

RÉSOLUTION

de la Commission Paritaire Nationale de l'Emploi du Transport Aérien relative à la formation aux activités de traitement de bagage et d'assistance à l'avion

Le 15 décembre 1999

Au regard de la directive européenne n°96/67CE relative à l'accès au marché de l'assistance en escale sur les aérodromes et du décret n°98-7 du 5 janvier 1998 pris pour la transposition en droit français, la Commission Paritaire Nationale pour l'Emploi a le souci de maintenir tant la professionnalisation des emplois que le niveau de sécurité adéquat.

A cet égard, elle estime pertinents les travaux engagés en vue de mieux définir les formations aux activités de traitement de bagage et d'assistance à l'avion.

Elle valide la " recommandation sur les bonnes pratiques de formation aux activités de traitement de bagage et d'assistance à l'avion ", élaborée par la profession, à partir des travaux d'un groupe technique composé de professionnels du secteur désignés par la CPNE et de responsables des entreprises.

En conséquence, elle considère que ce document constitue une référence commune de formation à l'ensemble des activités de traitement de bagages et d'assistance à l'avion, relevant de la directive européenne, et le valide dans son champ d'intervention, la Convention Collective Nationale du Personnel au Sol du Transport Aérien.

Elle le porte à la connaissance des autorités de tutelle, des autorités aéroportuaires et des Comités des Usagers, et leur demande d'y faire référence, particulièrement à l'occasion des appels d'offre et des procédures d'agrément, de la demande de l'agrément jusqu'au contrôle du respect des engagements.

Elle appelle l'attention de l'OPCIB, Organisme Paritaire Collecteur Inter Branches, pour que cette formation puisse être financée prioritairement par les dispositifs en vigueur.

RECOMMANDATION

**des bonnes pratiques de formation
aux activités de traitement de bagage
et d'assistance à l'avion**

Décembre 1999

SOMMAIRE

I – LE CHAMP COUVERT

II – LE PUBLIC

III – LES PRE-REQUIS

IV – DESCRIPTIF DE LA FORMATION

- 1 - MODULES TRANSVERSAUX
- 2 - MODULES DE BASE
- 3 - MODULES OPTIONNELS

V – CONTENU DES MODULES

1 - MODULES TRANSVERSAUX

- Module A : Accueil \rightarrow "14h" p2 -
- Module B : Sécurité incendie
- Module C : Conduite et mise en œuvre d'engins

2 - MODULES DE BASE

- Module D : Arrivée – départ avion
- Module E : Chargement et déchargement
- Module F : Contrôle de réalisation du chargement
- Module G : Refoulement et tractage avion

3 - MODULES OPTIONNELS

- Module H : Eau potable et vidange toilettes
- Module I : Dégivrage et anti-givrage
- Module J : Convoyage au poste

VI – MODALITES D'ORGANISATION DE LA FORMATION

- 1 - LES FORMATEURS
- 2 - L'ACCOMPAGNEMENT

VII – MODALITES D'EVALUATION ET DE VALIDATION DE LA FORMATION

1 - MODULES TRANSVERSAUX

- Module A : Accueil \rightarrow "de les 2 Mois" p8.
- Module B : Sécurité incendie
- Module C : Conduite et mise en œuvre d'engins

2 - MODULES DE BASE

Module D : Arrivée – départ avion

Module E : Chargement et déchargement

Module F : Contrôle de la réalisation du chargement

Module G : Refoulement et tractage avion

3 - MODULES OPTIONNELS

Module H : Eau potable et vidange toilettes

Module I : Dégivrage et anti-givrage

Module J : Convoyage au poste

VIII – VALIDATION DES ACQUIS DE FORMATION

I – LE CHAMP COUVERT

La recommandation des bonnes pratiques de formation est celle des emplois des activités :

- de manutention,
- de chargement et déchargement des soutes,
- d'assistance à l'avion

L'activité est délimitée par l'arrivée, le départ, le transit et l'assistance matériel.

II – LE PUBLIC

Elle concerne les nouveaux arrivants (jeunes et adultes sous contrat d'alternance ou pas) et les salariés déjà en poste.

III – LES PRE-REQUIS

Des pré-requis ont été définis comme suit :

- lire, écrire, compter (4 opérations)
- comprendre le français
- aptitude à la manutention et à la conduite d'engins (visite médicale d'aptitude préalable)

IV – DESCRIPTIF GENERAL DE LA FORMATION

La recommandation des bonnes pratiques de formation décrit une formation de base minimale. Elle implique que chaque entreprise met en place les formations nécessaires aux conditions spécifiques d'exploitation (type de matériel ou d'avion, taille d'aéroports). La formation doit toujours être conforme aux procédures spécifiques existantes.

