anglo-belge de l'accord de Bonn (latitude 51°32'00" N). Elle est ensuite orientée vers l'Ouest jusqu'à la longitude 001°24'00"E, puis au Sud jusqu'à North Foreland (estuaire de la Tamise).
- 5.3 Hors des limites de l'accord de Bonn, il est convenu que les moyens d'intervention en mer du Royaume-Uni et de la France peuvent être mis en œuvre conformément au MANCHEPLAN et que les dispositions du plan d'intervention peuvent être appliquées, de manière exceptionnelle, lorsque les circonstances l'exigent et par accord mutuel entre les deux États.

Article 6 : Limites internes du MANCHEPLAN.

- 6.1 La zone d'application du MANCHEPLAN est divisée par une ligne de séparation, dénommée « ligne de séparation MANCHEPLAN » qui détermine les zones de responsabilité nationale initiale en matière d'assistance à navire en difficulté et de lutte contre la pollution.

Son institution en vue de l'objectif poursuivi n'a pas d'effet sur le statut des eaux concernées, pas plus qu'elle n'affecte la juridiction des deux gouvernements conformément au droit international et ne préjuge d'aucune question relative à l'établissement des délimitations maritimes qui sont ou peuvent être décidées entre eux.
- 6.2 La « ligne de séparation MANCHEPLAN » passe par les points dont les coordonnées sont définies ci-après.
- 6.3 Une carte de la zone d'application du MANCHEPLAN apparaît en annexe 1.

COORDINATES		CONCORDANCE WITH COORDINATES SHARED WITH OTHER LIMITS OR NAVIGATION MARKS ON CHARTS
NORTH	EAST	
1 - 51°05'37"	002°32'37"	Border between France and Belgium
2 - 51°16'09"	002°23'25"	Line separating Belgian and French territorial waters
COORDINATES		CONCORDANCE WITH COORDINATES SHARED WITH OTHER LIMITS OR NAVIGATION MARKS ON CHARTS
NORTH	EAST	
3 - 51°32'00"	002°15'00"	Intersection between the northern Bonn Agreement limit and the line separating French and Belgian continental shelves
4 - 51°32'00"	002°11'12"	Intersection between the northern Bonn Agreement limit and the line separating the French and UK continental shelves
5 - 51°30'14"	002°07'18"	Line of delimitation of the continental shelf between France and the United Kingdom
6 - 51°20'11"	002°02'18"	
7 - 51°14'27"	001°57'18"	
8 - 51°12'00,72"	001°53'20,07"	Territorial waters boundary between France and the United Kingdom
9 - 51°05'58"	001°43'31 "	Line of delimitation of the continental shelf between France and the United Kingdom
10 - 51°002'19"	001'32'53"	
11 - 50°57'00"	001 °21'25"	
12 - 50°48'54"	001°16'30"	"Colbart" southwest buoy
13 - 50°32'48"	000°57'48"	"Bassurelle" buoy
14 - 50°24'30"	000°00'00"	"Greenwich" light buoy
NORTH	WEST	
15 - 50°18'18"	000°36'06"	EC3 buoy
16 - 50°012'06"	001°12'24"	EC2 buoy
17 - 50°05'54"	001°48'18"	EC1 buoy

COORDONNÉES		POINTS DE RACCORD COMMUNS A D'AUTRES LIGNES DE DELIMITATION OU MARQUES DE NAVIGATION SUR LES CARTES
NORD	EST	
1 - 51°05'37"	002°32'37"	Frontière entre la France et la Belgique
2 - 51°16'09"	002°23'25"	Ligne de séparation entre les eaux territoriales belges et françaises
COORDONNÉES		POINTS DE RACCORD COMMUNS A D'AUTRES LIGNES DE DELIMITATION OU MARQUES DE NAVIGATION SUR LES CARTES
NORD	EST	
3 - 51°32'00"	002°15'00"	Point d'intersection entre la limite nord de l'accord de Bonn et la ligne de séparation du plateau continental français et belge
4 - 51°32'00"	002°11'12"	Point d'intersection entre la limite nord de l'accord de Bonn et la ligne de séparation du plateau continental français et anglais
5 - 51°30'14"	002°07'18"	Ligne de séparation du plateau continental entre la France et le Royaume-Uni
6 - 51°20'11"	002°02'18"	
7 - 51°14'27"	001°57'18"	
8-51°12'00,72"	001°53'20,07"	Limite des eaux territoriales entre la France et le Royaume-Uni
9 - 51°05'58"	001 °43'31 "	Ligne de séparation du plateau continental entre la France et le Royaume-Uni
10 - 51°02'19"	001'32'53"	
11 - 50°57'00"	001 °21'25"	
12 - 50°48'54"	001°16'30"	Bouée « Colbart » sud-ouest
13 - 50°32'48"	000°57'48"	Bouée « Bassurelle »
14 - 50°24'30"	000°00'00"	Bouée-phare « Greenwich »
NORD	OUEST	
15 - 50°18'18"	000°36'06"	Bouée EC3
16 - 50°12'06"	001°12'24"	Bouée EC 2
17 - 50°05'54"	001°48'18"	Bouée EC 1

Article 7: Manche Grid.

- 7.1 The reporting grid labelled "Manche Grid" shown in Annex 2 can be used to locate a maritime event and to define the intervention zones for deployed assets.

Article 8: The Channel Islands sub-region.

- 8.1 A sub-region of responsibility for local operations is established around the Channel Islands as promulgated in IMO GISIS, extending for a distance of 12 miles from the Islands to the sea, with the exception of the East and South, where it follows the Median line to the French coast.
- 8.2 The sub-region is divided into two local action zones, controlled by Guernsey in the North and Jersey in the South, separated by their median line.
- 8.3 The institution of this sub-region for the present purpose will have no effect on the status of the waters concerned nor alter in any way the jurisdiction of the two Governments under international law, and will not prejudice any matter relating to the establishment of maritime frontiers which has been or may be decided between them.

Article 7 : Le Manchegrid.

- 7.1 La grille de carroyage appelée « Manchegrid » présente à l'annexe 2 est utilisable pour situer un événement de mer ou pour définir des zones d'action pour les unités engagées.

Article 8 : La sous-région des îles anglo-normandes

- 8.1 Une sous-région de responsabilité pour les opérations locales est établie autour des îles anglo-normandes conformément au GSIS de l'OMI et s'étend sur une distance de 12 milles vers le large à partir des îles, à l'exception de l'Est et du Sud, où elle suit la ligne médiane avec la côte française.
- 8.2 Cette sous-région est divisée en deux zones d'action locale séparées par leur ligne médiane. L'une est contrôlée au Nord par Guernesey, l'autre au Sud par Jersey.
- 8.3 L'institution de cette sous-région dans le but présent n'a aucun effet sur le statut des eaux concernées, ni ne modifie en quoi que ce soit la juridiction des deux gouvernements aux termes de la loi internationale, et ne préjuge en rien des questions relatives à l'établissement de frontières maritimes, qui sont ou peuvent être décidées entre eux.

SECTION 3 – CHANGES TO MANCHEPLAN**Article 9: Revision of MANCHEPLAN.**

- 9.1 Any revision of MANCHEPLAN must be jointly approved by the French and UK authorities as signatories of this document. Adoption of proposals for revision shall be for AFATG meetings.
- 9.2 Each revision shall be dated and followed by a further distribution of complete copies of MANCHEPLAN.
- 9.3 All revisions shall be logged by the States Parties.

Article 10: Annual updating of Annex 3.

- 10.1 Annex 3 of MANCHEPLAN shall be updated on an annual basis under the terms of Articles 12 and 13. This updating shall not be deemed to constitute revision under Article 9.

SECTION 3 - MODIFICATIONS DU MANCHEPLAN**Article 9 : Révision du MANCHEPLAN.**

- 9.1 Toute révision du MANCHEPLAN doit être agréée conjointement par les autorités françaises et britanniques signataires du document. Les propositions de correction sont adoptées lors des réunions AFATG.
- 9.2 Chaque révision est datée et donne lieu à une nouvelle diffusion de l'intégralité du MANCHEPLAN.
- 9.3 L'historique des révisions est archivé par les États-parties.

Article 10 : Mise à jour annuelle de l'annexe 3.

- 10.1 L'annexe 3 du MANCHEPLAN fait l'objet d'une mise à jour annuelle selon les termes des articles 12 et 13. Cette mise à jour n'est pas considérée comme une révision au titre de l'article 9.

CHAPTER 1

GENERAL PRINCIPLES OF COORDINATION

SECTION 1 – ECN CLASSIFICATION

Article 11: ECN classification.

11.1 MANCHEPLAN shall apply to all events liable to occur in the geographical area of application as defined in Article 5 and requiring a State response comprising the following operations:

- maritime search and rescue (SAR);
- assistance to vessels in difficulty (pollution prevention) and pollution control (ANED / POLMAR / CPR);
- shipping traffic management (VTM).

11.2 A maritime event is deemed to constitute an ECN:

- where it is liable to affect both British and French interests;
- or where one of the States is not in a position to cope alone with a complex event at sea and requires the support of the other State.

CHAPITRE 1

PRINCIPES GENERAUX DE COORDINATION

SECTION 1 - TYPOLOGIE DES ECN

Article 11 : Typologie des ECN.

- 11.1 Le MANCHEPLAN s'applique à tous les événements susceptibles de survenir dans la zone d'application telle que définie à l'article 5 et nécessitant une réponse étatique consistant en des opérations :
- de recherche et de sauvetage en mer (SAR) ;
 - d'assistance à navire en difficulté (prévention des pollutions) et de lutte contre les pollutions (ANED/POLMAR) ;
 - de gestion de la circulation perturbée (CIRC).
- 11.2 Un événement de mer est considéré comme un ECN :
- lorsqu'il est susceptible de mettre en cause à la fois les intérêts britanniques et français ;
 - ou, lorsqu'un État n'est pas en mesure de gérer seul un événement de mer complexe et a besoin du soutien de l'autre État.

SECTION 2 – EXCHANGE AND COMMUNICATION**Article 12: The underlying principle for exchanges between the States-Parties.**

- 12.1 France and the United Kingdom hereby undertake to exchange information in order to ensure that each Party has a satisfactory knowledge of the organisation, points of contact, procedures and assets of the other Party.
- 12.2 The aforementioned knowledge must be initiated and maintained at all levels of organisational response to maritime incidents:
- at "Authority responsible for crisis management" level: PREMAR – MCA/HM Coastguard/SOSREP
 - at "operational centre" level: CROSS – NMOC / CGOC
 - at "units/assets" level: SAR/ANED/POLMAR/CPR sea and air units, including both State bodies and non-profit associations (SNSM – RNLI).

Article 13: Annual formal exchanges of information between the authorities responsible of crisis management.

- 13.1 Mutual exchanges of information shall cover significant changes with an impact on the organisation of the States Parties. They shall be formalised by means of an official communication prior to the AFATG first meeting of the year at which a summary thereof will be provided.
- 13.2 The information to be included in the aforementioned official communication is the following:
- national organisational parameters (general organisation, structure and points of contact) notably by completing the form document provided in Annex 3;
 - national laws and regulations possibly affecting the management of maritime incidents;
 - an annual statistical overview of maritime incidents in the MANCHEPLAN geographical area.
- 13.3 The above exchanges of information do not constitute an exhaustive description of the organisation of the two States Parties but focus on regulatory and organisational changes that may influence the operational management of ECNs.
- 13.4 For ensuring the communication between States parties a "MANCHEPLAN point of contact" is designated in each State party. The designated point of contact is mentioned in the form document provided in annex 3.

Article 14: Annual formal exchanges of information between the operational centres.

- 14.1 Procedures for the mutual and regular exchange of information shall be established. This information will establish States capability and any limitations that might impact on the operations generally, and on the execution of control and co-ordinating functions of operational centres themselves. Information exchange shall be formalised by means of an official communication prior to the AFATG first meeting of the year between each operational centers as defined in articles 29 and 45, including *inter alia*:

SECTION 2 - ECHANGES ET COMMUNICATION**Article 12 : Principe d'échanges entre États-parties.**

- 12.1 La France et le Royaume-Uni s'engagent à échanger afin que chaque partie ait une bonne connaissance de l'organisation, des points de contact, des procédures et des moyens de l'autre partie.
- 12.2 Cette connaissance doit être initiée et entretenue à tous les niveaux de l'organisation de réponse à un événement de mer :
- niveau « autorité maritime » : REMAR – MCA/HM Coastguard/SOSREP
 - niveau « centre opérationnel » : CROSS – NMOC/CGOC
 - niveau « unités/moyens » : unités SAR/ANED/POLMAR nautiques et aériennes, Étatiques et associatives (SNSM – RNLi).

Article 13 : Échange annuel formalisé d'information entre les autorités maritimes.

- 13.1 L'échange mutuel d'information porte sur les évolutions notables ayant un impact sur l'organisation des États-parties. Il est formalisé par transmission officielle avant la première réunion AFATG de l'année durant laquelle une synthèse en est fait.
- 13.2 Les informations qui font l'objet de cette transmission officielle sont les suivantes :
- organisations nationales (organisation générale, structure et points de contacts) notamment en remplissant le modèle type apparaissant en annexe 3 ;
 - lois et règlements nationaux pouvant influencer sur la gestion des événements de mer ;
 - bilan statistique annuel des événements de mer survenus dans la zone d'application du MANCHEPLAN.
- 13.3 Cet échange ne constitue pas une description exhaustive de l'organisation des deux États-parties mais est centré sur les évolutions réglementaires et organisationnelles pouvant influencer sur la gestion opérationnelle des ECN.
- 13.4 Afin d'assurer la communication entre les États-parties, un point de contact MANCHEPLAN est désigné par chaque autorité maritime. Ce point de contact est inscrit dans le document en Annexe 3.

Article 14 : Échanges annuel formalisé d'information entre centres opérationnels.

- 14.1 Des procédures d'échange d'information régulières entre les centres opérationnels sont établies. Cette information concerne les capacités d'action et limites éventuelles d'action de chaque État pouvant influencer sur les opérations en général, plus particulièrement sur la conduite et la coordination des opérations par les centres opérationnels. Ces échanges d'information sont formalisés par transmission officielle avant la première réunion AFATG de l'année en application des articles 29 et 45. Cet échange formel contient *entre autre* :

- a list of human, maritime and air assets able to be committed for the management of events at sea notably by completing the form document provided in Annex 3;
- table of available frequencies by completing the form document provided in Annex 5.

14.2 For ensuring the communication between operational centers a MANCHEPLAN point of contact is designated in each operational center. The designated point of contact is noted in the form document provided in Annex 3.

Article 15: Permanent exchanges of information between operational centres.

15.1 Operational centres shall seek to maintain a satisfactory level of mutual knowledge at their own level, notably by means of regular meetings and the sharing of feedback from significant maritime incidents.

Article 16: Joint exercises.

16.1 Joint exercises shall be held whenever the Parties deem it necessary.

16.2 Every year a Anglo-French SAR exercise called "MANCHEX " is planned.

- une liste des moyens humains, maritimes et aériens pouvant être alloué à la gestion d'un ECN (notamment au moyen de l'annexe 3) ;
- un tableau des fréquences disponibles (au moyen de l'Annexe 5).

14.2 Afin d'assurer la communication entre les Etats-parties, un point de contact MANCHEPLAN est désigné par chaque centre opérationnel. Ce point de contact est inscrit dans le document en Annexe 3.

Article 15 : Echanges permanents entre centres opérationnels.

15.1 Les centres opérationnels maintiennent une connaissance mutuelle suffisante à leur propre niveau, au moyen notamment, de réunions régulières et du partage du retour d'expérience des événements maritimes d'intérêt commun.

