



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swiss Confederation

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Sicherheit Flugbetrieb

FOCA GM/INFO

Guidance Material / Information

Gefahrgut – Kompetenzbasierte Schulung und Beurteilung

DG Competency-based Training and Assessment (DG CBTA)

Scope	Requirements concerning DG Competency-based Training Programmes
Applies to	All entities providing Dangerous Goods training
Valid from	21 June 2022
Version	ISS 01 / REV 01

Business object	022.4-159/7/1/6/1/7
Document Owner	SBOC
Distribution	Internal / External

Log of Revision (LoR)

Date	Issue	Revision	Highlight of Revision	Prepared by	Released by
01.02.2022	1	0	First Issue	hae/car (SBOC DG)	L-SBOC (02.02.2022)
21.06.2022	1	1	Editorial amendments	hae/car (SBOC DG)	L-SBOC (16.06.2022)

Table of Contents (ToC)

0	Einleitung - Zweck dieses GM/INFO.....	1
0.1	Rechtliche Grundlagen.....	1
0.2	Geltungsbereich	1
0.3	Verantwortlichkeiten der Arbeitgeber (Flugbetriebe und Non-Operator Entitäten)	1
1	Begriffe und Abkürzungen	2
1.1	Begriffe.....	2
1.2	Abkürzungen	2
2	Ausgangslage.....	3
2.1	Änderungen ICAO TIs Teil 1 Kapitel 4 im Überblick	3
2.2	Kompetenzbasiertes Trainingsprogramm	4
2.2.1	Elemente einer Kompetenz	4
2.2.2	Grundsätze eines kompetenzbasierten Schulungssystems	5
2.2.3	Schlüsselakteure	5
3	Rahmenbedingungen.....	6
3.1	Gesetzliche Grundlagen.....	6
3.2	Verordnung über den Lufttransport (LTrV).....	6
3.3	Hilfsmittel zur Erstellung DG CBTA	6
4	Information zur Umsetzung	6
4.1	Generell (alle Entitäten).....	6
4.1.1	Einführungsdatum des CBTA	6
4.1.2	Gesamtverantwortlichkeit	7
4.1.3	Definition Trainingsprogramm	7
4.1.4	Elemente eines Trainingsprogrammes	7
4.1.5	Dokumentation des Trainingprogrammes	9
4.1.6	Trainings- und Bewertungsnachweis (training records)	9
4.1.7	Instruktoren/Prüfer.....	10
4.1.8	Subunternehmen.....	10
4.1.9	Unabhängige Schulungsanbieter / Beratungsunternehmen.....	10
4.2	Flugbetriebe (mit oder ohne Genehmigung für den Transport für DG als Fracht)	11

4.2.1	Information zur Umsetzung	11
4.2.2	Nachweis eines Trainingsprogrammes.....	11
4.2.3	Vorgängige Genehmigung durch das BAZL	11
4.2.4	Bodenabfertigungspersonal (Handling Agents)	12
4.3	Non-Operator Entitäten (NOE)	12
4.3.1	Information zur Umsetzung	12
4.3.2	Nachweis eines Trainingsprogrammes.....	12
4.3.3	Keine Genehmigungspflicht.....	12
4.3.4	Betriebe mit mehreren Standorten.....	13
4.3.5	Schulungen mit anderen Verkehrsträgern (Strasse / Bahn / See).....	13
4.4	Designated Postal Operator (offizielle Postunternehmung)	13
4.4.1	Genehmigungspflicht.....	13
4.4.2	Schulungen des Postpersonals	13
4.4.3	Instruktoren/Prüfer des Postpersonals.....	13
5	BAZL Aufsicht	13
5.1	Aufsichtstätigkeiten	13
5.2	Aufsichtspunkte DG CBTA	13
5.3	BAZL Webseite / Kontaktstellen	13

0 Einleitung - Zweck dieses GM/INFO

Dieses Dokument (GM/INFO) soll allen betroffenen Unternehmen (Flugbetriebe und Non-Operator Entitäten*) helfen, die Vorschriften umzusetzen und die erforderlichen Genehmigungen des BAZL einzuholen.

* Entität ist nicht als juristische Person sondern als Tätigkeitsbereich zu verstehen.