Elle est construite à partir d'une architecture modulaire qui comporte :

1 – MODULES TRANSVERSAUX

- ACCUEIL
- SECURITE INCENDIE
- CONDUITE ET MISE EN ŒUVRE D'ENGINS

2 – MODULES DE BASE

- ARRIVEE – DEPART AVION
- CHARGEMENT et DECHARGEMENT
- CONTROLE DE REALISATION DU CHARGEMENT
- REFOULEMENT ET TRACTAGE AVION

3 – MODULES OPTIONNELS

Selon le mode d'organisation du travail des entreprises, le champ de l'activité des emplois concernés peut inclure les activités « eau potable et vidange toilettes », « dégivrage et anti-givrage », « convoyage au poste »

Dans ce cas, les entreprises feront référence aux modules optionnels suivants :

- EAU et VIDANGE
- DEGIVRAGE et ANTI – GIVRAGE
- CONVOYAGE AU POSTE

Chaque module est placé sous la responsabilité du service formation, qui en définit les objectifs spécifiques et les modalités d'organisation, mobilise les moyens nécessaires à partir du cahier des charges suivant pour ce qui concerne les contenus.

V - CONTENU DES MODULES

1 - MODULES TRANSVERSAUX

MODULE A : ACCUEIL

▪ **Présentation de l'entreprise :**

services, clients, organisation, locaux, règlement intérieur, convention collective, statut, accord d'entreprise, comité d'entreprise, instances représentatives du personnel...

▪ **L'environnement aéroportuaire :**

plan général, lieux de travail, aires de trafic et de stationnement,

▪ **Connaissance des intervenants et des métiers autour de l'avion**

▪ **Sécurité en piste :**

limites de zone, périmètres de sécurité, zone critique due au souffle, informations générales secourisme et incendie, gestes et postures (prévention des lombalgies et des accidents du travail, port des protections individuelles)

▪ **Sûreté :**

titres d'accès, instances nationales et internationales, services publics, procédures, prévention des risques sûreté,

Option : permis piste (théorique)

Durée minimale : 21 heures dont 11 heures minimum pour la sécurité piste et la sûreté et 2 heures minimum pour le permis piste (aire de trafic).

Un travail sur la pertinence de cette durée au regard des pratiques de la profession sera mené.

MODULE B : SECURITE INCENDIE

▪ **Sécurité incendie**

moyens d'intervention, manipulation d'extincteur et extincteur de poste sur feu réel, relations avec les autorités locales, selon réglementation (hors sécurité incendie aéronautique).

Durée minimale : 4 heures

MODULE C : CONDUITE ET MISE EN ŒUVRE D'ENGINS

Pré requis : permis VL

Ce module comporte **3 unités** – engins de traction légers, engins contact avion, engins de transport lourd – et **1 unité optionnelle** – passerelles télescopiques

Unité « **Engins de traction légers** » :

- Tracteur de chariot
Durée minimale : 2 heures
- Elévateurs à fourche hors magasin de fret
Durée minimale : 8 heures
- Transporteurs
Durée minimale : 2 heures

Unité « **Engins contact avion** » :

- Tapis élévateurs à bande transporteuse
Durée minimale : 2 heures
- Escaliers passagers
Durée minimale : 4 heures
- Plates-formes élévatrices
Durée minimale : 22 heures
Spécialité : plates-formes élévatrices pont principal
(pré requis plates-formes élévatrices durée minimale : 22 heures)
durée minimale : 8 heures
Option : camion élévateur (hôtelier ou autre) de – de 3,5 tonnes
Durée minimale : 6 heures
(permis VL : pré requis de base)
Option : Camion élévateur (hôtelier ou autre) de + de 3,5 tonnes
Durée minimale : 24 heures
(permis PL : pré requis de base)

Unité « **Engins de transport lourd** » : (pré requis permis PL)

- Transporteurs fret articulés
Durée minimale : titulaire permis E : 6 heures
Durée minimale : titulaire d'autres permis PL : 14 heures

Unité optionnelle « **passerelles télescopiques** » :

module de base : 6 heures

complément par type de passerelle : durées variables dans le respect de l'habilitation locale délivrée par l'autorité aéroportuaire

2 - MODULES DE BASE

MODULE D : ARRIVEE – DEPART AVION

Ce module comporte 2 **unités** – arrivée avion, départ avion – et 1 **unité optionnelle** – plein carburant – :

Unité « **Arrivée avion** » :

Préparation de la touchée, gestes conventionnels, base de placement avion, calage et balisage, sécurité de la Zone d'Evolution Contrôlée (ZEC), traitement des alimentations externes (préparation, positionnement, branchement).

Durée minimale : 17 heures dont 6 heures pour le placement avion

Unité « **Départ avion** » :

Dialogue avec le poste en français, assistance à l'avion, procédures de contrôle portes, trappes, poignées et vérification visuelle de l'état de l'avion, sécurité de la ZEC, surveillance dans la ZEC de la mise en route des moteurs, traitement des alimentations externes (préparation, positionnement, branchement), retrait des cales . Connaissances et respect des règles de sécurité incendie dans le contexte de la fonction.

