



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



MINISTÈRE DE L'ACTION ET DES COMPTES PUBLICS

Direction Nationale Garde-Côtes des Douanes

17 rue Ferrer, CS 50235, 76 054 Le Havre

**AFFRÈTEMENT A TEMPS
D'UN NAVIRE HAUTURIER
AU PROFIT DE LA DIRECTION NATIONALE GARDE-CÔTES DES DOUANES**

Consultation n°FCS-202601

**CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIÈRES
(CCTP)**

- Annexe 1 – Performances ciblées et minimales du navire
- Annexe 2 – Modèle non exhaustif de compte-rendu d'intervention
- Annexe 3 – Modèle non exhaustif de constat contradictoire de matériel

MARCHÉ PASSÉ SELON UNE PROCÉDURE D'APPEL D'OFFRES OUVERT

en application des articles L. 2124-2, R. 2124-2 et R. 2161-2 et suivants du Code de la commande publique dans sa version en vigueur au jour de la publication de l'avis d'appel public à la concurrence.

Le présent cahier des clauses techniques particulières comprend 18 feuillets numérotés de 1 à 18.

TABLE DES MATIÈRES

Article 1 - OBJET DU MARCHÉ.....	4
Article 2 -CONTEXTE DU MARCHÉ.....	4
Article 3 -LEXIQUE ET TERMINOLOGIE.....	5
3.1 Lexique.....	5
3.2 Terminologie du marché.....	5
3.2.1 Terminologie.....	5
3.2.2 Terme d’Affrètement à temps.....	5
3.2.3 Termes de disponibilité.....	5
Article 4 -EXIGENCES RÉGLEMENTAIRES ET ENVIRONNEMENTALES.....	6
4.1 Normes réglementaires.....	6
4.1.1 Documents législatifs et réglementaires.....	6
4.1.2 Textes à appliquer.....	6
4.2 Normes environnementales.....	7
Article 5 -COMITOLOGIE.....	7
5.1 Représentation des parties.....	7
5.2 Réunion de lancement.....	7
5.3 Comité contractuel.....	8
5.4 Comité exceptionnel dit « comité d’urgence ».....	9
Article 6 -LIEUX D’EXÉCUTION DES PRESTATIONS.....	9
6.1 Point de départ et de retour des prestations.....	9
6.2 Zone de navigation.....	9
Article 7 -CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES.....	9
7.1 Statut.....	9
7.2 Conditions d’immatriculation et marques distinctives.....	10
Article 8 -CONTEXTE OPÉRATIONNEL.....	10
8.1 Commandement.....	10
8.1.1 Organisation du commandement et des responsabilités.....	10
8.1.2 Participation des officiers embarqués à la conduite du navire.....	11
8.1.3 Cas spécifiques de conduite des embarcations.....	11
8.2 Missions relatives à l’Action de l’État en mer.....	11
8.3 Théâtres des opérations et conditions d’emploi.....	11
Article 9 -ATTENDUS TECHNIQUES.....	12
9.1 Description du navire.....	12
9.1.1 Performances générales.....	12
9.1.2 Capacités hauturières et tenue à la mer.....	12
9.1.3 Autonomie à la mer.....	12
9.1.4 Passerelle et conduite des opérations.....	13
9.1.5 Locaux techniques.....	13

9.1.6 Capacités de stockage et de mise en œuvre des équipements.....	13
9.1.7 Comptabilité avec l'installation d'antennes en mâture.....	13
9.1.8 Systèmes de mise à l'eau et de récupération.....	13
9.1.9 Conditions d'hébergement et de confort.....	13
9.1.10 Dispositif médical et sécurité sanitaire.....	14
9.2 Équipements spécifiques.....	14
9.2.1 Moyens nautiques d'intervention.....	14
9.2.2 Équipements opérationnels du navire.....	14
9.2.3 Drones et systèmes autonomes.....	15
9.2.4 Équipements opérationnels fournis par l'Administration.....	15
9.3 Aménagements spécifiques.....	15
9.4 Autres exigences.....	16
Article 10 -ÉQUIPAGE	16
10.1 Équipage du navire.....	16
10.2 Personnel de la DNGCD embarqué.....	16
Article 11 -ACTIVITÉ ET DISPONIBILITÉ.....	17
11.1 Disponibilité.....	17
11.2 Indisponibilité.....	17
Article 12 -SOUTIEN DES MISSIONS.....	17
12.1 Soutien en escale.....	17
Article 13 -LIVRABLES ATTENDUS.....	17
13.1 Compte-rendu d'intervention.....	18
13.2 Constat contradictoire de l'état du matériel.....	18
13.3 Autres fournitures documentaires.....	18

ARTICLE 1 - OBJET DU MARCHÉ

Le présent marché a pour objet l'affrètement à temps d'un navire hauturier avec équipage au bénéfice de la Direction Nationale Garde-Côtes des Douanes.