0.1 Rechtliche Grundlagen

ICAO
ICAO Anhang 6 – Operation of Aircraft
ICAO Anhang 18 – The Safe Transport of Dangerous Goods by Air
ICAO Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air, incl. Supplement (Doc 9284)
ICAO Anleitungsmaterial <ul style="list-style-type: none"> • ICAO Procedures for Air Navigation Services – Training (Doc 9868, Chapter 2) • Emergency Response Guidance for Aircraft Incidents Involving Dangerous Goods (Doc 9481) • Cabin Crew Safety Training Manual (Doc 10002) • Guidance on a Competency-based Approach to Dangerous Goods Training and Assessment (Doc 10147)
EU
Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission (Flugbetriebe) <ul style="list-style-type: none"> • ORO.GEN.110 (CAT, NCC, SPO) (j)(k) – Verantwortlichkeiten des Betreibers • SPA.DG.105 – Genehmigung zur Beförderung gefährlicher Güter <ul style="list-style-type: none"> - AMC1 SPA.DG.105(a) - GM1 SPA.DG.105(b)(6) • ORO.GEN.130 – Änderungen • ORO.GEN.200 – Managementsystem <ul style="list-style-type: none"> - AMC1 ORO.GEN.200(a)(3) • ORO.GEN.205 – Extern vergebene Tätigkeiten
CH
Bundesgesetz über die Luftfahrt (LFG, SR748.0) – Art. 3
Lupo 2016 / Kapitel 5.7 Luftfracht
Verordnung über den Lufttransport (LTrV, SR748.411) – Art. 16, Art. 16 b/c (zur Zeit in Überarbeitung, Inkraftsetzung revidierte Fassung voraussichtlich per 01.01.2023)

0.2 Geltungsbereich

Dieses Dokument (GM/INFO) beschreibt die Mindestanforderungen für die Umsetzung der Schulungsvorschriften gemäss ICAO TI's Teil 1 Kapitel 4 (Competency-based Training and Assessment CBTA) und der Verordnung über den Lufttransport (LTrV, SR748.411 – revidierte Fassung per 01.01.2023).

Bemerkung 1: Das BAZL behält sich das Recht vor, den Inhalt dieses Dokumentes zu einem späteren Zeitpunkt anzupassen.

Bemerkung 2: dieses Dokument enthält keine Informationen zu den Deklarationsanforderungen gemäss LTrV Art. 16d (revidierte Fassung per 01.01.2023).

0.3 Verantwortlichkeiten der Arbeitgeber (Flugbetriebe und Non-Operator Entitäten)

Der Arbeitgeber des Personals, welches Funktionen ausübt, die sicherstellen müssen, dass gefährliche Güter in Übereinstimmung mit den Vorschriften befördert werden, ist für das Erstellen und Aufrechterhalten eines Gefahrgut Trainingsprogrammes verantwortlich.

1 Begriffe und Abkürzungen

1.1 Begriffe

Die Verwendung des männlichen Geschlechts ist so zu verstehen, dass männliche und weibliche Personen eingeschlossen sind.

Sofern in diesem Dokument nicht anders angegeben, gilt die ICAO-Terminologie (Doc. 10147).

Um ein gemeinsames Verständnis zu gewährleisten, hat das BAZL die Terminologie für Trainingsarten und –methoden nachfolgend definiert (siehe auch auf der [BAZL Webseite \(Gefahrgut: Ausbildung\)](#) publiziertes Dokument «FOCA Functions list, Training needs & Type of training»):

Trainingsformat:	Überbegriff für «Trainingsart und Trainingsmethode»
Trainingsart:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Traditionelles Lernen im Klassenzimmer 2. Praktisches Lernen 3. Fernunterricht 4. Selbststudium 5. Kombiniertes Lernen
Trainingsmethode:	Beispiele: <ul style="list-style-type: none"> – Übungen/Fallstudie – Workshop/Arbeitsgruppen – Spielbasiertes Training – Rollenspiele – Gruppendiskussionen

