

RECOmmandation

DU COMITÉ TECHNIQUE NATIONAL DES INDUSTRIES DU TRANSPORT, DE L'EAU, DU GAZ,
DE L'ÉLECTRICITÉ, DU LIVRE ET DE LA COMMUNICATION

Formation et certificat d'aptitude à la conduite en sécurité des engins aéroportuaires

Pour maîtriser les risques liés à la conduite des engins aéroportuaires, cette recommandation propose :

- un dispositif de formation pour les salariés concernés,
- la délivrance d'un certificat d'aptitude à la conduite en sécurité de ces engins,
- des repères destinés au chef d'entreprise pour délivrer l'autorisation de conduite.



R.463

Adoptée par le Comité Technique National des industries du Transport, de l'eau, du gaz, de l'électricité, du livre et de la Communication (CNC) le 18 octobre 2011.

→ Sommaire

① Champ d'application	2	→ Annexes	7
② Le dispositif	3	→ Glossaire	24
2 1 - Fonctionnement du dispositif		→ Bibliographie	25
2 2 - Mise en place du dispositif			
③ Certificat d'aptitude à la conduite en sécurité des engins aéroportuaires	4		
3 1 - Certificat d'aptitude			
3 2 - Actualisation du certificat			
3 3 - Testeurs			
3 4 - Autorisation de conduite			

① Champ d'application

Ce texte s'adresse à tous les chefs d'entreprises ou leurs mandataires sociaux intervenants en qualité d'employeur ou de sous traitant sur le territoire français, dont le personnel est assujéti au régime général de la Sécurité Sociale et utilise, à titre permanent ou occasionnel, un engin aéroportuaire dans le cadre professionnel.

Constitué d'une part, d'un référentiel de compétences sur la base duquel la formation sera construite et dispensée, et d'autre part d'un dispositif répondant à la nécessité de qualifier les compétences acquises à l'occasion de la formation, ce texte apporte au chef d'entreprise les repères nécessaires lui permettant de délivrer l'autorisation de conduite aux salariés utilisant les engins d'assistance aéroportuaire dans le contexte professionnel.

Le référentiel décrit en deuxième partie, définit les compétences nécessaires à la conduite en sécurité des engins aéroportuaires dans un environnement d'exploitation, de maintenance, ainsi que de traitement du fret.

Définitions

L'annexe 1 répertorie les engins aéroportuaires concernés par la présente recommandation.

Le référentiel décrit en annexe 2, définit le socle commun de compétences nécessaires à la conduite en sécurité des engins d'assistance aéroportuaires, indépendamment du site, de son contexte, de l'organisation et des procédures spécifiques de l'entreprise.

Sous réserve du respect des conditions fixées dans cette recommandation, les compétences acquises dans le cadre du certificat d'aptitude à la conduite en sécurité des engins aéroportuaires sont transférables lorsque le salarié change de lieu de travail ou d'employeur.

② Le dispositif

2 | 1 - Fonctionnement du dispositif

Le CTN est l'instance de pilotage du dispositif.

Il s'assure de la collaboration d'un organisme tiers.

Il mandate une commission « suivi de la recommandation 'Formation et certificat d'aptitude à la conduite en sécurité des engins aéroportuaires' ». Cette commission confiera à l'organisme tiers les missions suivantes :

- de rendre compte à la commission selon les modalités validées en CTN,
- d'être garant du respect des procédures,
- de certifier les testeurs,
- de décider de leur maintien ou de leur suspension sur la liste suivant la procédure définie,
- de tenir à jour et à disposition des employeurs la liste des testeurs certifiés,
- de maintenir et de mettre à jour les référentiels (compétences, formation, pédagogique).

La commission « suivi de la recommandation 'Formation et certificat d'aptitude à la conduite en sécurité des engins aéroportuaires' » est composée au minimum de 2 membres employeurs et 2 membres salariés qui auront la possibilité de désigner leurs experts. La CNAMTS –DRP invitera :

- un ou des représentants de l'organisme tiers,
- un ou des représentants de la Direction Générale du travail,
- un ou des représentants de la Direction Générale de l'aviation civile.

Sur la base du compte rendu de l'organisme tiers, la commission pourra proposer au CTN d'éventuelles modifications des référentiels ou du dispositif.

2 | 2 - Mise en place du dispositif

Dans les six mois suivant l'adoption de ce texte :

- la commission « suivi de la recommandation 'Formation et certificat d'aptitude à la conduite en sécurité des engins aéroportuaires' » :
 - aura en charge l'élaboration d'un tableau de bord et des modalités permettant à l'organisme tiers de rendre compte annuellement au CTN,
 - définira la date d'entrée en vigueur de cette recommandation,
- l'organisme tiers détaillera le dispositif de certification des testeurs (formation initiale, suivi et maintien à niveau des compétences,...).

Ces éléments seront présentés pour validation par le CTN.

Dans l'année qui suit l'adoption de ce texte, l'organisme tiers présentera les référentiels de formation et aides pédagogiques dans le cadre de la commission.

L'organisme tiers mettra en place des formations tests dans différentes régions à l'issue desquelles il proposera à la commission d'éventuelles modifications des référentiels ou du dispositif.

③ **Certificat d'aptitude à la conduite en sécurité des engins aéroportuaires**

3 | 1 - Certificat d'aptitude

La conduite des engins aéroportuaires ne doit être confiée qu'à des utilisateurs ayant reçu une autorisation de conduite délivrée par l'employeur.

Cette autorisation s'appuie notamment sur la vérification par un testeur des compétences acquises par les salariés à l'issue d'une formation adéquate.

La reconnaissance de la maîtrise de ces compétences, liées à la fonction de conducteur d'engins, tant sur le plan théorique que pratique, est matérialisée par la délivrance à l'utilisateur d'un certificat d'aptitude. Un exemplaire de ce certificat est également transmis à l'employeur.

Cette reconnaissance de compétences ne peut être confondue avec un niveau de classification professionnelle. Le certificat d'aptitude à la conduite en sécurité des engins précise la catégorie des engins (voir annexe 1).

Il n'est obtenu qu'à la réussite des deux épreuves suivantes, passées dans l'ordre suivant :

Vérification préalable de l'aptitude médicale à la conduite en sécurité des engins

Cette vérification est nécessaire avant la formation ou l'évaluation du candidat.

