
SERVICE DU COMMISSARIAT DES ARMÉES

**PLATE-FORME COMMISSARIAT BREST
(PFC BREST)**

BCRM BREST - CC 20
29 240 BREST CEDEX 9

**Entretien et maintien de la navigabilité des
aéronefs au profit du cercle mixte de la
marine à Lorient**

CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIÈRES

Numéro de consultation : DAF_2024_001947

Procédure de passation : Procédure adaptée (MAPA) conformément aux articles L. 2123-1, R. 2123-1 et R. 2123-4 du code de la commande publique.

Textes de référence :

- ordonnance n° 2018-1074 du 26 novembre 2018 portant partie législative de la commande publique,
- décret n° 2018-1075 du 3 décembre 2018 portant partie réglementaire de la commande publique.

Liste des abréviations :

ALPHA : application en ligne du pilotage des achats ;
APRS : approbation pour remise en service ;
BAN : base aéronavale ;
CCAG : cahier des clauses administratives générales ;
CCAP : cahier des clauses administratives particulières ;
CCP : code de la commande publique ;
CCTP : cahier des clauses techniques particulières ;
CDN : certificat de navigabilité ;
CND : contrôle non destructif ;
CEN : certificat d'examen de navigabilité ;
CSAM : cercle sportif et artistique de la Marine ;
DAF : dossier d'affaires (vocabulaire ALPHA) ;
DGAC : direction générale de l'aviation civile ;
DRO : document relatif à l'offre ;
RC : règlement de la consultation ;
MINARM : ministère des Armées ;
OSAC : organisme pour la sécurité de l'aviation civile ;
PLACE : plateforme des achats de l'Etat ;
RPA : représentant du pouvoir adjudicateur.

Désignation :

- Représentant du service utilisateur : responsable de la section vol à moteur de Lann Bihoué.
- Autorité d'immatriculation des aéronefs : direction générale de l'aviation civile (DGAC).
- Autorité chargée du suivi du respect de l'entretien des aéronefs : organisme pour la sécurité de l'aviation civile (OSAC).
- Organisme de gestion de l'accord-cadre : section vol à moteur de Lann-Bihoué.
- Organisme de maintenance : unité d'entretien agréée = titulaire.
- Propriétaire des aéronefs : cercle sportif et artistique de la Marine à Lorient (CSAM).

1. OBJET DU MARCHE

Le présent accord-cadre a pour objet l'entretien et le maintien de la navigabilité des aéronefs au profit du cercle sportif et artistique de la Marine à Lorient (CSAM).

L'accord-cadre se compose des deux postes suivants :

- Poste 1 : Maintenances programmées ;
- Poste 2 : Maintenances non programmées (réparations).

La flotte concernée par le présent accord-cadre est :

- avion F-GDJE
- avion F-GLKX

Cette flotte est susceptible d'évoluer par des déclassements ou ajouts d'aéronefs. En cas d'ajout d'un nouveau type d'aéronef, celui-ci est pris en compte par la notification d'un avenant à la condition que le titulaire soit agréé pour ce nouveau type d'appareil (cf. article 2.4 du présent CCTP).

2. EXIGENCES

Le titulaire du présent accord-cadre réalise l'entretien et le maintien de la navigabilité des aéronefs conformément à la réglementation et selon les modalités définies dans le règlement (UE) n°1321/2014 de la commission du 26 novembre 2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches.

Le titulaire est agréé par la direction générale de l'aviation civil (DGAC).

2.1 – Maintenances

Les prestations de maintenance sont réalisées dans les installations du titulaire ou de ses sous-traitants (sauf en cas de panne ne permettant pas le déplacement de l'aéronef).

L'acheminement de l'aéronef entre la base aéronavale (BAN) de Lann-Bihoué et le site du titulaire est à la charge du cercle sportif et artistique de la Marine (CSAM).

2.1.1 – Poste 1 : *Maintenances programmées*

- Liste des prestations :

- visite des 50 heures de vol ;
- visite des 100 heures de vol ou 1 an ;
- visite des 500 heures de vol ou 3 ans ;
- visite des 1000 heures ;
- visite des 2000 heures de vol ou 6 ans ;
- gestion de la navigabilité* ;
- échange standard de moteur 2400 heures de vol ou 12 ans.

** Cette prestation annuelle correspond au certificat de conformité lié au aéronefs. Ce document atteste du bon fonctionnement de l'appareil et que les programmations des visites passées dans l'année et en cours soient respectées.*

- Gestion des échéances :

Le titulaire édite, à l'attention de la personne publique, une feuille de relevés d'échéances de maintenance afin de permettre la programmation des immobilisations de maintenance.