1.2 Abkürzungen

BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
CBTA	Competency-based Training and Assessment
CAT	Commercial Air Transport Operations (gewerblicher Flugbetrieb / Operationen)
DPO	Designated Postal Operator (offizielles Postunternehmen)
DG	Dangerous Goods (Gefahrgut)
EASA	European Union Aviation Safety Agency (Europäische Agentur für Flugsicherheit)
GM	Guidance Material (Anleitungen/Orientierungshilfen)
ICAO	International Civil Aviation Organization (Internationale Zivilluftfahrtorganisation)
ICAO TIs	Technical Instructions For The Safe Transport of Dangerous Goods by Air (Doc 9284) contained in Annex 18 to the Convention on International Civil Aviation (Technische Vorschriften für den sicheren Lufttransport von gefährlichen Gütern, beinhaltet in ICAO Anhang 18)
LFG	Luftfahrtgesetz (SR 748.0)
LTrV	Lufttransportverordnung (SR 748.411)
NCC	Non-Commercial Operations with Complex motor-powered aircraft (Nichtgewerblicher Flugbetrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeuge)

NCO	Non-Commercial operations with other-than complex motor-powered aircraft (Nichtgewerblicher Flugbetrieb mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen)
NOE	Non-Operator Entitäten
ORO	Organisation Requirements For Air Operations (Anforderungen an Organisationen bezüglich des Flugbetriebs)
SPA DG	Approval to transport dangerous goods (Genehmigung zur Beförderung gefährlicher Güter als Fracht)
SPO	Specialised Operations (Spezialisierter Flugbetrieb/Operation)

Die von der EASA am häufigsten verwendeten Abkürzungen sind unter easa.europa.eu/abbreviations aufgeführt.

2 Ausgangslage

Zur Verstärkung des kompetenzbasierten Ansatzes im Gefahrgut Schulungsbereich sind die ICAO TIs im Bereich Training (Teil 1, Kapitel 4) per 01.01.2021 angepasst worden. Mit dieser Anpassung, unter anderem dem Wegfall der bisherigen Personalkategorien 1-17, erfolgt ein grundlegender Systemwechsel.

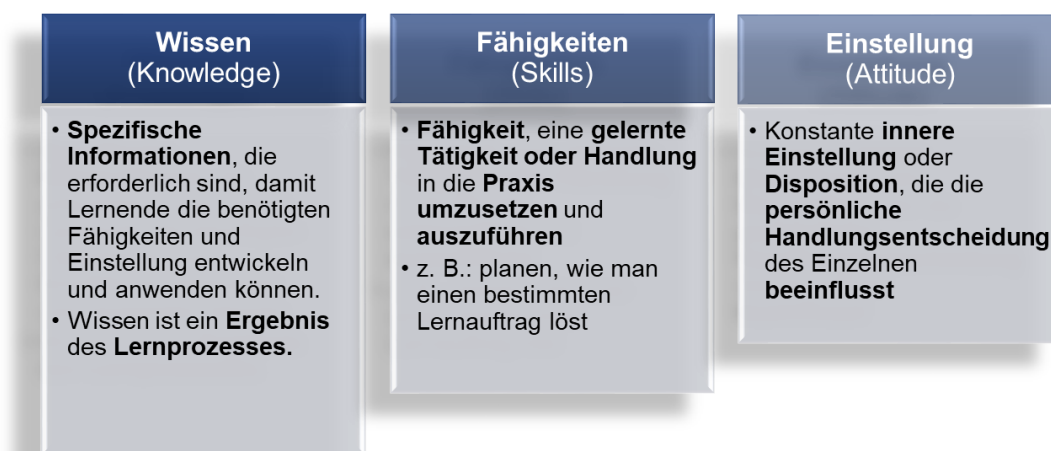
2.1 Änderungen ICAO TIs Teil 1 Kapitel 4 im Überblick