Elle consiste en une visite médicale du travail qui doit prendre en compte la spécificité des équipements utilisés et de l'environnement professionnel. Elle comporte notamment des tests visuels, auditifs, ainsi que tout autre examen prescrit par le médecin du travail s'il l'estime nécessaire.

Le médecin a l'initiative du choix de l'organisme chargé de faire les examens médicaux jugés nécessaires et il est le seul destinataire des résultats.

Cette visite préalable peut éventuellement être combinée avec la visite périodique de la médecine du travail ou la visite d'embauche.

Tests – Conditions de réalisation

Un test d'évaluation, tant théorique que pratique, est réalisé à partir du référentiel de compétences (annexe 2) et des fiches d'évaluation théoriques et pratiques (annexe 4).

La partie théorique du test d'évaluation des compétences théoriques définies en annexe 4 est la même pour toutes les catégories d'engins définies dans cette recommandation.

Ce test d'évaluation est réalisé par une personne qualifiée dénommée "testeur", autre que le formateur.

Le référentiel de compétences précisé dans la recommandation doit être pris en compte dans son intégralité lors du test d'évaluation théorique et pratique. Tous les moyens requis dans ce référentiel doivent être mis en œuvre tant pour la mise en œuvre de la formation que pour le passage du test pratique.

Si, après le passage du test, les connaissances sont insuffisantes par rapport au référentiel de connaissances, le candidat qui a échoué au test, se verra préconiser par le testeur une formation visant les compétences à acquérir.

3 | 2 - Actualisation du certificat

Le certificat d'aptitude est valable trois ans maximum. Pour le conserver, le conducteur d'engins doit, sous la responsabilité de l'employeur, réactualiser ses connaissances et passer avec succès le test d'évaluation théorique et pratique avant le terme.

Si le candidat échoue à une partie, il garde le bénéfice de la partie réussie (pratique ou théorique) dans un délai de 6 mois maximum, à condition de repasser le test. Le testeur devra vérifier en particulier les points sur lesquels le candidat avait échoué précédemment.

Le candidat au certificat d'aptitude de plusieurs catégories de la présente recommandation, peut ne passer qu'un seul test théorique à condition de passer le test pratique pour chaque catégorie dans un délai de 6 mois maximum après l'obtention de son premier certificat.

3 | 3 - Testeurs

Le testeur est une personne physique ayant obtenu une certification délivrée par l'organisme tiers. Il peut exercer pour le compte d'un organisme de formation ou d'une entreprise utilisant des engins d'assistance aéroportuaire.

La certification du testeur est délivrée par l'organisme tiers selon la procédure suivante :

- Réception d'une demande officielle de l'organisme ou de l'entreprise pour inscription sur la liste des testeurs qualifiés.
- Contrôle de satisfaction aux conditions requises du testeur présenté.
- Validation des modalités pratiques de mise en œuvre des tests.

Les conditions requises sont les suivantes :

- Etre habilité par son entreprise ou l'organisme de formation pour former les salariés à la conduite en sécurité des engins aéroportuaires.
- Justifier d'une activité de formation régulière sur ce thème.
- Avoir suivi une formation initiale de testeur lui conférant les compétences exigées pour sa mission :
 - Connaissance des risques spécifiques lors de la mise en situation de candidats dont les compétences n'ont pas encore été démontrées et des précautions particulières à prendre pour limiter l'exposition du candidat, du testeur, des tiers, des aéronefs et autres équipements.
 - Pédagogie en relation de face à face.
- Justifier d'une expérience professionnelle pour chaque catégorie d'engins concernés par sa qualification.
- Avoir obtenu le (ou les) certificat(s) d'aptitude à la conduite en sécurité pour les catégories d'engins pour lesquelles il est qualifié, auprès d'une entreprise ou d'un organisme de formation différents de celui pour lequel il exerce.

L'organisme tiers tient à jour et à disposition des employeurs la liste des testeurs certifiés. Il peut à tout moment faire procéder à un audit des testeurs certifiés et décider de leur maintien ou de leur suspension.

Dans le cadre d'une session, le formateur ne peut pas évaluer les candidats formés par ses soins. Le testeur est une personne physique différente du formateur.

3 | 4 - Autorisation de conduite

Cas général

Le chef d'entreprise établit et délivre une autorisation de conduite en sécurité des engins après s'être assuré :

- de l'aptitude médicale du conducteur.
- que celui-ci est titulaire du certificat d'aptitude à la conduite.

- Il y sera mentionné la catégorie pour laquelle il est valable (voir annexe 1).
- que celui-ci a connaissance des lieux et des instructions à respecter sur le ou les sites d'utilisation : plan de prévention, plan de circulation, consignes de sécurité de l'entreprise, règles de conduite des engins, CHSCT de site s'il existe...

Le chef d'entreprise peut à tout moment retirer l'autorisation de conduite.

Cas des entreprises de travail temporaire

Lorsque du personnel de conduite d'engins est mis à disposition d'une entreprise utilisatrice par une entreprise de travail temporaire, il appartient :

- Au chef d'entreprise de travail temporaire de mettre à disposition de l'entreprise utilisatrice un conducteur reconnu apte médicalement et titulaire du certificat d'aptitude à la conduite en sécurité des engins de la catégorie prévue (L'entreprise de travail temporaire dans le contrat de prestation de service devra se faire préciser les catégories des engins que le conducteur sera amené à conduire).
- Au chef de l'entreprise utilisatrice de s'assurer que le conducteur mis à disposition est reconnu apte médicalement et est titulaire du certificat d'aptitude à la conduite en sécurité des engins de la catégorie souhaitée. Il s'assure que le conducteur a connaissance des spécificités liées au modèle d'engin qu'il lui confie, des instructions à respecter et risques propres au site et au travail à effectuer. Il lui délivre alors une autorisation de conduite, pour le temps de la mission.

