RECOMMANDATION R 4XX

Recommandation de la CNAMTS adoptée par le Comité Technique National des industries du transport, eau-gaz-électricité, livre, communication, le 15 juin 2006

CNAMTS (Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés)
Direction des risques professionnels

Utilisation des engins aéroportuaires en zone réservée

SOMMAIRE

1 Champ d'application 2
2 Utilisation des engins 2
2.1 Certificat d'aptitude à la conduite en sécurité (CACES®) 2
2.1.1 Vérification préalable de l'aptitude médicale à la conduite en sécurité des engins 2
2.1.2 Tests – Conditions de réalisation 2
2.1.3 Organismes testeurs certifiés 3
2.1.3.1 Définition de l'organisme testeur certifié 3
2.1.3.2 Compétence du testeur personne physique 3
2.1.3.3 Réévaluation du testeur 3
2.1.3.4 Délivrance du certificat d'aptitude à la conduite en sécurité des engins 4
2.1.4 Dispense temporaire de test 4
2.1.5 Actualisation 4
2.2 Autorisation de conduite 5
2.2.1 Cas général 5
2.2.2 Cas des entreprises de travail temporaire 5
2.2.3 Cas du prêt de main-d'œuvre et de la location avec conducteur 5
3 Conditions d'utilisation des engins aéroportuaires 6
3.1 Instructions générales d'utilisation 6
3.1.1 environnement et utilisation 6
3.1.2 vérifications et entretien 6
3.1.3 Secours - Urgence 6
3.2 Instructions et/ou consignes à donner au personnel d'encadrement 7
3.3 Instructions et/ou consignes à donner aux opérateurs 7
4 Principales références réglementaires 7
5 Date d'entrée en vigueur 7
Annexe 1 9
Annexe 2 11
Annexe 3 14
Annexe 4 15
Annexe 5 16
Annexe 6 17
Annexe 7 18
Annexe 8 19
Annexe 9 20
Annexe 10 21
Annexe 11 22
Annexe 12 23
Annexe 13 24
Annexe 14 25

Commentaires

1 Champ d'application

En complément des mesures législatives et réglementaires en vigueur, il est recommandé aux chefs d'entreprises, dont le personnel est assujetti au régime général de la Sécurité sociale et utilise, dans les industries relevant des CTN qui ont adopté cette recommandation, à titre permanent ou occasionnel, un engin évoluant en zone réservée de plate-forme aéroportuaire, de mettre en oeuvre les dispositions suivantes visant à assurer la sécurité.

2 Utilisation des engins

2.1 Certificat d'aptitude à la conduite en sécurité (CACES®)

La conduite des engins aéroportuaires pour lesquels il existe une catégorie de CACES® ne doit être confiée qu'à des conducteurs dont l'aptitude a été reconnue par "un certificat d'aptitude à la conduite en sécurité" de la catégorie concernée.
Cette aptitude à la conduite en sécurité ne peut être confondue avec un niveau de classification professionnelle. Elle est la reconnaissance de la maîtrise des problèmes de sécurité liés à la fonction de conducteur d'engins, tant sur le plan théorique que pratique.

Ce certificat d'aptitude à la conduite en sécurité des engins précise la catégorie des engins (voir annexe 1).

Le personnel affecté aux opérations hors production de réparation, d'entretien de transfert, de démonstration ou d'essais doit aussi être titulaire des CACES® correspondants aux engins utilisés.

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

Il est recommandé de s'en assurer avant l'évaluation du candidat pour le CACES®.
Elle consiste en une visite médicale.

Cette visite doit prendre en compte la spécificité des équipements utilisés. Des examens complémentaires tels que examens visuels, auditifs, psychotechniques peuvent être prescrits si le médecin l'estime nécessaire.

