

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

*Services Administratifs et Techniques de la Police Nationale de
Mayotte*

**Mise en place d'une surveillance aérienne pour la lutte contre
l'immigration clandestine à Mayotte**

Référence : SATPN976-AOO-2026-05-SURV-AERIEN

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

Section 1 – Objet du marché

Le marché a pour objet la mise en place, à compter du premier janvier 2027, d'une surveillance aérienne, de jour comme de nuit, pour la lutte contre l'immigration clandestine à Mayotte, par aéronef avec ou sans équipage embarqué, jusqu'à 25 nautiques des côtes (hors espace national des Comores) à hauteur minimale de 1 200 heures de vol par an (soit en moyenne 100 heures par mois, avec une fourchette mensuelle de 50 à 150 heures de vol), suivant une programmation définie par le pouvoir adjudicateur et le PCAEM.

Section 2 – Description du besoin

2.1 Équipements des moyens aériens

Les moyens aériens sont dotés au minimum des équipements suivants :

- Un équipement radio permettant simultanément des communications AIR-AIR et AIR-SOL de manière sécurisée ;
- Des moyens optiques de jour (jumelles, configuration ailes hautes et hublots latéraux) et optroniques de nuit (caméra thermique) ;
- Un système de localisation GPS avec report de position en temps réel ;
- Un émetteur ADS-B et un système sécurisé (accès protégé) de report de position au PCAEM ;
- Des moyens de communication VHF Marine, VHF Air et liaison de données satellite civil.

2.2 Cadre d'emploi des capacités aériennes

2.2.1 Règlement opérationnel

Un règlement opérationnel est mis en place pour définir le cadre d'intervention. Il fait l'objet d'un échange entre les parties dix (10) jours calendaires après la notification de l'accord-cadre.

2.2.2 Programmation des missions

La programmation des missions est arrêtée avec un préavis de 6 heures minimum à 12 heures à l'avance, notifiée au titulaire par le PCAEM. En cas d'indisponibilité des capacités aériennes pour l'exécution d'une mission programmée, de décollage tardif ou d'absence de décollage, les pénalités prévues à l'article 9.11 du CCAP sont applicables. Le titulaire prévient immédiatement le PCAEM de toute indisponibilité.

2.3 Définition du temps de vol

Le temps de vol est décompté conformément aux prescriptions de maintenance aéronautique prévues par le constructeur, à la minute de vol. Le titulaire différencie le temps de vol technique du temps de vol opérationnel.

Ne sont pas pris en compte dans les heures de vol contractuelles :

- Les temps d'immobilisation au sol lors d'une mission ;
- Les temps de vol liés aux essais techniques, à l'entretien et aux ravitaillements ;

- Les temps de vol interrompus pour cause de panne ;
- Les temps de vol liés au contrôle et à la formation des équipages ;
- Les déplacements de l'appareil pour mise à l'abri météorologique ou entretien.

Le titulaire tient un état quotidien, hebdomadaire et mensuel des heures effectuées, qu'il communique à l'administration et au PCAEM à ces mêmes fréquences.

2.4 Maintenance

Sont à la charge exclusive du titulaire :

- Le maintien en condition opérationnelle des moyens aériens et de leur navigabilité ;
- Les opérations de mise en oeuvre (piste, départ, retour), de dépannage et d'avitaillement ;
- La mise en place, le retrait et les mouvements des moyens entre les terrains de stationnement ;
- L'emballage, le transport, les frais de douane, l'assistance technique et le soutien logistique ;
- Les frais d'acheminement, d'hébergement et de restauration de l'équipage et de l'équipe de maintenance.

La planification de la maintenance est élaborée en accord avec l'État-major de la lutte contre l'immigration clandestine et la Base Navale de Mayotte. La maintenance est impérativement effectuée en dehors des temps de missions. Le titulaire fournit à la notification un calendrier des opérations de maintenance programmées.

Aucune surface couverte, ni moyens pour les opérations de maintenance en base et de maintenance lourde ne sont mis à la disposition du titulaire par le bénéficiaire.