Cas des locations d'engins avec chauffeurs

Lorsque du personnel de conduite d'engins est mis à disposition d'une entreprise par une entreprise de location d'engins avec chauffeurs, il appartient :

- Au chef d'entreprise de location d'engins avec chauffeurs de mettre à disposition un conducteur reconnu apte médicalement et titulaire du certificat d'aptitude à la conduite en sécurité des engins de la catégorie prévue
- Au chef de l'entreprise utilisatrice de s'assurer que le conducteur mis à disposition est reconnu apte médicalement et est titulaire du certificat d'aptitude à la conduite en sécurité des engins de la catégorie souhaitée. Il lui délivre une autorisation de conduite valable pour la durée de la prestation après s'être assuré qu'il a la connaissance des lieux, des risques et des instructions à respecter sur le ou les sites d'utilisation.

→ Annexes

- Annexe 1 : **Catégorisation des engins**
- Annexe 2 : **Référentiel de compétences pour la conduite et l'utilisation d'engins aéroportuaires**
- Annexe 3 : **Conditions d'utilisation des engins aéroportuaires**
- Annexe 3 : **Fiches d'évaluation des connaissances et des savoir-faire pratiques**

→ ANNEXE 1 - Catégorisation des engins

Catégorie 1 - Engin et véhicule "d'assistance avion" sans élévation du poste de travail

- 1-1 Tracteur de piste (thermique & électrique) prenant en compte tous types de matériels tractés
- | | |
|-----------------------------|--|
| a - chariot à bagages | h - escabeau tracté |
| b - ASU (Air Start Unit) | i - tapis à bagages tracté |
| c - GPU (Ground Power Unit) | j - porte conteneurs |
| d - Porte HEA relevable | k - porte palettes |
| e - vidange toilettes | l - citerne avitaillement équipement (ADR) |
| f - eau potable | |

Nota : pour le tractage et repoussage des petits aéronefs CAT A (moins de 13 ou 14 tonnes, à préciser) voir catégorie 4-1.

- 1-2 Véhicule de service eaux usées (sans élévation)
 Véhicule de service eau potable (sans élévation)
 Tapis à bagages automoteurs ou élévateur à bandes transporteuses (tous types)
 Bagagère
 Tracteur de type agricole (sauf pour le tractage aéronef catégorie 4-1)

Catégorie 2 - Engin motorisé d'assistance "passagers" à élévation

- 2-1 Passerelle télescopique
- 2-2 Escaliers (ou escabeau) automoteur
- 2-3 Aérobus
- 2-4 Transporteur PMR (Passager à Mobilité Réduite)

Catégorie 3 - Plate-forme élévatrice mobile pour le service avion

- 3-1 Dégivreuse - Anti givreuse
- 3-2 Plate-forme élévatrice mobile de personnes (PEMP) maintenance avion
- 3-3 Véhicule de service eaux usées (avec élévation du poste de travail)
- 3-4 Véhicule de service eau potable (avec élévation du poste de travail)

Catégorie 4 - Tracteur aéronaf

- 4-1 Tracteur à barre
- 4-2 Tracteur à préhension
- 4-3 PPU (Power Push Unit)
- 4-4 Tracteur agricole à usage de tracteur avion

Catégorie 5 - Camion avitailleur

- 5-1 Oléoserveur
- 5-2 Avitailleur

Catégorie 6 - Transporteur rapide et plate-forme élévatrice pour l'assistance avion

- 6-1 TR (Transporteur Rapide ou transporteur de conteneur ou de palettes)
- 6-2 Camion de transfert de fret
- 6-3 Loader (chargeur de conteneur ou de palette)
- 6-4 Camion ou engin commissariat (camion hôtelier)
- 6-5 Camion ou engin d'armement cabine

¹ En principe, il est recommandé de fixer les procédures de nettoyage / désinfection lors du choix du revêtement de sol.

ANNEXE 2 – Référentiel de compétences pour la conduite et l'utilisation d'engins aéroportuaires

Le conducteur d'engins aéroportuaires doit être capable :

- ① De situer le rôle des instances et de répertorier les obligations que lui impose le respect, à son niveau, de la réglementation.

Cela consiste à :

- identifier les différents organismes et instances de prévention : Comité d'Hygiène Sécurité et Conditions de travail (CHSCT), délégué du personnel, Inspection du Travail, service prévention des CARSAT, CRAM, CGSS (appelées par la suite Caisse Régionale), Service de Santé au Travail, organismes de contrôle technique, pompiers, Gendarmerie du Transport Aérien (GTA), Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) ou gestionnaire d'aéroport, responsable d'exploitation, instances de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) compétentes pour l'aérodrome,
- connaître les droits et garanties en matière pénale juridique de l'employeur et du salarié des exemples de cas de recherche de responsabilité pénale du salarié, de l'employeur en cas d'accident du travail impliquant un engin aéroportuaire,
- évaluer les cas dans lesquels il peut se retirer d'une situation de travail dont il pense qu'elle présente un danger grave et imminent pour lui-même et/ou pour des tiers, connaître les droits et procédures à utiliser dans ce cas,
- connaître les conditions requises pour utiliser un engin aéroportuaire (formation, condition de délivrance de l'autorisation de conduite, conditions de port des Equipements de Protection Individuelle - EPI),
- connaître les règles de circulation applicables sur une plate-forme aéroportuaire répondant aux dispositions du code de la route, aux mesures d'application de l'arrêté préfectoral, aux consignes du plan de circulation (référence à la circulaire DGAC circulation).

- ② D'expliciter les mesures de prévention inhérentes à l'activité et à la co-activité aéroportuaire.

Cela consiste à :

- évaluer par rapport aux aéronefs : la distance de sécurité souffle aspiration, les différents périmètres (sécurité collision, sécurité incendie, ZEC...); savoir expliquer les règles de priorité et la signification du feu anticollision (à éclat),
- expliquer les procédures à mettre en œuvre en fonction de la météo : vent (arrimage des charges, stabilité de l'engin), neige, conditions de visibilité réduite, orage,
- justifier le port des EPI : gilet haute visibilité, protections auditives, chaussures de sécurité, gants...
- identifier les risques en cas d'épandage (carburant, huile hydraulique, dégivrant, kérosène, eaux usées...) et expliciter les mesures à prendre,
- expliciter la signification des différents pictogrammes et des panneaux de signalisation routière, signalétique et marquage au sol aéroportuaire,
- identifier les produits chimiques mis en œuvre lors des opérations d'assistance (carburant, antigivrant...) et les risques liés à leur présence et leur utilisation (l'évaluation à l'identification et à la manutention des produits dangereux ne fait pas partie de ce référentiel),
- identifier les autres intervenants sur l'aire de trafic (rôles, missions et engins conduits),
- connaître et appliquer : les sens de circulation autour de l'aéronef, les limitations de vitesse, les règles de stationnement,

- expliciter les consignes de prévention liées à l'avitaillement et reprise en carburant des aéronefs (voie de dégagement, liaison équipotentielle, téléphone portable, arrêt d'urgence, tuyaux, flexibles...),
- connaître le rôle et la fonction du placeur avion (autorisation d'entrée en ZEC (Zone d'Evolution Contrôlée)...),
- comprendre les signaux de manœuvre des engins définis par la réglementation.

