



**PRÉFET
MARITIME
DE LA MANCHE
ET DE LA MER DU NORD**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Préfecture maritime de la Manche
et de la mer du Nord**

Division « action de l'État en mer »

N° 0-26 080 -2022/PRÉMAR MANCHE/AEM/DR

Affaire suivie par ADJ/CZM

sec.aem@premar-manche.gouv.fr

Cherbourg-en-Cotentin, le 10 novembre 2022

Le vice-amiral d'escadre Marc Véran
Préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord

à

destinataires *in fine*

- OBJET** : directive permanente sauvetage dans le pas de Calais
ANNEXES : une annexe
T. ABROGÉ : Lettre N° 0-28065-2018/PRÉMAR MANCHE/CAB/DR du 14 novembre 2018

Malgré l'action des forces de sécurité intérieures (FSI) et des douanes pour lutter contre l'émigration par vecteur maritime précaire en direction du Royaume-Uni, le phénomène perdure et s'amplifie. Plus de 50 000 personnes auront tenté la traversée du pas de Calais fin 2022 sur des embarcations inadaptées, et 15% auront échoué avant d'être secourues en mer.

Pour remplir cette mission de sauvetage qui lui incombe, le CROSS Gris-Nez s'appuie essentiellement sur les capacités de la Fonction Garde-Côtes (FGC)¹, sur des moyens spécialisés (SNSM) ou concourants (forces de sécurité, etc.).

La présente directive pour le sauvetage dans le pas de Calais intègre le retour d'expérience des dernières opérations de sauvetage et prend en compte l'ampleur du phénomène de traversée maritime en conditions précaires vers le Royaume-Uni.

Je rappelle aussi que le cadre de l'action des moyens agissant en mer dans la zone placée sous ma responsabilité, y compris dans la bande littorale des 300 mètres², qu'ils soient ou non sous ma coordination, est celui de la recherche et du sauvetage en mer (SAR ou « Search And Rescue ») tel que défini dans l'instruction IAMSAR³. A ce stade, le cadre juridique de la lutte contre l'immigration clandestine en mer ne permet pas de mener des actions coercitives de lutte contre l'immigration clandestine (LIC) à l'encontre des personnes victimes de ce trafic⁴.

Je vous demande de diffuser cette directive aux commandants des unités, bâtiments et vedettes placés sous votre autorité, ainsi qu'à tous les services de l'Etat susceptibles d'agir en mer, y compris dans la bande littorale, et de me faire part de toute difficulté d'application.


N. Veran

¹ Marine nationale et Gendarmerie maritime, Service de Garde-Côtes des Douanes, Affaires maritimes

² Cf. Article L1521-1 du code de la Défense

³ International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual

⁴ Cf. ordonnance n° 2019-414 du 7 mai 2019 modifiant la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative à la lutte contre la piraterie et aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer : le cadre LIC est inapplicable dès lors que les passeurs n'ont pas été identifiés et qu'ils ne sont pas embarqués avec les passagers usant de leurs services.

DIRECTIVE SUR LE SECOURS AUX MIGRANTS DANS LE PAS DE CALAIS⁵

Cette directive a pour objectif de fournir aux commandants des navires d'Etat et au directeur du CROSS Gris-Nez des orientations leur permettant d'intervenir rapidement et efficacement.

1. CADRE GÉNÉRAL

L'activité migratoire irrégulière au départ des côtes françaises du pas de Calais *via* des moyens nautiques précaires est désormais inscrite dans la durée, et a pris de l'ampleur depuis 2018 ; fin 2022, ce sont plus de 50 000 migrants qui devraient avoir tenté la traversée. Le phénomène et les modes opératoires observés sont évolutifs et décrits en annexe.