Article 16 : Exercices communs.

16.1 Des exercices communs sont organisés dès lors que les parties le jugent nécessaire.

16.2 Chaque année un exercice SAR Franco-Britannique intitulé MANCHEX est organisé.

SECTION 3 – OPERATIONAL COORDINATION**Article 17: Role of the State Party charged with coordinating an intervention.**

17.1 The coordination of an intervention involves defining the strategy for that intervention, mobilising the assets necessary for its execution and communicating to those assets the orders and information they require for due completion of their mission.

Article 18: Role of the State Party not charged with coordinating an intervention.

18.1 The State Party that is not responsible for coordinating the intervention shall provide support and shall, as far as possible, make available to the State Party responsible for coordination the assets that have been requested or offered at the initiative of the non-coordinating State Party.

Article 19: Initial allocation of responsibility for coordination.

19.1 The position, either known or assumed, of a maritime event or an area of pollution in relation to the "MANCHEPLAN line of separation" shall determine which of the two States Parties should bear initial responsibility for intervention, no matter what the type of intervention may be.

Article 20: Basis for transfer of responsibility for coordination.

20.1 Responsibility for coordination may be transferred by mutual agreement. Such transfer shall be based on an objective analysis of the characteristics of the maritime event and on the type of response to it, and may be put into effect at any time.

20.2 Transfer of responsibility for coordination may most notably be advisable in the cases described in Articles 31 (for SAR) and 47 (for ANED/POLMAR/CPR).

20.3 In the case of a lengthy incident, all or part of the intervention may shift from the area of responsibility of one State to that of another State. In such Circumstances, the advisability of a transfer of responsibility should be considered. The decision to transfer responsibility shall be reached by mutual agreement.

Article 21: Principle of mutual provision of information between Authorities responsible for crisis management and operational centres.

21.1 The State Party initially informed of the occurrence of a maritime event meeting the criteria of an ECN, or liable to do so in the future, shall seek to provide initial information to the other State Party without delay.

21.2 In the case of an ECN, both States Parties at every level of competency (Authorities responsible for crisis management or operational centres) shall keep each other informed throughout the entire operation. A liaison officer may be designated.

SECTION 3 - COORDINATION OPERATIONNELLE

Article 17 : Rôle de l'État-partie assurant la coordination de l'intervention.

17.1 La coordination de l'intervention consiste à définir la stratégie d'intervention, à mobiliser les moyens nécessaires à sa réalisation et à leur donner les ordres et les renseignements nécessaires pour l'exécution de leur mission.

Article 18 : Rôle de l'État-partie n'assurant pas la coordination de l'intervention.

18.1 L'État-partie qui n'assure pas la responsabilité de la coordination de l'intervention intervient en soutien et met, dans la mesure du possible, les moyens sollicités ou proposés à la disposition de l'État-partie qui assure la responsabilité de la coordination.

Article 19 : Attribution initiale de la coordination.

19.1 La position connue ou supposée d'un événement de mer ou d'une zone de pollution par rapport à la « ligne de séparation MANCHEPLAN », détermine lequel des deux États-parties a la responsabilité initiale de l'intervention quelle que soit la nature de l'évènement.

Article 20 : Principe de transfert de coordination.

20.1 La responsabilité de la coordination peut être transférée par accord mutuel. Ce transfert de coordination est fondé sur une analyse objective des caractéristiques de l'évènement de mer ainsi que sur la manière d'y apporter une réponse, et peut intervenir à tout moment.

20.2 Le transfert de coordination peut notamment être opportun dans les cas énumérés aux articles 31 (pour le SAR) et 47 (pour l'ANED/POLMAR/CPR).

20.3 En cas d'incident prolongé, tout ou partie de l'intervention peut passer de la zone de responsabilité d'un État vers celle d'un autre État. Dans ce cas, l'opportunité du transfert de responsabilité doit être étudiée. La décision du transfert fait l'objet d'un accord mutuel.

Article 21 : Principe d'information mutuelle des autorités maritimes et des centres opérationnels.

21.1 L'Etat-partie informé en premier lieu de la survenance d'un événement de mer qualifiable d'ECN ou qui pourrait le devenir, veille à assurer une information initiale rapide de l'autre État-partie.

21.2 Dans le cas d'un ECN, les deux États-parties à chaque niveau de compétence (autorité maritime ou centres opérationnels) se tiennent informés durant toute l'opération. Un officier de liaison peut être désigné.

Article 22: Provision of assets.

22.1 The provision of assets requested by one State Party from the other State Party shall be subject to the operational and technical constraints specific to those assets.

Article 23: Command of units deployed.

23.1 Command of vessels and units shall continue to be national.

Article 22 : Mise à disposition des moyens.

22.1 La mise à disposition des moyens demandés par un des Etats-parties à l'autre est soumise aux contraintes opérationnelles et techniques propres à ces moyens.

Article 23 : Commandement des unités engagées.

23.1 Le commandement des bâtiments et des unités reste national.

SECTION 4 – COMMUNICATION STRATEGY**Article 24 : Principle of mutual consultation on communication policy**

24.1 The Authorities responsible for crisis management shall seek to establish a joint communication strategy from the beginning of the ECN.

Article 25 : Permanent mutual provision of information

25.1 The persons charged with communication by the Authorities responsible for crisis management shall keep each other informed throughout the entire duration of the operation.

SECTION 4 – STRATEGIE DE COMMUNICATION**Article 24 : Principe de concertation de la politique de communication**

23.1 Les autorités maritimes veillent à établir dès le début de l'ECN une stratégie de communication concertée.

Article 25 : Information mutuelle permanente

25.1 Les responsables de la communication des autorités maritimes se tiennent mutuellement informés durant toute la durée de l'opération.

CHAPTER 2 MARITIME SEARCH AND RESCUE (SAR) PROVISIONS

SECTION 1 – GENERAL PROVISIONS

Article 26: Scope of application of Chapter 2.

26.1 The provisions contained in this chapter are applicable to SAR operations alone.

Article 27: MANCHEPLAN Chapter 2 placed within the framework of the Hamburg Convention (1979).

27.1 The Parties hereby recall the applicability of paragraph 3.1.1 of Chapter 3 of the Annex to the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979: "Parties shall co-ordinate their search and rescue organizations and should, whenever necessary, co-ordinate search and rescue operations with those of neighbouring States."

27.2 Chapter 2 of MANCHEPLAN is deemed to constitute a regional search and rescue agreement between neighbouring States as defined in paragraph 3.1.8 of chapter 3 to the International Convention on Maritime Search and Rescue.

Article 28: Application of the IAMSAR Manual.

28.1 As a general rule, the Parties apply the indications of the IMO/ICAO IAMSAR Manual with regard to SAR-related operational procedures and communications.

The Aircraft Co-ordinator function is compliant with the provisions of the IMO/ICAO IAMSAR Manual.

Article 29: Exchanges of information between the States.

29.1 The authorities and operational centres competent in the SAR context shall exchange information in accordance with Articles 12, 13, 14 and 15 of MANCHEPLAN.

CHAPITRE 2

DISPOSITIONS RELATIVES A LA RECHERCHE ET AU SAUVETAGE EN MER (SAR)

SECTION 1 - DISPOSITIONS GENERALES

Article 26 : Champ d'application du Chapitre 2.

26.1 Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent qu'aux opérations SAR

Article 27 : Inscription du chapitre 2 du MANCHEPLAN dans le cadre de la convention de Hambourg (1979).

27.1 Les parties rappellent l'applicabilité du paragraphe 3.1.1 du chapitre 3 de l'annexe de la Convention Internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes de 1979 : « Les parties coordonnent leurs services de recherche et de sauvetage et devraient, chaque fois que cela est nécessaire, coordonner leurs opérations de recherche et de sauvetage avec les États voisins. »

27.2 Le deuxième chapitre du MANCHEPLAN est considéré comme constituant un accord régional en matière de recherche et de sauvetage entre États voisins tel que défini par le paragraphe 3.1.8 du chapitre 3 de l'annexe de la Convention Internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes.

Article 28 : Application du manuel IAMSAR.

28.1 De façon générale, les parties appliquent les indications du manuel IAMSAR de l'OMI/OACI concernant les procédures et communications opérationnelles liés aux opérations de recherche et de sauvetage en mer.

Ainsi, la fonction de coordinateur d'aéronefs s'applique dans le respect des dispositions du manuel IAMSAR de l'OMI/OACI.

Article 29 : Echange d'informations entre États.

29.1 Les autorités et centres opérationnels compétents en matière de SAR procèdent à des échanges d'informations conformément aux articles 12, 13 et 14 du présent MANCHEPLAN.

29.2 Operational centres shall keep each other informed of the state of availability of their respective assets. Annex 4 and 5 of this plan provide templates for the development and notification of this information exchange in accordance with the table below:

Area	United-Kingdom	France
Dover Strait	CGOC Dover	CROSS Gris-Nez
Channel (centre)	NMOC	CROSS Jobourg
Channel (West)	CGOC Falmouth Guernsey CG Jersey CG	CROSS Jobourg CROSS Corsen

Article 30 : SAR in relation to an act of terrorism.

30.1 In accordance with UK Policy, HM Coastguard will not routinely deploy Search and Rescue (SAR) assets to a vessel subject to a live terrorist event.

The use of HM Coastguard air assets will be determined using a dynamic risk assessment process based on current operational intelligence and assessment.

SAR assets will not be deployed until any response is deemed safe or is initiated at the specific direction of the appropriate Government Department.

29.2 Les centres opérationnels se tiennent mutuellement informés de la disponibilité de leurs moyens. Les annexes 4 et 5 du présent plan constituent les documents types d'échange d'information et sont échangés entre les centres opérationnels mentionnés au tableau ci-dessous :

Zone	Royaume-Uni	France
Détroit du pas de Calais	CGOC Dover	CROSS Gris-Nez
Manche (centre)	NMOC	CROSS Jobourg
Manche (Ouest)	CGOC Falmouth Guernsey CG Jersey CG	CROSS Jobourg CROSS Corsen

Article 30 : opérations SAR dans le cadre d'un acte de terrorisme.

30.1 La position actuelle imposée à HM Coastguard par le département des transports du Royaume-Uni en matière d'opération de recherches et de sauvetage (SAR) dans le cadre d'un navire qui ferait l'objet d'une attaque terroriste est telle que les moyens SAR ne seront déployés que sur ordre du gouvernement ou une fois que la situation sera jugée sûre.

Cela est considéré comme opportun compte tenu du statut bénévole et de l'absence d'entraînement adéquat de ces moyens pour répondre à des actes de terrorisme en mer. L'emploi des moyens aériens de HM Coastguard sera décidé en tenant compte des risques pour la vie humaine et du renseignement disponible.

SECTION 2 – COORDINATION

Article 31 : Application of MANCHEPLAN general coordination principles to SAR operations.

31.1 The principles governing coordination between France and the United Kingdom defined in Articles 17 to 23 shall apply in their entirety to the management of ECNs in the SAR context.

Article 32 : Advisability of transferring coordination between operational centres.

32.1 In the case of SAR operations, the advisability of transferring responsibility for coordination shall be determined by the operational centres within the constraints of their national management structure and procedures.

32.2 The operational centre taking initial responsibility for the coordination of an intervention shall analyse the ECNs that occur in conjunction with the operational centre of the other State Party. This realistic analysis must enable the following without delay:

- confirmation of the decision to retain the existing coordination of the intervention;
- or a decision to transfer coordination to another operational centre if this is seen to be necessary.

32.3 Such transfer of coordination, the basis for which is set out in Article 20, may in the specific case of SAR be carried out most notably if:

- the majority of the assets that will probably be deployed belong to the other State;
- the most appropriate point of disembarkation for those rescued is located on the territory of the other State.

32.4 The situation must be reassessed throughout the duration of the maritime incident.

Article 33 : Procedures for the transfer of coordination between operational centres.

33.1 Exchanges of information relating to the transfer of coordination between operational centres shall be by telephone between the competent operational centres.

33.2 Where the decision is taken to transfer coordination, confirmation shall be sent by email or fax at the initiative of the operational centre initially responsible for coordination. The operational centre taking over coordination shall confirm due receipt thereof.

33.3 Written exchanges shall consist simply of a brief confirmation of the decisions reached by telephone.

SECTION 2 - COORDINATION**Article 31 : Application des principes généraux de coordination du MANCHEPLAN aux opérations SAR.**

31.1 Les principes de coordination entre la France et le Royaume-Uni définis aux articles 17 à 23 s'appliquent intégralement à la gestion des ECN en matière de SAR.

Article 32 : Opportunité du transfert de coordination entre centres opérationnels.

32.1 Pour les opérations SAR, l'opportunité de décider d'un transfert de coordination appartient aux centres opérationnels, dans le respect de leur chaîne hiérarchique et de leurs procédures nationales.

32.2 Le centre opérationnel, qui assume la responsabilité initiale de la coordination de l'intervention, analyse, en lien avec le centre opérationnel de l'autre État-partie les ECN qui surviennent. Cette analyse réaliste doit permettre de parvenir rapidement à :

- une confirmation de la décision de conserver la coordination de l'intervention ;
- soit à une décision d'effectuer un transfert de coordination vers un autre centre opérationnel si cela s'avère nécessaire.

32.3 Le transfert de coordination dont le principe est énoncé à l'article 20, peut dans le cas particulier du SAR avoir lieu notamment si :

- la plus grande partie des moyens qui seront vraisemblablement employés appartient à l'autre État ;
- le point de débarquement des naufragés le plus adéquat est situé sur le territoire de l'autre État.

32.4 L'analyse de la situation doit être réappréciée tout au long du déroulement de l'événement de mer.

Article 33 : Modalités du transfert de coordination entre centres opérationnels.

33.1 Les échanges relatifs au transfert de coordination entre centres opérationnels font l'objet d'une communication téléphonique entre centres opérationnels compétents.

33.2 En cas de décision d'un transfert de coordination, une confirmation est envoyée par courriel ou télécopie à l'initiative du centre opérationnel qui assurait la coordination initiale. Le centre opérationnel qui reprend la coordination en accuse réception.

33.3 Les échanges écrits se résument à une confirmation succincte des décisions prises par communication téléphonique.

Article 34: Information messages (SITREP).

- 34.1 SITREP is the sole message format to be used. The national authority responsible for coordination shall seek to issue an initial SITREP at the earliest possible opportunity, without awaiting the end of the operation.

Article 34 : Messages d'information (SITREP).

- 34.1 Le SITREP est le seul format de message employé. L'autorité nationale responsable de la coordination veille à émettre un premier SITREP dans les meilleurs délais sans attendre la fin de l'opération.

SECTION 3 – ASSET MOBILISATION AND DEPLOYMENT**Article 35 : Mobilisable assets.**

- 35.1 All and any assets belonging to a State Party may be requested by the other State Party.
- 35.2 The assets for priority mobilisation are the designated SAR units directly available through the operational centres.
- 35.3 If the management of the maritime event so requires, the assets involved may be other than the designated SAR units. Use of those assets, depending on the national procedures specific to each State, may be subject to the agreement of authorities at a higher administrative level.

Article 36 : Procedures for the request of assistance.

- 36.1 Requests for assistance in the form of assets shall be made imperatively through the operational centres, including assets other than the designated SAR units, within the limits set by the provisions of Article 33.
- 36.2 Requests for assistance in the form of assets may be made by telephone, email or fax. Requests made by telephone shall be followed up with a brief confirmation by fax or email.

Article 37 : Procedures for the deployment of assets.