③ De comprendre le fonctionnement des principaux organes et équipements de l'engin pour qu'il l'utilise dans des conditions optimales de sécurité.

Cela consiste à :

- identifier les principales catégories d'engins aéroportuaires et leurs caractéristiques fonctionnelles et en déduire leurs utilisations courantes et leurs limites d'utilisation,
- identifier les principaux éléments du système fournissant l'énergie de traction et, le cas échéant, du circuit hydraulique et de l'ensemble élévateur, ainsi que les organes de service et de sécurité, et expliciter leur rôle, leurs modalités de fonctionnement et les précautions à prendre pour leur mise en œuvre,
- expliciter les vérifications de son ressort (niveaux d'huile, d'eau, de carburant, état de la charge et niveau de la batterie, état et pression des pneus ou des bandages...) et en justifier la nécessité.

④ D'explicitier et de justifier les mesures de sécurité qu'il devra mettre en œuvre lors de l'utilisation d'un engin aéroportuaire.

Cela consiste à :

- identifier les différents paramètres (état du sol, charge, vitesse...) et leur influence sur la tenue de route de l'engin,
- identifier les facteurs d'accidents pouvant se produire lors de l'utilisation d'un engin (vitesse inadaptée à la manœuvre, non respect des vitesses prescrites, dépassement des capacités de l'engin, déplacements en configuration autre que celle prévue pour la circulation, utilisation du téléphone portable, visibilité réduite...),
- identifier les dispositifs de protection du conducteur dont l'engin est équipé (y compris les EPI) et préciser leur fonction,
- identifier les risques liés à la mise en œuvre de différents carburants (essence, gazole, gaz, Gaz de Pétrole Liquéfié - GPL) ou des équipements électriques dont est doté l'engin (branchement, déconnexion et recharge des batteries...) et expliquer le mode opératoire,
- expliciter les interdictions relatives au transport ou à l'élévation de personnes.

² En principe, il est recommandé de fixer les procédures de nettoyage / désinfection lors du choix du revêtement de sol.

⑤ D'effectuer les vérifications et opérations nécessaires à la prise et à la fin de poste.

Cela consiste à :

- contrôler visuellement l'état de l'engin : fuites sur circuit hydraulique, état des pneumatiques et des bandages, avertisseurs sonores et lumineux, état de charge des batteries..., et signaler, le cas échéant, les défaut constatés,
- vérifier le bon fonctionnement des dispositifs de sécurité de l'engin : limiteur de capacité, fins de course, limiteur de dévers, arrêt d'urgence...,
- réaliser la mise à niveau en énergie,
- consigner ou faire consigner les observations et anomalies.

⑥ De réaliser en sécurité les opérations "d'assistance avion" prescrites impliquant la mise en œuvre d'un engin.

Cela consiste notamment à :

- vérifier que l'engin est bien en adéquation avec l'opération d'assistance envisagée,
- assurer les vérifications de prise de poste (éclairage, freinage, feux de direction) et de fin de poste (mise en stationnement),
- conduire et manœuvrer en sécurité sur les cheminements engins, dans le périmètre sécurité avion (à vide, en charge, en marche avant et en marche arrière, en virage) et arrêter l'engin en position de sécurité,

N.B : Convention adoptée dans ce référentiel : il est considéré que la conduite est nécessairement en marche avant ; la marche arrière et les autres mouvements sont donc intégrés dans les manœuvres.

- manœuvrer en sécurité avec des moyens d'assistance en cas de non-visibilité,
- savoir rendre compte en cas de pannes, d'incidents et d'accidents.

Et suivant la catégorie d'engin :

- approcher l'aéronef,
- accoster l'aéronef,
- sécuriser les accès à l'aéronef,
- désaccoster l'aéronef,
- manutentionner des charges.

⑦ Connaître la conduite à tenir avec l'engin en cas d'accident ou d'alerte sur les lieux de travail..

Cela consiste à :

- connaître les règles générales de sécurité et savoir les appliquer, en accord avec le référentiel de sauveteur secouriste du travail,
- savoir identifier et utiliser le matériel de secours (extincteurs, ...) sur son engin, si la situation l'exige,
- connaître les éventuelles dispositions spécifiques au type d'engin à mettre en œuvre, à la fois pour mettre en sécurité son engin et pour permettre l'intervention des secours.

→ ANNEXE 3 - Conditions d'utilisation des engins aéroportuaires

Des instructions tant générales que particulières pour l'utilisation et la circulation des engins aéroportuaires sont établies à l'usage des conducteurs par l'employeur sur la base des notices constructeurs et différents règlements et consignes en vigueur sur l'aéroport.

① Instructions générales d'utilisation

1 | 1 - Environnement et utilisation

Les instructions générales portent notamment sur :

- les capacités de l'engin,
- l'environnement : voies de circulation, bâtiments, lignes électriques, obstacles de toute nature, autres engins de levage, les avions/aéronefs...
- les conditions atmosphériques : vent, brouillard, gel...
- les conditions d'évolution et de stationnement compte tenu du travail à effectuer,
- les contraintes et la coordination nécessaire liées à la co-activité avec les autres acteurs évoluant sur le site,
- la répartition judicieuse des charges et leur mise en place à l'aide de moyens d'amarrage appropriés (corde, câble, chaîne...) en bon état,
- les organes de sécurité s'il existent,
- la mise en sécurité de l'appareil et de ses accessoires lors du déplacement ou de la mise en fonction,
- les vérifications et les entretiens.