BISHER ICAO TIs 2019-2020 – Part 1, Chapter 4		NEU ICAO TIs 2021-2022 – Part 1, Chapter 4	
4.1.1	Initial & Recurrent DG training programmes must be established and maintained by / on behalf of <ul style="list-style-type: none"> - Shippers (incl. Packers) - Operators - GHAs (processing cargo & mail) - GHAs or agencies (processing pax) - FF - Screeners (pax, crew bag, cargo, mail) - DPOs → abschliessende Liste, welche Entitäten ein Trainingsprogramm etablieren und aufrechterhalten müssen	The employer of personnel that perform functions aimed at ensuring that Dangerous Goods are transported iaw these Instructions must establish and maintain a dangerous goods training programme → keine abschliessende Liste mehr, welche Entitäten ein Trainingsprogramm etablieren und aufrechterhalten müssen → Personalkategorien 1-17 nicht mehr existent (Table 1-4, 1-5) → Security personnel (screeners) explizit erwähnt	4.1.1 Note 2
4.2.2	Personnel identified in the categories specified in Table 1-4, 1-5 or 1-6 must be trained (...)		
4.2.7 Table 1-5	Staff of operators not carrying DG as cargo or mail must be trained commensurate with their responsibilities (...) as indicated in Table 1-5 (Category 13-17).	All operators must establish a dangerous goods training programme regardless of whether or not they are approved to transport dangerous goods as cargo.	4.1.2
Note 2	Personnel employed by or interacting with the aviation industry in areas such as passenger and cargo reservation centres, and engineering and maintenance (...) should be provided with DG training.		
4.2.6 4.2.7 Table 1-4 Table 1-5	(...) The subject matter (...) with which various categories of staff should be familiar is indicated in Table 1-4 and Table 1-5. → Schulungsinhalte definiert in Table 1-4, 1-5	An approach to ensuring personnel are competent to perform any function for which they are responsible is provided in Guidance on a Competency-based Approach to DG Training and Assessment (Doc 10147). → Personalkategorien 1-17 und entsprechende Schulungsinhalte nicht mehr existent (Table 1-4, 1-5)	4.1.1 Note 1 4.2.1

-NIL-	-NIL-	A training programme includes elements such as <ul style="list-style-type: none"> – design methodology – assessment – initial and recurrent training – instructor qualifications and competencies – training records – evaluation of the effectiveness of training 	4.1 Note
4.3.1	<i>Unless otherwise provided for the appropriate national authority, instructors of initial and recurrent DG training programmes must have adequate instructional skills (...)</i>	<i>Unless otherwise provided for by the appropriate national authority, instructors of initial and recurrent DG training must demonstrate or be assessed as competent in instruction and the function(s) that they will instruct (...)</i>	4.6.1

2.2 Kompetenzbasiertes Trainingsprogramm

2.2.1 Elemente einer Kompetenz



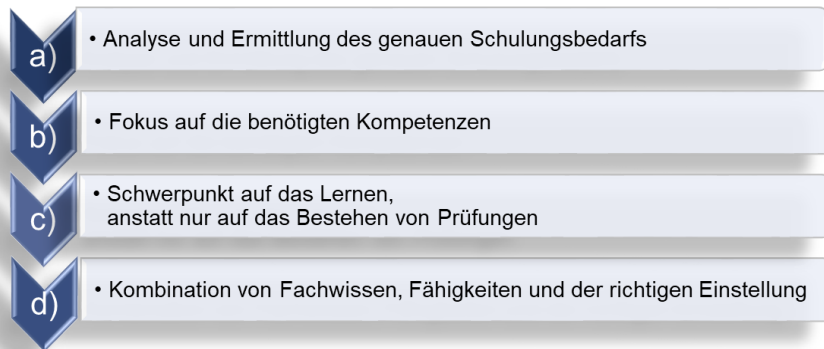
Was sind Kompetenzen?



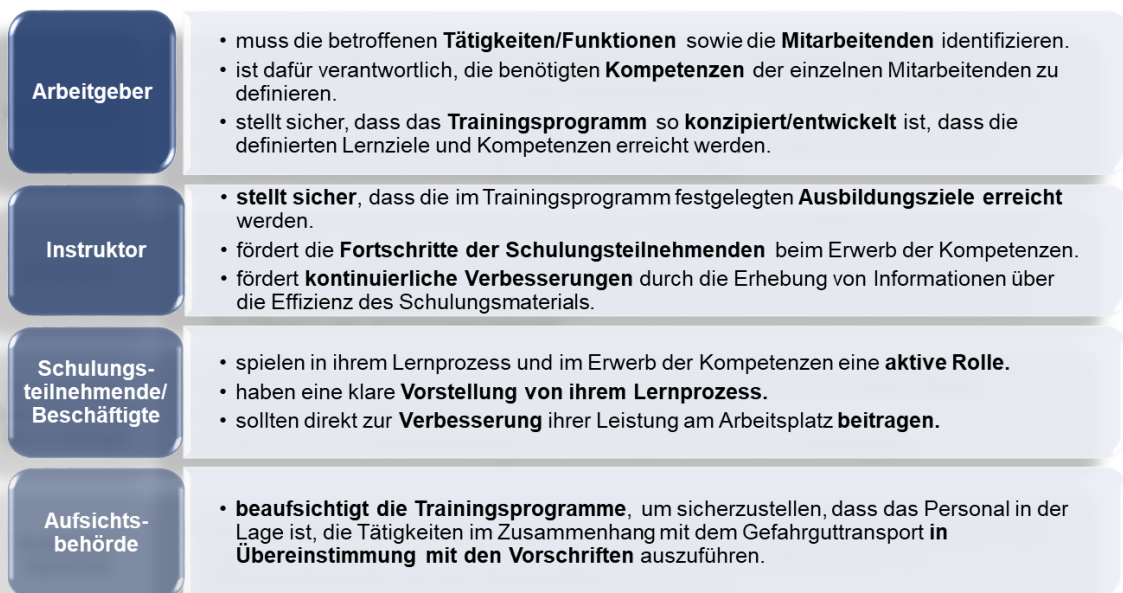
Kompetenz = **Wissen** + **Können** + **Wollen**