Il en sera principalement fait usage pour l'exécution de missions relevant de l'Action de l'État en Mer (AEM) et plus particulièrement dans le cadre de la lutte contre les trafics illicites en haute mer.

Les performances ciblées et minimales du navire sont détaillées à l'article 9 et à l'annexe 1 du présent CCTP.

ARTICLE 2 - CONTEXTE DU MARCHÉ

Le pilotage des missions aéromaritimes de la douane s'appuie sur la Direction Nationale Garde-Côtes des Douanes (DNGCD), sise au Havre.

La DNGCD, Service à Compétence Nationale instituée par le décret n° 2019-94 du 12 février 2019, assure un commandement opérationnel unifié de la fonction aéromaritime. Elle s'appuie sur trois Services Garde-Côtes des Douanes (SGCD), implantés à Marseille, Nantes et Fort-de-France.

Elle dispose de moyens aéromaritimes répartis aussi bien en métropole que dans les territoires ultramarins. Ces moyens sont employés pour la lutte contre la fraude et également dans le cadre des missions de l'Action de l'État en Mer.

La douane dispose ainsi d'un total de 7 avions de type Beechcraft King Air 350 version ER (Beechcraft Corporation), de 5 hélicoptères de type EC 135 (AIRBUS Helicopters), d'un hélicoptère H160 et d'une quarantaine de moyens navals, répartis en métropole et dans les départements, régions et collectivités d'outre-mer (DROMCOM).

Les missions de l'AEM, auxquelles participe la DNGCD sont diverses :

- police de la navigation ;
- contrôle des pêches ;
- missions de sauvetage ;
- lutte contre les pollutions maritimes.

La DNGCD est également investie dans les missions de surveillance des frontières extérieures de l'Union Européenne (UE), menées sous l'égide de l'agence FRONTEX.

Dans ce contexte, le navire affrété constitue une plateforme maritime étatique d'intervention, mis à disposition de la DNGCD pour la conduite d'opérations en haute mer.

Article 3 - LEXIQUE ET TERMINOLOGIE

3.1 Lexique

AEM	Action de l'État en mer
CCAP	Cahier des clauses administratives particulières
CCTP	Cahier des clauses techniques particulières
CRI	Compte-rendu d'intervention
DCE	Dossier de consultation des entreprises
DNGCD	Direction nationale garde-côte des douanes
DPPE	Direction pilotage programmation emploi
FGC	Fonction garde-côtes
ISM	Code international de gestion de la sécurité
ISPS	Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires
MARPOL	Marine pollution
SGCD	Service garde-côtes des douanes
SOLAS	Safety of life at sea
STCW	Standards of training, certification and watchkeeping for seafarers

3.2 Terminologie du marché

3.2.1 Terminologie

Tous les termes généraux, contractuels, techniques et les abréviations employées dans les différents documents constituant le Dossier de Consultation des Entreprises (DCE) sont définis par le glossaire dans le présent document.

3.2.2 Terme d'Affrètement à temps

L'affrètement à temps est un contrat par lequel un fréteur s'engage à mettre à la disposition d'un affréteur un navire armé, pour un temps défini, moyennant rémunération (articles L5423-1 et L.5423-10 du code des transports).

3.2.3 Termes de disponibilité

La disponibilité technique : période pendant laquelle le navire est apte à prendre la mer conformément aux exigences réglementaires applicables. Elle inclut exclusivement les situations sans restriction.

La disponibilité opérationnelle : période pendant laquelle le navire est apte à prendre la mer et à exécuter les missions qui lui sont confiées, notamment les missions de douane et de l'AEM. Elle suppose cumulativement :

- une disponibilité technique ;
- la disponibilité complète et le fonctionnement nominal de l'ensemble des systèmes et équipements du navire porteur, des embarcations et des équipements associés à celles-ci ;
- la disponibilité de l'équipage ;
- l'absence de limitation incompatible avec l'exécution des missions.

Le principe d'articulation entre les deux types de disponibilités est le suivant :

- la disponibilité technique constitue une condition préalable à la disponibilité opérationnelle.
- un navire peut être en disponibilité technique sans être en disponibilité opérationnelle, notamment en cas d'absence de matériels, d'équipements ou de membre d'équipage affectant les capacités nécessaires à la mission.
- un navire non disponible techniquement est réputé non disponible opérationnellement.

ARTICLE 4 - EXIGENCES RÉGLEMENTAIRES ET ENVIRONNEMENTALES

4.1 Normes réglementaires

4.1.1 Documents législatifs et réglementaires

Le référentiel pour la réalisation des prestations du marché comprend l'ensemble des textes législatifs et réglementaires (lois, décrets, arrêtés, circulaires, etc.) applicables à ces prestations.