Option : dialogue avec le poste en anglais

Avec en préalable un test de niveau (un travail d'harmonisation du niveau d'exigence requis sera fait ultérieurement).

Durée minimale : 30 heures

Unité optionnelle « **plein carburant** » :

Procédures de surveillance, durée minimale : 4 heures

réalisation, durée minimale : 48 heures

MODULE E : CHARGEMENT et DECHARGEMENT

Ce module comporte 2 **unités** ; galerie bagage, chargement et déchargement vrac :

Unité « **Galerie bagage** » :

Etiquette bagage : lecture et codification, tri et méthode de chargement sur chariots et dans les containers.

Durée minimale : 7 heures

Unité « Chargement et déchargement vrac » :

Connaissance des soutes, connaissance des pictogrammes d'emballage, traitement des bagages, fret et poste, matières dangereuses, positionnement des charges dans la soute, arrimage et sanglage, contrôle, codes IATA, procédure météo, fermeture des filets de sécurité, ouverture et fermeture des portes.

Durée minimale : 14 heures dont 7 heures pour les matières dangereuses.

Option : soute mécanisée sauf COMBI et CARGO

Connaissance des soutes, utilisation des moyens embarqués, séquençement, verrouillage, ouverture et fermeture des portes

Durée minimale : 4 heures

MODULE F : CONTROLE DE REALISATION DU CHARGEMENT

Ce module comporte une unité :

Matières dangereuses, codes, configurations de soute, plan de chargement, recommandations IATA, contrôle verrouillage.

Durée minimale : 21 heures dont 7 heures matières dangereuses

MODULE G : REFOULEMENT ET TRACTAGE AVION

Ce module comporte 3 **unités** – refoulement avion par tracteur avec barre de tractage, refoulement avion par PPU, tractage avion avec ou sans barre de tractage – et 1 **unité optionnelle** – refoulement avion par tracteur sans barre de tractage :

Unité « Refoulement avion par tracteur avec barre de tractage » :

Conduite et mise en œuvre des engins de repoussage, procédures d'accrochage et de repoussage, geste IATA

Durée minimale : 42 heures

Unité « Refoulement avion par PPU »

Durée minimale : 7 heures

Unité « Tractage avion avec ou sans barre de tractage » :

Procédures d'urgence, gestes IATA, consignes radio, dialogue avec tour de contrôle.

Permis M obligatoire

Durée minimale : 14 heures + 6 heures de permis M

Option : Tractage à grande vitesse
(à définir)

Unité optionnelle « Refoulement avion par tracteur sans barre de tractage »

Conduite et mise en œuvre des engins de repoussage, procédures d'accrochage et de repoussage, geste IATA

Durée minimale : 28 heures pour les *ab initio*

7 heures si l'unité « Refoulement avion par tracteur avec barre de tractage » est déjà validée

3 - MODULES OPTIONNELS

MODULE H : EAU POTABLE ET VIDANGE TOILETTES

Ce module comporte une unité :

Procédures, utilisation du matériel spécifique, points de service

Durée minimale : 6 heures

MODULE I : DEGIVRAGE ET ANTI-GIVRAGE

Ce module comporte une unité :

Techniques générales, procédures, utilisation du matériel spécifique, contrôle qualité de traitement, connaissance des produits

Durée minimale : 14 heures

MODULE J : CONVOYAGE AU POSTE

Dans l'état actuel des pratiques des entreprises, le référent commun reste à élaborer tant sur le contenu de la formation que sur ses modalités d'évaluation et de validation. La description et délimitation de l'activité seront à définir au préalable.

VI – MODALITES D'ORGANISATION DE LA FORMATION

La mise en œuvre de la recommandation des bonnes pratiques de formation est placée sous l'autorité des services formation ou écoles des entreprises y compris en cas de sous-traitance des actions de formations.

Elle est basée sur le principe de l'alternance entre stages en salle et mises en situation professionnelle, pour lesquelles le formé est placé sous la responsabilité d'un professionnel, qui assure auprès de lui une mission d'accompagnement.

1 – LES FORMATEURS

Ils interviennent sous la responsabilité de la structure chargée de la formation ou par délégation du chef d'entreprise.

Professionnels reconnus par leur hiérarchie directe et leur groupe de travail, possédant une expérience de 3 ans dans les métiers de l'assistance aéroportuaire, ils ont soit bénéficié d'une formation de formateurs soit d'une expérience à la co-animation de stages.

2 - L'ACCOMPAGNEMENT

Il est assuré par des professionnels reconnus par leur hiérarchie directe et leur groupe de travail, qui possèdent une expérience d'1 an minimum dans leur fonction. Ces professionnels interviennent en s'appuyant sur un cahier des charges qui précise leurs missions.