- 37.1 In the case of a search and rescue operation involving the deployment of assets belonging to one State Party for the benefit of the other, the assisting State Party shall be kept informed of the on-going operation and the manner in which its assets are employed.
- 37.2 The SAR unit of one State Party placed at the disposal of the other State Party shall operate under the coordination the Operational Centre

Article 38 : Free access of assets to areas under national sovereignty

- 38.1 The SAR unit of one State Party placed at the disposal of the other State Party shall be authorised, no specific request being required, to penetrate the territorial waters or the national territory of the other State Party or to overfly same and to use its ports and aerodromes as stopover points. The State Party in charge of the coordination of the operation shall seek to put in place the arrangements necessary to facilitate such stopovers.

SECTION 3 - MOBILISATION ET EMPLOI DES MOYENS**Article 35 : Moyens mobilisables.**

- 35.1 Tout moyen de l'un ou l'autre des Etats-parties peut être sollicité par l'autre partie.
- 35.2 Il s'agit en priorité des unités SAR désignées, directement mobilisables par l'intermédiaire des centres opérationnels.
- 35.3 Si la gestion de l'événement de mer l'impose, il peut s'agir de moyens autres que les unités SAR désignées. Le recours à ces moyens, en fonction des procédures nationales propres à chaque État, peut être soumis à l'accord d'autorités de niveau supérieur.

Article 36 : Modalités de demande de concours.

- 36.1 La demande de concours de moyens s'effectue impérativement par l'intermédiaire des centres opérationnels y compris pour les moyens autres que les unités SAR désignées dans le respect des dispositions de l'article 33.
- 36.2 Les demandes de concours de moyens peuvent être faites par communication téléphonique, courriel ou télécopie. Une demande exprimée par téléphone est suivie d'une confirmation succincte par télécopie ou courriel.

Article 37 : Modalités d'emploi des moyens.

- 37.1 En cas d'opération de recherche et de sauvetage mettant en œuvre les moyens d'un Etat-partie au profit de l'autre, l'Etat-partie qui apporte son soutien est tenue informée du déroulement de l'opération et de l'emploi qui est fait de ses moyens.
- 37.2 L'unité SAR d'un Etat-partie mis à disposition de l'autre, est placée sous la coordination du Centre opérationnel.

Article 38 : Libre accès des moyens aux espaces sous souveraineté d'un autre Etat-partie.

- 38.1 L'unité SAR d'un Etat-partie mise à disposition de l'autre est autorisée sans demande particulière à pénétrer dans la mer territoriale ou sur le territoire de l'autre État-partie ou à les survoler ainsi qu'à faire escale dans ses ports et aéroports. L'Etat-partie en charge de la coordination de l'opération recherche les arrangements nécessaires pour faciliter cette escale.

SECTION 4 - PROVISIONS SPECIFIC TO THE CHANNEL ISLANDS**Article 39: The Channel Island Sub-Region**

- 39.1 A sub-region of responsibility for local operations is established around the Channel Islands as promulgated in IMO GISIS, extending for a distance of 12 miles from the Islands to the sea, with the exception of the East and South, where it follows the Median line to the French coast.
- 39.2 The sub-region is divided into two local action zones, controlled by Guernsey in the North and Jersey in the South, separated by their median line.
- 39.3 The institution of this sub-region for the present purpose will have no effect on the status of the waters concerned nor alter in any way the jurisdiction of the two Governments under international law, and will not prejudice any matter relating to the establishment of maritime frontiers which has been or may be decided between them.

Article 40: SAR operations in the Channel Islands sub-region.

- 40.1 SAR operations in the Channel Islands sub-region may nonetheless be co-ordinated by the French authorities at the request of the Island authority concerned.
- Depending on the seriousness of urgency, such a request shall be addressed directly to CROSS JOBOURG by the Island authority concerned, or made through the United Kingdom authority
- 40.2 In all cases, these authorities and PREMAR CHERBOURG shall keep each other mutually and fully informed of the situation and the United Kingdom authorities shall give assistance in accordance with the general provisions of MANCHEPLAN.

Article 41: Mutual consultation.

- 41.1 All the Parties must keep each other informed of all and any operations in the sub-region and adjacent waters.

Article 42: SAR in relation to an act of terrorism.

- 42.1 Guernsey Coastguard is not a law enforcement organization and has no executive powers in respect of terrorist matters. As such Guernsey Coastguard will work to support other lead agencies in their operational planning, information gathering and subsequently assist with post incident response
- 42.2 The current direction provided to Guernsey Coastguard by Guernsey Law Enforcement, in relation to the provision of a Search and Rescue (SAR) response to a vessel that is still subject to an ongoing terrorist incident within Bailiwick of Guernsey territorial seas, is that SAR assets will NOT be deployed until any response is deemed safe or comes at the advice of Guernsey Law Enforcement. This is deemed appropriate given that maritime on water SAR assets are civilian volunteers and not trained to respond to live terrorist events.

SECTION 4 - DISPOSITIONS PARTICULIERES POUR LES ILES ANGLO-NORMANDES

Article 39 : Sous-région de responsabilité des îles anglo-normandes.

- 39.1 Une sous-région de responsabilité pour les opérations locales dans laquelle les zones britanniques et françaises de responsabilité pour la recherche et le sauvetage se recouvrent est établie autour des îles anglo-normandes conformément au GISIS et s'étend sur une distance de 12 milles vers le large à partir des îles, à l'exception de l'Est et du Sud où elle suit la ligne médiane avec les côtes françaises.
- 39.2 Cette sous-région est divisée en deux zones séparées par leur ligne médiane. L'une est contrôlée au Nord par Guernesey, l'autre au Sud par Jersey.
- 39.3 L'institution de cette sous-région dans le but présent n'a aucun effet sur le statut des eaux concernées, ni ne modifie en quoi que ce soit la juridiction des deux gouvernements aux termes de la loi internationale et ne préjuge en rien des questions relatives à l'établissement de frontières maritimes qui sont ou peuvent être décidées entre eux.

Article 40 : Opérations SAR dans la sous-région des îles anglo-normandes.

- 40.1 Les opérations de recherche et de sauvetage à l'intérieur de la sous-région des îles anglo-normandes sont coordonnées en coopération entre le CROSS Jobourg et les MRCC de Guernesey et Jersey conformément aux principes et aux critères décrits dans l'article 31.3 du MANCHEPLAN.
- 40.2 Dans tous les cas, les centres précités se tiennent mutuellement et totalement informés de la situation dans la sous-région.

Article 41 : Retour d'expérience.

- 41.1 Avant chaque réunion de l'AFATG et en tant que de besoin, des bilans périodiques d'application opérationnelle des dispositions développées ci-dessus sont conjointement effectués par le directeur du CROSS Jobourg et les responsables des MRCC de Guernesey et de Jersey.

Article 42 : opération SAR et actes de terrorisme

- 42.1 Guernsey Coastguards n'est pas une organisation ayant vocation à maintenir l'ordre public et à intervenir en cas d'acte terroriste. De ce fait, Guernsey Coastguards apportera son soutien aux services compétents dans leur planification opérationnelle, la collecte d'informations et par la suite, participera au traitement des conséquences de l'évènement.
- 42.2 La position actuelle imposée par les forces de sécurité de Guernesey (Guernsey Law Enforcement) à Guernsey Coastguards, en matière d'opération de recherche et de sauvetage (SAR) pour un navire qui fait l'objet d'une attaque terroriste à l'intérieur des eaux territoriales du baillage de Guernesey, est telle que les moyens ne seront déployés que sur ordre des forces de l'ordre de Guernesey ou qu'une fois la situation à bord jugée sûre. Cela est dû à la prise en compte du statut bénévole et de l'absence d'entraînement adéquats de ces moyens pour répondre à des actes de terrorisme en cour.

42.3 In the event of a requirement for Search and Rescue (SAR) response for a vessel that is still subject to an ongoing terrorist incident outside of Bailiwick of Guernsey territorial seas but within MRCC Guernsey's Search and Rescue region, MRCC Guernsey will hand over the SAR mission to the NMOC/CGOC/CROSS with appropriate geographical responsibility. Bailiwick of Guernsey SAR assets will NOT be deployed until any response is deemed safe. This is deemed appropriate given that Bailiwick of Guernsey maritime on water SAR assets are civilian volunteers and not trained to respond to live terrorist events.

42.3 Dans le cadre d'une opération de recherche et de sauvetage (SAR) pour un navire faisant l'objet d'une attaque terroriste en dehors des eaux territoriales du baillage de Guernesey, mais dans la zone de compétence du MRCC de Guernesey, la compétence SAR sera transférée au CROSS géographiquement compétent. Compte tenu du statut bénévole des moyens SAR de Guernesey, ainsi que de leur absence d'entraînement pour répondre à des actes de terrorisme, ces moyens ne seront pas déployés avant que la situation ne soit maîtrisée.

SECTION SECTION 5 – SPECIAL PROVISIONS**Article 43 : SAR concerning military units and SAMAR.**

- 43.1 For SAR operations concerning military units and for maritime search and rescue operations concerning aircraft (SAMAR - *Sauvetage Aérien MARitime* / Maritime Air Rescue) the States shall act in compliance with the general principles of MANCHEPLAN and within the limits set by their specific national regulations.
- 43.2 Discussions of the general organisation and competent bodies in these domains shall be conducted during the annual formalised exchanges for which provision is made in Articles 12, 13, 14 and 15.

SECTION 5 - DISPOSITIONS PARTICULIERES**Article 43 : SAR visant des unités militaires et SAMAR.**

- 43.1 Pour les opérations SAR visant des unités militaires, et pour les opérations de recherche et de sauvetage d'aéronefs (SAMAR) les États agissent conformément aux principes généraux du MANCHEPLAN, dans le respect de leurs réglementations nationales spécifiques.
- 43.2 Des échanges sur l'organisation générale et les structures compétentes dans ces domaines ont lieu lors des échanges formalisés annuels prévus aux articles 12, 13 14 et 15.

CHAPTER 3
COUNTER-POLLUTION PROVISIONS
(ANED /POLMAR / CPR)
SECTION 1 – GENERAL PROVISIONS

Article 44: Scope of application of Chapter 3.

44.1 The provisions of this chapter shall apply solely to pollution prevention and pollution response and control operations. Articles 56 to 58 constitute an exception limited to counter-pollution operations.

Article 45: Definition of MANCHEPLAN Chapter 3 as a bilateral technical agreement implementing the Bonn Agreement.

45.1 The third chapter of MANCHEPLAN is deemed to constitute a bilateral technical agreement implementing the Bonn Agreement. Its content applies to the prevention, response and control of all pollution incidents irrespective of type.

Article 46: Initial exchange of information.

46.1 Where a maritime incident is liable to result in pollution or if actual pollution is detected, the exchanges of information for which provision is made in Article 21 shall take place at the earliest possible opportunity to permit as appropriate and as effective a response as possible. Depending on the analysis of the situation with regard to the risk to the marine environment and the coastline, mutual exchanges of information should be initiated:

- whenever a vessel becomes subject to a DEFREP (deficiency report) situation;
- whenever a slick is detected.

46.2 In accordance with Articles 19 and 21, the State Party initiating the exchange of information shall be the State Party initially responsible for coordination of the intervention in light of the known or supposed location of the maritime event or pollution in relation to the "MANCHEPLAN line of separation".

Article 47 : Exchanges of information between States.

47.1 The Authorities responsible for crisis management and the competent operational centres shall exchange information in accordance with Articles 12, 13, 14 and 15 and Annex 3 of MANCHEPLAN.

47.2 Operational centres shall keep each other informed of the state of availability of their respective assets. Annex 4 and 5 of this plan provide templates for the development and notification of this information exchange in accordance with the table below:

CHAPITRE 3

DISPOSITIONS RELATIVES A LA PREVENTION ET A LA LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS (ANED /POLMAR /CPR)

SECTION 1 - DISPOSITIONS GENERALES

Article 44 : Champ d'application du Chapitre 3.

44.1 Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent qu'aux opérations de prévention et de lutte contre les pollutions. Les articles 56 à 58 constituent une exception qui se limite aux opérations de lutte contre les pollutions.

Article 45 : Institution du Chapitre 3 du MANCHEPLAN comme accord technique bilatéral d'application de l'accord de Bonn.

45.1 Le troisième chapitre du MANCHEPLAN constitue un accord technique bilatéral d'application de l'accord de Bonn. Son contenu s'applique à la prévention et à la lutte contre les pollutions quel que soit leur type.

Article 46 : Echange initial d'information.

46.1 Lorsqu'un événement de mer risque d'occasionner une pollution ou lorsqu'une pollution est détectée, les échanges d'information prévus à l'article 21 doivent intervenir au plus tôt afin que la réponse soit la plus appropriée et la plus efficace possible. En fonction de l'analyse de la situation par rapport au risque pour l'environnement marin et le littoral, l'information réciproque peut notamment être initiée :

- dès lors qu'un navire subit une situation de DEFREP (deficiency report) ;
- dès lors qu'une nappe de pollution est détectée.

46.2 Conformément aux articles 19 et 21, l'État-partie qui initie l'échange d'informations est celui qui a la responsabilité initiale de la coordination de l'intervention compte-tenu de la position connue ou supposée de l'événement de mer ou de la pollution par rapport à la « ligne de séparation MANCHEPLAN ».

Article 47 : Echanges d'information entre États.

47.1 Les autorités maritimes et les centres opérationnels compétents font l'objet d'échanges d'information conformément aux articles 12, 13 14 et 15 et à l'annexe 3 du MANCHEPLAN.

47.2 Les centres opérationnels se tiennent mutuellement informés de la disponibilité de leurs moyens. Les annexes 4 et 5 servent de support standardisé pour les échanges d'information susmentionnés en application du tableau ci-dessous :

Area	United-Kingdom	France
Channel and North Sea	Salvage Control Unit (SCU)	COM Cherbourg
	Marine Response Centre (MRC)	

Zone	Royaume-Uni	France
Manche et mer du Nord	Salvage Control Unit (SCU)	COM Cherbourg
	Marine Response Centre (MRC)	

SECTION 2 - COORDINATION**Article 48 : Application of MANCHEPLAN general coordination principles to ANED/POLMAR /CPR operations.**

48.1 The principles underlying coordination between France and the United Kingdom as defined in Articles 17 to 23 shall apply in their entirety to the management of ECNs involving counter-pollution measures.

Article 49 : Transfer of coordination: decision-making authority.

49.1 In the case of counter-pollution operations, the capacity to decide to transfer responsibility for coordination is devolved to the Authorities responsible for crisis management.

49.2 The Authority responsible for crisis management initially responsible for coordinating an intervention shall analyse on-going developments in the ECN in conjunction with the Authority responsible for crisis management of the other State Party. This objective analysis must make it possible to arrive at any time at a decision not to transfer or to transfer coordination to the other State Party if this is seen to be necessary.

49.3 In any event, the situation must be reassessed throughout the duration of the maritime event.

Article 50 : Transfer of coordination: criteria for analysis.

50.1 The decision to transfer coordination, the core principle of which is set out in Article 20, must in the specific case of pollution prevention and control be based on the following critical factors:

- the responsibilities of the States for protection of the marine environment, their coastal areas and associated interests, in addition to their coastal population;
- their powers to intervene as a coastal State under international law and national regulations.

50.2 This decision may also take the following into consideration:

- the occurrence of the maritime event at a location where the MANCHEPLAN line of separation and the limits of the continental shelf / EEZ do not coincide;
- the nationality of the vessel;
- the fact that the majority of the assets that will probably be deployed belong to the other State.