- Programmation des immobilisations :

La personne publique effectue le suivi des heures de vol en totalisant les heures dans le carnet de route.

La personne publique communique les heures de vol au titulaire et lui notifie les défauts détectés lors de la visite prévol ou rapportés lors de vols précédents et qui n'ont pas encore fait l'objet d'une réponse de la maintenance.

Le titulaire convient avec la personne publique d'une date d'immobilisation pour l'intervention afin d'émettre le bon de commande correspondant.

Cas particulier de la visite des 50 heures de vol :

Elle peut être effectuée par les mécaniciens agréés de la section vol à moteur (organisme gestionnaire du présent accord-cadre) du CSAM, sur autorisation du titulaire.

2.1.2 – Poste 2 : Maintenances non programmées

La section vol à moteur transmet au titulaire une copie des anomalies rapportées par le pilote dans le carnet de route.

Pour les défauts nécessitant une approbation pour remise en service (APRS) avant le prochain vol et en cas d'indisponibilité du titulaire, la section vol à moteur se réserve le droit de confier la rectification du défaut à :

- un organisme de maintenance agréé, sans accord préalable du titulaire ;
- si aucun organisme de maintenance agréé n'est disponible, à un technicien de maintenance qualifié conformément au M.A.801 (comment répond document (CRA) (CRD 07/2005).

La section vol à moteur doit en informer le titulaire sous sept (7) jours.

2.1.2.1 – Expertise et remise du devis

Lorsqu'une anomalie est détectée, la section vol à moteur du CSAM transmet par courriel une demande d'intervention pour réparation au titulaire.

Le titulaire peut être amené à se déplacer sur le site de Lann Bihoué pour effectuer une intervention d'expertise et de diagnostic.

A l'issue du diagnostic, si la section vol à moteur du CSAM accepte le devis, la personne publique notifie le bon de commande au titulaire. Dès disponibilité des pièces de rechanges le titulaire effectue la réparation.

La réparation effectuée, le titulaire renseigne le carnet de route.

Le devis comprend obligatoirement les mentions suivantes :

- la référence de l'aéronef ;
- le descriptif des prestations à effectuer ;
- la liste des pièces détachées à changer avec leur prix ;
- la disponibilité des pièces détachées (stock ou hors stock) ;
- le délai de réception des pièces hors stock
- le nombre d'heures de main d'œuvre ;
- le délai d'exécution à compter de la date de notification du bon de commande. (ce délai ne peut être supérieur à 15 jours ouvrés suivant la réception des pièces détachées) ;
- le coût total de l'intervention qui comprend ;
 - o le coût de déplacement du technicien qui doit être conforme au DRO ;
 - o le coût horaire de la main d'œuvre qui doit être conforme au DRO ;
 - o le prix unitaire des pièces détachées.
- pour les prestations que le titulaire envisage de sous-traiter, le nom du ou des sous-traitants et le ou les montants maximum correspondants si ce ou ces sous-traitants ont déjà fait l'objet d'un agrément par voie d'annexe à l'acte d'engagement ou d'acte spécial.

Pour justificatif, la personne publique peut demander au titulaire de fournir les factures d'achat des pièces détachées.

2.1.2.2 – Refus du devis

Si le devis présente un coût, un délai ou un nombre d'heures trop élevé, le CSAM se réserve le droit, soit de demander au titulaire des compléments d'information et éventuellement l'établissement d'un nouveau devis, soit de ne pas donner suite.

En cas de refus par le CSAM du devis final proposé, le titulaire est dédommagé de l'expertise réalisée pour le matériel à réparer.

2.3 – Mise à niveau technique et suivi technologique

Si, de son fait, et pour des raisons d'amélioration de fiabilité d'un des matériels objets de cet accord-cadre, le titulaire remplace un organe (ou un groupe d'organes) reconnu défectueux, par des organes de conception nouvelle, il propose au CSAM un planning de mise à niveau des autres équipements concernés.

Le titulaire propose alors un devis comprenant la fourniture des pièces détachées et la main d'œuvre liée à cette intervention. La formation et la mise à jour de la documentation seront assurées gratuitement par le titulaire au titre du présent accord-cadre.