Il n'y a aucune obligation de s'assurer de l'aptitude médicale avant de passer les tests d'évaluation, toutefois l'organisme testeur peut exiger cette aptitude médicale pour des raisons de responsabilités.
Le Chef d'établissement doit s'assurer de l'aptitude médicale du conducteur pour lui délivrer l'autorisation de conduite (Arrêté du 2 décembre 1998).
Cette visite préalable aux CACES® peut éventuellement être combinée avec la visite périodique de la médecine du travail ou la visite d'embauche (cf. §-2-2-1).
Le médecin a l'initiative du choix de l'organisme chargé de faire les examens médicaux et il est le seul destinataire des résultats.

2.1.2 Tests – Conditions de réalisation

Un test d'évaluation, tant théorique que pratique, est réalisé à partir du référentiel de connaissances (annexe 2) et des fiches d'évaluation théoriques et pratiques (annexes 3 à 10).
Ce test d'évaluation est réalisé par une personne qualifiée dénommée "testeur" déclaré sur la liste d'un organisme testeur certifié.

Pour réaliser convenablement le test d'évaluation pratique un testeur ne peut pas faire passer plus de 6 tests pratiques par jour.

Si le candidat échoue à une partie, il garde le bénéfice de la

La partie théorique du test d'évaluation des compétences théoriques définies en annexe 3 est la même pour toutes les catégories d'engins définies dans cette recommandation.

Seul un testeur qui figure sur la liste de l'organisme testeur certifié peut faire passer les tests CACES®.
Cette liste doit être validée par l'organisme certificateur.
L'expression personne qualifiée dénommée « testeur » doit être comprise comme le qualificatif du testeur qui exerce pour un organisme qui a obtenu la certification de qualification et qui a lui-même subi un audit de qualification dans le cadre de la procédure.

partie réussie (pratique ou théorique) dans un délai de 6 mois maximum, à condition de repasser avec le même organisme le test auquel il a échoué pour obtenir le CACES®.

Le testeur peut être assisté par une ou plusieurs personnes qualifiées, il ne s'agit pas de personnes soumises à la procédure de qualification mais de professionnels qui pourront apporter une aide au testeur.
Exemple : un mécanicien pourra assister le testeur pour le contrôle des connaissances en technologie du matériel concerné.

Le référentiel de connaissances 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 pour le passage du test pratique, le CACES® ne pouvant être délivré si toutes les épreuves n'ont pas été effectuées.

Le test d'évaluation peut être passé sans formation préalable, toutefois, la réglementation fait obligation au chef d'entreprise de former ses salariés pour la conduite en sécurité des équipements de travail.

Si, après le passage du test, les connaissances sont insuffisantes par rapport au référentiel de connaissances, le conducteur se verra préconiser une formation adaptée.

2.1.3 Organismes testeurs certifiés

2.1.3.1 Définition de l'organisme testeur certifié

Pour délivrer le CACES® l'organisme testeur doit être certifié par un organisme certificateur de qualification.

L'organisme testeur certifié peut être soit une entreprise, soit un organisme de formation.
L'organisme certificateur de qualification est accrédité par le COFRAC et conventionné par la CNAMTS (liste en annexe 14).
La liste des organismes testeurs certifiés est communiquée aux Comités techniques nationaux concernés et publiée sous le contrôle de la CNAMTS.

2.1.3.2 Compétence du testeur personne physique

Le testeur doit être une personne physique autre que le formateur. Il exerce son activité au sein d'un organisme testeur en répondant aux conditions suivantes :

- Justifier d'une expérience professionnelle d'un an minimum dans la conduite pour chaque catégorie d'engins concernés,
- **Ou** d'une expérience professionnelle de 60 jours de formation dans les deux dernières années pour chaque catégorie d'engins concernés,
- Avoir obtenu le (ou les) certificat(s) d'aptitude à la conduite en sécurité pour les catégories d'engins pour lesquelles il est validé, auprès d'un organisme testeur différent de celui pour lequel il exerce,
- Avoir été reconnu apte à la fonction de testeur par l'organisme certificateur de qualification qui certifie l'organisme testeur pour lequel il exerce.

Le testeur est validé par l'organisme certificateur de qualification qui certifie l'organisme testeur.

La qualification du testeur est délivrée par les organismes certificateurs à partir d'un référentiel de connaissances de qualification.