SECTION 2 - COORDINATION**Article 48 : Application des principes généraux de coordination du MANCHEPLAN aux opérations ANED/POLMAR/CPR.**

48.1 Les principes de coordination entre la France et le Royaume-Uni définis aux articles 17 à 23 s'appliquent intégralement à la gestion des ECN en matière de prévention et de lutte contre les pollutions.

Article 49 : Transfert de coordination : Autorité décisionnaire.

49.1 Pour les opérations de prévention et de lutte contre les pollutions, l'opportunité de décider d'un transfert de coordination appartient aux autorités maritimes.

49.2 L'autorité maritime qui assume la responsabilité initiale de la coordination de l'intervention, analyse, en lien avec l'autorité maritime de l'autre État-partie, l'évolution de l'ECN. Cette analyse objective doit permettre de parvenir à tout moment à une décision d'effectuer ou non un transfert de coordination vers l'autre État-partie si cela s'avère nécessaire.

49.3 Dans tous les cas, l'analyse de la situation doit être réappréciée tout au long du déroulement de l'événement de mer.

Article 50 : Transfert de coordination : Critères d'analyse.

50.1 La décision du transfert de coordination dont le principe général est énoncé à l'article 20 doit, dans le cas particulier de la prévention et la lutte contre les pollutions, se fonder sur les éléments déterminants que sont:

- les responsabilités des États dans la protection de l'environnement marin, de leur littoral et de leurs intérêts connexes ainsi que de leurs populations littorales ;
- leurs pouvoirs d'intervention en tant qu'État côtier en application du droit international et des réglementations nationales.

50.2 Cette décision peut aussi prendre en considération :

- la survenance de l'événement de mer en un lieu où la ligne de « séparation MANCHEPLAN » et les limites de plateau continental/ZEE ne correspondent pas ;
- ou, la nationalité du navire;
- ou, le fait que la plus grande partie des moyens qui seront vraisemblablement employés appartiennent à l'autre État.

Article 51: Procedures for the transfer of coordination.

- 51.1 The discussions concerning the transfer of coordination shall consist as a minimum of a telephone communication between the authorities responsible for crisis management (PREMAR – MCA/SOSREP).
- 51.2 In the event of a decision being reached to transfer coordination, confirmation shall be sent by email or fax. The national authority taking over responsibility for coordination shall confirm receipt in writing.

Article 52: Decision not to designate an authority responsible for coordination.

- 52.1 Where both States consider that they must take responsibility for coordination within their respective geographical areas of responsibility, they may reach a joint decision to act independently and not to designate a coordinating authority.
- 52.2 In that event, both States Parties shall seek to act in full cooperation and keep each other informed of their respective actions.

Article 53: Decision to accept a vessel in difficulty in a port or other location of refuge.

- 53.1 Where it is necessary to accept a vessel in difficulty in a port or other location of refuge, France and the United Kingdom shall jointly examine the possibilities for reception of the vessel concerned within the constraints of their national procedures.
- 53.2 Assessment of the advisability of acceptance of such a vessel in these conditions shall take account of the following notable factors:
- the vessel's location;
 - the nature of the damage it has sustained;
 - its cargo;
 - the on-going meteorological situation;
 - the specific of the potential places of refuges.
- 53.3 The States Parties undertake to examine objectively all possibilities for acceptance of the vessel irrespective of its location in relation to the "MANCHEPLAN line of separation".
- 53.4 Exchanges between the authorities responsible for crisis management shall be formalised by email or fax in the event of a decision being reached.

Article 51 : Modalités du transfert de coordination.

- 51.1 Les échanges relatifs au transfert de coordination, font au minimum l'objet d'une communication téléphonique entre les autorités responsables de la gestion de crise (PREMAR – SOSREP).
- 51.2 En cas de décision de transfert de coordination, une confirmation est envoyée par courriel ou télécopie. L'autorité nationale qui reprend la responsabilité de la coordination en accuse réception par écrit.

Article 52 : Décision de ne pas désigner une autorité en charge de la coordination.

- 52.1 Lorsque les deux États considèrent tous deux qu'ils doivent assumer la responsabilité de la coordination chacun dans sa zone de responsabilité, ils peuvent décider conjointement de ne pas désigner d'autorité assurant la coordination, et agir indépendamment.
- 52.2 Dans ce cas les deux États-parties veillent à agir en bonne entente et à s'informer de leurs actions respectives.

Article 53 : Décision d'accueil d'un navire en difficulté dans un lieu ou port refuge.

- 53.1 Lorsqu'un navire en difficulté nécessite d'être accueilli dans un lieu ou port refuge, la France et le Royaume-Uni étudient conjointement les possibilités d'accueil de ce navire dans le respect de leurs procédures nationales.
- 53.2 L'évaluation de l'opportunité d'accueil d'un navire dans ces conditions tient notamment compte :
- de sa localisation ;
 - de la nature de ses avaries ;
 - de sa cargaison ;
 - de l'évolution des conditions météorologiques ;
 - des caractéristiques des lieux d'accueil potentiels
- 53.3 Les États-parties s'engagent à étudier objectivement toutes les opportunités d'accueil, quelle que soit la position du navire au regard de la « ligne de séparation MANCHEPLAN ».
- 53.4 Les échanges entre autorités maritimes sont formalisés par courriel ou télécopie en cas de prise de décision.

SECTION 3 – ASSET REQUEST AND DEPLOYMENT**Article 54 : Assets that it is possible to request.**

- 54.1 All and any assets belonging to one State Party may be requested by the other.
- 54.2 Such request for assets may be effected through the operational centres.
- 54.3 Any request by one State Party of an asset belonging to the other shall be validated by an express authorisation from the Authority responsible for crisis management.

Article 55 : Procedures for requesting assistance.

- 55.1 Requests for assets may be made by telephone, email or fax. A request made by telephone shall be followed up with a brief confirmation by fax or email.

Article 56 : Asset deployment procedures.

- 56.1 In the event of a counter-pollution operation using assets belonging to one Party for the benefit of the other, the assisting Party shall be kept informed of the on-going operation and the manner in which its assets are employed.
- 56.2 Assets belonging to one Party made available to the other shall be placed under the co-ordination of the competent operational centre. In accordance with the provisions of Article 23, unit command shall remain at national level.
- 56.3 In the specific case of assets chartered by the Parties, any decision to engage them at any stage in the maritime incident must be confirmed by the chartering Authority responsible for crisis management.

Article 57 : Requests for and deployment of assets belonging to Third-Party States.

- 57.1 States shall seek to mobilise and deploy in a concerted manner assets belonging to Third-Party States in relation to MANCHEPLAN and assets pre-chartered by the European Maritime Safety Agency (EMSA).

SECTION 3 - SOLLICITATION ET EMPLOI DES MOYENS**Article 54 : Moyens qu'il est possible de solliciter.**

- 54.1 Tout moyen d'un des États-parties peut être sollicité par l'autre.
- 54.2 Cette sollicitation peut se faire par l'intermédiaire des centres opérationnels.
- 54.3 Toute sollicitation d'un moyen d'un État-partie par l'autre fait l'objet d'une autorisation expresse de l'autorité maritime.

Article 55 : Modalités de demande de concours.

- 55.1 Les demandes de concours de moyens peuvent être faites par communication téléphonique, courriel ou télécopie. Une demande exprimée par téléphone est suivie d'une confirmation succincte par télécopie ou courriel.

Article 56 : Modalités d'emploi des moyens.

- 56.1 En cas d'opération de prévention ou de lutte contre les pollutions mettant en œuvre les moyens d'une partie au profit de l'autre, la partie qui apporte son soutien est tenue informée en permanence du déroulement de l'opération et de l'emploi qui est fait de ses moyens.
- 56.2 Le moyen d'une partie mis à la disposition de l'autre est placé sous la coordination du centre opérationnel compétent. Conformément aux dispositions de l'article 23 le commandement des unités reste national.
- 56.3 Pour le cas particulier des moyens affrétés par les États-parties, toute décision d'engagement, à tous stades de l'événement de mer, doit être confirmée par l'autorité maritime qui l'affrète.

Article 57 : Sollicitation et emploi de moyens d'État tiers.

- 57.1 Les États veillent à solliciter et employer de façon concertée les moyens d'États tiers au MANCHEPLAN ainsi que ceux pré-affrétés par l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (EMSA).

SECTION 4 - PROVISIONS SPECIFIC TO THE CHANNEL ISLANDS**Article 58 : No initial direct contact between the Channel Island authorities and France**

58.1 In the event of a pollution incident requiring a joint counter pollution operation occurring within the territorial waters of the Channel Islands Sub-region, the appropriate Island Authority may make application to the relevant Authorities in the United Kingdom, notwithstanding that the Sub-region lies within the main area of French co-ordinating responsibility, and those Authorities shall make such arrangements as may be required, in co-operation with the French Authorities.

Article 59 : Principle of consultation of the Channel Island authorities.

59.1 In general, counter pollution operations should not be undertaken by the United Kingdom or France within the Channel Islands Sub-Region, without prior approval of the appropriate Island Authority or Authorities. All parties are to keep the other informed of any operations in Channel Island waters and adjacent waters.

Article 60 : Mutual consultation.

60.1 The Parties shall keep each other informed of all and any operations underway in their areas of responsibility which may impact on adjacent areas.

**SECTION 4 - DISPOSITIONS PARTICULIERES
RELATIVES AUX ILES ANGLO-NORMANDES**

Article 58 : Absence de contact initial direct entre les autorités anglo-normandes et la France

58.1 En cas d'incident entraînant une pollution dans la sous-région îles anglo-normandes et nécessitant des actions communes de lutte contre la pollution, il appartient à l'autorité insulaire appropriée de s'adresser aux autorités compétentes du Royaume-Uni, bien que cette sous-région soit située dans la zone principale de responsabilité française de coordination, et ces autorités prendront les mesures nécessaires, en coopération avec les autorités françaises.

Article 59 : Principe de consultation des autorités anglo-normandes.

59.1 De façon générale, des opérations de lutte contre la pollution ne sont pas entreprises par le Royaume-Uni ou la France à l'intérieur de la sous-région des îles anglo-normandes, sans avoir au préalable consulté l'autorité [ou les autorité(s) insulaire(s) appropriée(s)]. Les parties se tiennent mutuellement informées de toute opération dans la sous-région des Îles Anglo-Normandes et des eaux environnantes.

Article 60 : Concertation mutuelle.

60.1 Les parties doivent se tenir mutuellement informées de toute opération dans la sous-région et dans les eaux adjacentes.

SECTION 5 – FINANCIAL PROVISIONS**Article 61: Reimbursement of costs incurred.**

61.1 The cost of material assistance provided by one State Party to the other shall be reimbursed pursuant to Article 9 of the Bonn Agreement.

Article 62: Coordination of procedures for the recovery of costs incurred by the States.

62.1 Where an ECN may result in cost recovery action, the Parties shall seek to coordinate the claims process.

SECTION 5 - DISPOSITIONS FINANCIERES**Article 61 : Remboursement des frais occasionnés.**

61.1 Tout concours de moyen apporté par un État-partie à l'autre est remboursé en application de l'article 9 de l'accord de Bonn.

Article 62 : Coordination des procédures de recouvrement des frais engagés par les États.

62.1 Lorsqu'un ECN peut mener à une procédure de recouvrement des frais occasionnés, les parties veillent à coordonner les actions visant à obtenir un remboursement des frais occasionnés.

CHAPTER 4

TRAFFIC MANAGEMENT PROVISIONS (VTM)

Article 63 : Consideration of traffic-related issues in managing ECNs.

63.1 Vessel Traffic Management during an ECN must aim to prevent, manage and mitigate the effects of disruption on maritime traffic and the safety of shipping.

Article 64 : Principle of coordination of intervention by the States Parties.

64.1 In the case of a maritime event causing disruption to the normal organisation of maritime traffic, the States Parties shall seek to coordinate their actions in order to preserve traffic fluidity and the safety of shipping within the constraints of their respective national responsibilities and regulations.

64.2 Coordination shall take relevant IMO regulations into account including most notably the Convention on International Regulations for Preventing Collisions at Sea.

CHAPITRE 4

DISPOSITIONS RELATIVES A LA GESTION DE LA CIRCULATION PERTURBEE (CIRC)

Article 63 : Prise en compte de la problématique de la circulation dans la gestion des ECN.

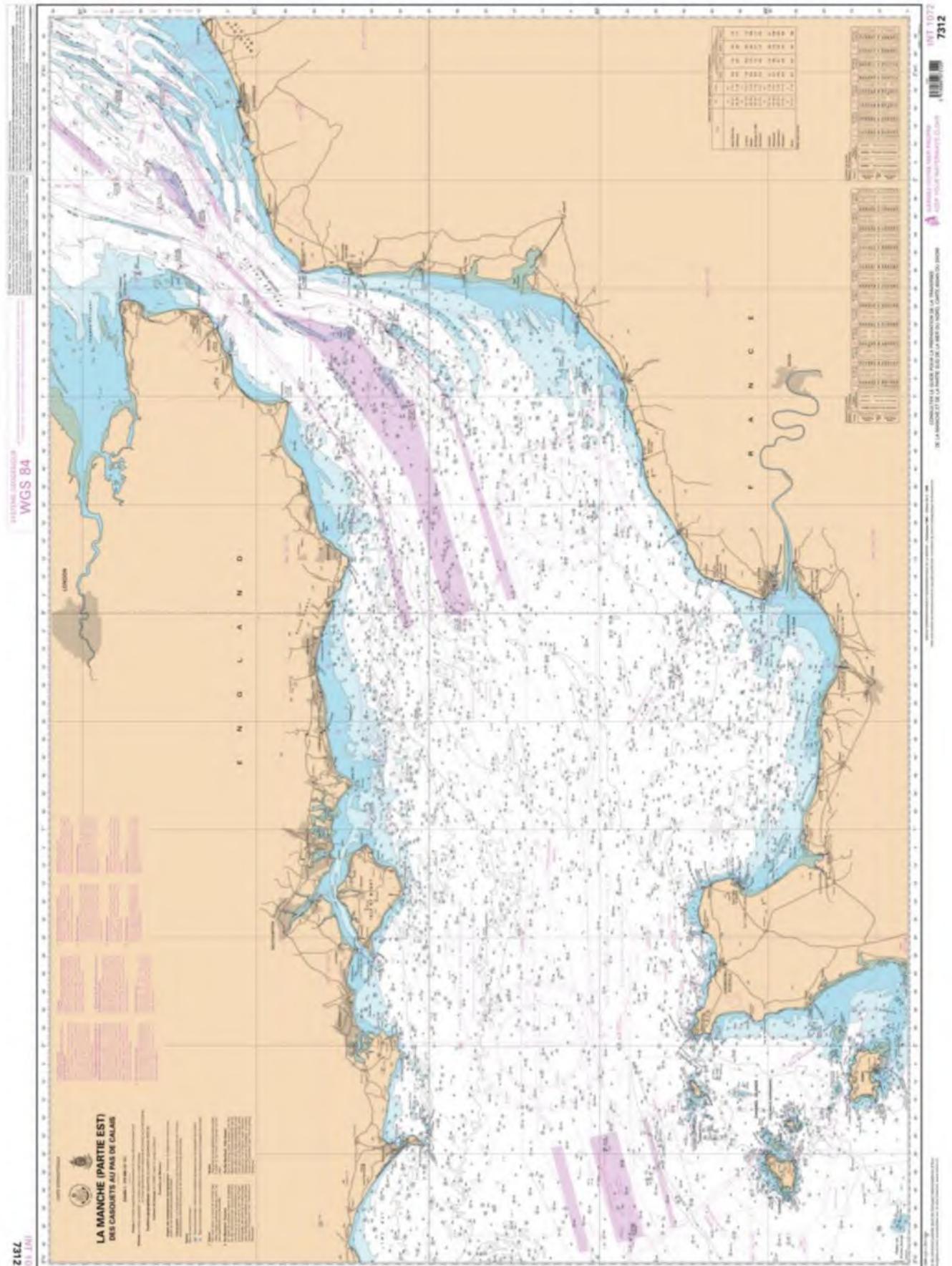
63.1 La prise en compte de la circulation maritime durant un ECN doit avoir pour but de prévenir, gérer et atténuer les effets perturbateurs occasionnés par un ECN sur la circulation et la sécurité de la navigation.