Pendant l'exécution du marché, il appartient au titulaire d'analyser les évolutions de l'ensemble des textes législatifs et réglementaires (lois, décrets, arrêtés, circulaires, etc.) applicables à la réalisation des prestations du marché, ayant des effets sur la réalisation des prestations du marché, et d'avertir l'acheteur des conséquences contractuelles, en application de son obligation de conseil, d'information et d'alerte définie à l'article 10.2 du CCAP.

4.1.2 Textes à appliquer

Les documents à appliquer pour toutes les prestations du titulaire, sont, entre autres :

- Code international de gestion de la sécurité (ISM) ;
- Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) ;
- Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) ;
- Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) ;
- Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) du 7 juillet 1978 ;
- Convention du travail maritime (MLC) de 2006 ;
- Convention des nations unies du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer Montego Bay ;
- Convention des nations unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, Vienne, 1988 ;
- Directive 2014/90/UE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 relative aux équipements marins et abrogeant la directive 96/98/CE du Conseil Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE ;
- Les divisions du règlement des Affaires Maritimes et en particulier des divisions relatives à la délivrance des titres de sécurité ; aux dispositifs de nature à simplifier la conduite et l'exploitation ; à la prévention de la pollution ; aux dispositions sanitaires et médicales ; aux équipements marins ; à la prévention de l'incendie ; à l'extinction de l'incendie ; aux équipements individuels de sauvetage ; aux dispositifs d'alarme d'homme à la mer ; aux engins collectifs de sauvetage ; etc.

- Décret N°84-810 du 30 août 1984, version à jour du 19 décembre 2025, – Exigences relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires ;
- Arrêté du 23 novembre 1987, version à jour du 7 juin 2026 – Exigences relatives à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution ;
- Arrêté du 9 août 2021 portant approbation de l'instruction générale interministérielle n°1300 sur la protection du secret de la défense nationale ;
- L'ensemble des textes relatifs à la capacité d'évacuation médicale, la sécurité des manœuvres d'intervention, la sécurité incendie, la gestion des avaries, la sécurité nautique et la prévention des accidents.

Nota : la base réglementaire connue de la douane, mentionnée dans le présent document, n'est communiquée qu'à titre indicatif. Il revient au titulaire de se référer aux directives, lois, règlements, décrets et arrêtés en vigueur.

4.2 Normes environnementales

Le titulaire s'engage à respecter l'ensemble des réglementations environnementales en vigueur.

Il devra notamment :

- prévenir toute pollution du milieu marin ou portuaire (hydrocarbures, lubrifiants, fluides, etc.) en mettant en œuvre des moyens de protection adaptés ;
- assurer le tri, la collecte et l'élimination des déchets issus des interventions par des filières agréées, conformément à la réglementation ;
- se conformer aux normes applicables et aux règlements portuaires en vigueur.

Le titulaire est responsable de tout dommage environnemental causé par ses interventions. Le non-respect de ces obligations pourra entraîner l'application des pénalités prévues au marché.

ARTICLE 5 - COMITOLOGIE

5.1 Représentation des parties

Le titulaire et l'acheteur désignent une ou plusieurs personnes physiques, habilitées à les représenter pour les besoins de l'exécution du marché dans les conditions de l'article 6.2 du CCAP.

5.2 Réunion de lancement

Dans un délai de quinze (15) jours ouvrés suivant la notification du marché, une réunion de lancement avec le titulaire est organisée en vue de préciser les modalités d'organisation du marché. Cette réunion devra se tenir en présentiel, au siège de la DNGCD au Havre (76).

La date est fixée par l'acheteur, en concertation avec le titulaire. Elle est communiquée, dès que possible, au titulaire, aux coordonnées fixées dans son offre.

La réunion de lancement permet notamment :

- à chaque partie, de présenter les représentants choisis en application de l'article 5.1 du présent CCTP et les interlocuteurs privilégiés durant l'exécution du marché.

- de préciser les coordonnées retenues pour l'exécution du marché et notamment l'éventuelle boîte mail fonctionnelle qui sera créée spécifiquement pour le suivi d'exécution du présent marché.
- de préciser les modalités d'approvisionnement en carburant.

Le titulaire transmettra, **trois (3) jours ouvrés** au plus tard avant la tenue du comité, un support de présentation, par courriel aux adresses suivantes :

- dngcd-affretementnavire@douane.finances.gouv.fr
- dngcd-daf-achat@douane.finances.gouv.fr

À l'issue de cette réunion de lancement, un compte-rendu est dressé par le titulaire du marché et transmis dans un délai de **cinq (5) jours ouvrés** maximum par courriel à l'acheteur pour validation aux adresses suivantes :

- dngcd-affretementnavire@douane.finances.gouv.fr
- dngcd-daf-achat@douane.finances.gouv.fr

5.3 Comité contractuel

En cours d'exécution du marché, un comité contractuel peut être convoqué sur demande soit du titulaire soit de la DNGCD.