Ils accompagnent au maximum deux personnes simultanément.

VII – MODALITES D'EVALUATION ET DE VALIDATION DE LA FORMATION

Principe général :

Elles sont placées sous la responsabilité du service formation.

Pour ce qui concerne l'évaluation des compétences en situation de travail, elle se fait également à l'issue du processus de formation en associant le professionnel chargé de l'accompagnement et les responsables du cycle de formation concerné.

Pour l'ensemble de ces évaluations, chaque entreprise a recours aux procédures et aux outils dont elle dispose actuellement.

Validation par module :

Chaque validation est conditionnée par le respect de la durée minimale de la formation du module ou de l'unité.

Le module peut être validé dans sa totalité ou selon le cas par unité.

La validation porte sur :

- des mises en situation sur le terrain. Les évaluations sur le terrain se font à partir de situations réelles durant lesquelles le formé réalise les activités correspondantes à l'unité en toute autonomie.
- dans certains cas, sur l'évaluation des connaissances.

Pour chacun des modules, les conditions spécifiques de validation sont indiquées dans ce qui suit.

1 - MODULES TRANSVERSAUX

MODULE A : ACCUEIL

▪ Organisation du module :

Le module est proposé dans son intégralité dans les 2 mois qui suivent l'embauche ou la prise de nouveau poste.

Pour ce qui concerne les séquences « sûreté » et « sécurité en piste », elles doivent être réalisées avant toute mise en situation professionnelle.

▪ Validation du module

Ce module est validé dans sa totalité.

La validation porte sur 3 séquences de formation selon les modalités suivantes. En cas d'échec à un des tests, seul ce test sera à revalider.

Unités de formation	Nombre de questions posées	% de bonnes réponses exigé
Connaissance des intervenants et des métiers autour de l'avion	10	80 %
Sécurité en piste	20	80 %
Sûreté (1)	10 dont 3 éliminatoires	80 %

(1) Sur les 10 questions posées, 3 sont éliminatoires, portant sur :

- le port du badge qui doit être validé
- la connaissance des zones de sûreté et respect des circuits
- les colis ou bagages non identifiés

MODULE B : SECURITE INCENDIE

Attestation individuelle délivrée par l'organisme habilité ayant dispensé la formation.

MODULE C : CONDUITE ET MISE EN OEUVRE D'ENGINS

Pour ce module, chaque unité peut être validée séparément.

Unité « engins de traction légers »

- Tracteur de chariot
 - validation des connaissances « sécurité » (80% de bonnes réponses exigées)
 - 5 mises en situation réussies sur au moins 2 familles de matériel différentes.
- Elévateur à fourche hors magasin de fret
 - 5 mises en situation réussies

- Transporteurs
 - 2 mises en situation réussies

Unité « engins contact avion »

- Tapis élévateurs à bande transporteuse
 - 3 mises en situation différentes avec au moins une « soute avant » et « soute arrière »
- Escaliers passagers
 - évaluation des connaissances
 - 3 mises en situation différentes dont une en contact de la porte avant et une en contact de la porte arrière
- Plates-formes élévatrices
 - validation des connaissances « sécurité » (80% de bonnes réponses)
 - 1 mise en situation sur un cycle complet

spécialité « plates-formes élévatrices pont principal »

 - validation par la mise en œuvre d'un cycle complet

Option : camion élévateur (hôtelier ou autre) de – de 3,5 tonnes

- évaluation des connaissances
- mise en situation sur 2 cycles complets avec un à l'avant et un à l'arrière de l'avion

Option : Camion élévateur (hôtelier ou autre) de + de 3,5 tonnes

- évaluation des connaissances
- 2 mises en situation sur un cycle complet

Unité « engins de transport lourd »

- Transporteurs fret articulés
 - validation des connaissances
 - 2 mises en situation réussies

Unité optionnelle « passerelles télescopiques »

Selon les normes de l'autorité aéroportuaire locale

2 - MODULES DE BASE

MODULE D : ARRIVEE – DEPART AVION

Unité « Arrivée avion »

- Validation écrite des connaissances : 80 % de bonnes réponses.
- 2 mises en situation en toute autonomie comprenant obligatoirement 1 avec prise de casque. Validation du placement et du dialogue

Unité « **Départ avion** »

- Validation écrite des connaissances : 80 % de bonnes réponses.
- 3 mises en situation en toute autonomie comprenant obligatoirement 2 avec prise de casque. Validation du dialogue

Option : Dialogue avec le poste en anglais

- 2 écoutes du dialogue

Unité optionnelle « **plein carburant** »

- Validation des connaissances :
100 % de bonnes réponses sur la partie ordre de plein
80 % de bonnes réponses dans les autres domaines
- 2 mises en situations : 1 en automatique, 1 en manuel.