Le testeur ne peut vérifier les connaissances en vue de la délivrance des CACES® que pour les catégories d'engins pour lesquelles il a obtenu ce certificat.

Le testeur peut être audité à tout moment par l'organisme certificateur de qualification; il pourra être maintenu ou suspendu.

2.1.3.3 Réévaluation du testeur

Tous les cinq ans , il convient de s'assurer que le testeur satisfait aux compétences exigées pour sa fonction.

Le testeur devra être « recyclé » tous les 5 ans pour continuer à exercer pour le même organisme testeur, dans les conditions suivantes :
se maintenir à niveau et s'informer de toutes les évolutions techniques et réglementaires dans le domaine de la conduite en sécurité ;

- être titulaire d'un CACES® valide pour chaque catégorie pour lesquelles il est testeur;
- justifier d'une activité de testeur pour les **cinq années antérieures**, à savoir :
  - 100 jours de test, toutes recommandations et catégories confondues sur 5 ans avec au moins un jour de test pour chaque catégorie et recommandation,
  - Pour les testeurs audités au cours de la période de 5 ans, le seuil diminue de 50 % et passe à 50 jours.
  - Une tolérance de 10 %, à l'appréciation de l'organisme certificateur est acceptée.

La question 71 du FAQ CACES® de la CNAMTS précise cette notion de "recyclage". Le FAQ "forum aux questions" fait partie du référentiel de certification.

Le (ou les) CACES® devant être délivré(s) par un organisme testeur tiers

2.1.3.4 Délivrance du certificat d'aptitude à la conduite en sécurité des engins

En cas de réussite du conducteur au test d'aptitude l'organisme testeur lui délivrera un certificat à la conduite en sécurité des engins pour la catégorie pour laquelle il a subi le test avec succès (voir annexe 12).
Dans le cadre d'une session, le formateur, s'il est aussi testeur, ne peut pas évaluer les candidats formés par ses soins.
Ce CACES® est valable 5 ans à compter de la date de réussite au test.

Le CACES® ne peut être délivré que pour la catégorie d'engins pour laquelle le candidat a été évalué.
Le CACES® est délivré sur un document à en-tête de l'organisme testeur.
Le nom du testeur personne physique doit figurer impérativement sur le certificat, suivi de sa signature ou de celle du responsable de l'organisme testeur.
La date de délivrance doit figurer sur le certificat.
Si un candidat échoue au test, son employeur et lui-même sont informés des causes de cet échec.
Le candidat qui a échoué au test se verra proposer un complément de formation destiné à combler les lacunes identifiées lors du test à la suite de quoi il devra repasser le test. Le contenu et la durée de cette formation seront adaptés en fonction des lacunes du candidat.

En règle générale, le CACES® est remis à l'employeur pour qu'il délivre l'autorisation de conduite en conséquence. Dans ce cas l'employeur doit remettre le certificat au titulaire.
Dans le cas où le CACES® est remis au titulaire, celui-ci doit le présenter à son employeur.
A la demande du titulaire du CACES® l'organisme testeur doit lui remettre un duplicata du certificat.

2.1.4 Dispense temporaire de test

Sont dispensés du CACES® pendant les 5 ans qui suivent l'obtention du diplôme, titre ou certificat, les titulaires de certains diplômes, titres ou certificats professionnels intégrant **en totalité** le référentiel de compétence à conduire en sécurité en annexe 2.

En 2006, aucun diplôme ou titre ne dispense du CACES® (cf FAQ CACES® de la CNAMTS – Question n°87).

2.1.5 Actualisation

Le conducteur d'engins doit réactualiser ses connaissances et passer à nouveau le test d'évaluation théorique et pratique au moins tous les cinq ans pour être titulaire d'un CACES® valide.

Si le conducteur est impliqué dans un accident avec arrêt, il est conseillé en fonction des circonstances de l'accident de réactualiser ses connaissances et de lui faire repasser le test d'évaluation complet.

