



**MINISTÈRE
DES ARMÉES
ET DES ANCIENS
COMBATTANTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

SERVICE DU COMMISSARIAT DES ARMEES

**PLATE-FORME COMMISSARIAT BREST
(PFC BREST)
BCRM BREST - CC 20
29 240 BREST CEDEX 9**

**Affrètement d'un navire à passagers en méditerranée
occidentale pour l'exercice de ORSEC de niveau 3 « SARMED
2026 » au profit de la préfecture maritime de la Méditerranée.**

Cahier des Clauses Techniques Particulières

SOMMAIRE

1	OBJET	3
2	DESCRIPTION DE LA PRESTATION	3
2.1	Date et déclenchement de la prestation	3
2.2	Zone d'exercice	3
2.3	Rôle du navire dans l'exercice	3
3	EXIGENCES TECHNIQUES	4
3.1	Le navire.....	4
3.2	L'équipage	5
3.3	Prestations de restauration	5
3.4	Communication.....	5
3.5	Engagement complémentaire	5
4	SCENARIO ET ACTIONS CONDUITES DANS LE CADRE DE L'EXERCICE.....	5
5	PREPARATION DE L'EXERCICE	6
5.1	Point de contact désigné par l'armement ou la compagnie	6
5.2	Documentation.....	7
5.3	Application du code ISM et des conventions internationales pertinentes.....	7

1 OBJET

Le présent cahier des clauses techniques particulières (CCTP) décrit les exigences relatives à l'affrètement d'un navire à passagers (+ de 30) d'une taille supérieure à 100 mètres, pendant une durée de huit (8) heures maximum (dont environ deux (2) heures à quai) dans le cadre de l'exercice maritime Search & Recue (SAR) « SARMED 2026 » qui a lieu en Méditerranée occidentale au profit de la préfecture maritime de la Méditerranée.

Le navire est mis à disposition à un point donné (Sud Marseille pour 15 miles nautiques maximum) et restitué dans le port de Marseille ; il accoste au cours de l'exercice dans le port de Marseille.

2 DESCRIPTION DE LA PRESTATION

2.1 Date et déclenchement de la prestation

L'exercice est prévu en semaine 22 le **jeudi 28 mai 2026**. Il se déroule en fonction du scénario décrit dans l'article 4 du présent CCTP et dépend des conditions météorologiques.

En cas de difficulté majeure (météo en particulier), il n'est pas recherché de nouveau créneau d'exercice.

La mise à disposition du navire se fait en journée (hors appareillage pour rallier le point du début d'exercice).

L'heure de début d'exercice (début de matinée, de jour) et de mise à disposition est précisée par le préfet maritime de la Méditerranée et confirmée par l'émission d'un ordre de service émis par le représentant du pouvoir adjudicateur.

En fonction des conditions météorologiques et/ou pour des raisons de sécurité, le capitaine du navire peut demander au directeur d'exercice (CENTOPS MED de CECMED) de suspendre l'exercice.

2.2 Zone d'exercice

L'exercice a lieu en Méditerranée occidentale dans la zone de responsabilité de CECMED/PREMAR MED.

La localisation précise de l'exercice fait l'objet d'une réflexion commune entre la compagnie titulaire du marché, la préfecture maritime de la Méditerranée et le Grand Port Maritime de Marseille (GP2M).

Cette réflexion prend en compte, notamment et de manière non exhaustive, les facteurs météorologiques prévus, les distances à parcourir, les rayons d'action possibles et la fréquentation nautique de la zone.

2.3 Rôle du navire dans l'exercice

Le titulaire du marché est considéré comme l'armement, ou la compagnie au sens du code International Safety Management (ISM) de l'organisation maritime internationale (OMI).

Le navire retenu assure le rôle de « plastron » navire à passagers (NAP) afin de jouer :

- la perte de propulsion et de manœuvrabilité en raison d'un sinistre dans un local électrique entraînant une dizaine de victimes simulées (phase "MER" de 4 à 5 heures). Les équipes d'intervention sont projetées par voie maritime et/ou aéro-maritime. Le navire est ensuite remorqué vers le port de Marseille et mis à quai par des moyens annexes ;
- la prise en charge par les services étatiques dès le retour à quai du NAP à travers un dispositif terrestre placé sous l'autorité du préfet territorial compétent (phase "QUAI" de 1 à 2 heures) – durée totale : 2 à 3 heures.