MODULE E : CHARGEMENT ET DECHARGEMENT

Unité « **Galerie bagage** »

- 1 mise en situation en toute autonomie

Unité « **Chargement et déchargement vrac** »

- Validation des connaissances : 80 % de bonnes réponses
- 1 mise en situation. Préparation et réalisation d'une touchée

Option : soute mécanisée sauf COMBI et CARGO

- 2 mises en situation

MODULE F : CONTROLE DE REALISATION DU CHARGEMENT

- Validation des connaissances : 80 % de bonnes réponses
- Matières dangereuses selon les conditions légales
- 10 mises en situation dont 5 sur gros porteurs.
Selon la flotte traitée, possibilité de valider sur petit et moyen porteur uniquement avec 5 mises en situation

MODULE G : REFOULEMENT et TRACTAGE AVION

Unité « Refoulement avion par tracteur avec barre de tractage »

- Validation des connaissances : 80 % de bonnes réponses
- 2 mises en situation complexes (point de parking délicat ou condition météo ou d'encombrement des « taxi-way »)

Unité « Refoulement avion par PPU »

- 2 mises en situation.
- Validation du dialogue

Unité « Tractage avion avec ou sans barre de tractage »

- Validation des connaissances
- 1 mise en situation petit porteur et 1 mise en situation gros porteur
- Permis M
2 mises en situation petit porteur, en fonction de la flotte

Unité optionnelle « Refoulement avion par tracteur sans barre de tractage »

- Validation des connaissances : 80 % de bonnes réponses
- 2 mises en situation complexes (point de parking délicat ou condition météo ou d'encombrement des « taxi-way »)

3 - MODULES OPTIONNELS

MODULE H : EAU POTABLE et VIDANGE TOILETTES

- 1 cycle complet à l'avant de l'appareil et 1 cycle complet à l'arrière de l'appareil

MODULE I : DEGIVRAGE ET ANTI-GIVRAGE

- Validation des connaissances avec 80% de bonnes réponses et 100% de bonnes réponses sur la sécurité des personnes et de l'avion et l'utilisation du réfractomètre.
- 2 cycles complets pour le dégivrage et 2 cycles complets pour l'anti-givrage

MODULE J : CONVOYAGE AU POSTE. (à élaborer ultérieurement)

VIII - VALIDATION DES ACQUIS DE FORMATION

Les salariés en poste pourront bénéficier d'une procédure spécifique visant à valider leur niveau de formation au regard de cette présente recommandation.

Les salariés qui s'engagent dans le processus de formation modulaire pourront bénéficier d'une validation qui pourra concerner l'intégralité d'un module ou l'une des unités qui le compose au regard de leur parcours antérieur.

Les modalités de ces 2 points restent à définir.

La définition des pré requis pour la formation (chapitre III) concernent en priorité les nouveaux entrants. Pour les salariés en poste, la procédure de validation devra prévoir les aménagements nécessaires.

La validation des acquis de formation sera placée sous la responsabilité des entreprises ou des structures chargées de la formation.

TABLEAU SYNTHETIQUE : RECOMMANDATION DES BONNES PRATIQUES DE FORMATION

MODULES / UNITES	DUREE MINIMALE		MODE DE VALIDATION	
	sans option	avec option	CRITERE DE VALIDATION	Modalités de mise en œuvre
ACCUEIL				
Présentation de l'entreprise			pas de validation	Dans les 2 mois suivant : - l'embauche - la prise du nouveau poste
Environnement aéroportuaire			pas de validation	Avant toute mise en situation professionnelle
Connaissance des intervenants			10 questions, 80% de bonnes réponses	
Sécurité en piste			20 questions, 80% de bonnes réponses	
Sûreté	11		10 questions dont 3 éliminatoires, 80 % de bonnes réponses	
<i>Option : Permis de piste</i>		2		avant conduite
TOTAL MODULE	19	21		
SECURITE INCENDIE				
TOTAL MODULE	4	4	Attestation individuelle délivrée par l'organisme habilité ayant dispensé la formation	