2.2 Autorisation de conduite

2.2.1 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 en sécurité ou d'un diplôme, titre ou certificat équivalent (voir 2.1.4).
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 : protocole de sécurité, plan de circulation, consignes de sécurité de l'entreprise, règles de conduite des engins...

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

Cette autorisation de conduite est rendue obligatoire par le décret n° 98-1084 du 2 décembre 1998 – JO du 3 décembre 1998 et l'arrêté NOR/MEST 9811274 A du même jour à compter du 4 décembre 1998.

L'aptitude médicale à la conduite des engins doit être vérifiée avant la prise de fonction, puis périodiquement.

Tout conducteur d'engins doit être en possession de ladite autorisation de conduite et doit pouvoir la présenter aux organismes de prévention compétents.
Chaque autorisation de conduite est spécifique à une catégorie d'engins (cf. annexe 1). Par contre, une même personne pouvant être titulaire de plusieurs autorisations de conduite d'engins, ces dernières seront mentionnées de préférence sur un seul document.

Le personnel de réparation, d'entretien, de démonstration et de surveillance doit également être en possession d'une autorisation de conduite délivrée après une formation adaptée.

2.2.2 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.
- 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. Après l'avoir informé des risques propres au site et au travail à effectuer, il lui délivre une autorisation de conduite, pour le temps de la mission.

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.
Pour les entreprises qui pratiquent la fiche d'accueil, la mention de l'autorisation de conduite qu'elles donnent à l'intérimaire pourra être inscrite sur celle-ci, et dès lors en tenir lieu, sous réserve que les conditions préalables à la conduite en sécurité soient respectées.

2.2.3 Cas du prêt de main-d'œuvre et de la location avec conducteur

Dans le cas de prêt de main-d'œuvre, il est souhaitable de préciser dans le contrat que le conducteur mis à disposition est titulaire d'un certificat d'aptitude à la conduite en sécurité précisant la ou les catégories couvertes et qu'il est apte médicalement.
Dans le cas spécifique de la location avec conducteur, celui-ci doit être titulaire de l'autorisation de conduite délivrée par son employeur en précisant la ou les catégories couvertes.

Dans les deux cas, le chef d'entreprise utilisatrice, doit s'assurer que le conducteur mis à disposition est 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 mission après s'être assuré qu'il a la connaissance des lieux et des instructions à respecter sur le ou les sites d'utilisation.

Pour les entreprises qui pratiquent la fiche d'accueil, le commentaire ci-dessus relatif aux intérimaires s'applique.

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 opérateurs.

3.1 Instructions générales d'utilisation

3.1.1 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 conditions atmosphériques : vent, brouillard, gel ...
- les conditions d'évolution et de stationnement compte tenu de des travaux 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

3.1.2 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 défectuosités susceptibles de provoquer un accident, mettre l'engin hors service jusqu'à ce que les réparations aient été effectuées.

Il est rappelé qu'en application de la réglementation en vigueur :

- le chef d'établissement doit mettre à disposition des organismes de prévention compétents un rapport de vérification pour chaque équipement de travail, sur lequel sont inscrites les dates de vérifications générales périodiques effectuées ainsi que les dates des suites données aux observations. Une copie de ce rapport est conservée sur l'engin.
- des consignes d'utilisation établies d'après la notice d'instructions fournie par le constructeur ou le service d'entretien de l'entreprise doivent être affectées à chaque engin.

si la notice d'instruction ou d'utilisation n'existe pas, le chef d'entreprise prendra l'initiative de rédiger les documents équivalents avec le concours éventuel d'organismes techniques compétents.

3.1.3 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.

3.2 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.

Tous les intervenants (tels que les autorités de la plate - forme, responsables d'exploitation, responsable matériels, responsables sécurité,...) ayant un rôle à jouer dans le choix et l'utilisation des engins sont concernés.

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 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.

3.3 Instructions et/ou consignes à donner aux opérateurs

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

Les instructions portent notamment sur :

- 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 d'utilisation (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 Principales références 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,
- Recommandations IATA : Airport Handling Manual,
- Recommandations ACI : Apron Safety Handbook et Aprons Markings and Signs Handbook.