1 | 2 - Vérifications et entretien

Affecter à tout engin la notice d'instruction ou d'utilisation établie par le constructeur ou à défaut par le chef d'entreprise et fixant le contenu et la fréquence des opérations de maintenance ainsi que les principes d'utilisation. Inspecter quotidiennement avant utilisation et en tout cas avant tout début des travaux, les différents éléments de l'engin utilisé. Utiliser à cette fin, la notice d'instructions ou d'utilisation. En cas de défectuosité, mettre l'engin hors service jusqu'à ce que les réparations aient été effectuées.

② Instructions et/ou consignes à donner au personnel d'encadrement

L'employeur s'assure que le personnel d'encadrement a les connaissances relatives aux conditions d'utilisation des engins aéroportuaires utilisés par l'entreprise.

Les instructions et/ou consignes portent notamment sur :

- l'adéquation du matériel avec les travaux à exécuter,
- l'existence du rapport de vérification et la levée de réserves éventuelles,
- les conditions d'implantation et d'utilisation des engins,
- l'environnement : proximité des bâtiments, voies de circulation, lignes électriques, obstacles de toute nature, autres engins, les avions/aéronefs...
- les conditions atmosphériques : vent, brouillard, gel...
- les conditions d'installation et d'utilisation des équipements particuliers mis en œuvre,
- la délimitation et la signalisation de la zone d'évolution de l'appareil.

③ Instructions et/ou consignes à donner aux conducteur

Sur chaque site des instructions et/ou consignes sont établies à l'usage des conducteurs.

Les instructions portent notamment sur :

- les consignes de sécurité du site,
- les interdictions d'utilisation,
- les conditions d'évolution de l'engin,
- les obstacles,
- les caractéristiques de l'engin (poids, inertie, stabilité, débattement, encombrement, vitesse de circulation...),
- les risques liés à l'utilisation de l'engin (vent, charges, risques électriques, risques d'explosion, risques d'écrasement, chutes de hauteur, risques de heurt ou de collision...),
- les vérifications et entretiens courants,
- la manière dont l'opérateur informe sa hiérarchie des difficultés d'utilisation,
- les modalités de secours.

④ Secours - urgence

L'utilisation des engins aéroportuaires impose la connaissance des règles à observer en cas d'accident lié ou non à l'engin.

Le conducteur devra notamment pouvoir réagir immédiatement dès qu'il aura connaissance d'un accident ou d'une alerte, à la fois pour mettre en sécurité son engin et pour permettre l'intervention des secours, conformément aux instructions spécifiques au site et à son engin qui lui auront été expliquées avant son affectation.

ANNEXE 4 - Fiches d'évaluation des connaissances et des savoir-faire pratiques

- 1- Fiche d'évaluation des connaissances théoriques toutes catégories d'engins
- 2- Fiche d'évaluation des connaissances techniques toutes catégories d'engins
- 3 à 9 - Fiches d'évaluation des connaissances pratiques par catégorie

① Fiche d'évaluation des connaissances théoriques toutes catégories d'engins

		NOTE
REGLEMENTATION, TEXTES DE LA SECURITE SOCIALE	Identifier les différents organismes et instances de prévention	
	Connaître les conditions requises pour exercer le droit d'alerte et de retrait	
	Connaître les conditions requises pour utiliser un engin et la responsabilité qui en découle	
PREVENTION DES RISQUES LIES A L'ACTIVITE AEROPORTUAIRE	* Connaître les distances et périmètres de sécurité	
	Connaître les mesures à mettre en œuvre en fonction de la météo	
	Identifier les risques en cas d'épandage	
PREVENTION DES RISQUES LIES A LA COACTIVITE AEROPORTUAIRE	* Connaître la signification des différents pictogrammes et signalisations routiers et aéroportuaires	
	Savoir identifier les produits chimiques utilisés par les engins (carburant, antigivrants...) et les risques liés à leur utilisation	
	Savoir identifier les autres intervenants sur l'aire de trafic	
	* Connaître les règles de circulation et de stationnement autour d'un aéronef	
	* Expliciter les consignes de sécurité liées à l'avitaillement en carburant des aéronefs	
	Connaître le rôle et la fonction du placeur avion	
Comprendre les signaux de manœuvre engin.		
	TOTAL	

* Pour obtenir un résultat positif, le candidat doit obtenir une note moyenne de 7/10, avec un minimum de 7/10 à chacun des points repérés par un astérisque.

NB : Les connaissances théoriques peuvent être évaluées oralement en situation de conduite.

② FICHE D'EVALUATION DES CONNAISSANCES TECHNIQUES TOUTES CATEGORIES D'ENGINS

		NOTE
CLASSIFICATION ET TECHNOLOGIE	Identifier les principaux types de matériel et leurs caractéristiques fonctionnelles et en déduire leurs utilisations courantes et leurs limites d'utilisation	
	Connaître les différents organes, leur technologie et leur fonction	
	Connaître le fonctionnement des organes de service et dispositifs de sécurité	
SECURITE ENGIN	* Identifier les principaux risques d'utilisation propre à l'équipement	
	* Identifier les principaux risques de circulation propre à l'équipement	
	Comprendre les informations données par la lecture du manuel d'utilisation, de la plaque d'identification des caractéristiques techniques et en déduire les conditions d'exploitation	
	Connaître les dispositifs de sécurité pour le conducteur et leur fonction	
	Connaître et expliquer les interdictions relatives au transport et à l'élévation de personnes	
	Identifier les différents paramètres (état du sol, vent, intempéries, contraintes temporelles, charge, vitesse...) et leur influence sur la distance de freinage, sur la conduite en sécurité du matériel et sur sa stabilité	
	Interpréter les dispositifs visuels et sonores qui indiquent un dysfonctionnement de l'engin	
	Connaître les principales vérifications de prise en charge et d'entretien courant à effectuer	
* Savoir rendre compte à la hiérarchie des anomalies de fonctionnement et des difficultés rencontrées...		
MISE A NIVEAU EN ENERGIE	Savoir remplir en carburant ou remplacer la bouteille de gaz ou brancher la prise électrique de rechargement. Savoir remplir en carburant ou remplacer la bouteille de gaz ou brancher la prise électrique de rechargement.	
	TOTAL	

* Pour obtenir un résultat positif, le candidat doit obtenir une note moyenne de 7/10, avec un minimum de 7/10 à chacun des points repérés par un astérisque.

NB : Les connaissances techniques peuvent être évaluées oralement.