TABLEAU SYNTHETIQUE : RECOMMANDATION DES BONNES PRATIQUES DE FORMATION

MODULES / UNITES	DUREE MINIMALE		MODE DE VALIDATION	
	sans option	avec option	CRITERE DE VALIDATION	Modalités de mise en œuvre
CONDUITE ET MISE EN ŒUVRE D'ENGINS				
Unité "Engins de traction légers"				
Tracteur de chariot	2		2 connaissances sécurité + 5 mises en situations sur au moins 2 familles de matériel différents	Chaque unité est validée séparément
Elévateurs à fourche hors magasin de fret	8		8 5 mises en situation	
Transporteurs	2		2 2 mises en situation	
TOTAL UNITE	12	12		
Unité "Engins contact avion"				
Tapis élévateurs à bande transporteuse	2		2 3 mises en situation différentes comprenant obligatoirement soute avant et arrière	Chaque unité est validée séparément
Escaliers passagers	4		4 évaluation des connaissances	
Plates-formes élévatrices	22		3 mises en situation différentes comprenant obligatoirement 1 porte avant et arrière	
spécialité : Plates-formes élévatrices pont principal			22 connaissances sécurité + une mise en situation cycle complet	
Option : Camion élévateur - de 3,5 t (hôtelier ou autre)			8 1 mise en situation cycle complet	
Option : Camion élévateur + de 3,5 t (hôtelier ou autre)			6 connaissances + 2 cycles complets (avant et arrière) 24 connaissances + 2 cycles complets (avant et arrière)	
TOTAL UNITE	28	66		
Unité "Engins de transport lourd"				
transporteurs fret articulés	6 ou 14	6 ou 14	connaissances + 2 mises en situation	Chaque unité est validée séparément
TOTAL UNITE	6 ou 14	6 ou 14		
Unité optionnelle : Passerelles télescopiques				
TOTAL UNITE	46 ou 54	90 ou 104	selon cahier des charges de l'autorité aéroportuaire locale	
TOTAL MODULE				

TABLEAU SYNTHETIQUE : RECOMMANDATION DES BONNES PRATIQUES DE FORMATION

MODULES / UNITES	DUREE MINIMALE		MODE DE VALIDATION	
	sans option	avec option	CRITERE DE VALIDATION	Modalités de mise en œuvre
ARRIVEE - DEPART AVION				
Arrivée avion			Validation écrite des connaissances : 80% de bonnes réponses 2 mises en situation en toute autonomie comprenant obligatoirement 1 avec prise de casque. Validation du placement et du dialogue.	
TOTAL UNITE	17	17		
Départ avion			Validation écrite des connaissances : 80% de bonnes réponses 3 mises en situation en toute autonomie comprenant obligatoirement 2 avec prise de casque. Validation du dialogue. 2 <i>écoutes du dialogue</i>	
<i>Option : dialogue avec le poste en anglais</i>				
TOTAL UNITE	30	30		
<i>Unité optionnelle : plein carburant</i>			<i>Validation des connaissances. 100 % de bonnes réponses sur la partie ordre de plein, 80 % de bonnes réponses dans les autres domaines.</i>	
TOTAL UNITE		52		
TOTAL MODULE	47	99		
CHARGEMENT ET DECHARGEMENT				
Galerie bagage			1 mise en situation en toute autonomie	
TOTAL UNITE	7	7		
Chargement et déchargement vrac			Validation des connaissances : 80 % de bonnes réponses 1 mise en situation. Préparation et réalisation d'une touchée	
<i>Option : soute mécanisé sauf COMBI et CARGO</i>			2 mises en situation	
TOTAL UNITE	14	14		
TOTAL UNITE	14	18		
TOTAL MODULE	21	25		

TABLEAU SYNTHETIQUE : RECOMMANDATION DES BONNES PRATIQUES DE FORMATION

MODULES / UNITES	DUREE MINIMALE		MODE DE VALIDATION	
	MINIMALE	avec option	CRITERE DE VALIDATION	Modalités de mise en œuvre
CONTRÔLE DE REALISATION DU CHARGEMENT				
TOTAL MODULE	21	21	Validation des connaissances : 80% de bonnes réponses matières dangereuses selon les conditions légales 10 mises en situations dont 5 sur gros porteurs	Selon la flotte traitée, possibilité de valider sur petit et moyen porteur uniquement avec 5 mises en situation
REFOULEMENT ET TRACTAGE AVION				
Refoulement avion par tracteur avec barre de tractage	42	42	Validation des connaissances : 80 % de bonnes réponses 2 mises en situation complexes (point de parking délicat ou condition météo ou d'encroisement des "taxi-way" ...)	
TOTAL UNITE	42	42		
Refoulement avion par PPU	7	7	2 mises en situation. Validation du dialogue	
TOTAL UNITE	7	7		
Tractage avion avec barre et sans barre de tractage	14	14	Validation des connaissances.	
Permis M	6	6	1 mise en situation petit porteur et 1 mise en situation gros porteur	
Option : tractage à grande vitesse		variable	2 mises en situation petit porteur, en fonction de la flotte traitée	
TOTAL UNITE	20	20		
Unité optionnelle : refoulement avion par tracteur sans barre de tractage			Validation des connaissances : 80 % de bonnes réponses 2 mises en situation complexes (point de parking délicat ou condition météo ou d'encroisement des "taxi-way" ...)	
TOTAL UNITE	69	7 ou 28		
TOTAL MODULE		76 ou 97		