Actuellement, environ 15% des migrants tentant la traversée sont secourus après un naufrage ou une avarie en mer. **Toute action de sauvetage en mer est placée sous la coordination du CROSS Gris-Nez, quelle que soit l'administration où la société de droit public ou privé dont relève l'unité.** Conformément aux conventions internationales, les naufragés ou personnes secourues sont ensuite ramenés vers le lieu sûr le plus proche⁶, dans un port français, et pris en charge par les services à terre.

Il est constaté depuis quelques temps que certaines embarcations n'hésitent plus à se signaler comme étant en difficulté, voire à alléguer une situation de détresse (appel vers le CROSS) tout en poursuivant leur route et refusant le secours offert. L'objectif recherché par les auteurs de ces appels est d'obtenir la sécurisation par l'État de leur expédition dangereuse et déraisonnable ; certains passeurs et complices leur ayant préalablement distribué des « flyers » indiquent la procédure à suivre à cet effet.

De plus, certaines nuits par conditions météo clémentes, des départs en grand nombre visant à saturer les FSI à terre ont été observés, avec des embarcations chargées jusqu'à 70 personnes. Le suivi permanent de chacune d'entre elles devient alors très compliqué.

Le CROSS s'efforce de maintenir une situation "surface" actualisée en répertoriant les traversées signalées, en exploitant les reports réguliers des navires, en ajustant par priorisation le dispositif pour assurer le secours aux embarcations en détresse, et en partageant les informations avec le MRCC Douvres conformément à l'IAMSAR et au MANCHEPLAN.

Parce qu'il s'agit d'éviter le pire grâce à un dispositif prépositionné, sans pour autant faire le jeu des passeurs qu'une présence ostentatoire conforterait, une approche tactique répondant aux principes suivants sera adoptée :

- **préserver la vie humaine en priorité ;**
- **éviter le suremploi, la saturation des moyens de sauvetage et l'incitation au départ, en limitant autant que possible leur visibilité depuis la plage, ou sur les médias grand public.**

Il s'agit dès lors de dédier les capacités en mer à ceux qui en ont besoin, tout en limitant la probabilité d'un départ que la vue d'un bâtiment de secours inciterait ou rassurerait.

⁵ Au titre des accords franco-britanniques du Touquet, la France lutte contre l'émigration clandestine au départ de son territoire vers le Royaume-Uni. A terre, cela se concrétise par l'action des FSI sous la coordination de la préfecture de zone Nord. En mer, l'action est concentrée sur le seul objectif de la sauvegarde de la vie humaine. Aussi, dans la zone de responsabilité du Préfet maritime Manche et mer du Nord (jusqu'aux limites des eaux sur le rivage de la mer, jusqu'aux limites transversales de la mer dans les estuaires et jusqu'aux limites des circonscriptions portuaires), le cadre juridique de la lutte contre l'immigration irrégulière en mer se limite à l'exercice de pouvoirs de police à l'encontre des passeurs, et non des passagers eux-mêmes.

⁶ Ce dernier doit être déterminé par le CROSS, en relation avec le moyen nautique impliqué et l'autorité portuaire concernée. En cas de difficulté, la préfecture maritime est saisie par le CROSS et assure l'interface avec l'autorité concernée.

2. DIRECTIVES ET RÉACTIONS ASSOCIÉES

2.1. Coordination des moyens dans le pas de Calais

Les moyens maritimes interministériels placés sous la coordination du préfet maritime participent à une mission de sauvegarde de la vie humaine en mer liée aux conséquences de l'émigration vers le Royaume-Uni par voie maritime dans des embarcations précaires.

Le COM Cherbourg (centre des opérations maritimes), fixe en amont les missions des unités pré-positionnées du dispositif en leur attribuant des zones de patrouille ou des délais d'alerte à quai. Les principaux déterminants sont les conditions météorologiques et la disponibilité générale des capacités (disponibilité technique et humaine, dont régénération des équipages sauf cas de force majeure).