2.2.2 Grundsätze eines kompetenzbasierten Schulungssystems

Durch die folgenden Grundsätze, die eng miteinander verknüpft sind erhält das betroffene Personal eine massgeschneiderte Ausbildung und ist dadurch besser in der Lage, seine Tätigkeiten kompetent auszuüben:



2.2.3 Schlüsselakteure



Alle am Prozess Beteiligten müssen ein gemeinsames Verständnis der Kompetenzstandards haben.



3 Rahmenbedingungen

3.1 Gesetzliche Grundlagen

Siehe Abschnitt 0.1 dieses Dokumentes.

3.2 Verordnung über den Lufttransport (LTrV)

In Anbetracht der geänderten Schulungsvorschriften wird die Lufttransportverordnung (LTrV, SR748.411) einer Teilrevision unterzogen (Inkraftsetzung revidierte Fassung voraussichtlich per 01.01.2023). Die Änderungen betreffen hauptsächlich:

- Definition Trainingsprogramm
- Klarstellung der Genehmigungspflicht
- Instruktoren und Prüfer Qualifikationsanforderungen

3.3 Hilfsmittel zur Erstellung DG CBTA

BAZL Dokumente	publiziert auf der BAZL Webseite (Gefahrgut: Ausbildung) unter «Kompetenzbasierte Schulung und Beurteilung Personal Gefahrgut (DG CBTA)»
ICAO Doc. 10147	Guidance on a Competency-based Approach to Dangerous Goods Training and Assessment
IATA DGR	Appendix H— Dangerous Goods Training Guidelines—Competency-Based Training And Assessment Approach
<p>Grundsätzlich dürfen alle zur Verfügung stehenden Hilfsmittel benutzt werden.</p> <p>Wichtig ist, dass das implementierte Trainingsprogramm</p> <ul style="list-style-type: none"> – den betriebsinternen Gegebenheiten entspricht (kein «copy/paste») und – die in den Abschnitten 4.1.4 erwähnten Angaben beinhaltet. 	

4 Information zur Umsetzung

4.1 Generell (alle Entitäten)

4.1.1 Einführungsdatum des CBTA

Die Schulungsvorschriften wurden in der Ausgabe 2021-2022 der ICAO TIs (Teil 1 Kapitel 4) geändert und sind somit seit dem 1. Januar 2021 in Kraft.

In Anbetracht der sehr kurzen Vorlaufzeit hat die ICAO aber für die Einführung dieser neuen Schulungsvorschriften eine Übergangsfrist bis zum 31. Dezember 2022 vorgesehen.

Am 29. April 2020 hat das BAZL mitgeteilt, dass in der Schweiz diese Übergangsfrist genutzt werden soll. Gefahrgut-Schulungen können daher bis zum 31. Dezember 2022 weiterhin nach den Schulungsvorschriften der ICAO TIs 2019-2020 durchgeführt werden. Die dabei erworbenen Qualifikationen behalten ihre 2-jährige Gültigkeit.

Alle betroffenen Unternehmen sollen die Übergangsfrist zur Vorbereitung ihres kompetenzbasierten Trainingsprogrammes nutzen.

Das kompetenzbasierte Trainingsprogramm muss ab 1. Januar 2023 unabhängig vom Datum der ersten Schulung implementiert sein.