③ FICHE D'ÉVALUATION DES CONNAISSANCES PRATIQUES

Catégorie 1

- 1-1 Tracteur de pistes (thermique et électrique) hors utilisation en tractage poussage avion < 13 T (Cat 4.1)
- 1-2 Véhicule de service eaux usées (sans élévation)
Véhicule de service eau potable (sans élévation)
Tracteur agricole (sauf pour le tractage aéronef)
Bagagère
Tapis-bagages automoteur ou élévateur à bandes transporteuses (tous types)

		NOTE
ADEQUATION	Vérifier l'adéquation de l'engin à l'opération envisagée	
CONDUITE CIRCULATION	* Mettre en œuvre les dispositifs de sécurité pour le conducteur : régler le siège, utiliser le dispositif de maintien sur le siège, porter les EPI...	
	Adapter le mode de conduite aux différents paramètres (état du sol, charge, vitesse...) et leur influence sur la distance de freinage de l'engin	
	Conduire, en virage, avec un engin à vide, en charge. L'arrêter en position de sécurité	
	* Savoir traverser une voie de circulation aéronef	
	Stationner en sécurité	
	Identifier les principaux risques rencontrés sur un trajet déterminé	
MANŒUVRE DANS L'AIRE DE STATIONNEMENT AERONEF	Identifier les différents équipements tractés ¹	
	Manœuvrer avec un engin à vide, en charge, y compris en marche arrière. L'arrêter en position de sécurité.	
	* Adapter sa conduite en fonction de l'encombrement de l'aire de stationnement aéronef	
	* Réagir à un signal d'alerte incendie	
	Manœuvrer avec des moyens d'assistance en cas de non-visibilité	
CONDUITE EN CAS D'ACCIDENT OU D'ALERTE	Connaître, exécuter les gestes de commandement et de communication	
	Identifier et utiliser le matériel de secours sur son engin, connaître et appliquer les éventuelles dispositions spécifiques au type d'engin en cas d'accident	
	TOTAL	

*Pour obtenir un résultat positif, le candidat doit obtenir une note moyenne de 7/10, avec un minimum de 7/10 à chacun des points repérés par un astérisque.

¹ Uniquement pour les tracteurs de piste

④ FICHE D'EVALUATION DES CONNAISSANCES PRATIQUES

Catégorie 2

→ 2-1 Passerelle télescopique

		NOTE
ADEQUATION	Vérifier l'adéquation des caractéristiques de l'équipement par rapport au type d'aéronef	
VERIFICATIONS	Effectuer les vérifications et les opérations nécessaires avant la prise en charge et après la restitution de l'équipement	
MANŒUVRE DANS L'AIRE DE STATIONNEMENT AERONEFF	* Mettre en œuvre les dispositifs de sécurité.	
	Adapter le mode de conduite aux différents paramètres (état du sol, météo, vitesse...) et leur influence sur le comportement de l'engin	
	L'arrêter en position de sécurité	
	Stationner en sécurité	
	Identifier les principaux risques rencontrés y compris l'encombrement de l'aire de stationnement aéronef lors de la manœuvre	
	Manœuvrer avec un engin, y compris en marche arrière. L'arrêter en position de sécurité.	
	* Réagir à un signal d'alerte incendie	
	Manœuvrer avec des moyens d'assistance en cas de non-visibilité	
	Connaître, exécuter les gestes de commandement et de communication	
	Accoster l'aéronef : approche finale, arrêt en position de sécurité	
	* Effectuer les opérations et vérifications permettant le transfert en sécurité des passagers, du personnel naviguant, du personnel du sol (mécanicien assistant...)	
* Effectuer les opérations et vérifications préalables au désaccostage		
Effectuer la manœuvre de secours		
CONDUITE EN CAS D'ACCIDENT OU D'ALERTE	Identifier et utiliser le matériel de secours sur son engin, connaître et appliquer les éventuelles dispositions spécifiques au type d'engin en cas d'accident	
	TOTAL	

* Pour obtenir un résultat positif, le candidat doit obtenir une note moyenne de 7/10, avec un minimum de 7/10 à chacun des points repérés par un astérisque.

⑤ FICHE D'EVALUATION DES CONNAISSANCES PRATIQUES

Catégorie 2

- 2-2 Escalier (ou escabeau) automoteur
- 2-3 Aérobus
- 2-4 Transporteur PMR (Passager à Mobilité Réduite)

		NOTE
ADEQUATION	Vérifier l'adéquation des caractéristiques de l'équipement par rapport au type d'aéronef	
VERIFICATIONS	Effectuer les vérifications et les opérations nécessaires avant la prise en charge et après la restitution de l'équipement	
CONDUITE CIRCULATION	* Mettre en œuvre les dispositifs de sécurité pour le conducteur : régler le siège, utiliser le dispositif de maintien sur le siège, porter les EPI.	
	Adapter le mode de conduite aux différents paramètres (état du sol, charge, vitesse...) et leur influence sur la distance de freinage de l'engin	
	Conduire en virage. L'arrêter en position de sécurité	
	* Savoir traverser une voie de circulation aéronef	
	Stationner en sécurité	
MANŒUVRE DANS L'AIRE DE STATIONNEMENT AERONEF	Identifier les principaux risques rencontrés sur un trajet déterminé	
	Manœuvrer avec un engin, y compris en marche arrière. L'arrêter en position de sécurité.	
	Adapter sa conduite en fonction de l'encombrement de l'aire de stationnement aéronef	
	* Réagir à un signal d'alerte incendie	
	Manœuvrer avec des moyens d'assistance en cas de non-visibilité	
	Connaître, exécuter les gestes de commandement et de communication	
	Accoster l'aéronef : approche finale, arrêt en position de sécurité	
	* Effectuer les opérations et vérifications permettant le transfert en sécurité des passagers, du personnel naviguant, du personnel au sol (mécanicien, assistant...)	
* Effectuer les opérations et vérifications préalables au désaccostage		
	Effectuer la manœuvre de secours ²	
CONDUITE EN CAS D'ACCIDENT OU D'ALERTE	Identifier et utiliser le matériel de secours sur son engin, connaître et appliquer les éventuelles dispositions spécifiques au type d'engin en cas d'accident	
	TOTAL	

* Pour obtenir un résultat positif, le candidat doit obtenir une note moyenne de 7/10, avec un minimum de 7/10 à chacun des points repérés par un astérisque.