L'objectif est de participer à la tenue de situation et d'être prêt à intervenir en cas de déclenchement d'une opération par le CROSS. Hors intervention et engagement de la sécurité nautique, les unités adoptent une posture vigilante et un comportement discret (politique AIS silencieuse⁷, distance vis-à-vis de la terre) afin de ne pas indiquer de façon ostentatoire la présence permanente de moyens de sauvetage, susceptible de réassurer les passeurs ou d'inciter les migrants à rechercher une « escorte ».

En fonction des signalements reçus, dans le cadre de ses attributions, lorsque le CROSS Gris Nez ouvre une opération SAR, il peut engager un moyen ainsi pré-positionné. Si les moyens du dispositif s'avèrent insuffisants ou inadaptés, le CROSS Gris-Nez engage tout autre moyen approprié (y compris des moyens privés).

Le dialogue opérationnel entre le COM Cherbourg et le CROSS Gris-Nez, dans le respect du rôle de chacun, s'attache, d'une part, à éviter les sollicitations susceptibles d'avoir un effet saturant et, d'autre part, à permettre une information optimale du préfet maritime.

2.2. Réactions au contact

Au contact d'une embarcation, l'équipage recherche en priorité à confirmer la détresse. Il reporte la situation des embarcations de migrants au CROSS (position, type de mobile, nombre de personnes à bord, nature de la détresse et tout élément supplémentaire jugé pertinent ou demandé par le CROSS, en particulier une évaluation de la capacité de l'embarcation à poursuivre sa route et une évaluation des risques encourus selon la météo, la distance à la côte, le port de gilets de sauvetage etc.).

Cette évaluation permet au **CROSS Gris-Nez de confirmer ou non la pertinence de l'alerte reçue** et, le cas échéant, de demander au bâtiment de porter secours. **En situation d'urgence constatée** (risque pour la vie humaine) l'unité porte indépendamment et sans ordre secours aux personnes en détresse ; elle rend compte au CROSS à l'issue (voir para 2.3).

Tout refus d'être secouru doit être signalé au CROSS et enregistré par l'équipe au contact. Le recours à des moyens de coercition pour secourir les personnes contre leur gré est proscrit en raison du risque induit et de l'incohérence qui en découlerait pour l'action de l'État.

Les équipages s'attacheront à recueillir des éléments matériels (photos, vidéo, enregistrements des échanges radios) et à les transmettre au COM Cherbourg et au CROSS Gris-Nez (photos).

2.3. Sauvetage d'une embarcation en détresse et en difficulté

La cinématique d'un naufrage peut être très rapide en raison de la précarité des embarcations et de l'inexpérience des équipages (non-respect des règles élémentaires de sécurité, nombre élevé de passagers, insuffisance de carburant, etc.).

Dans le cas d'une détection d'une situation à risque, d'une demande d'assistance ou d'indication fournie par le CROSS, **les navires de l'État recueillent sans délai les personnes naufragées tout en veillant à garantir la sécurité de leur personnel** et à les protéger contre tout risque sanitaire.

⁷ Les patrouilleurs à la mer fournissent alors au CROSS par téléphone leur position et intentions toutes les 2h

En situation d'urgence, le moyen le plus proche commence l'intervention (y compris en SRR britannique avec information concomitante du MRCC britannique responsable dans sa zone – il peut aussi prévenir immédiatement le CROSS qui assurera le relais avec le MRCC et cherchera des renforts), et sollicite du renfort autant que de besoin (via le CROSS ou le MRCC).

Les naufragés recueillis doivent faire l'objet d'une palpation de sécurité⁸ (pour être désarmés si nécessaire), ou isolés en cas d'agitation manifeste ; ceci afin d'empêcher tout acte de violence de leur part, ou tentative de prise de contrôle de l'unité venue au secours.

Afin d'éviter les vols et compte tenu de la présence possible de passeurs parmi les naufragés, **les effets individuels peuvent être collectés** par les équipages et restitués à leur débarquement. Les modalités de cette collecte sont définies par les commandants d'unité.