Article 64 : Principe de coordination de l'intervention des États-parties.

64.1 En cas d'événement de mer perturbant l'organisation normale du trafic maritime, les États-parties veillent à coordonner leur action afin de préserver la fluidité du trafic maritime et la sécurité de la navigation dans le respect de leurs responsabilités et réglementations nationales respectives.

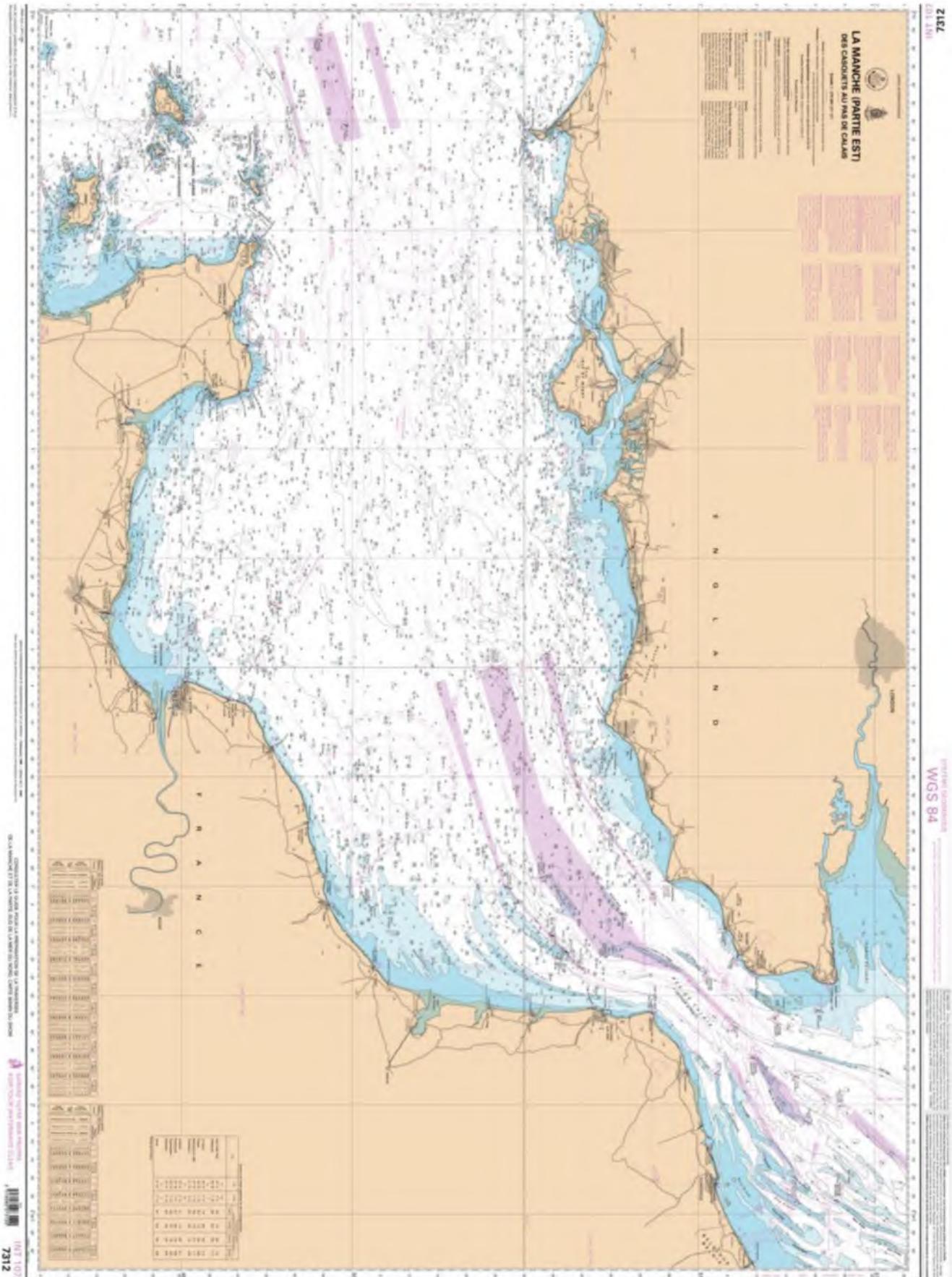
64.2 La coordination tient compte des réglementations idoines de l'OMI dont notamment la Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer.

Annex 1 Channel and Dover straits Map



Signed copies of this MoU are held at the Directorate of HM Coastguard on registered file CG1/16/2.
Queries concerning this MoU should be forwarded to the Head of International Liaison.

Annexe 1 Carte de la Manche et de la mer du Nord

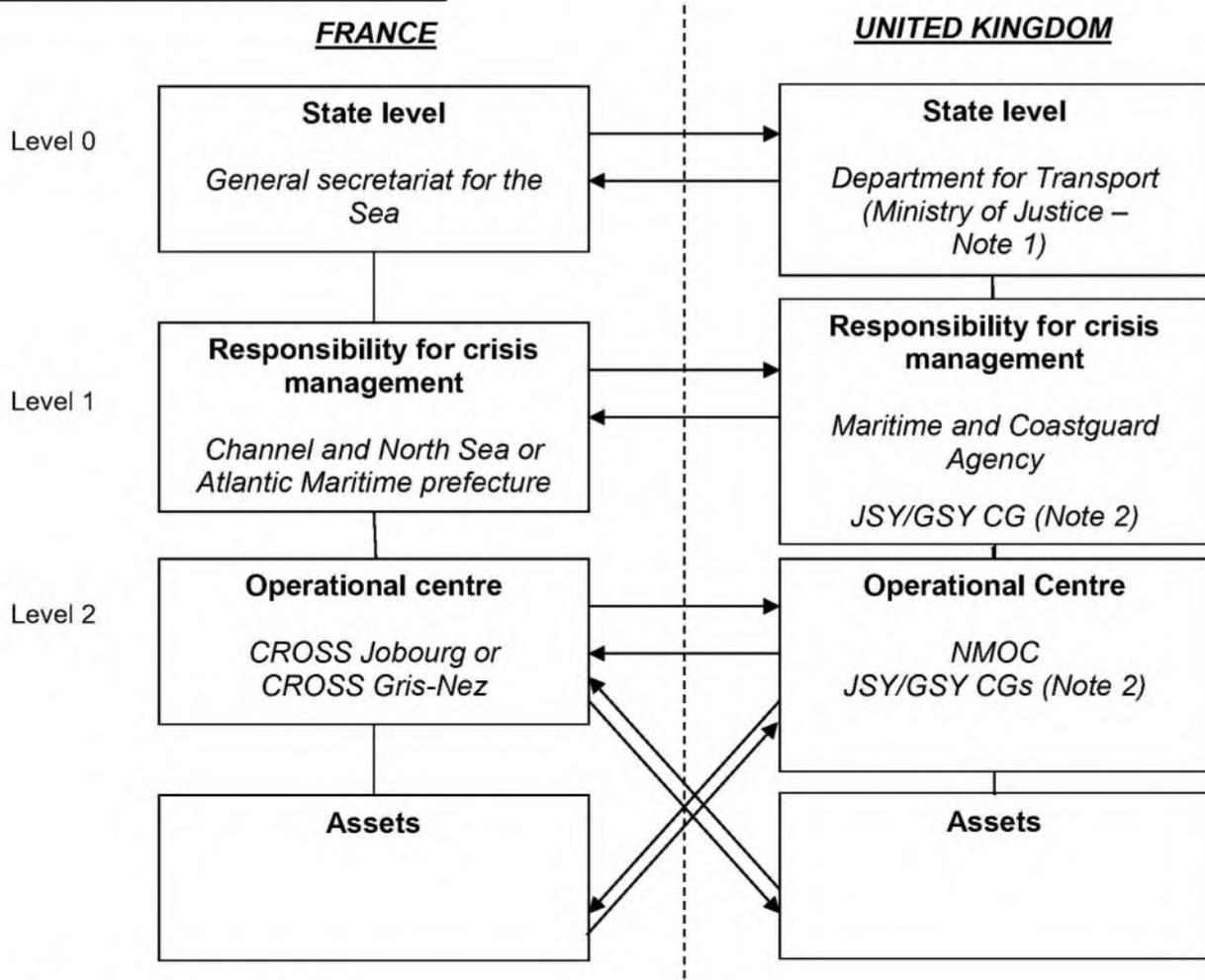


Signed copies of this MoU are held at the Directorate of HM Coastguard on registered file CG1/16/2. Queries concerning this MoU should be forwarded to the Head of International Liaison.

Annex 3

APPENDIX A-1 – SAR

Latest update :2018



Communication structure:

The general principle governing the communication interface between the States Parties is that each entity of a State Party shall communicate only with entities of the other State Party at the same level of responsibility.

The only cross-level communications permitted shall be those between the operational centre of a State Party and an asset of the other State Party, once it has been mobilised on the basis of contact between operational centres, or with the Aircraft Co-ordinator, if the function is activated by the operational centre charged with coordinating an intervention.

Function	Name	Phone n°	Email
French POC	Duty officer COM CBG		
UK POC	See Note 3		
CROSS JBG POC	Duty Officer		
CROSS GN POC	Duty Officer		
NMOC POC	Duty Controller		
GSY CG POC	Duty Controller		
JSY CG POC	Duty Controller		

ANNEXE 3

APPENDICE A-1 - SAR

Dernière mise à jour : 2018

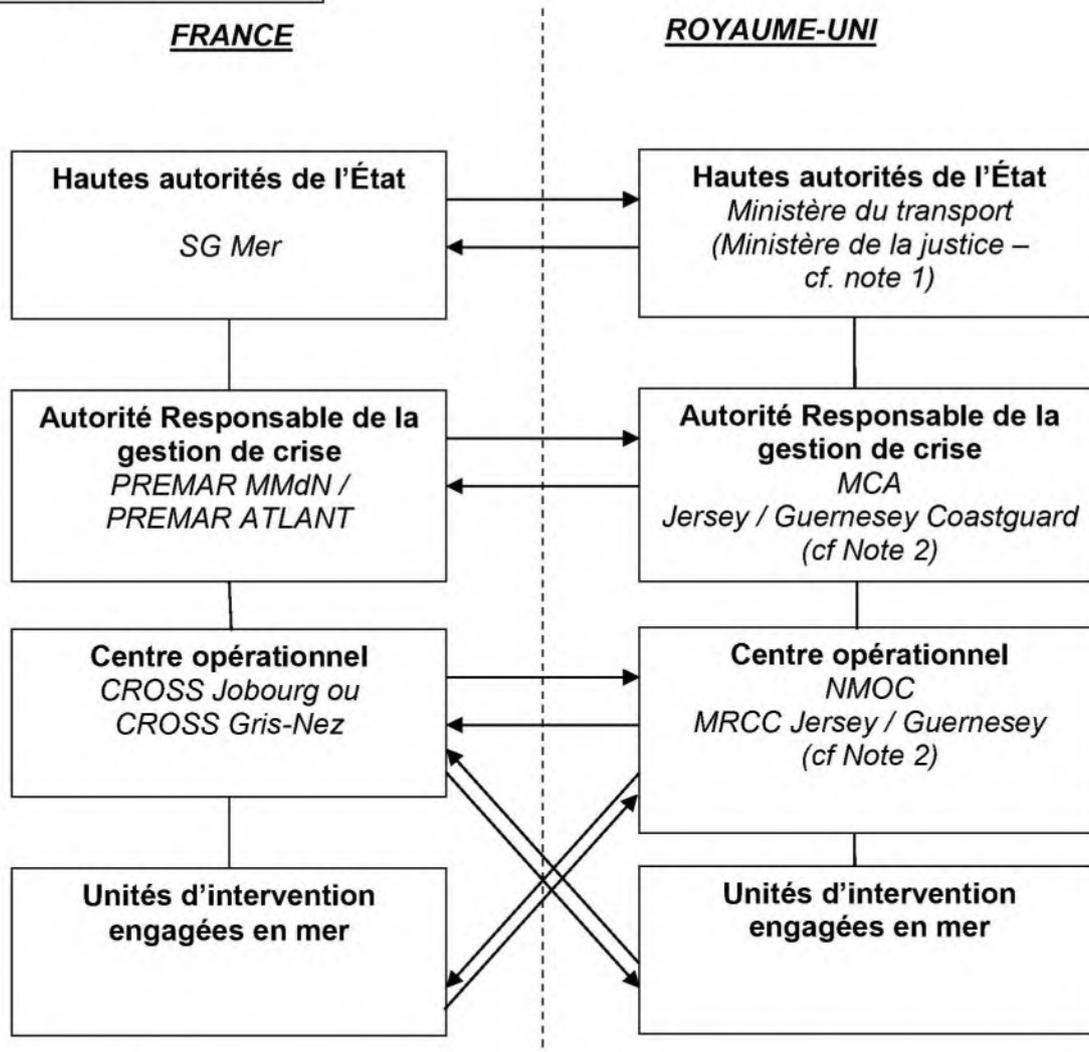


Schéma de communication :

Le principe général de communication pour l'interface entre les États-parties, est que chaque entité d'un État-partie, ne communique qu'avec les entités de même niveau de responsabilité, de l'autre État-partie.

Les seuls croisements admis sont entre le centre opérationnel d'un État-partie et un moyen de l'autre État-partie, une fois celui-ci mobilisé par contact de centre opérationnel à centre opérationnel, ou avec le coordinateur d'aéronefs, si la fonction a été activée par le centre opérationnel coordonnant l'opération.