²Sauf pour les escabeaux

⑥ FICHE D'EVALUATION DES CONNAISSANCES PRATIQUES

Catégorie 3

- 3-1 Dégivreuse - Anti givreuse
- 3-2 Plate-forme élévatrice mobile de personnes (PEMP) maintenance avion
- 3-3 Véhicule de service eaux usées (avec élévation du poste de travail)
- 3-4 Véhicule de service eau potable (avec élévation du poste de travail)

		NOTE
ADEQUATION	Vérifier l'adéquation de l'équipement à l'opération envisagée	
VERIFICATIONS	Effectuer les vérifications et les opérations nécessaires avant la prise en charge et après la restitution de l'équipement	
CONDUITE CIRCULATION	* Mettre en œuvre les dispositifs de sécurité pour le conducteur : régler le siège, utiliser le dispositif de maintien sur le siège, porter les EPI.	
	Adapter le mode de conduite aux différents paramètres (état du sol, charge, vitesse...) et leur influence sur la distance de freinage de l'engin	
	Conduire, en virage, avec un engin à vide, en charge. L'arrêter en position de sécurité	
	* Savoir traverser une voie de circulation aéroport	
	Stationner en sécurité	
MANŒUVRE DANS L'AIRE DE STATIONNEMENT AERONEF	Identifier les principaux risques rencontrés sur un trajet déterminé	
	Manœuvrer avec un engin à vide, en charge, y compris en marche arrière. L'arrêter en position de sécurité.	
	Adapter sa conduite en fonction de l'encombrement de l'aire de stationnement aéroport	
	* Réagir à un signal d'alerte incendie	
	Manœuvrer avec des moyens d'assistance en cas de non-visibilité	
	Connaître, exécuter les gestes de commandement et de communication	
	* Positionner l'engin (en mouvements combinés lorsque c'est applicable) par rapport à un objectif placé dans l'espace ; l'arrêter en position de sécurité	
	Déplacer et positionner la plate-forme de travail (en mouvements combinés lorsque c'est applicable) ³	
* Effectuer les opérations et vérifications permettant le travail en sécurité		
CONDUITE EN CAS D'ACCIDENT OU D'ALERTE	Effectuer les manœuvres de secours	
	Identifier et utiliser le matériel de secours sur son engin, connaître et appliquer les éventuelles dispositions spécifiques au type d'engin en cas d'accident	
	TOTAL	

* Pour obtenir un résultat positif, le candidat doit obtenir une note moyenne de 7/10, avec un minimum de 7/10 à chacun des points repérés par un astérisque.

³ L'évaluation précisera la catégorie de PEMP, en se référant à la recommandation R.386

⑦ FICHE D'EVALUATION DES CONNAISSANCES PRATIQUES

Catégorie 4

- 4-1 Tracteur à barre
- 4-2 Tracteur à préhension
- 4-3 PPU (Power Push Unit)
- 4-4 Tracteur agricole à usage de tracteur avion

		NOTE
ADEQUATION	* Vérifier l'adéquation du tracteur/pousseur à l'opération de repoussage/tractage envisagée	
VERIFICATIONS	Effectuer les vérifications et les opérations nécessaires avant la prise de poste et en fin de poste (tracteur et barre)	
CONDUITE CIRCULATION	* Mettre en œuvre les dispositifs de sécurité pour le conducteur : régler le siège, utiliser le dispositif de maintien sur le siège, porter les EPI	
	Adapter le mode de conduite aux différents paramètres (état du sol, charge, vitesse...) et leur influence sur la distance de freinage de l'engin	
	Conduire, en virage, avec un engin à vide, en charge. L'arrêter en position de sécurité	
	Conduire, en virage, avec un engin à vide, en charge. L'arrêter en position de sécurité	
	* Savoir traverser une voie de circulation aéronef	
	Stationner en sécurité	
	Identifier les principaux risques rencontrés sur un trajet déterminé	
MANŒUVRE DANS L'AIRE DE STATIONNEMENT AERONEF	Manœuvrer avec un engin à vide, en charge, y compris en marche arrière. L'arrêter en position de sécurité.	
	Adapter sa conduite en fonction de l'encombrement de l'aire de stationnement aéronef	
	* Réagir à un signal d'alerte incendie	
	Manœuvrer avec des moyens d'assistance en cas de non-visibilité	
	Connaître, exécuter les gestes de commandement et de communication	
	Vérifier que le système d'orientation du train avant de l'aéronef sera "déconnecté" avant l'accrochage de la barre ⁴	
	Accrocher et décrocher la barre après poussage et/ou tractage ⁵	
	Circuler avec un aéronef sur une aire de mouvement (poussage et/ou tractage)	
	Vérifier que les broches de sécurité des trains sont en place avant le tractage	
Vérifier que les matériels nécessaires à l'immobilisation de l'aéronef sont retirés avant le poussage		
CONDUITE EN CAS D'ACCIDENT OU D'ALERTE	Identifier et utiliser le matériel de secours sur son engin, connaître et appliquer les éventuelles dispositions spécifiques au type d'engin en cas d'accident	
	TOTAL	

* Pour obtenir un résultat positif, le candidat doit obtenir une note moyenne de 7/10, avec un minimum de 7/10 à chacun des points repérés par un astérisque.