Le titulaire s'engage à fournir un aéronef de substitution (avec les mêmes caractéristiques que l'avion principal) en cas d'indisponibilité d'un des aéronefs supérieure à trois (3) semaines.

2.5 Équipage

Les prestations objet de l'accord-cadre sont soumises au code des transports et à ses textes d'application relatifs au travail aérien.

Le titulaire met en place l'équipage nécessaire à la bonne exécution des missions, composé au minimum d'un pilote et d'un observateur. Les membres de l'équipage parlent couramment la langue française et détiennent les licences et qualifications correspondant aux aéronefs proposés. L'équipage est en mesure de fournir, à tout moment et dans les 2 jours calendaires suivant une demande :

- Certificats d'immatriculation et de navigabilité ;
- A minima l'accusé de réception de la déclaration d'activité SPO délivré par l'autorité en charge de la surveillance de l'organisme ou, pour les exploitants non européens et non soumis à la réglementation EASA, l'autorisation de travail aérien de la DGAC.
- éventuellement l'Agrément de transport public (TP) ;
- Licences comprenant les qualifications de l'équipage, valides selon la réglementation de l'aviation civile française ;
- Agréments PART-145 et PART-CAMO si le titulaire doit avoir un CTA ou PART-CAO si le titulaire est un organisme déclaré pour le SPO commercial ;

- Les certificats d'examen de navigabilité des aéronefs émis par un pays membre de l'EASA.

En cas de perte d'un agrément, l'accord-cadre pourra être résilié pour faute sans mise en demeure préalable.

2.6 Compte-rendu et bilan opérationnel

À l'issue de chaque journée de vol, le titulaire rédige et transmet au pouvoir adjudicateur et au PCAEM un compte-rendu quotidien suivant le format défini par le pouvoir adjudicateur (cf. modèle de l'exigence C.11). Ce compte-rendu comprend au minimum : le nombre d'heures de vol, la cinématique de l'aéronef, les principales prises de vue, le nombre de pistes détectées, le report cartographique des détectations.

Un compte-rendu hebdomadaire et mensuel reprenant les données quotidiennes, assorti de recommandations éventuelles, est transmis chaque semaine et à la fin de chaque mois.

Le titulaire transmet chaque semaine la totalité des prises de vue et vidéos d'embarcations suspectes enregistrées, accompagnées d'un registre des situations (détection, interception, transbordement, etc.).

Au plus tard 15 jours après la fin d'exécution de l'accord-cadre, le titulaire fournit un bilan opérationnel détaillé comprenant : le nombre de missions déclenchées, les durées d'indisponibilité des capacités aériennes, le relevé des heures de vol et leur répartition. Tout retard dans la transmission de ces documents peut entraîner les pénalités prévues à l'article 9.11 du CCAP.

Section 3 – Exigences fonctionnelles

Les exigences sont classées en deux niveaux de priorité :

- [O] = obligatoire : obligatoirement prises en compte et tenues.
- [I] = Important : doivent être prises en compte dans la mesure du possible.

A – Disponibilité

- A.1. [O]** De jour et de nuit, au moyen d'un aéronef avec ou sans équipage embarqué, sur commande du Poste de Coordination de l'Action de l'État en Mer (PCAEM) : identifier des échos radars jusqu'à 25 nautiques des côtes de Mayotte, en étant dirigé en temps réel par le PCAEM. Le PCAEM de la base navale de Mayotte constitue le point de contact opérationnel unique. Il définit les missions (dates, heures, secteurs et zone d'évolution), coordonne l'ensemble des moyens et notifie au titulaire les ordres de mission avec un préavis minimum de 6 heures, sauf urgence opérationnelle.
- A.2. [O]** Effectuer au minimum 1 200 heures de vol par an, soit en moyenne 100 heures de vol par mois, suivant une programmation définie par le pouvoir adjudicateur et le PCAEM oscillant entre 50 et 150 heures de vol par mois.
- A.3. [O]** Effectuer sur commande les heures de vol au-delà des 1 200h de vol dans la limite de 800h
- A.4. [O]** Remplir la mission quotidiennement, au moyen d'au moins deux aéronefs équipés récents et disponible simultanément.
- A.5. [O]** Effectuer la mission dans un milieu maritime en zone tropicale.