La direction de l'exercice est assurée par le Centre Opérationnel de la Marine à Toulon (CECMED/CENTOPS).

Le préfet maritime de la Méditerranée (PREMAR MED) assure la direction des opérations de secours (DOS) en mer (AEM) au profit du navire à passagers en détresse.

Le préfet terrestre assure la direction des opérations de secours dès lors que le navire sera dans les limites administratives du port retenu (vraisemblablement Grand Port de Marseille).

3 EXIGENCES TECHNIQUES

3.1 Le navire

Le navire est un navire à passagers ou un navire mixte roulier-passagers conforme à l'ensemble des dispositions pertinentes de la convention SOLAS (Safety Of Life at Sea) de l'organisation maritime internationale pour ce type de navire.

De même, les certificats de navigabilité du navire doivent autoriser le transport de plus de trente (30) passagers, les installations à bord du navire permettant une prise en charge de repas.

L'ensemble des certificats exigibles pour une navigation internationale doit être à jour.

En cas de doute, le préfet maritime peut demander à l'autorité nationale compétente de procéder à un contrôle des titres du navire, dans le cadre des réglementations internationales et nationales applicables. La société qui ne respecte pas ces règles, sans motif légitime admis par le préfet maritime de la Méditerranée, pourra voir le marché résilié à ses torts.

Le navire doit avoir une autonomie en carburant, eau et vivres de 24 heures minimum.

Le navire ne peut pas effectuer de relève d'équipage.

La logistique de l'exercice peut nécessiter l'embarquement de deux (2) véhicules de type camionnette sur le pont garage.

Pour la phase de projection de personnel, les équipes utilisent la zone de dépose définie « helideck » ; cette zone doit permettre la dépose par hélicoptère de personnel ainsi que de matériel (sacs d'intervention). Toutefois, une deuxième zone de dépose peut être choisie par le commandant selon les conditions de mer et météorologiques. Pendant les opérations héliportées, le navire assure la sécurité des zones de dépose en moyen humain et matériel (un renfort de marins pompiers peut être fourni si nécessaire).

Un marquage de zones « NO PLAY » est effectué à bord du navire, définies conjointement entre le capitaine du navire et la direction de l'exercice (CENTOPS MED de CECMED) si des zones sensibles sont identifiées.

3.2 L'équipage

Le titulaire du marché arme le navire avec un équipage suffisant pour effectuer une navigation internationale, en application des dispositions prises par la compagnie en application des dispositions des codes ISM.

Dans le cadre du scénario et afin de garantir un réalisme nécessaire à l'efficacité de l'exercice, les membres d'équipage sont considérés dans leur fonction réelle par les forces de sécurité embarquant à bord. Ce qui signifie qu'ils peuvent être sollicités ou être mis à profit pour participer aux activités prévues par l'exercice (annonces sécurité, dispositions de remorquage), sauf mention contraire précisée lors de la remise de l'offre du marché.

3.3 Prestations de restauration

Le navire prend les dispositions nécessaires pour l'alimentation (petit déjeuner / déjeuner). Aucun hébergement de personnel n'est demandé (hors équipage):

- minimum de 20 personnes le jour de l'affrètement jusqu'à l'accostage dans le port d'accueil (l'après-midi à partir de 14 heures) ;
- maximum de 30 personnes le jour de l'affrètement jusqu'à l'accostage dans le port d'accueil (l'après-midi à partir de 14 heures) ;

L'effectif à 10% près à l'appareillage (petit déjeuner) et total pour le déjeuner est fourni au minimum un (1) mois avant l'exercice.

La restauration comprend pour le personnel embarqué à Marseille :

- un petit déjeuner, un déjeuner

Pour le personnel projeté à bord en mer pendant l'exercice :

- un déjeuner

3.4 Communication

La direction de l'exercice et la direction de l'animation doivent assurer la sécurité générale dans le bord.

Il est demandé la fourniture de cinq (5) postes portatifs (émetteurs-récepteurs de type V/UHF) permettant de communiquer à l'intérieur du bâtiment quel que soit le gisement (notamment les cales). Ce matériel qui utilise les ressources infra télécom du bord est programmé sur des canaux spécifiques à l'exercice.

3.5 Engagement complémentaire

Le titulaire retenu doit, durant l'exercice, activer sa cellule de crise afin d'être en mesure de répondre aux sollicitations du centre de traitement de crise de la préfecture maritime.