Les naufragés sont ensuite regroupés et surveillés jusqu'à leur débarquement selon des modalités définies par les commandants des unités de secours. Les équipages s'attachent à recueillir des éléments matériels (vidéos) des prises en charge afin de se prémunir d'actions en justice à l'encontre des agents de l'Etat.

Le choix du port de débarquement des naufragés est défini par le CROSS/MRCC en charge de la coordination de l'opération SAR, dans le respect des conventions internationales sur le sauvetage en mer et après coordination avec les services *ad hoc* à terre : il s'agit souvent du port le plus proche, l'objectif étant de mettre le plus vite possible les naufragés en sécurité et de retrouver la disponibilité opérationnelle de l'unité secouriste.

Il convient d'éviter les débarquements dans des conditions inappropriées (par norias d'embarcations, sur un quai inapproprié, ou requérant des manœuvres dangereuses pour les personnes).

L'embarcation est récupérée par l'unité effectuant le sauvetage afin de ne pas occasionner de fausses alertes SAR par la suite. En cas d'impossibilité (taille/équipement de l'unité, réengagement immédiat), le moteur est récupéré et le pneumatique marqué avec une référence fournie par le CROSS (N° d'opération). Autant que possible, l'embarcation est récupérée ultérieurement, sous coordination du CROSS. Le traitement de l'équipement une fois à quai se fait conformément aux procédures définies par le DML concerné.

Les commandants de toutes les unités (bâtiments, aéronefs) restent maîtres à bord pour déterminer la conduite à tenir en situation de cas non conforme. **En cas d'événement grave, le commandant de l'unité prévient immédiatement le CROSS Gris-Nez et le COM ; ce dernier alerte sans délai le COFGC.** Dans la mesure du possible, **une couverture image ou vidéo de l'évènement est effectuée et transmise au COM.** Le commandant de l'unité s'assure de la bonne maîtrise de l'information (par défaut, communication fermée) et applique les consignes reçues du porte-parole de la préfecture maritime (voir para 2.6).

2.4. Embarcation ne demandant pas assistance

L'escorte d'embarcations **détectées en route** vers les eaux territoriales britanniques n'est pas un objectif.

En cas de doute sur leur situation et à défaut d'autres moyens (reconnaissance par drone), le CROSS peut demander au commandant d'une unité d'effectuer une « levée de doute » consistant à recueillir et à transmettre au CROSS le maximum d'éléments sur l'embarcation, son équipage, et s'il y a un danger. Le CROSS évalue alors le risque encouru et décide, après consultation du commandant d'unité, des suites à donner (prise de contact, surveillance à proximité ou éloignement).

Dans tous les cas, l'unité peut établir un contact si son commandant estime que l'embarcation présente un danger, même sans demande du CROSS.

En cas de rupture de communications avec le CROSS, le commandant d'unité intervient à son initiative pour faire cesser un danger urgent et immédiat (vie humaine).

Enfin, en cas de refus d'une embarcation d'être secourue, les commandants des unités engagées appliquent les consignes du CROSS.

⁸ Palpation de sécurité : mesure de sécurité ayant pour objet de déceler la présence de tout objet susceptible d'être dangereux.

2.5. Coordination avec le Royaume-Uni

Le CROSS Gris-Nez informe le MRCC Douvres du transit des embarcations de type « migrants » détectées en route vers sa SRR ou dans sa SRR.

Hors situation SAR avérée, sauf consigne particulière, il n'est pas demandé aux moyens français d'opérer en SRR UK, chaque pays opérant avec ses propres moyens dans sa SRR.

En cohérence avec le paragraphe 2.4, le « *handover* » d'une embarcation sécurisée par un moyen français vers un moyen UK, avant de donner liberté de manœuvre au moyen FR, **n'est pas systématique**.