- A.6. [O]** Être en capacité d'effectuer au moins 6 heures de vol au cours de 24 heures consécutives.
- A.7. [O]** Avoir une autonomie minimale de 5 heures de vol effectif sans ravitaillement (hors roulage, décollage, approche), de jour, et de nuit en vol ISR, en incluant l'emport éventuel du personnel (pilote + observateur) et des équipements.
- A.8. [O]** Remplir sa mission de nuit en autonomie, indépendamment des services de l'aéroport.
- A.9. [I]** Être en mesure de suspendre ponctuellement la mission pour ravitailler puis repartir en moins de deux heures.
- A.10. [I]** Être opérationnel en 2 heures pour assurer des périodes de décollage sur demande (2 heures entre l'appel téléphonique et le décollage effectif).
Assurer 2 périodes d'alerte par jour pendant 3 heures consécutives. Durant cette période d'alerte assurer un décollage en 15min.
Le titulaire met à disposition du PCAEM un numéro de téléphone et un personnel d'astreinte H24/J7.
- A.11. [O]** Sauf cas de force majeure, remplir sa mission dans les délais fixés, hors indisponibilités limitées à 3 jours consécutifs et 5 jours cumulés sur 60 jours consécutifs glissants. Le titulaire prend toutes les dispositions nécessaires pour pallier l'indisponibilité dans les meilleurs délais.
- A.12. [O]** Assurer la fongibilité des heures de vol non effectuées mensuellement et les reporter sur toute la durée du même bon de commande.

B – Capacité géographique et de mobilité

- B.1. [O]** Détecter jusqu'à 25 nautiques des côtes tout autour de Mayotte pendant une même mission, sans être limité à une zone spécifique.
- B.2. [O]** Pouvoir atteindre une vitesse de transit d'au minimum 100 noeuds permettant des bascules rapides de façades.
- B.3. [O]** Être en mesure d'adapter le vol à la détection, de jour comme de nuit, d'embarcations d'environ 6 mètres de long, pour donner au PCAEM une indication permettant de discriminer les embarcations participant à l'immigration clandestine des autres navires.
- B.4. [O]** De jour, être en mesure de se mouvoir à une altitude suffisante pour détecter et identifier les embarcations à l'œil nu et par captation d'images, par mer 0 à 4, en respectant les normes en vigueur. Les images captées ne contiendront pas de données à caractère personnel identifiables.
- B.5. [O]** De nuit, être en mesure de détecter et identifier les embarcations par des moyens optroniques thermiques, par mer 0 à 4. Les images captées ne contiendront pas de données à caractère personnel identifiables. Être en mesure de voir loin sans être détecté pour lancer les actions d'interception.
- B.6. [O]** Être en mesure de modifier son itinéraire de vol immédiatement sur instructions du PCAEM en cas de détection d'embarcations suspectes.
- B.7. [I]** Être en mesure de réaliser des vols de surveillance longs au-delà des 25 nautiques de la côte mahoraise, notamment dans le canal du Mozambique, dans le respect des règles de droit international aérien applicable.