Ce comité peut se tenir en présentiel ou en visioconférence et peut avoir pour objet :

- l'analyse de l'avancement contractuel des prestations du titulaire, l'analyse des points ouverts sur les aspects contractuels et juridiques et de la prise de décisions associées ;
- l'arbitrage des points soulevés par le pilotage opérationnel ayant des conséquences sur le contrat.

À ce titre, le titulaire transmettra, **trois (3) jours ouvrés** au plus tard avant la tenue du comité, un support de présentation, par courriel aux adresses suivantes :

- dngcd-affretementnavire@douane.finances.gouv.fr
- dngcd-daf-achat@douane.finances.gouv.fr ;

Ce support récapitule toute difficulté dans l'exécution du marché.

Par ailleurs, afin de garantir un meilleur suivi contractuel du marché, le titulaire devra également intégrer un récapitulatif des sous-traitants mobilisés pour l'exécution des prestations.

À l'issue de ce comité contractuel, un compte-rendu est dressé par le titulaire du marché et transmis par courriel à l'acheteur pour validation dans un délai de **cinq (5) jours ouvrés** maximum aux adresses suivantes :

- dngcd-affretementnavire@douane.finances.gouv.fr
- dngcd-daf-achat@douane.finances.gouv.fr

En fin d'exécution du marché, au plus tard six mois avant la date d'échéance du marché est effectué -dans le cadre de ce comité – un bilan de l'exécution de l'accord-cadre.

5.4 Comité exceptionnel dit « comité d'urgence »

En cas de problème ou d'avarie sur le navire entraînant une indisponibilité technique et/ou opérationnelle du moyen, le titulaire du marché dispose d'un délai de **cinq (5) jours ouvrés** à compter de la survenance du problème ou de l'avarie pour organiser un comité technique exceptionnel et présenter à celle-ci un plan d'action détaillé. Ce comité peut se tenir en présentiel ou en visioconférence.

L'acheteur se réserve la possibilité de programmer ultérieurement d'autres comités à une échéance qu'elle communiquera au titulaire en fonction des éléments transmis.

À l'issue de ce comité un compte-rendu est dressé par le titulaire du marché et transmis par courriel à la DNGCD pour validation à l'adresse dngcd-affretementnavire@douane.finances.gouv.fr dans un délai de **trois (3) jours ouvrés** maximum. Il doit comprendre un relevé de décisions.

Le non-respect de ces délais peut entraîner l'application de pénalités prévues à l'article 11 du CCAP.

ARTICLE 6 - LIEUX D'EXÉCUTION DES PRESTATIONS

6.1 Point de départ et de retour des prestations

Le point de départ s'effectue depuis un port français situé sur la façade Atlantique ou Méditerranée.

Il constitue également le point de retour.

Il est prévu l'embarquement de deux officiers de la DNGCD depuis le port français, puis leur débarquement à l'issue de la prestation. Le matériel et l'armement sont également embarqués depuis le port français, puis débarqués au terme de la prestation. Ils sont placés sous la surveillance et la responsabilité des deux officiers de la DNGCD durant les phases de transit.

Les autres membres de l'équipe DNGCD embarqueront au port de départ de la mission, en zone Atlantique et y débarqueront à son issue.

6.2 Zone de navigation

Le navire navigue en 1^{re} catégorie de navigation sans restriction, au sens de la division 110 du règlement français, ainsi que dans les zones MARPOL. Il possède les titres de sécurité et les certificats correspondants.

Le navire peut être déployé autant que de besoin en zones maritimes Atlantique et Méditerranée.

ARTICLE 7 - CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

7.1 Statut

Dans le cadre de la mission, le navire bénéficie du statut de navire d'État.

Il ne bénéficie pas des pouvoirs de police accordés aux navires des administrations. Toutefois, il peut embarquer des agents de l'État habilités à constater des infractions dans le cadre des missions de l'AEM, et notamment des infractions relatives aux trafics de produits stupéfiants.

7.2 Conditions d'immatriculation et marques distinctives

Le navire navigue sous pavillon français.

Il arbore les pavillons définis par le code international des signaux maritimes, ainsi que le guidon des douanes et les pavillons de l'action de l'État en mer fournis par la DNGCD.

Le navire porte les marques distinctives de la fonction garde-côtes, matérialisées par les bandes en bleu, blanc et rouge, indiquant clairement son rattachement à un service public.

ARTICLE 8 - CONTEXTE OPÉRATIONNEL

8.1 Commandement

Les missions sont conduites sous l'autorité de l'État affréteur, dans le respect du droit international et national applicable.