5 Date d'entrée en vigueur

Le présent texte sera pris comme référence pour le contrôle des connaissances nécessaires à la conduite en sécurité des engins aéroportuaires à partir de l'approbation de la recommandation en CTN.

Compte tenu de la période de mise en place de la recommandation dans le dispositif de certification CACES®, la date d'application est fixée au 1er janvier 2007.

ANNEXES

REFERENTIEL D'EVALUATION DES CONNAISSANCES POUR LA CONDUITE ET L'UTILISATION D'ENGINS AEROPORTUAIRES EN ZONE RESERVEE

ANNEXE 1 - CATEGORISATION DES ENGINS

ANNEXE 2 - REFERENTIEL DES CONNAISSANCES POUR LA CONDUITE ET L'UTILISATION D'ENGINS AEROPORTUAIRES EN ZONE RESERVEE

ANNEXE 3 - FICHE D'EVALUATION DES CONNAISSANCES THEORIQUE TOUTES CATEGORIES

ANNEXE 4 - FICHE D'EVALUATION DES CONNAISSANCES TECHNIQUES TOUTES CATEGORIES

ANNEXES 5 A 10 - FICHES D'EVALUATION DES CONNAISSANCES PRATIQUES PAR CATEGORIE

ANNEXE 11: GLOSSAIRE

Annexe 1

CATEGORISATION 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
b - ASU (Air Start Unit)
c - GPU (Ground Power Unit)
d - Porte HEA relevable
e - vidange toilettes
f - eau potable
h - escabeau tracté
i - tapis à bagages tracté
j - porte conteneurs
k - porte palettes
l - citerne avitaillement équipement (ADR)

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 automoteur (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 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 aéronef

4-1 Tracteur à barre
4-2 Tracteur à préhension
4-3 PPU (Power Push Unit)

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)
6-2 Loader
6-3 Camion commissariat

Remarques importantes

1. Il existe d'autres véhicules utilisés sur les plates-formes et qui ne sont pas visés par ce référentiel : véhicule léger, déneigeuse, engin agricole (sauf tracteur de type agricole), bus (hors gabarit routier type COBUS - classique), benne ordures ménagères, camion pompiers, poids lourds, grue mobile (R383). Cette énumération n'est pas exhaustive.
2. Pour les engins non visés, il est préconisé de faire procéder à l'évaluation des connaissances théoriques toutes catégories d'engins.
3. Les dispositifs du permis de conduire, de la FIMO (Formation Initiale Minimum Obligatoire), de la FCOS (Formation Continue Obligatoire de Sécurité) ou des CACES® (Certificat Aptitude Conduite En Sécurité) correspondant à la nature des engins ou du secteur d'activité correspondant s'appliquent.

Annexe 2

REFERENTIEL DES CONNAISSANCES POUR LA CONDUITE ET L'UTILISATION D'ENGINS AEROPORTUAIRES EN ZONE RESERVEE

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 : Inspection du Travail des Transports (ITT), service prévention de la Caisse Régionale d'Assurance Maladie (CRAM), Service de Santé au Travail [1], organismes de contrôle technique, pompiers, Gendarmerie du Transport Aérien (GTA), Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) ou gestionnaire d'aéroport, responsable d'exploitation, Direction de l'Aviation Civile (DAC), Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC),

- connaître 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 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.

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

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,

---

[1] Code du travail - Livre 2 - Titre 4

- 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 par 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...),

- 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 circuit hydraulique et du système fournissant l'énergie de traction 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,

- identifier, quand l'engin en est doté, les principaux éléments de l'ensemble élévateur, expliciter leur rôle, les modalités de fonctionnement et les précautions à prendre pour leur mise en œuvre,

- identifier les différents paramètres (état du sol, charge, vitesse...) et leur influence sur la tenue de route de l'engin,

- 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'expliciter 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 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.