C – Capacités opérationnelles

- C.1. [O]** Laisser au pouvoir adjudicateur toute latitude dans l'utilisation des aéronefs, dans le respect de la réglementation en vigueur. Soumettre à l'approbation du pouvoir adjudicateur tout usage non prévu au contrat, avec un préavis de 72 heures.
- C.2. [O]** Respecter les règles de circulation aérienne à Mayotte, d'accès et de sortie de l'aéroport.
- C.3. [O]** Être en mesure de voler selon toutes les conditions de visibilité, de jour comme de nuit. Le PCAEM sera systématiquement consulté s'agissant des conditions de visibilité entraînant une annulation du vol prévu par le titulaire.
- C.4. [O]** Assurer l'ensemble des prestations opérationnelles avec les seuls équipages du titulaire.
- C.5. [O]** De jour, détecter et identifier de façon autonome, a minima avec des moyens optiques (oeil nu et jumelles, caméra) augmentant la distance d'observation. La configuration de l'aéronef doit permettre la détection à l'oeil nu (ailes hautes et hublots latéraux).
- C.6. [O]** De nuit, détecter et identifier de façon autonome avec des moyens optroniques thermiques augmentant la distance d'observation (dénombrer le nombre de passagers à bord d'une embarcation non éclairée, située à plusieurs kilomètres).
- C.7. [O]** De jour comme de nuit, être en mesure de mettre en œuvre un mode de poursuite de cible mobile en mer.
- C.8. [O]** Localiser immédiatement les embarcations détectées (position GPS et report par rapport à un point de référence) pour qu'un intercepteur puisse être guidé.
- C.9. [I]** Être capable de faire preuve de discrétion lors de la détection, l'identification et la prise de vue.
- C.10. [O]** De jour comme de nuit, photographier ou filmer des embarcations suspectes avec position et heure. Ces images ne contiendront pas de données à caractère personnel. Les images seront prises dans un format permettant un envoi par Internet (document < 8 Mo). Dans le cas où des images capturent fortuitement des personnes identifiables : (a) les images sont floutées ou pixelisées avant toute transmission à des tiers ; (b) les données brutes sont supprimées dans les 72 heures suivant la fin de la mission, sauf réquisition judiciaire ; (c) l'accès aux enregistrements est strictement limité au personnel habilité.
- C.11. [O]** Transmettre au pouvoir adjudicateur et au PCAEM, à l'issue de chaque vol, un compte-rendu selon le format défini en annexe, intégrant a minima : heures de vol, cinématique, prises de vue principales, nombre de pistes détectées, report cartographique, distinction kwassa-kwassas/autres navires.
- C.12. [O]** Effectuer un suivi des vols et rendre compte de chaque vol au pouvoir adjudicateur sous le format défini par ce dernier (cf. modèle de compte-rendu en Annexe), incluant : date et heure du vol, heures de vols consommées, nombre et type d'échos détectés et identifiés, trajet parcouru, position des embarcations suspectes.
- C.13. [O]** Signaler sans délai au pouvoir adjudicateur et au PCAEM tout incident, panne ou événement susceptible d'affecter l'exécution des missions en cours ou à venir. Tenir à disposition du pouvoir adjudicateur le journal de bord et le carnet

d'entretien de l'aéronef, pouvant être réclamés à tout moment et communiqués dans un délai de 48 heures.

- C.14. [O]** Transmettre un compte-rendu hebdomadaire et mensuel reprenant les données quotidiennes et assorti de recommandations pour l'exécution de la mission.
- C.15. [O]** Transmettre chaque semaine la totalité des prises de vue et vidéos d'embarcations suspectes enregistrées, accompagnées d'un registre des situations.
- C.16. [I]** Être en mesure d'assurer d'autres missions sur demande exclusive du pouvoir adjudicateur : participation à des opérations de secours en mer, surveillance à terre, détection/surveillance d'une pollution marine.
- C.17. [I]** Être en capacité d'emporter au moins un personnel supplémentaire formé ou en formation et en rapport avec l'activité de lutte contre l'immigration clandestine (les personnels supplémentaires ne sont pas inclus dans le calcul de l'autonomie de l'aéronef).
- C.18. [I]** Détecter et identifier de façon autonome de jour et/ou de nuit avec des moyens électromagnétiques augmentant la distance de détection sur des petites barques en mer. Il s'agit d'une prestation supplémentaire éventuelle et le pouvoir adjudicateur se réserve le droit de ne pas l'utiliser.
- C.19. [O]** Se conformer aux règles de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) pour les vols dans l'espace national et détenir les autorisations nécessaires à la conduite des missions. En cas de besoin d'une autorisation spécifique de la DGAC, le titulaire en informe le pouvoir adjudicateur dès la notification. Une condition suspensive de 6 mois peut être accordée pour l'obtention des agréments DGAC nécessaires ; pendant cette période, aucune pénalité n'est applicable si le retard est imputable à l'administration ou à la DGAC.
- C.20. [I]** Être en capacité de faire voler les 2 aéronefs en même temps sur des secteurs différents.