Alle betroffenen Mitarbeiter müssen per 1. Januar 2023 geschult sein, entweder nach dem Personalkategorien-System (für die, welche noch über ein vor dem 01.01.2023 erworbenes gültiges Zertifikat verfügen) oder nach dem kompetenzbasierten System.

4.1.2 Gesamtverantwortlichkeit

Gemäss Abschnitt 0.3 dieses Dokumentes trägt der Arbeitgeber die Gesamtverantwortung über sein Trainingsprogramm, auch wenn für gewisse Arbeitsschritte im Zusammenhang mit der Erstellung und Aufrechterhaltung des Trainingsprogrammes externe Dienstleister beansprucht werden.

4.1.3 Definition Trainingsprogramm

Die Definition in der LTrV (siehe Abschnitt 4.1.4 dieses Dokumentes) wiedergibt die Kernaussage der Anmerkung in ICAO TIs Teil 1 Kapitel 4.1.1 und berücksichtigt die Besonderheiten des kompetenzbasierten Ansatzes.

Mit dieser Definition erfolgt eine Annäherung an die Praxis anderer Luftfahrtbereiche.

Das Trainingsprogramm ist ein Konzept zur Sicherstellung, dass das Personal die nötigen Kenntnisse, Fähigkeiten und Grundeinstellung (knowledge, skills & attitude) erwirbt und anwendet, um seine Tätigkeiten kompetent auszuführen.

4.1.4 Elemente eines Trainingsprogrammes

Das Trainingsprogramm muss im Minimum folgende Elemente enthalten:

- Ergebnis der Analyse des Schulungsbedarfs;
- Trainingsplan;
- Bewertungsplan;
- Massnahmenplan zur Überwachung der Effektivität.

Elemente - Auslegung	Dokumentation
<p>Analyse des Schulungsbedarfs</p> <p>⇒ <i>Tätigkeiten und betroffenes Personal</i></p> <p>Auf der Basis des betriebsspezifischen Gefahrgut Prozesses* sollen alle Tätigkeiten, und für jede Tätigkeit das betroffene Personal, identifiziert werden.</p> <p>*Je nach Unternehmen (Flugbetriebe sowie Non-Operator Entitäten) und dessen Operationen können Mitarbeiter trotz identischer Funktion verschiedene Tätigkeiten ausüben.</p> <p>Bemerkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Auch die Instruktoren-/Prüfertätigkeiten müssen berücksichtigt werden. – Auch ein Flugbetrieb kann sog. Non-Operator Tätigkeiten ausüben (Vorbereitung von Gefahrgutsendungen in den Unterhaltsabteilungen, Beratung und Verkauf, usw.) <p>⇒ Für jeden betroffenen Mitarbeiter werden die Trainingsspezifikationen definiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>Kompetenzen</i> (Wissen, Fähigkeiten, Einstellung) und – <i>Ausbildungsziele</i>. <p>⇒ <i>Rollen</i> (= sog. «gut definierte Tätigkeiten» / IATA DGR)</p> <p>Um die Schulungen/Bewertungen im Unternehmen koordinieren zu können, wird empfohlen, jeden Mitarbeiter einer sogenannten Rolle zu zuordnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Eine Rolle wird definiert durch die Gruppierung von Tätigkeiten, die von einem oder mehreren Mitarbeitern ausgeführt werden. 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Für Flugbetriebe: siehe Abschnitt 4.2.3.3 dieses Dokumentes ❖ Für NOE: siehe Abschnitt 4.3.2 dieses Dokumentes ❖ Dokument «FOCA Functions List, Training Needs & Type of Training», publiziert auf der BAZL Webseite (Gefahrgut: Ausbildung) ❖ Hilfsmittel gemäss Abschnitt 3.3 dieses Dokumentes