Fonction	Nom	n° de téléphone	Email
Point de contact FR	OPEM COM CBG		
Point de contact GB	Voir Note 3		
CROSS JBG	CMS		
CROSS GN	CMS		
NMOC	Officier de permanence		
MRCC GSY (CG)	Officier de permanence		
MRCC JSY (CG)	Officier de permanence		

Notes:

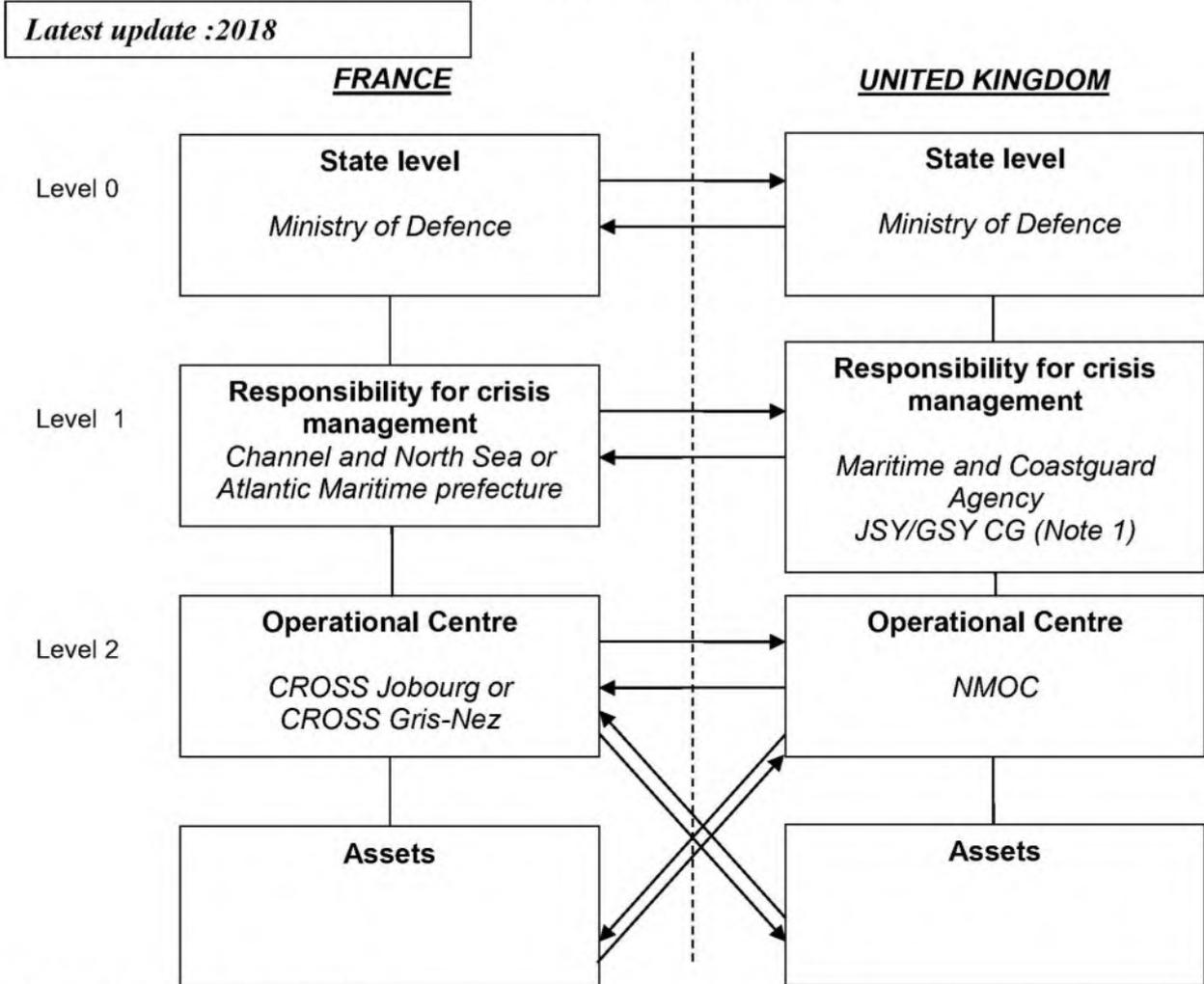
1. Where a SAR event occurs within a Channel Islands area of response, the UK's Ministry of Justice (MoJ) is the 'State Level' Lead Government Department (LGD).
2. Where incidents occur within the Guernsey and/or Jersey areas of responsibility the corresponding Coastguard organisation will manage the incident and provide the operational centre. Depending on the nature of the incident/crisis Guernsey or Jersey authorities may choose to request that the MCA assume crisis management responsibility and/or provide an operational centre. Similarly, SAR operations in the Channel Islands sub-region may nonetheless be co-ordinated by the French authorities at the request of the Island authority concerned, as per Art 39.1.
3. For UK, the primary POC will be the Duty Controller at the NMOC unless authority has been delegated to a Controller at the respective CGOC or a Search and Mission Coordinator (SMC).
4. When an Aircraft Co-ordinator is designated by the operational centre charged with coordinating intervention, the assets acting in the area work under its local coordination.

Notes:

1. Lorsqu'un événement SAR survient dans les Îles Anglo-Normandes, le ministère britannique de la justice est la haute autorité de l'Etat charge de cet événement.
2. Lorsqu'un incident survient dans la sous-région de compétence de Jersey ou Guernesey, les Coastguard du ressort desquels la sous-région dépend sont chargés de la gestion de l'événement au titre de "centre opérationnel". Selon la nature de l'événement, les autorités Anglo-Normandes pourront demander à la MCA d'assurer le rôle d'autorité chargée de la gestion de crise et/ou de fournir un centre opérationnel afin de gérer l'événement. Par ailleurs, les opérations de recherche et de sauvetage à l'intérieur de la sous-région îles anglo-normandes peuvent être coordonnées par les autorités françaises à la demande des autorités de l'île concernée conformément à l'article 39.1.
3. Pour le Royaume-Uni, le point de contact initial est l'officier de permanence du NMOC ou, par délégation, un officier du CGOC ou un Coordinateur de Mission de Sauvetage (CMS).
4. Quand un coordinateur d'aéronefs est désigné par le centre opérationnel assurant la gestion de l'événement, les moyens intervenant sur sa zone agissent sous sa coordination locale.

Annex 3

APPENDIX A-2 – SAR FOR MILITARY UNITS



Communication structure:

The general principle governing the communication interface between the States Parties is that each entity of a State Party shall communicate only with entities of the other State Party at the same level of responsibility.

The only cross-level communications permitted shall be those between the operational centre of a State Party and an asset of the other State Party, once it has been mobilised on the basis of contact between operational centres.

Function	Name	Phone n°	Email
<i>French POC</i>	Duty officer COM CBG		
<i>UK POC</i>	See Note 2		
<i>CROSS JBG POC</i>	Duty Officer		
<i>CROSS GN POC</i>	Duty Officer		
<i>NMOC POC</i>	Duty Controller		
<i>GSY CG POC</i>	Duty Controller		
<i>JSY CG POC</i>	Duty Controller		

Annexe 3

APPENDICE A-2 – SAR AU PROFIT D'UNITES MILITAIRES

Mise à jour : 2018

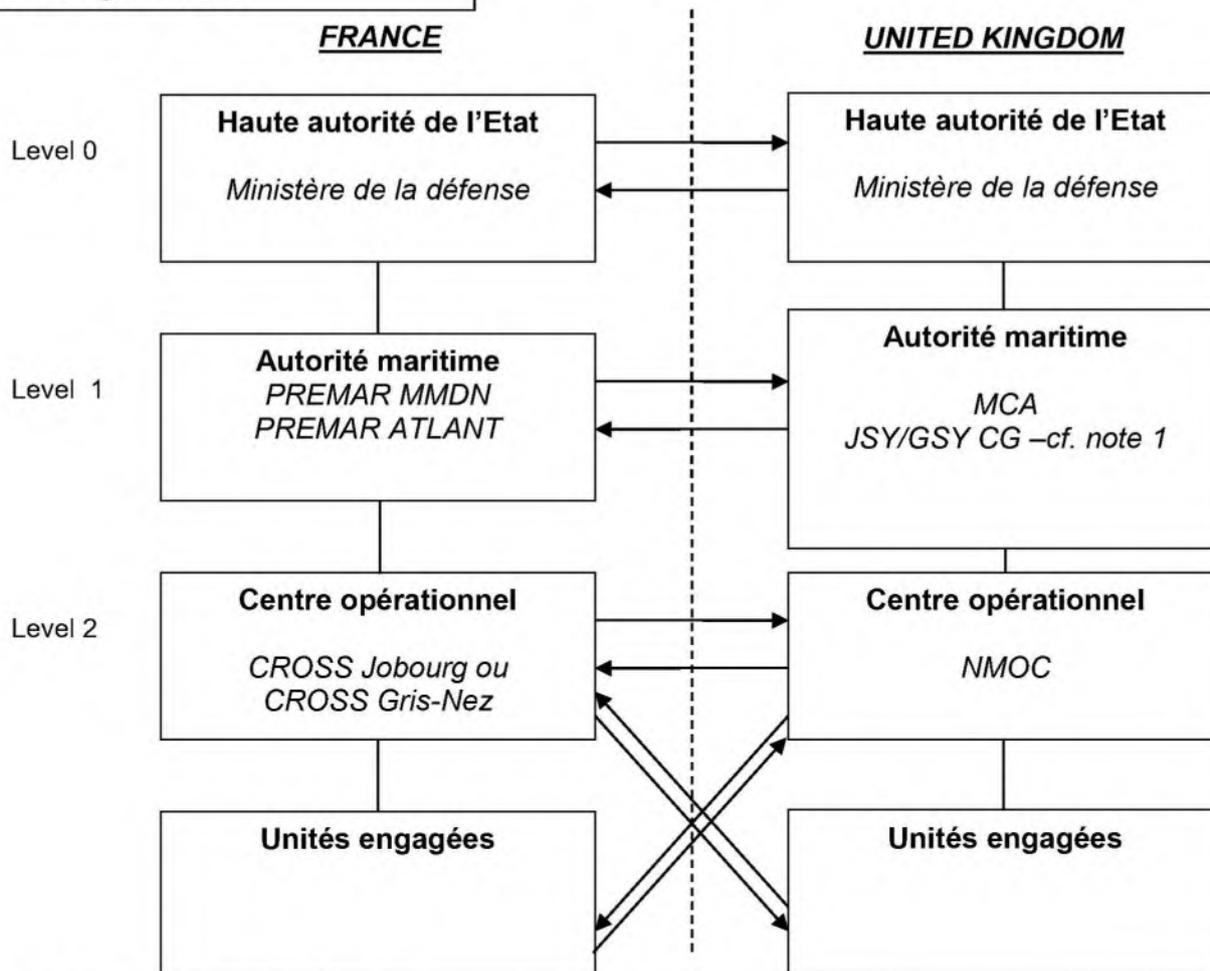


Schéma de communication :

Le principe général de communication pour l'interface entre les États-parties, est que chaque entité d'un État-partie, ne communique qu'avec les entités de même niveau de responsabilité, de l'autre État-partie.

Les seuls croisements admis sont entre le centre opérationnel d'un État-partie et un moyen de l'autre État-partie, une fois celui-ci mobilisé par contact de centre opérationnel à centre opérationnel.

Fonction	Nom	n° de téléphone	Email
Point de contact FR	OPEM COM CBG		
Point de contact UK	Voir Note 3		
CROSS JBG	CMS		
CROSS GN	CMS		
NMOC	Officier de permanence		
GSY CG	Officier de permanence		
JSY CG	Officier de permanence		

1. Where incidents occur within the Guernsey and/or Jersey areas of responsibility the corresponding Coastguard organisation will manage the incident and provide the operational centre. Depending on the nature of the incident/crisis Guernsey or Jersey authorities may choose to request that the MCA assume crisis management responsibility and/or provide an operational centre. Similarly, SAR operations in the Channel Islands sub-region may nonetheless be co-ordinated by the French authorities at the request of the Island authority concerned, as per Art 39.1.

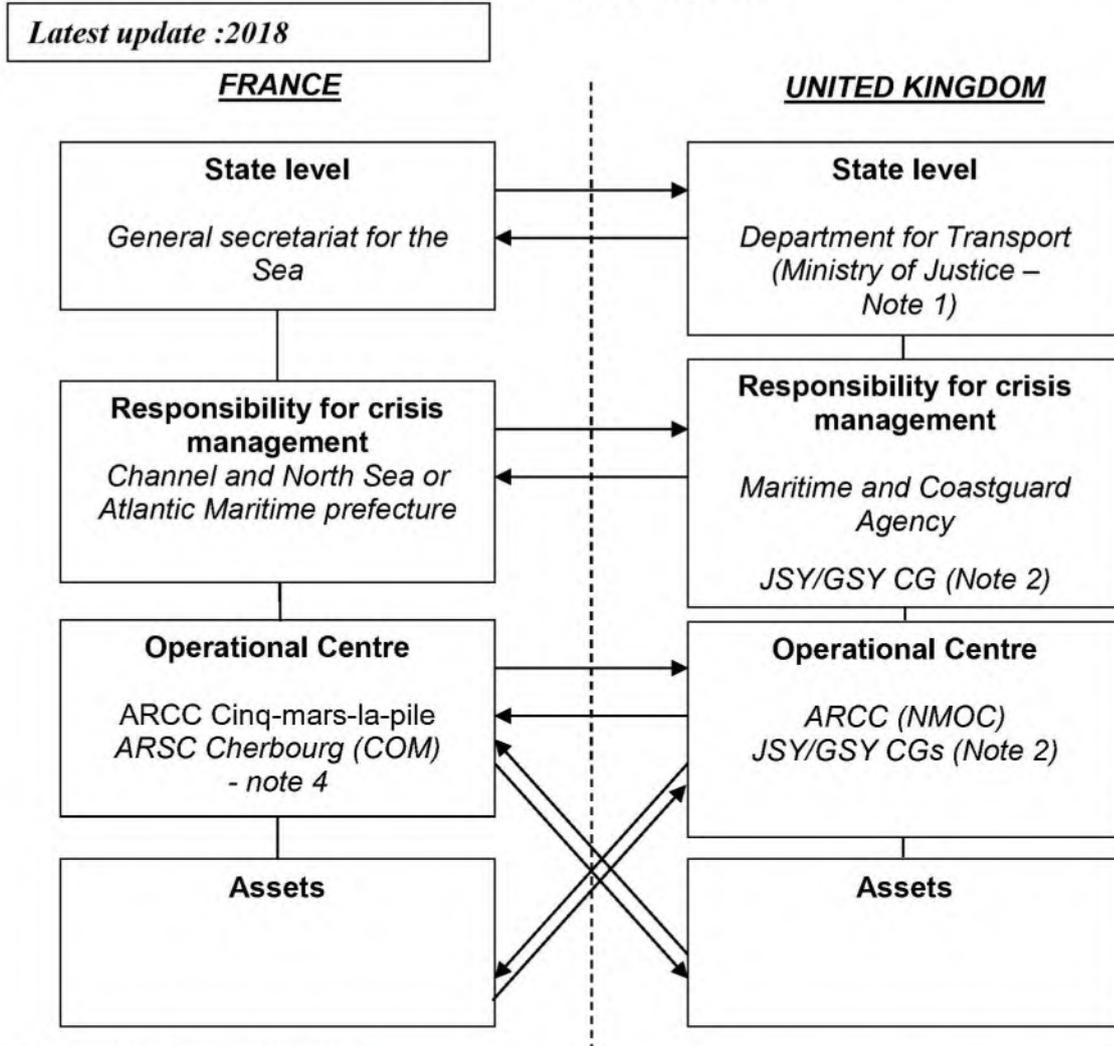
2. For UK, the primary POC will be the Duty Controller at the NMOC unless authority has been delegated to a Controller at the respective CGOC or a Search and Mission Coordinator (SMC).

1. Lorsqu'un incident survient dans la sous-région de compétence de Jersey ou Guernesey, les Coastguard du ressort desquels la sous-région dépend sont chargé de la gestion de l'événement au titre de "centre opérationnel". Selon la nature de l'événement, les autorités Anglo-Normandes pourront demander à la MCA d'assurer le rôle d'autorité chargée de la gestion de crise et/ou de fournir un centre opérationnel afin de gérer l'événement. Par ailleurs, les opérations de recherche et de sauvetage à l'intérieur de la sous-région îles anglo-normandes peuvent être coordonnées par les autorités françaises à la demande des autorités de l'île concernée conformément à l'article 39.1.

2. Pour le Royaume-Uni, le point de contact initial est l'officier de permanence du NMOC ou, par délégation, un officier du CGOC ou un Coordinateur des Missions de Sauvetage.

Annex 3
APPENDIX A-3 – SAMAR (AIRCRAFT)
AIR SEARCH PHASE

If a crash at sea is confirmed, the organisation shall be covered by Annex 3, Appendix A-1



Communication structure:

The general principle governing the communication interface between the States Parties is that each entity of a State Party shall communicate only with entities of the other State Party at the same level of responsibility.