D – Liaisons et communications

- D.1. [O]** Être en relation permanente avec le PCAEM pour rendre compte immédiatement des embarcations détectées et être dirigé vers les échos radar à identifier. Disposer d'une redondance de moyens pour assurer cette permanence.
- D.2. [O]** Mettre en oeuvre une liaison radio VHF Marine (liaison permanente avec les intercepteurs, navires de la Marine Nationale et le PCAEM – moyen de secours n°1) et VHF Air pour la sécurité aéronautique (contrôle aérien, auto-information avec les autres aéronefs – moyen de secours n°2), avec utilisation des mots codes fournis par le pouvoir adjudicateur.
- D.3. [O]** Mettre en oeuvre une capacité de report en temps réel de la position du moyen aérien au PCAEM, quelle que soit la position de l'aéronef, via un émetteur ADS-B et un système sécurisé (accès protégé par identifiant et mot de passe).
- D.4. [O]** Mettre en oeuvre une liaison de données par satellite civil (téléphonie) avec le PCAEM permettant des communications en zones à relief difficile ou lors d'éloignement. Le débit doit permettre l'envoi d'emails avec pièces jointes (photographies) au PCAEM en quasi-temps réel (moins de 2 minutes).

- D.5. [I]** Mettre en oeuvre une liaison de données sur réseau GSM (mails avec pièces jointes, messagerie instantanée, téléphonie). En zone de couverture 4G, disposer d'un kit de communication (clef 4G + ordinateur portable).
- D.6. [O]** Lors de l'utilisation de moyens optroniques, retransmettre en temps réel le flux vidéo de l'aéronef au PCAEM.
- D.7. [O]** Mettre en place au sein du PCAEM (base navale Mayotte) un opérateur habilité en contact permanent avec l'avion, capable de guider l'aéronef sur instructions du PCAEM, d'informer le PCAEM de la position de l'aéronef et des embarcations détectées, d'appuyer la coordination pendant chaque vol, de solliciter la transmission de photos/vidéos et de conseiller le PCAEM sur l'emploi de l'avion. Fournir à l'opérateur les moyens de communication nécessaires.

E – Maintenance et soutien

- E.1. [O]** Se charger d'effectuer les démarches nécessaires auprès des services aéroportuaires de Mayotte afin d'assurer le fonctionnement courant du moyen mis en oeuvre (notamment approvisionnement en carburant Jet A-1 disponible à Mayotte).
- E.2. [O]** Assurer la mise en place et le désengagement des aéronefs et de leur équipement.
- E.3. [O]** Disposer de locaux techniques et de stockage sur la zone de déploiement et assurer la sécurité à terre des aéronefs. Le candidat précisera les solutions retenues, sachant qu'un emplacement est disponible à l'aéroport de Mayotte pour une infrastructure de stockage et un local technique.
- E.4. [O]** Effectuer le soutien technique complet des moyens et équipements, les commandes et livraisons de pièces de rechange et consommables pour remplir ses obligations de moyens et de résultats.
- E.5. [O]** Planifier les maintenances préventives en coordination avec le pouvoir adjudicateur et le PCAEM, selon un calendrier établi à l'avance garantissant la compatibilité avec le programme de missions. Fournir une estimation annuelle du nombre et des périodes de maintenance obligatoires.
- E.6. [O]** En cas d'avarie technique ou de changement d'équipage, prendre en charge les essais techniques de retour à la disponibilité et les vols nécessaires pour la formation des pilotes. Ces heures ne sont pas imputées sur le crédit d'heures du contrat.
- E.7. [O]** Contracter et maintenir une assurance couvrant tous les risques professionnels, y compris les pilotes, spécialistes de tâches et les passagers supplémentaires.
- E.8. [O]** Assurer toutes les relations nécessaires avec les services aéroportuaires pour obtenir les autorisations d'accès, déposer les plans de vol, obtenir les autorisations d'emploi et la capacité à ravitailler dans les délais contractuels.
- E.9. [O]** Assurer les actions concourant au maintien opérationnel de la navigabilité des aéronefs et de leurs équipements et l'agrément des organismes et des personnels y participant, en étant conforme au Règlement (UE) 1321/2014 et ses évolutions pour une exploitation de type SPO commercial. Pour les exploitants non européens non soumis à la réglementation EASA, avoir démontré satisfaire aux mêmes exigences. En cas de besoin d'une autorisation DGAC spécifique, une condition suspensive de 6 mois est accordée ; pendant