2.4- Engagement du titulaire

Le titulaire de l'accord-cadre s'engage à maintenir la navigabilité de l'aéronef (obligation de résultat) et à :

- être agréé pour les aéronefs objet de l'accord-cadre ;
- respecter les conditions suivantes assurant le maintien de la navigabilité de l'aéronef :
 - fournir le programme d'entretien, à jour, au propriétaire ;
 - organiser tout l'entretien à effectuer par une personne ou un organisme de maintenance agréé ;
 - mettre en place l'application de toutes les consignes de navigabilité applicables ;
 - organiser la rectification, par une personne ou un organisme habilité, de tous les défauts détectés au cours de l'entretien programmé ou signalés par le propriétaire, ou par l'avionneur ;
 - coordonner l'entretien programmé, l'application des consignes de navigabilité, le remplacement des pièces à durée de vie limitée, et inspection des éléments d'aéronef ;
 - informer le propriétaire chaque fois que l'aéronef doit être présenté pour entretien ;
 - gérer tous les enregistrements techniques ;
 - archiver tous les enregistrements techniques ;
- organiser l'approbation de toutes les modifications apportées à l'aéronef conformément à la réglementation avant qu'elles ne soient effectuées ;
- organiser l'approbation de toutes les réparations apportées à l'aéronef conformément à la réglementation avant qu'elles ne soient effectuées ;
- informer l'autorité compétente chaque fois que l'aéronef n'est pas présenté pour l'entretien à la demande de l'organisme de gestion ;
- informer l'autorité d'immatriculation chaque fois que le présent accord n'a pas été respecté.

Si le titulaire ne dispose pas d'une habilitation aux examens de navigabilité, ces derniers doivent être effectués par des organismes sous-traitants.

2.5 – Engagement de la personne publique/du propriétaire

La section vol à moteur de Lann-Bihoué s'engage à :

- avoir une connaissance générale du programme d'entretien approuvé ;
- avoir une connaissance générale du règlement (UE) N°1321/2014 de la commission du 26 novembre 2014, annexe 1 - partie M ;
- présenter l'aéronef pour l'entretien au titulaire à la date fixée ;
- ne pas modifier l'aéronef sans d'abord consulter l'organisme agréé ;
- informer le titulaire de tout entretien effectué exceptionnellement sans connaissance et contrôle de l'organisme agréé ;

- signaler au titulaire tous les défauts détectés au cours des opérations par l'intermédiaire du carnet de route ;
- informer la DGAC lorsque le présent accord-cadre est résilié ;
- informer la DGAC et le titulaire en cas de cession de l'aéronef ;
- établir les comptes rendus d'événements, comme exigé par les réglementations applicables ;
- informer le titulaire, selon la procédure prévue par l'organisme, des heures/cycles de vols effectués.

2.6 – Dispositions particulières

2.6.1 Carnet de route

Le CSAM s'engage à tenir à jour un carnet de route en enregistrant notamment pour chaque vol :

- la durée du vol (conformément à la réglementation en vigueur),
- le nombre d'atterrissages, de démarrages ou de cycles, lorsque le maintien de la navigabilité de l'aéronef nécessite le suivi de ces paramètres :

| Type aéronef | flotte | Paramètres à enregistrer |
|--------------|--------------|--------------------------|
| DR 400-120 | avion F-GDJE | Durée du vol. |
| DR 400-140B | avion F-GLKX | Durée du vol. |

- les détails de toute panne, défaut ou dysfonctionnement de l'aéronef susceptible d'affecter sa navigabilité ou son utilisation, détectés lors de la visite prévol ou au cours du vol ;
- les ajustements de niveau d'huile et les pleins d'essence.

Nota : Le propriétaire conserve les carnets de route renseignés pendant la vie + 12 mois de l'aéronef.

2.6.2 – Vérifications avant le vol

➤ Vérification de l'APRS en cours et des échéances d'entretien

Le représentant du service utilisateur est responsable de s'assurer qu'aucun vol n'est entrepris si :

- une APRS n'a pas été délivrée à l'issue de la dernière opération d'entretien ;
- ou une opération d'entretien est due ou le serait avant la fin du vol envisagé ;
- ou la date limite de validité du certificat d'examen de navigabilité (CEN) est dépassée.

Il dispose pour cela :

- des enregistrements des heures de vol dans le carnet de route ;

- des relevés d'échéances d'entretien programmé et de travaux différés fournis par l'organisme de gestion ;
- des APRS inscrites dans le carnet de route par les organismes de maintenance ;
- du CEN et/ou du certificat de navigabilité (CDN).

➤ **Visite prévol**

Le propriétaire s'engage à ce qu'une visite prévol soit réalisée conformément au manuel de vol approuvé.

➤ **Prise en compte des défauts non rectifiés**

Le propriétaire s'engage à ce qu'avant le vol, le pilote :

- consulte, dans le carnet de route, le relevé des défauts mis en travaux différés par la maintenance et qui sont susceptibles d'affecter les conditions d'utilisation de l'aéronef ;
- évalue les défauts détectés lors de la visite prévol ou rapportés lors de vols précédents et qui n'ont pas encore fait l'objet d'une réponse de la maintenance.