En cas de situation particulière, le COM Cherbourg informera l'UKBF, *via* l'opération Isotrope ou le JMSC, ainsi que ses partenaires français habituels à terre.

2.6. Communication

L'embarquement de médias est laissé à l'exclusive appréciation du Préfet Maritime ; le porte-parole du Préfet Maritime est le seul interlocuteur des médias quant à ces opérations ; **la communication est fermée, sauf ordre contraire formel**.

Lors des opérations de sauvetage, la prise d'images à des fins de communication est un point important. Les images les plus pertinentes peuvent être insérées dans les comptes rendus d'évènements ou par mail.

Par ailleurs, la tendance actuelle des réseaux de passeurs consiste à promouvoir ces tentatives dangereuses de traversées de la Manche par la diffusion d'images de prises en charge des personnes en difficulté par les moyens de l'Etat ou de la SNSM. Parce que les effets personnels de valeur ont été mis de côté pour éviter les vols entre migrants, cette problématique est résolue.

Enfin, si parmi les naufragés secourus était découverte une personne s'étant manifestement mise en danger dans un but autre que d'émigrer vers le Royaume-Uni (membre d'ONG, journaliste, etc.), elle est immédiatement signalée aux CROSS Gris-Nez, au COM qui aviseront le SGMER et les FSI.

2.7. Sécurité aérienne

L'intervention de plusieurs moyens aériens peut être nécessaire en particulier en cas de sauvetage de grande ampleur. La présence possible d'hélicoptères de médias ou l'interférence en zone littorale avec des drones privés nécessite une attention particulière en raison du risque aéronautique.

Dès lors que le nombre d'aéronefs impliqués est faible, leur coordination est assurée par le CROSS Gris-Nez. Afin d'éviter les interférences d'aéronefs extérieurs à l'opération, la PREMAR instaurera au plus tôt une Zone d'Interdiction Temporaire – jusqu'à 5 km autour de l'embarcation)

Si nécessaire, l'alerte nationale (F50) est engagée pour assurer une coordination sur zone, et un ACO pourra être recherché conformément au plan ORSEC.

2.8. Secours à personne

La présence de blessés est gérée par le CROSS selon les procédures et usages en vigueur au titre du secours médical en mer. L'intervention des centres de secours est dictée par la nécessité de ~~salvegarde de la vie humaine. Dans le cas d'un sauvetage de grande ampleur (SMGA), l'usage du système SINUS par les unités au contact sera recherché pour faciliter le traitement rapide du secours à personne.~~

ANNEXE I

1. SITUATION EN MANCHE ET MER DU NORD

Depuis les mesures post-attentats de 2015 et le renforcement de la sécurisation des points frontaliers habituels et des zones portuaires, le phénomène migratoire a glissé progressivement des ferries et du tunnel sous la Manche vers la mer.

Aujourd'hui, la Manche-mer du Nord est la seule façade métropolitaine – et européenne – confrontée à une émigration par voie maritime, au moyen d'embarcations dédiées, vers un Etat hors de l'Union européenne. Le phénomène gagne en intensité. Marginales jusqu'aux démantèlements des camps de Calais et Grande-Synthe, à l'automne 2018, les traversées par petites embarcations ont augmenté d'un facteur 5 chaque année.

Plusieurs facteurs structurels peuvent être avancés pour expliquer l'intensité du phénomène :

- L'option « Small Boats » s'impose comme la meilleure solution de passage :

- les possibilités de passages par les vecteurs « historiques » (camions, véhicules) *via* les navires à passagers et le tunnel sous la Manche sont à présent très difficiles compte-tenu du renforcement croissant des mesures de contrôle policier (investissements franco-britanniques dans la surveillance des points de passage frontaliers), sanitaire (COVID-19 notamment) et douanier (BREXIT) ;
- les caractéristiques du littoral des Hauts-de-France (étendue, littoral faiblement urbanisé, présence d'anciens ouvrages militaires, dunes, végétation) facilitent le pré-positionnement de matériel et la discrétion des mises à l'eau ;
- les tentatives de traversées à coût nul, par des moyens rudimentaires et improvisés, sont accessibles à tous et simples à mettre en œuvre même si elles sont de moins en moins constatées.