cette période, aucune pénalité n'est applicable si le retard est imputable à l'administration ou à la DGAC.

F – Sécurité et confidentialité

- F.1. [O]** Respecter la plus grande discrétion, en particulier lors de la phase de déploiement des moyens. Tous les documents, rapports, images et vidéos produits dans le cadre des missions restent la propriété exclusive du pouvoir adjudicateur. Ils ne peuvent être réutilisés ou communiqués à des tiers sans accord écrit préalable. Hors données techniques de vol, le titulaire ne conserve aucune donnée relative aux missions. Le titulaire signe une charte de confidentialité ; les effectifs engagés dans la mission se soumettent à une enquête administrative de sécurité. Les salariés placés au PCAEM se soumettent aux exigences de confidentialité et de sécurité définies par les Ministères de l'Intérieur et des armées
- F.2. [O]** Satisfaire aux exigences de la partie SPO (Specialised operations) et aux parties ORO et SPA applicables au règlement AIR-OPS (Règlement UE n°965/2012 modifié). Pour les exploitants non européens non soumis à la réglementation EASA, avoir démontré satisfaire aux mêmes exigences et avoir obtenu une autorisation de travail aérien de la DGAC.
- F.3. [O]** Détenir, directement ou indirectement, un agrément de maintenance (PART-145) et un agrément de gestion de la navigabilité (PART-M).
- F.4. [O]** En cas d'incident ou d'accident en vol, prévenir immédiatement le pouvoir adjudicateur et le PCAEM, qui saisiront le Bureau Enquêtes Accidents pour la sécurité de l'aéronautique d'État (BEA-E). Mettre en oeuvre toutes les actions permettant au BEA-E de décider de se saisir d'une enquête.

ANNEXE IV – Cybersécurité

Cahier des clauses simplifiées de cybersécurité (CCSC) — Arrêté du 18 septembre 2018 (NOR : ECOP1825228A, JORF n°0223 du 27 septembre 2018, texte n°32).

Article 1 – Champ d'application

Le présent CCSC est applicable au présent marché. Les clauses ont pour vocation d'assurer un premier cadre de sécurisation des systèmes d'information et des données, qu'il s'agisse d'un marché directement associé aux TIC ou de simples échanges d'information par messagerie.

Article 2 – Politiques de sécurité

Les titulaires sont tenus de respecter les prescriptions des politiques de sécurité des systèmes d'information (PSSI) des bénéficiaires dès lors qu'elles ont été publiées avant la contractualisation. Le référentiel général de sécurité (RGS) et la PSSI État s'appliquent aux entités couvertes, sans mention explicite dans le cahier des charges.

Article 3 – Contrôles et audits

Durant la préparation ou la réalisation du marché, l'acheteur peut conduire ou mandater des contrôles et audits de sécurité informatique des fournitures, prestations, moyens utilisés et services proposés par le titulaire et ses sous-traitants, sans accord préalable sous réserve du respect des conventions techniques d'usage.

Article 4 – Documentations

Le titulaire identifie proactivement les traitements de données personnelles ou sensibles et aide à la réalisation d'analyses d'impact (AIPD) et aux consultations préalables des autorités de contrôle. Il fournit à première demande la documentation nécessaire à la sécurisation de ses fournitures et à la démonstration du respect de ses obligations.