Le navire affrété est ainsi intégré au dispositif national de la Douane et de l'Action de l'État en Mer.

Il est placé sous contrôle opérationnel et tactique de la DNGCD.

Le navire est employé en coordination avec d'autres moyens maritimes et aériens de la Douane et de l'AEM.

8.1.1 Organisation du commandement et des responsabilités

L'organisation du commandement repose sur les principes suivants :

- le capitaine du navire conserve ses prérogatives légales en matière de sécurité nautique, de navigation, de manœuvre du navire et de discipline à bord ;
- le commandant des opérations embarqué et son second, officiers navals de la DNGCD sous commission d'emploi, reçoivent une lettre de commandement pour la conduite des opérations, conformément aux termes de la convention de Montego Bay, de la convention de Vienne et des dispositions de la Loi 94-589 du 15 juillet 1994 encadrant les pouvoirs de l'État pour intervenir en haute-mer.

Le commandant des opérations est ainsi habilité à exercer et à faire exercer des mesures de contrôle et de coercition. Dans ce cadre, il est responsable de la planification, de la conduite, de l'exécution des opérations de surveillance maritime et d'interceptions de cibles d'intérêt. Il est également responsable de la gestion des individus placés en rétention, de la marchandise de fraude saisie et du navire intercepté ;

- les relations entre le capitaine et le commandant des opérations sont fondées sur une coordination permanente et formalisée. Elle repose notamment sur :
 - des réunions quotidiennes de synchronisation opérationnelle ;
 - des procédures formalisées pour les phases critiques (interception, arraisonnement, mise à l'eau des embarcations, emploi des drones) ;
 - des mécanismes d'arbitrage clairs entre impératifs de sécurité nautique et exigences opérationnelles.

Les responsabilités respectives sont également précisées à l'article 10.4 du CCAP.

8.1.2 Participation des officiers embarqués à la conduite du navire

Les officiers de la DNGCD embarqués peuvent, après accord du capitaine et conformément à la réglementation en vigueur :

- participer aux dispositifs de veille et d'observation ;
- contribuer à la planification nautique ;
- être associés à certaines fonctions de navigation (compatibilité diplôme STCW).

Cette participation ne remet pas en cause la chaîne de responsabilité liée à la sécurité maritime.

8.1.3 Cas spécifiques de conduite des embarcations

Dans le cadre d'interventions opérationnelles, les officiers de la DNGCD embarqués effectuent et sont responsables de la manœuvre et de la conduite des embarcations.

Pour les opérations de manutention et de manœuvre des drones, la conduite des embarcations demeure du ressort de l'équipage du navire affrété.

8.2 Missions relatives à l'Action de l'État en mer

Le navire affrété répond aux objectifs opérationnels des missions de l'AEM, notamment :

- la détection, l'identification et le suivi des navires ou des comportements suspects ;
- l'interception et le contrôle des navires impliqués dans des trafics illicites ;
- l'appui aux opérations d'arraisonnement ;
- le recueil, l'exploitation et la transmission du renseignement maritime.

8.3 Théâtres des opérations et conditions d'emploi

Le navire est capable d'opérer :

- en haute-mer ;
- à plus de 600 nautiques d'un port de soutien ;
- sur des déploiements prolongés, sans rupture capacitaire ;
- par des conditions météorologiques et d'état de mer dégradés.

Le navire est en capacité de naviguer et d'accomplir ses missions au minimum dans un état de mer 5, et éventuellement jusqu'à 6 sur l'échelle de Douglas, ce qui correspond à des vagues d'environ 4 à 6 mètres et des vents jusqu'à force 7 ou 8 sur l'échelle de Beaufort, soit environ 30 à 40 nœuds de vent (environ 55 à 75 km/heure).

Dans ces conditions, le navire peut encore patrouiller et maintenir ses fonctions de surveillance, avec une vitesse réduite et certaines opérations limitées.

Au-delà de ces valeurs, le navire navigue pour sa sécurité, toutefois les activités opérationnelles sont fortement restreintes.

Pour les opérations plus délicates, comme la mise à l'eau ou la récupération d'une embarcation rapide, les conditions doivent être plus favorables. Ces manœuvres peuvent être réalisées jusqu'à un état de mer 3 ou 4, avec des vagues d'environ 1 à 2,5 mètres et des vents autour de 20 à 25 nœuds maximum.

Les cycles de mission, la durée des patrouilles et les périodes de relâche sont définis par la DNGCD pour chaque déploiement selon la nature et les objectifs opérationnels.

ARTICLE 9 - ATTENDUS TECHNIQUES

Les performances minimales du navire sont décrites au présent article et à l'annexe 1 du présent CCTP. Elles correspondent aux exigences indispensables auxquelles toute offre doit satisfaire pour être considérée comme recevable. Elles constituent le seuil de conformité attendu.