5 - 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, niveaux d'huile et d'eau, état de charge des batteries..,

- 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 maintenance de premier niveau" : pression des pneus, niveaux d'huile et d'eau, niveau de la batterie, graissage, mise à niveau en énergie, mise en œuvre des appareils de mise en charge

- 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 l'adéquation de l'engin 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,

NB : 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,

- désaccoster l'aéronef,

- manutentionner des charges.

Remarque importante :

La délivrance de l'autorisation de conduite est de la responsabilité du chef d'établissement. L'évaluation préalable à cette autorisation est fondée sur les trois éléments énumérés à l'article 3 de l'arrêté du 2 décembre 1998 relatif à la formation à la conduite des équipements de travail :

a) un examen d'aptitude réalisé par le médecin du travail,
b) un contrôle des connaissances et savoir-faire de l'opérateur pour la conduite en sécurité de l'équipement de travail,
c) une connaissance des lieux et des instructions à respecter sur le ou les sites d'utilisation (en particulier les mesures d'application de l'arrêté préfectoral, incluant le plan de circulation et les conditions d'exercice de la conduite (jour/nuit).

Annexe 3

FICHE D'EVALUATION DES CONNAISSANCES THEORIQUES

TOUTES CATEGORIES D'ENGINS

		Note
REGLEMENTATION ET 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	
	* Connaître la signification des différents pictogrammes et signalisations routiers et aéroportuaires	
PREVENTION DES RISQUES LIES A LA COACTIVITE AEROPORTUAIRE	Savoir identifier les produits chimiques utilisés par les engins (carburant, antigivrant…) et les risques liés à leur utilisation	
	Savoir identifier les autres intervenants sur l'aire de trafic	
	* Connaître les 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 définis par la réglementation	
	TOTAL	

* Minimum de 7/10 à chacun des points repérés par un astérisque.

* 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.

Annexe 4

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.	
	TOTAL	

* Minimum de 7/10 à chacun des points repérés par un astérisque.

* 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.

Annexe 5

FICHE D'EVALUATION DES CONNAISSANCES PRATIQUES

CATEGORIE 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
Bagagère
Tapis-bagages automoteur

		Note
ADEQUATION	Vérifier l'adéquation de l'engin à l'opération envisagée	
VERIFICATIONS	Effectuer les vérifications et les opérations nécessaires à 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	
	Identifier les différents équipements tractés (1)	
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	
	TOTAL	

(1) Uniquement pour les tracteurs de piste.

* 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.

Annexe 6

FICHE D'EVALUATION DES CONNAISSANCES PRATIQUES

CATEGORIE 2 :

2-1 Passerelle télescopique
2-2 Escabeau automoteur
2-3 Aérobus
2-4 Transporteur PMR

		Note
ADEQUATION	Vérifier l'adéquation des caractéristiques de l'équipement par rapport au type d'aéronef (1)	
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	
	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	
	Accoster l'aéronef : approche finale, arrêt en position de sécurité	
	* Effectuer les opérations et vérifications permettant le transfert en sécurité des passagers	
	* Effectuer les opérations et vérifications préalables au désaccostage	
	Effectuer la manœuvre de secours (1) (2)	
	TOTAL	

(1) Sauf pour les passerelles télescopiques.
(2) Sauf pour les escabeaux.

* 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.

Annexe 7

FICHE D'EVALUATION DES CONNAISSANCES PRATIQUES

CATEGORIE 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 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	
	* 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) (1)	
	* Effectuer les opérations et vérifications permettant le travail en sécurité	
	Effectuer les manœuvres de secours	
	TOTAL	

(1) : l'évaluation précisera la catégorie de PEMP, en se référant à la recommandation R 386.

* 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.

Annexe 8

FICHE D'EVALUATION DES CONNAISSANCES PRATIQUES

CATEGORIE 4 :

4-1 Tracteur à barre
4-2 Tracteur à préhension
4-3 PPU (Power Push Unit)

		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	
	* 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 (1)	
	Accrocher et décrocher la barre après poussage et/ou tractage (2)	
	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	
	TOTAL	

(1) : Sauf pour PPU.
(2) : Uniquement pour le tracteur à barre.

* 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.