Article 5 – Maintien en condition de sécurité

Le titulaire assure la mise à jour de tous les composants logiciels (y compris librairies, cadriciels, environnement d'exploitation, API tierces) vers des versions supportées. Le maintien en condition opérationnelle (MCO) inclut obligatoirement le maintien en condition de sécurité (MCS). Une VABF/VSR est refusée si des composants ne sont pas à jour des correctifs de sécurité.

Article 6 – Signalements de sécurité

Le titulaire met à disposition des fils publics (flux RSS ou liste de diffusion dédiée sécurité) pour informer les bénéficiaires des événements impactant la sécurité (correctifs, attaques, nouvelles configurations). Il met en place un canal de signalement des failles de sécurité (security.txt, abuse@) et procède à l'enregistrement des failles auprès des autorités compétentes (CERT, CNIL, ANSSI). Après analyse et vérification, en cas d'absence d'action sous 3 mois, l'acheteur peut se substituer au titulaire ou pratiquer une divulgation responsable.

Article 7 – Hébergement de données

À première demande, le titulaire identifie tous les prestataires techniques hébergeant ou stockant les données, ainsi que leur localisation. Peuvent être exclus les prestataires

dépositaires de copies chiffrées si l'algorithme est sans faille connue et si les prestataires ne détiennent pas les clés cryptographiques.

Article 8 – Sous-traitances

Les clauses du présent CCSC s'appliquent à l'ensemble des sous-traitants. Les titulaires sont responsables de leurs sous-traitants, y compris pour les contrôles et actions de remédiation en cas de défaut.

Article 9 – Labels et certificats

Les titulaires sont invités à présenter des labels et certificats permettant à l'acheteur d'avoir un premier niveau d'assurance lors de l'évaluation des offres (exemples : ISO 27001, qualifications ANSSI, rapports de tests de sécurité).

Article 10 – Défauts et règlement des différends

En cas de non-conformité à la politique de sécurité ou de défaut de sécurisation constaté, l'acheteur apprécie l'enjeu du défaut et peut, selon sa gravité, refuser une offre, émettre des pénalités, ajourner, suspendre ou résilier les bons de commande ou le marché. Les différends techniques passent par un comité consultatif de règlement amiable composé de membres qualifiés et habilités.

Article 11 – États de l'art

Le titulaire s'aligne sur les standards et référentiels qui concernent les services qu'il propose. Interfaces web : connexion TLS, cookies sécurisés, politique de sécurité des contenus (CSP), entêtes de sécurité, publication d'un security.txt. Courriels : authentification SPF/DKIM/DMARC, signature numérique, chiffrement. Appareils connectés : anti-virus, mises à jour sécurisées, réduction des ports exposés. Sauvegardes : règle 3-2-1 avec chiffrement. Administration : consoles dédiées, protocoles chiffrés (VPN IPsec, TLS, SSH, RDP avec NLA).

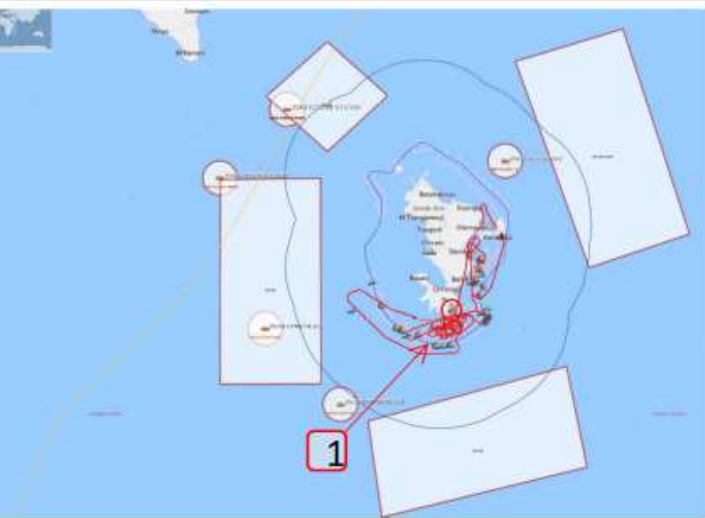
Annexe à l'exigence fonctionnelle C.11. : modèle de compte rendu de vol