En outre, l'annexe 1 présente également les caractéristiques cibles définissant le niveau de performance souhaité et permettant la valorisation des solutions offrant des performances supérieures.

9.1 Description du navire

9.1.1 Performances générales

Le navire présente :

- une vitesse de transit de plus de 9 nœuds ;
- une vitesse maximale de plus de 12 nœuds ;
- une capacité d'accueil minimale de 22 personnes ;
- un bon état d'entretien général, œuvres vives et œuvres mortes y compris;
- une endurance compatible avec les missions prolongées.

9.1.2 Capacités hauturières et tenue à la mer

Le navire doit :

- être certifié pour la navigation hauturière sans restriction ;
- présenter une bonne tenue à la mer, compatible avec des opérations techniques (faible roulis et tangage) ;
- être capable d'opérer jusqu'à un état de la mer Douglas Niveau 5 ou 6 selon les opérations.

9.1.3 Autonomie à la mer

Le navire garantit :

- une autonomie minimale de 30 jours en mer sans ravitaillement, en conditions opérationnelles ;
- une capacité en carburant adaptée au profil de la mission ;
- une capacité de production d'eau douce (dessalinisateur ou stockage) pour un minimum de 50 litres par jour et par personne.

9.1.4 Passerelle et conduite des opérations

Le navire est équipé d'une passerelle moderne offrant :

- une visibilité panoramique adaptée aux opérations ;
- des systèmes de navigation conformes aux normes en vigueur (radar, AIS, ECDIS ou équivalent) ;
- des moyens de communication permettant la coordination des opérations (VHF, satellite, réseau de communication interne) ;

9.1.5 Locaux techniques

Le navire intègre :

- au moins un espace atelier équipé (établi, alimentation électrique adaptée, éclairage technique) ;
- une puissance électrique disponible minimale de 300 KVA pour les équipements embarqués.

9.1.6 Capacités de stockage et de mise en œuvre des équipements

Le navire dispose :

- d'une surface de pont utile de plus de 70m² dédiée aux opérations ;
- d'espaces dédiés à la préparation et à la maintenance des équipements ;
- de zones de stockage sécurisées pour les équipements sensibles, dont les drones aériens ou de surface, les batteries associées et l'essence ;
- de moyens d'arrimage conformes aux normes maritimes.

9.1.7 Comptabilité avec l'installation d'antennes en mâture

Le navire permet l'installation et l'exploitation d'antennes en mâture (communications, données), en garantissant des emplacements disponibles, une capacité de charge structurelle suffisante et des passages de câbles adaptés, sans compromettre la disponibilité ni la sécurité des équipements de navigation.

9.1.8 Systèmes de mise à l'eau et de récupération

Le navire est équipé de moyens adaptés permettant :

- la mise à l'eau et la récupération d'au moins deux embarcations d'intervention (type semi-rigide) ;
- la mise en œuvre d'équipement (drones aériens et navals) en toute sécurité ;
- des opérations réalisables jusqu'à un état de mer Douglas Niveau 3 ou 4.

Le navire est obligatoirement équipé d'une grue d'une capacité minimale de 5 tonnes. En complément, il comprend éventuellement un ou deux bossoirs et une rampe arrière.

9.1.9 Conditions d'hébergement et de confort

Le navire offre :

- des cabines individuelles et doubles de préférence, correctement insonorisées ;
- une climatisation/ventilation adaptée aux zones d'opération ;
- des espaces de vie dimensionnés pour l'effectif embarqué (mess, sanitaires, espaces de repos) ;
- un niveau de confort compatible avec des missions de moyenne à longue durée.

9.1.10 Dispositif médical et sécurité sanitaire

Le navire devra être équipé d'une infirmerie dédiée, clairement identifiée et accessible, permettant la prise en charge de premiers soins dans des conditions adaptées.

Cette infirmerie comporte a minima :

- une couchette ou table d'examen ;
- un point d'eau ;
- des moyens de rangement sécurisés pour les équipements et médicaments ;
- un espace suffisant pour l'intervention d'un opérateur.

Le navire dispose également d'une dotation médicale de catégorie A conforme à la réglementation en vigueur, adaptée aux navigations hauturières, incluant les équipements et médicaments nécessaires à la prise en charge d'urgences médicales graves en autonomie. Les modalités de gestion, de contrôle et de renouvellement de cette dotation devront être précisées par le titulaire.