4 SCENARIO ET ACTIONS CONDUITES DANS LE CADRE DE L'EXERCICE

Le scénario est celui d'un paquebot ayant subi une avarie en machine blessant un certain nombre de membres de l'équipage et certains passagers.

La langue de travail entre la direction de l'exercice et le navire est le français (P1) ou l'anglais (P2).

• Phase 1 : phase préparatoire « QUA1 » (< 1heure) :

A quai, cette phase préparatoire permet de conduire différentes actions :

- l'embarquement des personnels (plastron, équipes de direction, d'animation, de sécurité...) et des différents matériels nécessaires à l'exercice,
- les premiers briefings des différentes équipes, la mise en configuration des personnels et matériel.

• Phase 2 : phase "MER" (4 à 5 heures) :

Une avarie électrique sur une armoire de commande de la propulsion entraîne la perte totale de manœuvrabilité du navire et un départ de feu électrique dans le compartiment des tableaux principaux force. Le navire déclenche immédiatement un appel vers le CROSS et sollicite un soutien.

Les moyens d'extinction fixes et la mise en sécurité automatique du tableau concerné permettent une maîtrise rapide du sinistre ; le feu reste latent et plusieurs blessés sont à déplorer. Une investigation complémentaire et la prise en charge des blessés sont nécessaires.

La PREMAR MED passe immédiatement en niveau 3 ORSEC avec armement du centre de traitement de crise (CTC).

Après une phase de ralliement des moyens dédiés, le navire, toujours en avarie de propulsion est pris en remorque par l'Abeille Méditerranée jusqu'à un point de retour à quai.

Une personne extérieure dédiée est le point de contact avec le capitaine du navire, en particulier pour l'ensemble des problématiques liées à l'exercice.

A ce plastron, s'ajoute du personnel de la direction et de l'animation de l'exercice, des experts et observateurs.

Un ou plusieurs postes médicaux peuvent être installés à bord du navire.

• Phase 3 : phase "QUAI" (1 à 2 heures) :

Au retour à quai dans un port civil d'accueil (Marseille) ou au mouillage à proximité, les victimes « fictives » sont prises en charge par les services du préfet de département en application des dispositions du déclenchement des plans de secours en vigueur.

A chacune des étapes du scénario, le capitaine du navire et son équipage jouent le rôle prévu par les procédures internes conformément au code International Safety Management (ISM) de l'organisation maritime internationale (OMI) pour la mise en œuvre réelle ou simulée des moyens de radiocommunication (prévus par le système mondial de détresse et de sauvetage maritime (SMDSM), des moyens d'extinction et de la drome de sauvetage.

Au moins un membre de la compagnie, naviguant ou sédentaire, doit être disponible pour participer à la cellule d'expertise localisée à la préfecture maritime de Toulon lors de l'exercice.

5 PREPARATION DE L'EXERCICE

5.1 Point de contact désigné par l'armement ou la compagnie

L'armement, ou la compagnie au sens du code International Safety management (ISM) de l'organisation maritime internationale (OMI), doit être en mesure d'être présent ou représenté par des personnes qualifiées lors des réunions ou rencontres préparatoires à la tenue de l'exercice.

Une visite à quai du NAP préalable à l'exercice peut être effectuée par les équipes de la direction d'exercice dans un port métropolitain en Méditerranée (de préférence Marseille ou Toulon).

Un point de contact est désigné à cet effet par la compagnie et ses coordonnées sont transmises au directeur de l'exercice, une semaine au plus tard après la notification du marché.

5.2 Documentation

Un plan d'exercice est transmis par l'organisateur au moins un mois avant l'exercice à la compagnie et au commandant du navire. Les listing d'exercices (équipage / passagers / cargaison) sont établis au préalable et sont applicables dès le début de l'exercice.

5.3 Application du code ISM et des conventions internationales pertinentes

La Compagnie doit être en mesure de participer à l'exercice en déclenchant son plan d'urgence et armer ses différentes cellules au minimum une demi-journée y compris sa cellule d'informations aux familles des passagers (activation d'un numéro vert fictif).

La préfecture maritime de la Méditerranée doit être en mesure de contacter la personne désignée, au sens du code ISM (DPA – designated person ashore).

De plus, dans le cadre de l'exercice, l'armement ou la compagnie doit simuler la mise en œuvre des dispositions prises en application des conventions internationales pertinentes sur la prise en charge des blessés / impliqués.