The only cross-level communications permitted shall be those between the operational centre of a State Party and an asset of the other State Party, once it has been mobilised on the basis of contact between operational centres.

Function	Name	Phone n°	Email
<i>French POC</i>	Duty officer COM CBG		
<i>UK POC</i>	See Note 3		
<i>CROSS JBG POC</i>	Duty Officer		
<i>CROSS GN POC</i>	Duty Officer		
<i>NMOC POC</i>	Duty Controller		
<i>GSY CG POC</i>	Duty Controller		
<i>JSY CG POC</i>	Duty Controller		

Annexe 3

APPENDICE A-3 – SAMAR

RECHERCHE D'AERONEF PRESUME PERDU EN MER

Dès lors que la perte en mer d'un aéronef est confirmée, l'organisation adoptée est celle décrite à l'annexe 3 Appendice A-1

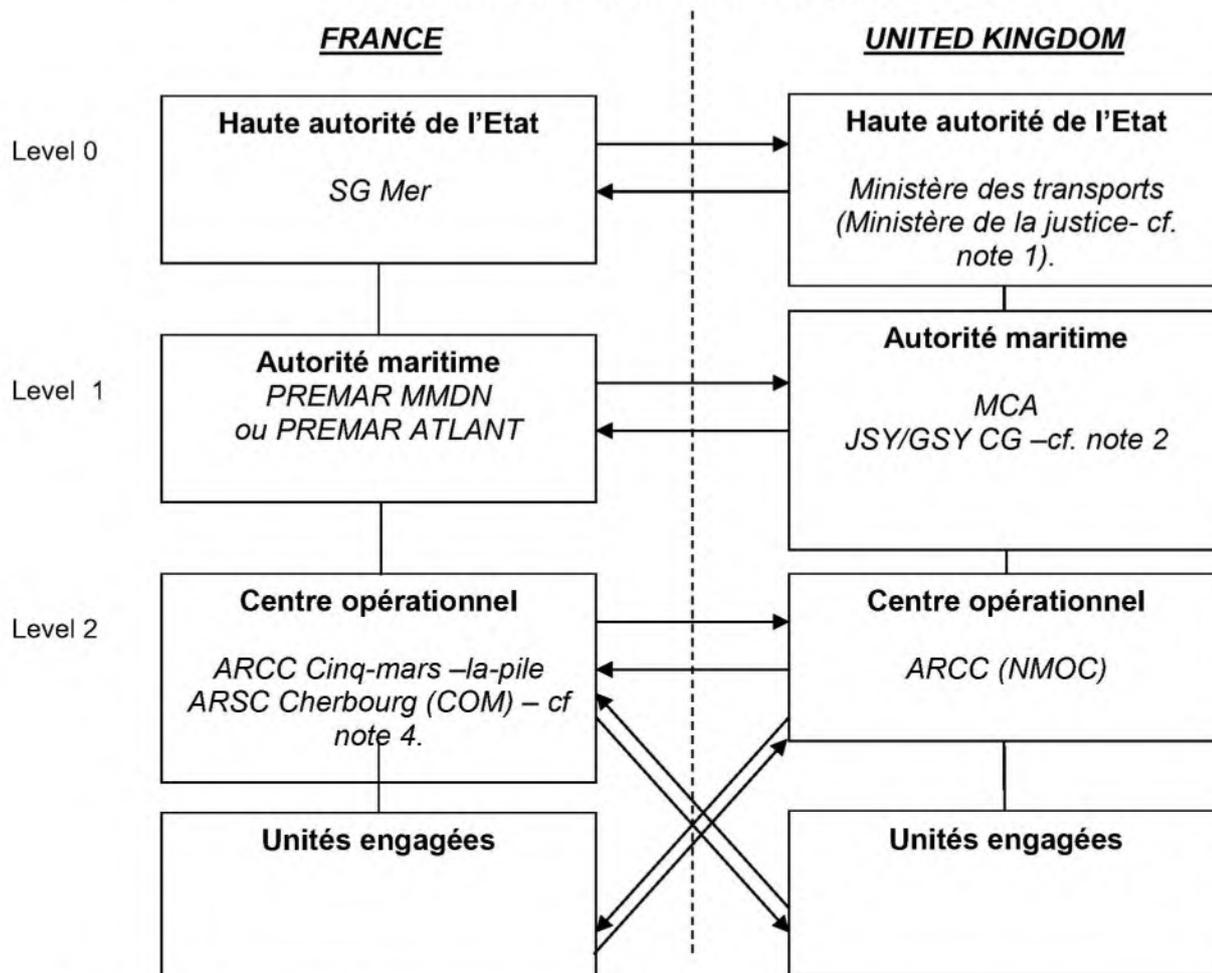


Schéma de communication :

Le principe général de communication pour l'interface entre les États-parties, est que chaque entité d'un État-partie, ne communique qu'avec les entités de même niveau de responsabilité, de l'autre État-partie.

Les seuls croisements admis sont entre le centre opérationnel d'un État-partie et un moyen de l'autre État-partie, une fois celui-ci mobilisé par contact de centre opérationnel à centre opérationnel.

Fonction	Nom	n° de téléphone	Email
Point de contact FR	OPEM COM CBG		
Point de contact UK	Voir Note 3		
CROSS JBG	CMS		
CROSS GN	CMS		
NMOC	Officier de permanence		
MRCC GSY	Officier de permanence		
MRCC JSY	Officier de permanence		

Notes:

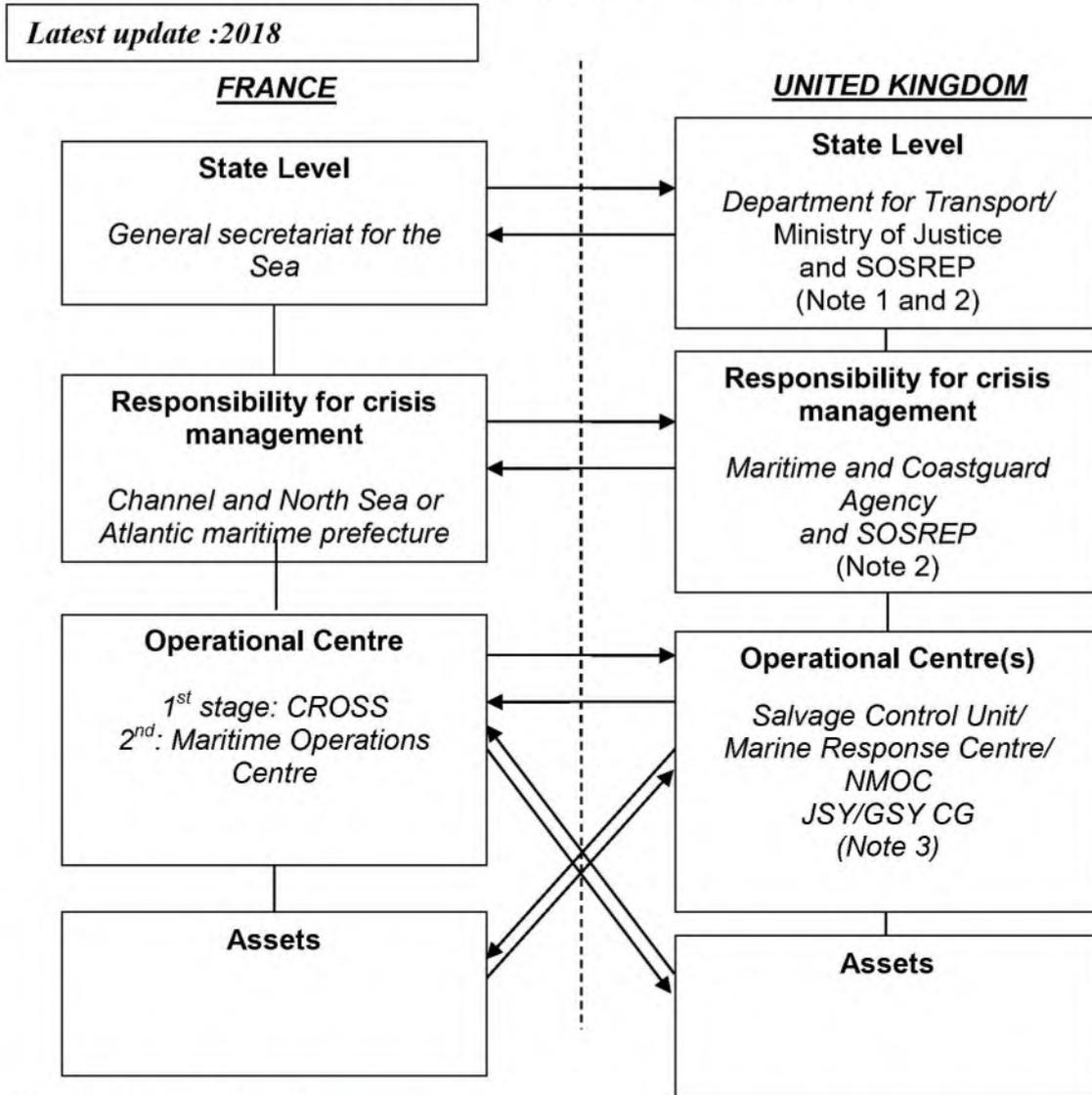
1. Where a SAMAR event occurs within a Channel Islands area of response, the UK's Ministry of Justice (MoJ) is the 'State Level' Lead Government Department (LGD).
2. Where a SAMAR incidents occur within the Guernsey and/or Jersey areas of responsibility the corresponding Coastguard organisation will manage the incident and provide the operational centre. Depending on the nature of the incident/crisis Guernsey or Jersey authorities may choose to request that the MCA assume crisis management responsibility and/or provide an operational centre.
3. For UK, the primary POC will be the Duty Aeronautical Controller at the ARCC (NMOC)
4. While the primary operational centre in charge of SAMAR is the ARCC/ARSC, CROSS Jobourg and Gris-Nez may be required to assume coordination or management responsibilities.

Notes:

1. Lorsqu'un événement SAMAR survient dans les Îles Anglo-Normandes, le ministère britannique de la justice est la haute autorité de l'Etat charge de cet événement.
2. Lorsqu'un incident SAMAR survient dans la sous-région de compétence de Jersey ou Guernesey, les Coastguard du ressort desquels la sous-région dépend sont chargé de la gestion de l'événement au titre de "centre opérationnel". Selon la nature de l'événement, les autorités Anglo-Normandes pourront demander à la MCA d'assurer le rôle d'autorité chargée de la gestion de crise et/ou de fournir un centre opérationnel afin de gérer l'événement. Par ailleurs, les opérations de recherche et de sauvetage à l'intérieur de la sous-région îles anglo-normandes peuvent être coordonnées par les autorités françaises à la demande des autorités de l'île concernée conformément à l'article 39.1.
3. Pour le Royaume-Uni, le point de contact initial sera l'officier de permanence aéronautique de l'ARCC (NMOC).
4. Le centre opérationnel chargé en premier lieu du SAMAR est l'ARSC Cherbourg. Les CROSS Jobourg et Gris-Nez peuvent cependant être manené à assurer des responsabilités de coordination des opérations en mer.

Annex 3

APPENDIX B – ANED/POLMAR / CPR



Communication structure:

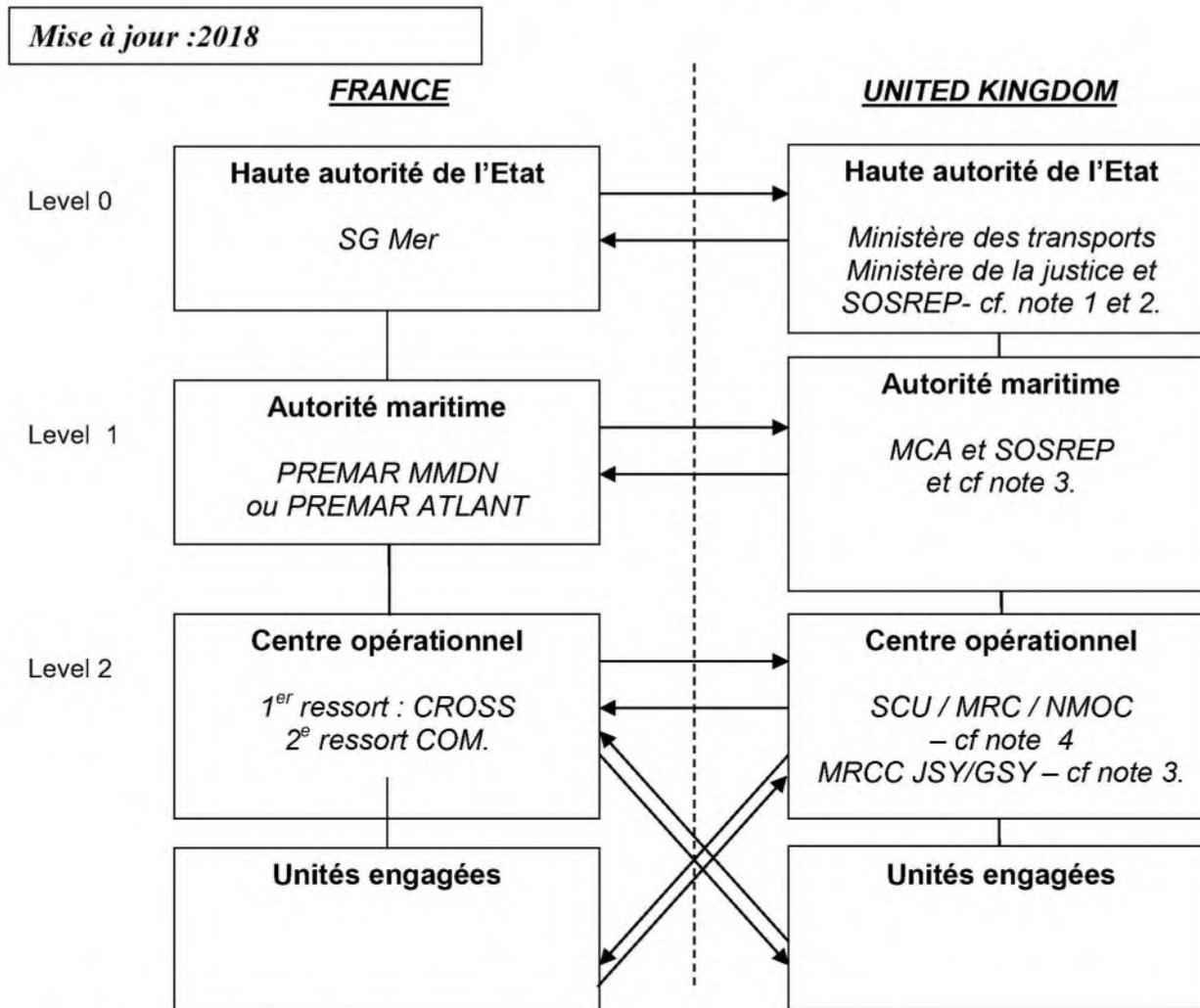
The general principle governing the communication interface between the States Parties is that each entity of a State Party shall communicate only with entities of the other State Party at the same level of responsibility.

The only cross-level communications permitted shall be those between the operational centre of a State Party and an asset of the other State Party, once it has been mobilised on the basis of contact between operational centres.

Function	Name	Phone n°	Email
French POC	Duty officer COM CBG		
UK POC	See Note 4		
CROSS JBG POC	Duty Officer		
CROSS GN POC	Duty Officer		
NMOC POC	Duty Controller		
GSY CG POC	Duty Controller		
JSY CG POC	Duty Controller		

Annex 3

APPENDICE B – ANED/POLMAR/CPR

Schéma de communication :

Le principe général de communication pour l'interface entre les États-parties, est que chaque entité d'un État-partie, ne communique qu'avec les entités de même niveau de responsabilité, de l'autre État-partie.