TABLEAU SYNTHETIQUE : RECOMMANDATION DES BONNES PRATIQUES DE FORMATION

MODULES / UNITES	DUREE MINIMALE		MODE DE VALIDATION	Modalités de mise en oeuvre
	sans option	avec option		
EAU POTABLE ET VIDANGE TOILETTES	6	6	1 cycle complet à l'avant de l'appareil et 1 cycle complet à l'arrière de l'appareil	
DEGIVRAGE ET ANTI-GIVRAGE	14	14	Validation des connaissances avec 80% de bonnes réponses et 100% de bonnes réponses sur la sécurité des personnes et de l'avion et l'utilisation du réfractomètre. 2 cycles complets pour le dégivrage 2 cycles complets pour l'anti-givrage	
CONVOYAGE AU POSTE <i>à élaborer ultérieurement</i>				
MODULES TRANSVERSERAUX				
A : Accueil	19	21		
B : Incendie	4	4		
C : Conduite et mise en oeuvre d'engins	46ou 54	90ou104		
TOTAL MODULES TRANSVERSERAUX	69ou77	115ou129		
MODULES DE BASE				
D : Arrivée et départ avion	47	99		
E : Chargement et déchargement	21	25		
F : Contrôle de réalisation du chargement	21	21		
G : Refoulement et tractage avion	69	76 ou 97		
TOTAL MODULES DE BASE	158	221ou242		
MODULES OPTIONNELS				
H : Eau potable et vidange toilettes	6	6		
I : Dégivrage et anti-givrage	14	14		
TOTAL MODULES OPTIONNELS	20	20		
Total formation	247ou255	356ou391		

PRÉAMBULE

Le secteur de l'assistance en escale est en pleine mutation. La libéralisation de l'accès au marché ne doit pas pour autant, entraîner une détérioration de la qualité de service. Il s'agit donc de maintenir la professionnalisation des emplois et de veiller à ce que les procédures de qualité et de formation concourent au maintien du niveau de sécurité adéquat. Dans cette optique, la profession souhaite apporter une réponse opérationnelle à la directive européenne en matière de formation. Elle connaît les métiers et a déjà une pratique des formations concernés.

Pour répondre à cette ambition, les professionnels de ce secteur, à l'initiative de la FNAM, Fédération Nationale de l'Aviation Marchande, et avec le soutien de l'OPCIB, Organisme Paritaire Collecteur Inter Branches, ont souhaité définir ensemble une *recommandation* en matière de formation, élaborés sur la base des bonnes pratiques de la profession.

Ce groupe de travail a été ouvert à la participation des « hommes de l'art », désignés par la CPNE du Transport Aérien.

La définition de ces bonnes pratiques de formation a vocation de servir de référence pour une validation des parcours de formation et leur reconnaissance dans les entreprises du secteur, ce qui permettrait d'améliorer les conditions de mobilité des personnels, et de répondre au souhait de la DGAC de s'enquérir des modes de formation des entreprises et des vérifications que celle ci fait des compétences des personnels, pour la délivrance de l'agrément d'organismes d'assistance en escale sur les aérodromes (circulaire n° 98-46 du 15 avril 1998)

A l'issue d'un délai de 2 ans, la transformation de cette recommandation de bonnes pratiques de formation en norme commune (standard de formation) sera examinée à l'occasion du renouvellement de l'accord.

PRINCIPES

1. Les entreprises signataires de l'accord s'engagent à mettre en œuvre cette recommandation de bonnes pratiques pour l'exercice de leurs activités de traitement des bagages - manutention, chargement et déchargement des soutes - et d'assistance à l'avion, telle que définie dans le document « recommandation des bonnes pratiques de formation » en référence.

Ceci permettra aux entreprises d'assurer à leurs salariés les bases du professionnalisme nécessaire, tant au regard des conditions générales de l'exercice de métier que des conditions particulières de sécurité.

2. Les entreprises signataires s'engagent en outre à faire figurer dans les appels d'offre d'achat d'assistance, conclus après la date de mise en œuvre de cet accord, la présente recommandation.

3. Les entreprises signataires s'engagent à promouvoir auprès des entreprises de travail temporaire la présente recommandation.

Handwritten signatures and initials on the right side of the page, including "Mand", "FR", "PM", and "JL".

4. peuvent adhérer à l'accord :

- Les entreprises, qui s'engagent à appliquer et à mettre en œuvre la présente recommandation.
- Les autres organisations professionnelles, ou associations, d'employeurs pour en assurer la promotion, à condition d'avoir au moins une entreprise adhérente signataire de l'accord.

APPLICATION DE L'ACCORD

I - Durée de l'accord

Le présent accord est signé pour une durée déterminée de 2 ans.

En l'absence d'un nouvel accord à l'issue de cette durée déterminée de 2 ans, le présent accord cessera de plein droit.