Sous sa responsabilité, le pilote peut décider d'entreprendre le vol lorsqu'il s'agit :

- d'un défaut mineur qui, de façon évidente, n'est pas susceptible d'affecter la navigabilité de l'aéronef ou son opération (notamment la panne d'un équipement n'affectant que des fonctions non requises par les exigences de certification de type ni par les exigences opérationnelles) ;
- d'un défaut autorisé par le manuel de vol ou, le cas échéant, la Liste Minimale d'Equipements.

Pour les autres défauts, le vol ne peut être entrepris qu'après rectification ou mise en travaux différés (nécessitant dans les deux cas une APRS) ou sous laissez-passer.

ANNEXE AU CCTP DAF 2024_001947

Entretien limite du pilote-propiétaire

Outre les exigences énoncées dans l'annexe I, partie M du règlement (UE) n°1321/2014 de la commission du 26 novembre 2014, les critères de base suivants doivent être respectés avant d'entreprendre tout travail d'entretien selon les conditions de l'entretien par le pilote-propiétaire :

a) Compétence et responsabilité

- 1) Le pilote propriétaire est toujours responsable de tout travail d'entretien effectué par ses soins.
- 2) Avant d'exécuter les tâches d'entretien qui lui incombent, le pilote-propiétaire doit s'assurer qu'il a les compétences pour le faire. Les pilotes-propiétaires ont le devoir de se familiariser avec les méthodes standard d'entretien de leur aéronef et avec le programme d'entretien de l'aéronef. Si le pilote-propiétaire n'est pas compétent pour la tâche à effectuer, la tâche ne peut être certifiée par lui.
- 3) Il incombe au pilote-propiétaire (ou à l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité) de préciser les tâches qui, dans le programme d'entretien, lui incombent selon ces principes de base, et de s'assurer que le document est rempli dans les délais.
- 4) L'approbation du programme d'entretien doit être effectuée conformément au point M.A.302.

b) Tâches

Le pilote-propiétaire peut effectuer des inspections visuelles ou des opérations simples pour vérifier l'état général, détecter les défauts évidents et s'assurer du fonctionnement normal de la cellule, des moteurs et des systèmes et composants.

Les tâches d'entretien ne doivent pas être effectuées par le pilote-propiétaire lorsque la tâche :

- 1) est étroitement liée aux aspects de sécurité et que sa mauvaise exécution compromettrait gravement la navigabilité de l'aéronef, ou bien lorsqu'il s'agit d'une tâche d'entretien qui influe sur la sécurité des vols, comme indiqué au point M.A.402(a) ; et/ou
- 2) implique de retirer des composants ou un ensemble d'éléments essentiels ; et/ou
- 3) implique de se conformer aux consignes de navigabilité ou à un point des limitations de navigabilité, sauf si ces consignes ou limitations l'autorisent expressément ; et/ou
- 4) requiert l'utilisation d'un outillage spécial, étalonné (sauf clé dynamométrique à déclenchement et pince à sertir) ; et/ou
- 5) nécessite l'utilisation de matériels d'essai ou des essais particuliers (par exemple, Contrôle Non Destructif- CND, essais de systèmes ou vérification opérationnelle de l'avionique) ; et/ou
- 6) consiste en des inspections spécifiques non programmées (par exemple un contrôle d'atterrissage lourd) ; et/ou

7) touche à des systèmes essentiels pour les vols en IFR ; et/ou

8) est mentionnée dans l'appendice VII de la présente annexe ou lorsqu'il s'agit d'une tâche d'entretien d'un élément conformément au point M.A.502 a), b), c) ou d).

Les critères 1 à 8 énumérés ci-dessus prévalent sur des instructions moins restrictives délivrées conformément au programme d'entretien visé au point M.A.302(d).

Toute tâche décrite dans le manuel de vol de l'aéronef comme tâche de préparation de l'aéronef au vol (par exemple, assembler les ailes d'un planeur ou exécuter les visites pré-vol), est considérée comme incombant au pilote et non comme une tâche d'entretien incombant au pilote-propiétaire et ne requiert donc pas de certificat de remise en service.

c) Exécution des tâches d'entretien incombant au pilote-propiétaire et registres

Les données d'entretien mentionnées au point M.A.401 doivent toujours être disponibles pendant l'entretien effectué par le pilote-propiétaire et doivent être respectées. Le certificat de remise en service doit détailler les données ayant trait à l'exécution des tâches d'entretien par le pilote-propiétaire, conformément au point M.A.803(d). Le pilote-propiétaire doit informer l'organisme agréé de gestion du maintien de la navigabilité responsable de la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef (le cas échéant) au plus tard 30 jours après la fin des tâches d'entretien effectuées par le pilote-propiétaire conformément au point M.A.305(a).