9.2 Équipements spécifiques

9.2.1 Moyens nautiques d'intervention

Le navire doit être doté de :

- deux embarcations rapides d'intervention de type RHIB, pouvant atteindre une vitesse minimum de 30 et 40 nœuds à pleine charge et ayant une bonne tenue à la mer (jusqu'à mer 4). Ces deux embarcations sont équipées d'appareils de navigation et de communication nécessaires pour assurer des raids nautiques de 20 miles nautiques. Elles permettent l'embarquement de 5 et 8 personnes à minima par embarcation ;
- de zones sécurisées pour la préparation, l'embarquement et le débarquement des équipes d'intervention (boarding deck, découpe dans le pavois ou échelle de pilote d'une hauteur inférieure ou égale à 5 mètres).

9.2.2 Équipements opérationnels du navire

Le navire est équipé :

- de systèmes de communication internes et externes (technologie satellitaire permettant un accès internet haut débit à faible latence et WIFI) ;
- d'un émetteur/récepteur AIS permettant le fonctionnement en mode SECRET / TACTICAL.
- éventuellement d'un moyen optronique (caméra thermique) de type tourelle gyro-stabilisée avec zoom optique minimum X25 et digital minimum X12 (Optical x15/Digital x8 pour le thermique), capteur refroidi et fonction tracking (mode jour et nuit) ;
- de moyens de surveillance maritime adaptés aux missions (radar ARPA, systèmes de navigation électronique) ;
- de systèmes de commandement et de coordination (radio VHF-UHF) ;
- d'équipements individuels de protection et d'intervention dans le cadre de la conduite du navire et des opérations de manutention. Les EPI pour les interventions opérationnelles sont fournis par la DNGCD.

9.2.3 Drones et systèmes autonomes

Le navire permet :

- la mise à disposition d'une liaison de communication satellite de type STAR LINK ;
- la possibilité d'ajout d'antennes supplémentaires et d'équipements classifiés ;
- l'intégration des flux de données et vidéo au poste de commandement opérations ;
- l'emport et la mise en œuvre de drones aériens (drone type VTOL, envergure de deux mètres) ;
- l'emport et la mise en œuvre de drones de surface (longueur jusqu'à 7 mètres, poids de deux tonnes environ) ;
- la mise à disposition d'espaces dédiés au stockage et à la maintenance ;
- la mise à disposition d'un local sécurisé pour matériel classifié.

9.2.4 Équipements opérationnels fournis par l'Administration

Pour l'exécution de la mission, l'Administration fournit notamment le matériel suivant :

- drones aériens (drone type VTOL, envergure de deux mètres) ;
- drones de surface (longueur jusqu'à 7 mètres, poids de deux tonnes environ) ;
- échelle d'abordage ;
- armement (PSA et HK UMP) ;
- filet d'entrave d'hélices ;
- matériel de fouille et de procédure (endoscope, outillage, balance etc) ;
- équipement de protection et d'intervention (casque tactique, gilet pare-balle, brassière, moyens de communication).

9.3 Aménagements spécifiques

Les aménagements suivants sont requis :

- un poste de commandement opérations embarqué à la passerelle (PC Ops) pour 4 personnes minimum ;
- une salle de briefing et de planification pour 6 personnes minimum ;
- un espace dédié aux opérations et renseignement, offrant la possibilité de passer un câble RI45 depuis la passerelle, avec accès internet, équipé d'un bureau pour deux personnes minimum ;
- une zone de rétention temporaire sécurisée pour 4 personnes, équipé d'un système de vidéo surveillance ;
- un local sécurisé pour le stockage des armes et des munitions ;
- un espace dédié au stockage du matériel d'intervention entre 5 et 10 m³ et un espace dédié aux saisies de plus de 20 m³.

9.4 Autres exigences

Le navire permet :

- la coopération avec l'ensemble des administrations concourant à l'AEM ;
- l'embarquement temporaire d'équipes d'autres services ou partenaires ;
- le remorquage d'un navire de taille moyenne (moins de 50 mètres) de type embarcation semi-rigide, voilier, vedette de plaisance, navire de pêche ou de travail (remorqueur), dans le cadre d'une saisie de produits stupéfiants ou d'une assistance ;
- le partage de la situation maritime et du renseignement.

ARTICLE 10 - ÉQUIPAGE

10.1 Équipage du navire

L'équipage est fourni par l'armateur et comprend notamment :

- un capitaine ;
- des officiers pont et machine ;
- des marins qualifiés ;
- un cuisinier professionnel ;
- un infirmier professionnel diplômé d'État (DEI) disposant éventuellement d'une expérience en soins d'urgence.

L'équipage dispose d'une expérience avérée en navigation hauturière et en manœuvres complexes et est habilité SECRET conformément à l'article 10.3.2 du CCAP.

L'équipage est formé et qualifié conformément aux directives, conventions et codes internationaux (en particulier code de formation des gens de mer STCW amendé de la convention Manille 2010).

Les officiers et personnels d'exécution possèdent les qualifications pour assurer les soins médicaux d'urgence et organiser la sécurité des personnes.