<ul style="list-style-type: none"> – Alle Mitarbeiter, die der gleichen Rolle zugeordnet sind, führen die gleichen Tätigkeiten aus und weisen die gleichen Besonderheiten (z. B. Stand der Qualifikationen, Sprache, IT-Kompetenzen, Zugang zur Infrastruktur usw.) auf. – Zur Erleichterung der Schulungskoordination und zur Vermeidung von Doppelschulungen sollte jeder Mitarbeiter nur einer Rolle zugewiesen werden. 	
<p>Trainingsplan</p> <p>In einem Trainingsplan müssen für jeden Mitarbeiter (resp. Rolle siehe obenerwähnte «Analyse des Schulungsbedarfs») und für jeden Schulungsanlass (Grund-/Wiederholungskurse *) im Minimum folgende Elemente beschrieben sein:</p> <p>⇒ <i>Syllabi</i> Ein Syllabus ist eine high-level Beschreibung der Themen/Module einer Schulung.</p> <p>Gemäss CBTA-Grundsätzen müssen die Schulungsthemen möglichst dem definierten Schulungsbedarf (Ergebnis aus Schulungsbedarfsanalyse) entsprechen.</p> <p>⇒ <i>Lektionspläne</i> Abfolge der einzelnen Schulungsabschnitte (Lehrplan/Zeitplan). Die Dauer der Schulungen ist nicht gesetzlich vorgeschrieben sondern ergibt sich aus dem Ergebnis der Schulungsbedarfsanalyse.</p> <p>⇒ <i>Trainingsart</i> (siehe Abschnitt 1 dieses Dokumentes). Die Trainingsart ist nicht vorgeschrieben. Empfehlungen des BAZL sind dennoch im Dokument «FOCA Functions List, Training Needs & Type of Training» zu finden.</p> <p>⇒ <i>Instruktor(en)</i> (Vor- und Nachname)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Für Flugbetriebe: siehe Abschnitt 4.2.3.3 dieses Dokumentes ❖ Für NOE: siehe Abschnitt 4.3.2 dieses Dokumentes ❖ Dokument «FOCA Functions List, Training Needs & Type of Training», publiziert auf der BAZL Webseite (Gefahrgut: Ausbildung) ❖ Hilfsmittel gemäss Abschnitt 3.3 dieses Dokumentes
<p>Bewertungsplan</p> <p>Der Bewertungsplan muss ein klares Verständnis über das gesamte Bewertungsverfahren liefern. Mindestens folgende Punkte sollten beschrieben sein:</p> <p>⇒ <i>Bewertungsarten (Methode)</i> Theoretisch / praktisch / schriftlich / mündlich, usw. Alle Bewertungsarten (inkl. mündliche) sowie das Ergebnis der Bewertung für jeden Schulungsteilnehmer müssen dokumentiert und nachgewiesen werden können.</p> <p>⇒ <i>Bewertungsfrequenz</i> Kontinuierliche Beurteilung während der Ausbildung / einmalige Abschlussbeurteilung, usw.</p> <p>⇒ <i>Bewertungsverfahren</i> Erfolgskriterien, Massnahmen bei Nichtbestehen, usw.</p> <p>⇒ <i>Prüfer</i> (Vor- und Nachname)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Für Flugbetriebe: siehe Abschnitt 4.2.3.3 dieses Dokumentes ❖ Für NOE: siehe Abschnitt 4.3.2 dieses Dokumentes ❖ Hilfsmittel gemäss Abschnitt 3.3 dieses Dokumentes
<p>Massnahmen zur Überwachung der Effektivität</p> <p>Mindestens folgende Punkte sollten beschrieben sein:</p> <p>⇒ <i>Verfahren und Arten der kontinuierlichen Bewertung</i> Beispiele: Rückmeldungen von Auszubildenden, Ausbildern, Mitarbeitern, Prüfern, Behörden / Leistungsüberwachung wie z. B. Anzahl der Zurückweisungen anlässlich des</p>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Für Flugbetriebe: siehe Abschnitt 4.2.3.3 dieses Dokumentes ❖ Für NOE: siehe Abschnitt 4.3.2 dieses Dokumentes

Frachtannahmeverfahrens / Vorkommnisse, Zwischenfälle, Unfälle / usw. ⇒ <i>Verfahren zur</i> - Analyse der Ergebnisse der kontinuierlichen Bewertung und - Implementierung von Änderungen/Verbesserungen ⇒ <i>Prüfer (Vor- und Nachname)</i>	❖ Hilfsmittel gemäss Abschnitt 3.3 dieses Dokumentes
--	--

4.1.5 Dokumentation des Trainingprogrammes

Alle im Abschnitt 4.1.4 erwähnten Elemente müssen dokumentiert sein.

Die Nachvollziehbarkeit der Änderungen muss für die letzten 36 Monate gegeben sein (change log).