La renégociation de l'accord, pour la transformation de la présente recommandation des bonnes pratiques de formation en norme commune, sera engagée à l'issue de 18 mois suivant la signature du présent accord.

II - Création d'un Comité de Pilotage

Il est créé un Comité de Pilotage constitué des représentants des signataires initiaux de l'accord

Il est chargé de définir et d'organiser les modalités de suivi de l'accord.

Il est chargé d'établir un bilan semestriel :

- suivi de la mise en œuvre de la présente recommandation
- évaluation du contenu des bonnes pratiques de formation

Le Comité de Pilotage peut réunir un Comité technique.

Celui ci est composé de représentants des signataires de l'accord, et « d'hommes de l'art » désignés par les représentations paritaires de la ou des branches concernées.

Sous l'autorité du Comité de Pilotage, il assure les études nécessaires à l'analyse de la mise en œuvre des bonnes pratiques de formation, notamment sur leur contenu. Il fait toutes propositions pour leur évolution et leur adaptation..

Le Comité de pilotage est chargé de proposer aux entreprises signataires les évolutions nécessaires, à partir des travaux du Comité technique.

Tout nouveau signataire pourra être représenté au sein du Comité de Pilotage.

Handwritten signatures and initials:
A large signature at the top right.
Below it, the initials "RR".
At the bottom right, there are several initials: "JL", "PM", and "JPL".

III - Réalisation de la formation

Les programmes et les modules de progression pédagogiques recommandés sont annexés au présent accord dans le document « recommandation pour les bonnes pratiques de formation »

IV - Attestation de suivi de formation individuelle

Pendant la durée de l'accord, les personnels ayant reçu et validé une formation conformément à la présente recommandation, se verront délivrer à leur demande une attestation de suivi de formation individuelle.

Cette attestation pourra concerner l'ensemble ou, comme le prévoit le cahier des charges, un ou plusieurs modules de la recommandation, ou une ou plusieurs unités d'un module.

Elle sera délivrée par l'entreprise signataire ayant dispensé ou fait dispenser cette formation, conformément à la présente recommandation.

DISPOSITIONS FINANCIERES ET MOYENS MIS EN ŒUVRE

Les signataires s'engagent à financer les frais inhérents à la mise en œuvre de cet accord, en élaborant un budget annuel de fonctionnement qui sera mis au vote.

Tout signataire de l'accord qui ne réglerait pas sa participation financière, en conformité avec ses engagements, s'exclurait de lui même du cadre de l'accord.

Les comptes annuels arrêtés à la fin de chaque exercice seront présentés au Comité de Pilotage.

Les entreprises ou organismes signataires confient la collecte des financements, leur gestion et leur engagement, selon les décisions du Comité de Pilotage, à l'association «ADAGIO» fondée par la profession et ayant pour vocation principale le développement de la formation professionnelle.

Le Comité de pilotage s'appuiera, pour la mise en œuvre de l'accord, et en tant que de besoin, sur les moyens dont dispose la profession et notamment l'association «ADAGIO»

RÉVISION DE L'ACCORD

L'accord peut être revu à l'initiative du Comité de Pilotage, selon les besoins exprimés par les signataires ou justifiés par les conclusions des travaux de ce comité.

WLD
P
FR
M
JPL
ML

En cas de modification dans la réglementation, les parties conviennent de se rapprocher pour étudier l'adaptation du présent accord.

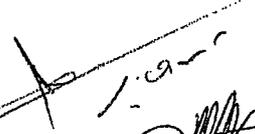
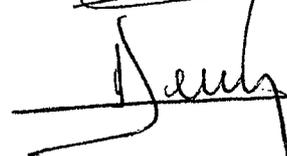
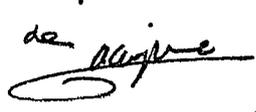
Toute entreprise qui souhaiterait se désengager et ne plus appliquer la recommandation devra le notifier par écrit au Comité de pilotage en respectant un préavis de 3 mois.

PROMOTION DE L'ACCORD

Les signataires de l'accord s'engagent à assurer la promotion de cet accord dans leur champ d'intervention.

Cet accord, ainsi que la « recommandation des bonnes pratiques de la formation » en annexe, sont transmis à la DGAC, pour répondre à son souhait, tel qu'exprimé par la circulaire citée dans le préambule.

Fait à Paris, le 19 novembre 1999

- l'établissement AEROPORT DE PARIS, 
- la société AIR France, P. MIE 
- la société AIR LITTORAL ASSISTANCE, G. LEFAYME 
- la société ALYZIA et ses filiales, F. ROUAECH 
- la société AVIAPARTNER, Jean-Philippe PRAD 
- le GROUPE EUROPE HANDLING, GILLES MARECHINO 
- la société GSA / PENAUILLE, 
- la société SERVAIR, Par délégation de R. EGLIN 
- la FNAM, Fédération Nationale de l'Aviation Marchande, 