Ils sont formés aux techniques avancées de lutte contre l'incendie et à la préservation de l'environnement.

L'application des règles de sécurité fait également partie de leur formation.

L'effectif maximal de l'équipage du navire est déterminé en tenant compte, d'une part, de la capacité d'accueil totale du navire et d'autre part, de l'effectif total DNGCD embarqué.

10.2 Personnel de la DNGCD embarqué

Le personnel embarqué pour la mission comprend notamment :

- un commandant des opérations (officier naval titulaire du brevet STCW équivalent) ;
- des officiers en charge des procédures (actes administratifs) ;
- des équipes d'intervention ;

- des opérateurs drones et renseignement, dont éventuellement des télépilotes intervenant dans le cadre d'une prestation de services.

L'effectif total embarqué est compris entre 14 à 19 personnes.

ARTICLE 11 - ACTIVITÉ ET DISPONIBILITÉ

Le navire garantit un taux de disponibilité opérationnelle élevé, une capacité de montée en puissance rapide et la continuité des opérations sur la durée.

11.1 Disponibilité

Le titulaire s'engage à assurer la disponibilité technique et opérationnelle du navire pendant une durée continue maximale de quarante-cinq (45) jours calendaires, sur la période du 15 avril au 15 juillet, aux dates de mission définies par l'acheteur au plus tard trois (3) mois avant le début de la prestation.

À compter de la réception de l'ordre de service de démarrage, le titulaire s'engage à prendre toutes les mesures nécessaires afin d'assurer la disponibilité du navire, du personnel affecté, des équipements associés et des autorisations administratives nécessaires à l'exécution de l'opération dans les délais convenus.

11.2 Indisponibilité

Pendant la durée de prestation, le titulaire garantit un navire maintenu en état de fonctionnement conforme à sa destination contractuelle et accessible à l'acheteur sans interruption.

Chaque indisponibilité accidentelle fera l'objet par le titulaire d'une déclaration immédiate d'indisponibilité adressée au pouvoir adjudicateur, dans les conditions de l'article 5.4 du présent CCTP.

Quelles que soient les raisons invoquées par le titulaire, en cas d'indisponibilité technique ou opérationnelle imputable au titulaire, celui-ci devra mettre en œuvre, sans délai et à ses frais, toute solution de remplacement offrant des caractéristiques techniques et opérationnelles équivalentes.

À défaut de remplacement, l'indisponibilité opérationnelle entraîne l'application des dispositions prévues au CCAP.

ARTICLE 12 - SOUTIEN DES MISSIONS

12.1 Soutien en escale

Le soutien en escale nécessaire à l'exécution des missions fait partie intégrante de la prestation, en application de l'article 12.1.3 du CCAP.

ARTICLE 13 - LIVRABLES ATTENDUS

La vérification des prestations et la fourniture des documents s'effectuent en application des articles 7.3 et 8 du CCAP.

13.1 Compte-rendu d'intervention

Un compte-rendu d'intervention contradictoire rédigé par le titulaire, signé des deux parties, dont un modèle est précisé en annexe 2, est adressé à l'acheteur dans un délai de sept (7) jours à compter de la date de fin de mission.

Il comprend notamment les informations suivantes :

- les dates et la durée de la prestation ;
- le nombre d'heures d'indisponibilité le cas échéant ;
- le nombre d'heures consacrées aux missions AEM et autres missions ;
- le nombre de miles nautiques parcourus ;
- la liste et la durée des activités réalisées ;
- les extraits de journaux de bord pour la période concernée ;
- les prestations effectuées, y compris la liste des escales réalisées et les rapports associés ;
- la consommation de carburants et de consommables ;
- les frais engagés, dûment justifiés ;
- le nombre de passagers embarqués pour le compte de l'Administration et les états de présence ;
- les prestations d'hébergement et de repas ;
- les événements particuliers ;
- les conditions de mer.

La fourniture du CRI fait partie intégrante de la prestation.

13.2 Constat contradictoire de l'état du matériel

Un constat contradictoire relatif à l'état du matériel embarqué par l'Administration ou mis à disposition de l'Administration, signé des deux parties, dont un modèle est précisé à l'annexe 3, est établi au moment de la mise à disposition du navire. Il comprend à minima les informations suivantes :

- la date et le lieu de l'état ;
- la marque, le modèle ou la référence du matériel ;
- les quantités par matériel ;
- l'état de chaque matériel et les éventuels défauts constatés.

13.3 Autres fournitures documentaires

Conformément à la réglementation internationale, nationale et locale en vigueur, si au cours de la mission, une prestation donne lieu à l'émission d'un document réglementaire nécessaire à l'acheteur (certificat, attestation, etc.), un exemplaire sur support papier et informatique du document devra être fourni.

* *

*