⁴ Sauf pour PPU, ⁵ Uniquement pour le tracteur à barre

⑧ FICHE D'EVALUATION DES CONNAISSANCES PRATIQUES

Catégorie 5

→ 5-1 Oléoserveur

→ 5-2 Avitailleur

		NOTE
ADEQUATION	* Vérifier l'adéquation du véhicule à l'opération envisagée (passage sous aile)	
VERIFICATIONS	Effectuer les vérifications et les opérations nécessaires avant la prise de poste et en fin de poste	
CONDUITE CIRCULATION	* Mettre en œuvre les dispositifs de sécurité pour le conducteur : régler le siège, utiliser le dispositif de maintien sur le siège, porter les EPI	
	Adapter le mode de conduite aux différents paramètres (état du sol, charge, vitesse...) et leur influence sur la distance de freinage de l'engin	
	Conduire, en virage, avec un engin à vide, en charge. L'arrêter en position de sécurité	
	* Savoir traverser une voie de circulation aéronef	
	Stationner en sécurité	
	Identifier les principaux risques rencontrés sur un trajet déterminé	
MANŒUVRE DANS L'AIRE DE STATIONNEMENT AERONEF	Circuler et s'arrêter sur un plan incliné	
	Manœuvrer avec un engin à vide, en charge, y compris en marche arrière. L'arrêter en position de sécurité.	
	Adapter sa conduite en fonction de l'encombrement de l'aire de stationnement aéronef	
	* Réagir à un signal d'alerte incendie	
	Manœuvrer avec des moyens d'assistance en cas de non-visibilité	
	Connaître, exécuter les gestes de commandement et de communication	
	S'approcher de l'aéronef	
	Positionner le véhicule par rapport à l'aéronef	
* Positionner l'escabeau mobile		
CONDUITE EN CAS D'ACCIDENT OU D'ALERTE	Manœuvrer la plate-forme	
	Identifier et utiliser le matériel de secours sur son engin, connaître et appliquer les éventuelles dispositions spécifiques au type d'engin en cas d'accident	

* Pour obtenir un résultat positif, le candidat doit obtenir une note moyenne de 7/10, avec un minimum de 7/10 à chacun des points repérés par un astérisque.

⑨ FICHE D'EVALUATION DES CONNAISSANCES PRATIQUES

Catégorie 6

- 6-1 TR (Transporteur Rapide ou transporteur de conteneur ou de palettes)
- 6-2 Camion de transfert de fret
- 6-3 Loader (chargeur de conteneur ou de palette)
- 6-4 Camion commissariat (camion hôtelier)
- 6-5 Camions ou engins d'armement cabine

		NOTE
ADEQUATION	* Vérifier l'adéquation de l'équipement à l'opération envisagée	
VERIFICATIONS	Effectuer les vérifications et les opérations nécessaires avant la prise en charge et après la restitution de l'équipement	
CONDUITE CIRCULATION	Mettre en œuvre les dispositifs de sécurité pour le conducteur : régler le siège, utiliser le dispositif de maintien sur le siège, porter les EPI	
	Adapter le mode de conduite aux différents paramètres (état du sol, charge, vitesse...) et leur influence sur la distance de freinage de l'engin	
	Conduire, en virage, avec un engin à vide, en charge. L'arrêter en position de sécurité	
	Savoir traverser une voie de circulation aéronef	
	Stationner en sécurité	
MANŒUVRE DANS L'AIRE DE STATIONNEMENT AERONEF	Identifier les principaux risques rencontrés sur un trajet déterminé	
	Manœuvrer avec un engin à vide, en charge, y compris en marche arrière. L'arrêter en position de sécurité	
	Adapter sa conduite en fonction de l'encombrement de l'aire de stationnement aéronef	
	* Réagir à un signal d'alerte incendie	
	Manœuvrer avec des moyens d'assistance en cas de non-visibilité	
	Connaître, exécuter les gestes de commandement et de communication	
	Accoster l'aéronef : approche finale, arrêt en position de sécurité ⁶	
	* Manutentionner les charges en : transfert avec les autres matériels, translation, rotation et élévation	
	Effectuer les opérations et vérifications préalables au désaccostage ⁶	
	* Désaccoster un aéronef ⁶	
Reculer avec l'assistance d'une personne ou d'une caméra vidéo (mention à faire figurer lors de l'évaluation) ^{6,7}		
Effectuer les manœuvres de secours		
CONDUITE EN CAS D'ACCIDENT OU D'ALERTE	Identifier et utiliser le matériel de secours sur son engin, connaître et appliquer les éventuelles dispositions spécifiques au type d'engin en cas d'accident	
	TOTAL	

* Pour obtenir un résultat positif, le candidat doit obtenir une note moyenne de 7/10, avec un minimum de 7/10 à chacun des points repérés par un astérisque.

⁶ Sauf pour le TR, ⁷ Sauf pour le loader.

Glossaire

- **ACU** : Air Conditioning Unit
- **ADR** : Arrêté du 5 décembre 1996 dit arrêté "ADR" relatif au transport des marchandises dangereuses par route
- **AHM** : Airport Handling Manual
- **APU** : Auxiliary Power Unit
- **ASU** : Air Start Unit
- **CACES** : Certificat d'Aptitude à la Conduite En Sécurité
- **CARSAT** : Caisse d'assurance retraite et de santé au travail
- **CCI** : Chambre de Commerce et d'Industrie
- **CNAMTS** : Caisse Nationale de l'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés
- **GRAM** : Caisse Régionale d'Assurance Maladie
- **DAC** : Direction de l'Aviation Civile
- **DGAC** : Direction Générale de l'Aviation Civile
- **EPI** : Equipement de Protection Individuelle
- **FCOS** : Formation Continue Obligatoire de Sécurité
- **FIMO** : Formation Initiale Minimum Obligatoire
- **GPL** : Gaz de Pétrole Liquéfié
- **GPU** : Ground Power Unit
- **GTA** : Gendarmerie du Transport Aérien
- **HEA** : Heavy lift
- **IATA** : International Air Transport Association
- **INRS** : Institut National de Recherche et de Sécurité
- **ITT** : Inspection du Travail des Transports
- **PEMP** : Plate-forme Elévatrice Mobile de Personnes
- **PL** : Poids Lourd
- **PMR** : Passager à Mobilité Réduite
- **PPU** : Power Push Unit
- **SPL** : Super Poids Lourd
- **TRT** : Transporteur Rapide de Transfert
- **VL** : Véhicule Léger
- **ZEC** : Zone d'Evolution Contrôlée
- **CHSCT** : Comité d'Hygiène, de Sécurité et des Conditions de Travail

Bibliographie

Textes réglementaires

- Décret n°98-1084 du 2 décembre 1998 (mobilité, levage)
- Arrêtés du 2 décembre 1998 (autorisation de conduite NOR/MEST98 112 74 A)
- Circulaire DRT n°99/7 du 15 juin 1999 sur l'application du décret n°98-1084,
- Circulaire DGAC du 5 août 2010, relative aux modalités de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes.

Normes et recommandations

- Recommandations IATA : Airport Handling Manual,
- Recommandations ACI : Apron Safety Handbook et Aprons Markings and Signs Handbook