COMPTE RENDU DU VOL N°				DATE
METEO - PORTEE - CONDITIONS de VOL		CARTOGRAPHIE et CINEMATIQUE de VOL		
Vol (JOUR ou NUIT)		HEURE de DECOLLAGE		
ETAT de la MER - HAUTEUR de VAGUES		HEURE d'ATERISSAGE		
Vent : direction / vitesse (en Nds)		TEMPS de VOL		
Visibilité (en Nds)		Altitude moyenne de vol (en Pds)		
Distance d'identification Visuel (en Nds)		Superficie observée (en Nds²)		
Distance d'identification IR (en Nds)		Distance parcourue (en Nds)		
Distance d'identification IL (en Nds)		Vitesse de patrouille (en Nds)		
CNH		Comportement (OVERT/COVERT)		
NEBULOSITE				
Au Format 3D MAP				

INTERIEUR TTW		EXTERIEUR TTW	
INTERIEUR LAGON		EXTERIEUR LAGON	
NOMBRE de NAVIRES de COMMERCE		NOMBRE de NAVIRES de COMMERCE	
NOMBRE de PLASANGERS		NOMBRE de PLASANGERS	
NOMBRE de PECHEURS		NOMBRE de PECHEURS	
NOMBRE de PRESTATAIRES		NOMBRE de PRESTATAIRES	
BOUTRE, CABOTEUR ...		BOUTRE, CABOTEUR ...	
NAVIRE MILITAIRE (FR-COMORES-ETI)		NAVIRE MILITAIRE (FR-COMORES-ETI)	
NOMBRE TOTAL de DETECTION		NOMBRE TOTAL de DETECTION	
KWASSA KWASSA		KWASSA KWASSA	
NOMBRE de KK (confirmé par l'avion)		NOMBRE de KK (confirmé par l'avion)	
DETECTE par AERONEF		DETECTE par AERONEF	
DETECTE par PC AEM		DETECTE par PC AEM	
DETECTE par RENSEIGNEMENT		DETECTE par RENSEIGNEMENT	
NOMBRE de KK entrant		NOMBRE de KK entrant	
NOMBRE de KK sortant		NOMBRE de KK sortant	
NOMBRE de KK en attente		NOMBRE de KK en attente	
NOMBRE de Demi tour		NOMBRE de Demi tour	
NOMBRE de KK bouché		NOMBRE de KK bouché	
NOMBRE TOTAL de KK identifiés	0	NOMBRE TOTAL de KK identifiés	0

Commentaires Libres du Commandant de bord:

AVION – MISREP LIC MSNxx du JJ/MM/AAA



KWASSA / 0637Z / 13 02.03 S 45 08.03 E / 08 PAX / xxxx FT

Éléments techniques de la mission

- Météo favorable à la détection visuelle, IR.
- TB contact INPT avec PC AEM.
- TB contact tchat avec PCAEM.
- Bonne coordination avec le contrôle civil français.

TPS DE VOL : 2.0 DONT 1.75 SUR ZONE

D/L : 0605Z	ON : 0610Z	OFF: 0755Z	ATT : 0805Z
-------------	------------	------------	-------------

Résultats OPS de la mission

- 02 pistes PC AEM investiguées ; 01 kwassa-kwassa et 01 pêcheur.
- 33 classifications négatives d'opportunité caméra ;
- Détection de 01 kwassa-kwassa entrant Nord ZOI-4
- 08 PAX, dont femmes et enfants.
- Route au Nord pour 06 Kts dans les eaux territoriales ;
- Intention PC AEM : interception
- Très bonne coordination avec PC AEM en conduite ;
- Abandon du suivi sur Ordre.