- Une adaptation permanente du mode opératoire des migrants et des passeurs :

- les traversées sont mieux rentabilisées avec 38 personnes en moyenne par embarcation en 2022 (contre 11 en 2020 et 26 en 2021) et, de fait, des embarcations plus chargées (jusqu'à 70 individus sur une embarcation de 9 mètres) ;
- une exploitation fine de la météo avec une concentration des passages sur les périodes de temps calme, quelle que soit la saison ;
- une exploitation de la chaîne Search & Rescue (SAR) française bien intégrée. Les migrants craignent de moins en moins d'être détectés et approchés par les moyens militaires ou des administrations françaises et, dans certains cas, recherchent leur présence pour sécuriser leur traversée jusqu'à la vue des moyens britanniques. Seuls les cas de SAR avérés (nauffrage, avarie, hypothermie, désorientation), impliquant *de facto* un échec de la traversée, justifient réellement une prise en charge par moyens français ;
- des réseaux de passeurs très organisés (points d'appui en Europe), se régénérant rapidement et ayant aussi bien compris les principes du SAR.

Enfin, le phénomène revêt une sensibilité politique et médiatique forte, à l'aune du BREXIT et des efforts consentis par les deux Etats pour tenter d'endiguer le flux. Des journalistes et des responsables politiques britanniques ont été observés en mer au printemps 2020, à bord d'embarcations louées, afin de réaliser des prises de vues des opérations de secours franco-britanniques.

2. TRAVERSÉES MARITIMES ET CRITÈRES DE SUSPICION

L'analyse des traversées maritimes détectées depuis 2018 permet d'en dégager quelques caractéristiques.

2.1. Traversées par embarcation gonflable ou rigide

Elles sont faites par embarcations faiblement ou non motorisées selon une logique de simplicité de mise en œuvre. Trois sous-catégories s'en dégagent :

2.1.1. Embarcations de fortune dont engins de plages (planche à voile, paddle,...), flotteurs improvisés (bouteilles vides...), petites coques non motorisées (kayak,...).

L'emploi de ces moyens s'est raréfié depuis 2021, sans totalement disparaître pour autant. Il est le fait des communautés les plus pauvres et peu rompues aux traversées maritimes. Il s'achève dans la majorité des cas par un secours en mer.

2.1.2. Embarcations gonflables ou rigides, peu motorisées, inférieures à 6m embarquant moins de 15 personnes.

Équipement historique, l'emploi de ces porteurs est en nette réduction, surpassé par les embarcations d'emport supérieur.

2.1.3. Embarcations gonflables ou rigides, faiblement motorisées, supérieures à 6m et embarquant jusqu'à 70 personnes.

L'emploi de ce type de moyens devient la tendance majoritaire avec une amélioration de la qualité des embarcations, signe que les réseaux se professionnalisent et qu'une industrie s'est organisée. Elle s'approvisionne en France et à l'étranger (Belgique, Allemagne...).

La concentration de ces embarcations à fort emport en mer est un défi de récupération et de sécurité pour les secours engagés en cas de naufrages simultanés, leur capacité d'emport étant en général limitée.

En outre, les modalités des départs sont aussi en évolution face à l'action/présence des FSI sur les plages. En effet, si la majorité des départs se fait encore depuis le bord de plage (avec des personnes de tous les types : hommes, femmes, enfants, personnes âgées), un mode d'action de type « ramassage au large », pour échapper aux FSI sur les plages est en développement. L'embarcation se tient à environ 100 mètres du rivage, et fait des étapes à des points prédéterminés, les migrants la rejoignant à la nage. Ce mode d'action est adapté à des personnes jeunes, valides mais qui seront rapidement en hypothermie si le trajet dure longtemps.