Les seuls croisements admis sont entre le centre opérationnel d'un État-partie et un moyen de l'autre État-partie, une fois celui-ci mobilisé par contact de centre opérationnel à centre opérationnel.

Fonction	Nom	n° de téléphone	Email
Point de contact FR	OPEM COM CBG		
Point de contact UK	Voir Note 3		
CROSS JBG	CMS		
CROSS GN	CMS		
NMOC	Officier de permanence		
MRCC GSY (CG)	Officier de permanence		
MRCC JSY (CG)	Officier de permanence		

Notes:

1. Where an event occurs within a Channel Islands area of response, the UK's Ministry of Justice (MoJ) is the 'State Level' Lead Government Department (LGD).
2. The Secretary of State's Representative (SOSREP) may act autonomously at both State and Crisis Management Levels, though close liaison with the Lead Government Department (LGD) and with the MCA will always be maintained.
3. Where a incidents occur within the Guernsey and/or Jersey areas of responsibility the corresponding Coastguard organisation will manage the incident and provide the operational centre. Depending on the nature of the incident/crisis Guernsey or Jersey authorities may choose to request that the MCA assume crisis management responsibility and/or provide an operational centre.
4. For UK, the primary POC will be the duty controller at the NMOC unless the authority has been delegated to a controller at the respective CGOC.

Notes:

1. Lorsqu'un événement survient dans les Îles Anglo-Normandes, le ministère britannique de la justice est la haute autorité de l'Etat charge de cet événement.
2. Le représentant du secrétaire d'Etat (SOSREP) peut agir de façon autonome au niveau tant de haute autorité de l'Etat et d'autorité maritime. Dans les deux cas de figure, un lien direct entre l'autorité de l'Etat et l'autorité maritime sera conservé.
3. Lorsqu'un incident survient dans la sous-région de compétence de Jersey ou Guernesey, les Coastguard du ressort desquels la sous-région dépend sont chargé de la gestion de l'événement au titre de "centre opérationnel". Selon la nature de l'événement, les autorités Anglo-Normandes pourront demander à la MCA d'assurer le rôle d'autorité chargée de la gestion de crise et/ou de fournir un centre opérationnel afin de gérer l'événement.
4. Pour le Royaume-Uni, le point de contact initial est le NMOC sauf délégation particulière accordée à un COGC.

Annex 4

APPENDIX A – AIR ASSETS (SAR/ANED/POLMAR/CPR/VTM)

Latest update :

TYPE

OWNER/ CHARTERER

PHONE – EMAIL – FAX

Tel.1:

Mobile :

Email :

Photo

CHARACTERISTICS

Length :

Speed :

Wingspan :

Radius :

Crew :

Flight range :

LIMITS

ACTION TIME

COMMUNICATIONS

SAR EQUIPMENTS

ANED/POLMAR/CPR EQUIPMENTS

THROW WEIGHT

Survivors:

Equipment:

Medical team:

Intervention team:

Evaluation team:

Annexe 4

APPENDICE A – MOYENS AERIENS (SAR/ANED/POLMAR/CPR/VTM)

Mise à jour :

TYPE

Propriétaire / Affréteur

TEL – EMAIL – FAX

Tel.1:

Mobile :

Email :

Photo

CARACTERISTIQUES

Longueur :

Vitesse :

Envergure :

Rayon d'action :

Equipage :

Autonomie :

LIMITES D'EMPLOI

POTENTIEL HORAIRE

COMMUNICATIONS

EQUIPEMENT SAR

EQUIPEMENT ANED/POLMAR/CPR

POTENTIEL D'EMPORT

Victimes:

Equipement:

Equipe médicale:

Equipe d'intervention:

Equipe d'évaluation:

Annexe 4

APPENDICE B – MOYENS MARITIMES (SAR/ANED/POLMAR/CPR/VTM)

Latest update :

TYPE

Propriétaire / Affréteur

TEL – EMAIL – FAX

Tel.1:
Mobile :
Email
INMARSAT:

Photo

CARACTERISTIQUES

Longueur :	Vitesse :
Tirant d'eau :	Largeur :
Equipage :	

LIMITES D'EMPLOI

POTENTIEL HORAIRE

COMMUNICATIONS

EQUIPEMENT SAR

EQUIPEMENT ANED/POLMAR/CPR

POTENTIEL D'EMPORT

Annex 5

TABLE OF AVAILABLE FREQUENCIES

Table established between :

UK Operational centre	French Operational centre
--	--

Latest update :

Communication task	Common frequencies	UK only frequencies	France only frequencies
<i>Operational centre with OSC</i>			
SAR			
ANED / VTM			
POLMAR/CPR			
<i>OSC with vessels on scene</i>			
SAR			
ANED / VTM			
POLMAR/CPR			
<i>Shore authorities with aircraft</i>			
SAR			
ANED / VTM			
POLMAR/CPR			
<i>Vessels on scene with aircraft</i>			
SAR			
ANED / VTM			
POLMAR/CPR			
<i>Vessels on scene with aircraft</i>			
SAR			
ANED / VTM			
POLMAR/CPR			

Annexe 5

TABLEAU DES FREQUENCES DISPONIBLES

Tableau établis entre:

Centre opérationnel FR	Centre opérationnel UK
--	--

Mise à jour:

Type de communication	Fréquences communes	Fréquences réservées FR	Fréquences réservées UK
<i>Centre opérationnel avec OSC</i>			
SAR			
ANED / VTM			
POLMAR/CPR			
<i>OSC avec bâtiments sur zone</i>			
SAR			
ANED / VTM			
POLMAR/CPR			
<i>Centre opérationnel avec moyen aérien</i>			
SAR			
ANED / VTM			
POLMAR/CPR			
<i>Bâtiments sur zone avec moyens aériens</i>			
SAR			
ANED / VTM			
POLMAR/CPR			
<i>Bâtiments sur zone avec moyens aériens</i>			
SAR			
ANED / VTM			
POLMAR/CPR			

Annex 6

GLOSSARY OF TERMS AND ACRONYMS

ACA	Action Co-ordinating Authority
ACO	Aircraft Co-Ordinator
ALA	Action Liaison Authority
ANED	Assistance to vessels in distress (prevention of pollution or shipwreck prevention)
AOSC	Assistant On Scene Coordinator
ARCC	Aeronautical Rescue Co-ordination Centre
CAST	Coastguard Agreement on Salvage and Towing
CEFAS	Centre for Environment, Fisheries and Aquaculture Science
COCG	Coastguard Operations Center
CIRC	Disrupted maritime traffic management
CPR	Counter Pollution and Response
CPS	Counter Pollution and Salvage Branch
CROSS	<i>Centre Régionaux Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage</i> (Regional operational centres for monitoring and rescue – MRCC/VTS)
COM CBG	<i>Centre des Opérations Maritimes de Cherbourg</i> (Maritime Operations Centre) Cherbourg.
CSS	Co-ordinator Surface Search
DfT	Department for Transport
EA	Environment Agency
ECA	Emergency Controlling Authority
ECN	An event at sea for which co-ordination is necessary
ELO	Environment Liaison Officer
EMSA	European Maritime Safety Agency
EG	Environment Group

Signed copies of this MoU are held at the Directorate of HM Coastguard on registered file CG1/16/2.
 Queries concerning this MoU should be forwarded to the Head of International Liaison.

Annexe 6

GLOSSAIRE DES TERMES ET ACRONYMES

ACA	Autorité coordonnant l'action
ACO	Coordinateur d'aéronefs
ALA	Autorité chargée de la liaison
ANED	Assistance à navire en difficulté
AOSC	Assistant du coordinateur sur zone
ARCC	Centre de coordination du sauvetage aérien
CAST	Coastguard Agreement on Salvage and Towing
CEFAS	Centre for Environment, Fisheries and Aquaculture Science
COGC	Coastguard Operations center
CIRC	Gestion de la circulation maritime perturbée
CPR	POLMAR
CPS	Counter Pollution and Salvage Branch
CROSS	<i>Centre Régionaux Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage</i>
COM CBG	<i>Centre des Opérations Maritimes de Cherbourg</i>
CSS	Coordonateur des recherches de surface
DfT	Ministère des transports (britannique)
EA	Agence de l'environnement (britannique)
ECA	Autorité de contrôle d'urgence
ECN	Événement nécessitant une coordination
ELO	Officier de liaison environnement
EMSA	Agence européenne de sécurité maritime
EG	Environment Group

ETV	Emergency Towing Vessel
FCO	Foreign and Commonwealth Office
FRCS	French Continental Shelf
GNN	Government News Network
GO	Government Office
HMCG	Her Majesty's Coastguard
HSE	Health and Safety Executive
IMO	International Maritime Organisation
IOPC Fund	International Oil Pollution Compensation Fund
ISO	International Standards Organisation
MAIB	Marine Accident Investigation Branch
MAPRT	Media and Public Relations Team
MCA	Maritime and Coastguard Agency
MCMP	Management Committee on Marine Pollution
MCO	Marine Casualty Officer (MCA)
MEIR	Marine Emergency Information Room
MOD	Ministry of Defence
MOU	Memorandum of Understanding
MRC	Marine Response Centre
MRCC	Maritime Search and Rescue Coordination Center
NGO	Non Governmental Organisation
NMOC	National Maritime Operations Centre
NHS	National Health Service
NOTAM	Notice to Airmen
OCU	Operations Control Unit
ETV	RIAS

Signed copies of this MoU are held at the Directorate of HM Coastguard on registered file CG1/16/2.
 Queries concerning this MoU should be forwarded to the Head of International Liaison.

FCO	Ministère des affaires étrangères et du Commonwealth
FRCS	Plaeau continental français
GNN	Agence de presse de l'Etat
GO	Government Office
HMCG	Her Majesty's Coastguard
HSE	Health and Safety Executive
IMO	Organisation maritime internationale
IOPC Fund	FIPOL
ISO	Organisation internationale des standards
MAIB	Marine Accident Investigation Branch
MAPRT	Equipes de relations presse
MCA	Maritime and Coastguard Agency
MCMP	Comité executif pour les pollutions maritimes
MCO	Marine Casualty Officer (MCA)
MEIR	Marine Emergency Information Room
MOD	Ministère de la défense
MOU	Memorandum of Understanding
MRC	Marine Response Centre
MRCC	Maritime Search and Rescue Co-ordination Center
NGO	Organisation non gouvernementale
NMOC	National Maritime Operations Centre
NHS	National Health Service (sécurité sociale)
NOTAM	Notice to Airmen
OCU	Unité de contrôle des opérations
OPCOM	Operational Command

Signed copies of this MoU are held at the Directorate of HM Coastguard on registered file CG1/16/2.
 Queries concerning this MoU should be forwarded to the Head of International Liaison.

OPCON	Operational Control
OSC	On Scene Coordinator
POLMAR	Combatting pollution at sea
RCC	Rescue Co-ordination Centre
SAR	Search and Rescue
SCG	Strategic Coordinating Group
SCAT	Shoreline Clean-up Assessment Team
SCU	Salvage Control Unit
SERS	Ship Emergency Response Service
SGMer	General secretariat for the sea
SOSC	Supreme On Scene Coordinator
SOSREP	Secretary of State's Representative
SPA	Special Protection Area
SRC	Shoreline Response Centre
SRR	Search and Rescue Region
TACOM	Tactical Command
TACON	Tactical Control
TDA	Temporary Danger Area
TEZ	Temporary Exclusion Zone
TSS	Traffic Separation Scheme
UKCS	United Kingdom Continental Shelf
UKPCZ	UK Pollution Control Zone
VTM	Vessel Traffic Management
OPCON	Contrôle opérationnel
OPCON	Operational Control

Signed copies of this MoU are held at the Directorate of HM Coastguard on registered file CG1/16/2.
 Queries concerning this MoU should be forwarded to the Head of International Liaison.

OSC	Coordinateur sur zone
POLMAR	Lutte contre les pollutions maritimes
RCC	Centre de coordination des secours
SAR	Sauvegarde de la vie humaine en mer
SCG	Strategic Coordinating Group
SCAT	Shoreline Clean-up Assessment Team
SCU	Salvage Control Unit
SERS	Ship Emergency Response Service
SGMer	Secrétaire général de la mer
SOSC	Coordinateur sur zone supérieur
SOSREP	Représentant du secrétaire d'Etat
SPA	Zone de protection speciale
SRC	Shoreline Response Centre
SRR	Search and Rescue Region
TACOM	Commandement tactique
TACON	Contrôle tactique
TDA	Zone de danger temporaire
TEZ	Zone d'exclusion temporaire
TSS	Dispositif de séparation de trafic
UKCS	Plateau continental britannique
UKPCZ	Zone britannique de contrôle des pollutions
VTM	Vessel Traffic Management

Annex 7

Successive decisions and modifications of the MANCHEPLAN

Update 1

Joint statement

Cooperation for search and rescue mission in the Channel Islands

The Chief Executive of Maritime and Coastguard Agency, the Secretary General for the sea, the Director for maritime affairs.

Considering Articles 214 and 215 of the appendix of the International Convention on Maritime Search and Rescue;

Considering the 4th correction to the circular SAR 8 on the availability of search and rescue services and, in particular, the extracts of annex 2 of this circular in which the services respectively provided by CROSS Jobourg and by the MRCC Guernsey and Jersey are mentioned;

Seeking to maintain efficient cooperation between CROSS Jobourg and MRCC Jersey and Guernsey to ensure coordination of search and rescue operations in the Channel Islands area;

Declare their intention to adopt the guiding principles set out in the enclosed appendix;

Request the signatory authorities of the MANCHEPLAN to insert the above principles in this instrument and to develop appropriate operational procedures.

In Paris on the 13th October 2014,

The Chief Executive of Maritime and Coastguard Agency

Personal Data

The Secretary general for the sea

Personal Data

The Director for maritime affairs

Personal Data

Annexe 7

Décisions et modifications successives du MANCHEPLAN

Modificatif 1

Déclaration conjointe

Coopération pour la mission de recherche et de sauvetage en mer dans le Golfe Anglo-Normand.

Le Secrétaire général de la mer, le Directeur Exécutif de l'Agence de la Mer et des Garde-Côtes, la Directrice des affaires maritimes.

Considérant les articles 2.1.4. et 2.1.5. de l'annexe à la convention internationale sur la recherche et le sauvetage des personnes en détresse en mer.

Considérant la correction 4 apportée à la circulaire SAR 8 relative aux services de recherche et de sauvetage actuellement disponibles et notamment les extraits de l'annexe 2 de cette circulaire dans lesquels sont mentionnés les services respectivement fournis par le centre régional opérationnel de recherche et de sauvetage (CROSS) Jobourg et par les centres de coordination de sauvetage maritime (MRCC) de Guernesey et Jersey.

Désireux de poursuivre une coopération efficace entre le CROSS Jobourg et les MRCC de Jersey et de Guernesey permettant d'assurer dans le golfe anglo-normand une coordination des opérations de recherche et de sauvetage.

Déclarent leur intention d'adopter les principes directeurs énoncés dans l'annexe ci-après.

Demandent aux autorités signataires du MANCHEPLAN d'insérer dans cet instrument les principes directeurs précités et de les mettre en œuvre selon des modalités opérationnelles appropriées.

A Paris le 13 octobre 2014.

Le Secrétaire général de la mer

Personal Data

Le Directeur Exécutif de l'Agence de la Mer et des Garde-Côtes

Personal Data

La Directrice des affaires mar

Personal Data