Annexe 9

FICHE D'EVALUATION DES CONNAISSANCES PRATIQUES

CATEGORIE 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	
	Circuler et s'arrêter sur un plan incliné	
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	
	S'approcher de l'aéronef	
	Positionner le véhicule par rapport à l'aéronef	
	* Positionner l'escabeau mobile	
	Manœuvrer la plate-forme	
	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.

Annexe 10

FICHE D'EVALUATION DES CONNAISSANCES PRATIQUES

CATEGORIE 6 :

6-1 TR (Transporteur Rapide)
6-2 Loader
6-3 Camion commissariat

		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	
	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	
	Accoster l'aéronef : approche finale, arrêt en position de sécurité (1)	
	* Manutentionner les charges en : transfert avec les autres matériels, translation, rotation et élévation	
	Effectuer les opérations et vérifications préalables au désaccostage (1)	
	* Désaccoster un aéronef (1)	
	Reculer avec l'assistance d'une personne ou d'une caméra vidéo (mention à faire figurer lors de l'évaluation) (1) (2)	
	Effectuer les manœuvres de secours	
	TOTAL	

(1) Sauf pour le TR.
(2) Sauf pour loader.

* 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.

Annexe 11

GLOSSAIRE

ACU	Air Conditionning 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
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CNAMTS	Caisse Nationale de l'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés
CRAM	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

Annexe 12

MODÈLE DE CACES®

CONDUITE EN SECURITE DES ENGINS AEROPORTUAIRES

Je soussigné (nom et prénom du testeur) ....., agissant en qualité de testeur pour :

- l'organisme (raison sociale de l'organisme, adresse) (1) .....
  certifié testeur CACES® sous le numéro .....

Après avoir vérifié les connaissances théoriques et pratiques de (Nom et Prénom du conducteur) ..... lui délivre le

Certificat d'Aptitude à la Conduite en Sécurité (CACES®)

pour la conduite des engins aéroportuaires des catégories suivantes :
.....

Le .....

(date, signature, cachet)

Ce CACES® est valable pour 5 ans jusqu'au :

Annexe 13

EXEMPLE D'AUTORISATION DE CONDUITE D'UN ENGIN AEROPORTUAIRE

Je soussigné (nom et prénom de l'employeur ou de son représentant), ...:
.....
raison sociale de l'entreprise .....
.....

certifie que M. (nom et prénom, fonction du conducteur) .....

m'a présenté :

- Le certificat d'aptitude à la conduite en sécurité des chariots qui lui a été délivré par l'organisme (nom et qualité de l'organisme testeur) ..... le : .....

De plus, l'aptitude médicale à la conduite des chariots a été vérifiée par le médecin du travail de l'entreprise. (Nom, prénom) .....

En foi de quoi, après m'être assuré qu'il a la connaissance des lieux et des instructions à respecter sur le ou les sites d'utilisation ..... , j'autorise M. (nom du conducteur) ..... à conduire l'(les) engin(s) ..... de catégorie(s) ..... pour le compte de mon entreprise.

Le .....

(date, signature, cachet)

Annexe 14

LISTE DES ORGANISMES CERTIFICATEURS DE QUALIFICATION

(organismes accrédités par le COFRAC et conventionnés par la CNAMTS)

AFAQ-AFNOR INTERNATIONAL

116, Avenue Aristide Briand
92220 BAGNEUX
Tél : 01 46 15 70 60
Fax : 01 46 15 70 69

GLOBAL SAS

38, rue du séminaire
Centra 435
94 626 RUNGIS CEDEX
Tél : 01 49 78 23 24
Fax : 01 49 79 00 91

Bureau Veritas Quality International

Le Guillaumet
60 avenue du Général de Gaulle
PUTEAUX
92046 PARIS LA DEFENSE CEDEX
Tél : 01 41 97 00 70
Fax : 01 41 97 08 32

SGS International Certification Services SA

191 avenue Aristide Briand
94237 CACHAN CEDEX

Tél : 01 41 24 84 59
Fax : 01 41 24 89 96