2.2. Navire de plaisance au départ de ports ou de points de mouillage français

Utilisation de voilier, vedette de plaisance ou navire de pêche, au départ d'un port ou un point de mouillage, parfois éloigné des côtes britanniques (Bretagne, Cotentin...).

Ce mode opératoire, est marginal en Manche. Il nécessite l'implication d'un skipper/patron d'embarcation ayant une assez bonne connaissance du milieu maritime. Il est difficilement détectable. Certaines caractéristiques permettent d'identifier quelques critères de suspicion :

- 2 ou 3 hommes à bord (skipper et 2 associés) ;
- un pavillon généralement étranger (britannique, belge, néerlandais...) ;
- une nationalité de l'équipage différente de celle du pavillon (pouvant être mis en évidence par un contact VHF révélant un accent d'Europe de l'Est ou un anglais approximatif) ;
- un équipement incohérent (plusieurs annexes, capacités supplémentaires en pontée) ;
- un comportement fuyant à la VHF ou à l'approche d'un navire d'État ;
- de nuit, la présence de signaux lumineux en provenance de la plage ou de la mer ;
- embarquement de passagers dans un port ou transbordement à la mer via une annexe.

2.3. Embarcation très motorisée supérieure à 4 m (Go Fast - exceptionnel en Manche)

Ces embarcations, similaires à celles utilisées pour le narcotrafic, ont rarement été détectées en Manche. Le mode d'action associé serait celui d'un raid nautique plutôt A/R à partir de l'Angleterre. Les critères de suspicion associés sont : une vitesse élevée, un grand nombre de passagers (observé jusqu'à 15), un embarquement de passagers via transbordement à la mer à proximité d'une plage, un comportement fuyant (pas de contact sur VHF, manœuvre d'évitement à la vue d'un navire d'État), l'absence d'AIS et en cas de contact sur VHF, un interlocuteur parlant avec un accent d'Europe de l'Est ou avec un anglais approximatif (Albanais).

DIFFUSION RESTREINTE

LISTE DE DIFFUSION

DESTINATAIRES :

- Monsieur l'administrateur général des Affaires Maritimes, directeur inter-régional de la mer Manche-Est, mer du Nord,
- Monsieur l'administrateur des Douanes, directeur régional de la fonction garde-côte Manche, mer du Nord, Atlantique,
- Monsieur l'administrateur en chef des Affaires Maritimes, directeur du CROSS Gris-Nez,
- Monsieur le contre-amiral, adjoint pour le commandement organique à Brest de l'amiral commandant de la force d'action navale,
- Monsieur le colonel, commandant le groupement de Gendarmerie départemental du Nord,
- Monsieur le général, commandant le groupement de Gendarmerie départemental du Pas-de-Calais,
- Monsieur le colonel, commandant le groupement de Gendarmerie maritime de la Manche et de la mer du Nord,
- Monsieur le capitaine de frégate, chef de l'antenne de l'état-major d'Alfan à Cherbourg à Cherbourg,

COPIES :

- Monsieur le préfet, Secrétaire Général pour la Mer
- Monsieur le préfet de zone de défense et de sécurité Nord
- Monsieur le Préfet, Préfet Délégué pour la Défense et la Sécurité (PDDS) de la Zone Nord
- Monsieur l'Inspecteur général pour la Manche-mer du Nord et l'outre-mer de la SNSM (bertrand.hudault@snsm.org)
- CO FGC
- COFGC
- COMAR DUNKERQUE
- COMNORD (ADJ CZM – DIV/OPS)
- EMM/EMO-M (AEM)
- PREMAR MANCHE (ADJ AEM – DIV/AEM)
- SE-Mer (DGAMPA)
- archives (AEM n°4.3.0.0 – chrono)