4.1.6 Trainings- und Bewertungsnachweis (training records)

4.1.6.1 Inhaltliche Mindestanforderungen

ICAO TIs Part 1;Chapter 4.4.2	Erforderliche Elemente
a) the individual's <i>name</i>; b) <i>the month of completion</i> of the most recent training <i>and assessment</i>	<ul style="list-style-type: none"> Name/Vorname und Identifikation der Person (z.B. Geburtsdatum, ID-Nr. etc.) Monat des Abschlusses der Ausbildung/Bewertung Ablaufdatum
c) <i>a description, copy or reference to training and assessment materials</i> used to meet the training and assessment requirements	<p>Es besteht die Möglichkeit, nur Verweise auf die relevanten Abschnitte des Trainingsprogramm des Arbeitgebers zu erwähnen.</p> <p>Bei einem Arbeitgeberwechsel muss jedoch der Arbeitnehmer über eine genaue Beschreibung seiner Kompetenzen und der Tätigkeiten, für deren Ausübung er qualifiziert ist, verfügen.</p> <p>Bemerkung: Bis 31.12.2022 darf nach dem Personalkategorien-System geschult werden. Für diese Schulungen, die vor dem 01.01.2023 durchgeführt worden sind, werden Schulungsnachweise mit den Personalkategorien bis zu ihrem Ablaufdatum akzeptiert.</p>
d) the <i>name and address of the organization providing the training</i> and assessment; and	<ul style="list-style-type: none"> Name und Anschrift des Instructors und des Prüfers Name der Ausbildungseinrichtung
e) <i>evidence</i>, which shows that the personnel have been <i>assessed as competent</i>.	<p>Bestätigung, dass die Ausbildung/Bewertung erfolgreich abgeschlossen wurde.</p>

4.1.6.2 Dauer der Aufbewahrung

Der Arbeitgeber muss für sein Personal den Schulungs- und Bewertungsnachweis mindestens 36 Monate aufbewahren (siehe auch Abschnitt 4.1.5 dieses Dokumentes).

4.1.6.3 Arbeitgeberwechsel / internationale Anerkennung

Inländische und ausländische Schulungsnachweise werden gleichermassen anerkannt. Der Arbeitgeber muss vor Stellenantritt die Qualifikation (Befähigung) und den Schulungsbedarf immer überprüfen, unabhängig davon, ob die Person bisher in der Schweiz oder im Ausland tätig war.

4.1.6.4 Überwachung der Gültigkeit der Qualifikation

Der Arbeitgeber ist dafür verantwortlich, dass die Gültigkeit der Qualifikationen systematisch überprüft wird.

4.1.7 Instruktoren/Prüfer

Qualifikationsanforderungen:

Die Qualifikationsanforderungen sowie weiterführende Informationen hierzu sind im Dokument «*Instructor & Assessor qualification requirements*» zu finden, welches auf der [BAZL Webseite \(Gefahrgut: Ausbildung\)](#) publiziert ist.

Alle Instruktoren-/Prüfer müssen im Trainingsprogramm mit dem Vor- und Nachnamen erwähnt werden und ihre vollständigen Qualifikationen (DG Fachwissen, Berufserfahrung und Didaktik/Methodik) müssen nachgewiesen werden können.

Der Instruktor/Prüfer muss nicht unbedingt zum eigenen Personal gehören (siehe Abschnitt 4.1.9 dieses Dokumentes). Bei externen Instruktoren/Prüfer muss aber besonders darauf geachtet werden, dass der Instruktor/Prüfer über gute Kenntnisse der betriebsinternen Prozesse verfügt.

Bemerkung:

Um Engpässe bei Ausfällen zu vermeiden, wird empfohlen für jede Instruktorentätigkeit eine Stellvertretung sicherzustellen und im Trainingsprogramm zu dokumentieren.

4.1.8 Subunternehmen

Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem sicheren Lufttransport von Gefahrgütern dürfen an ein Subunternehmen in Auftrag gegeben werden, zum Beispiel:

- Verpackungstätigkeiten,
- Abfertigungstätigkeiten (wie Frachtannahme),
- Instruktorentätigkeiten, usw.

4.1.8.1.1 Verantwortlichkeiten

Das sog. Hauptunternehmen muss sich vergewissern und den Nachweis erbringen können, dass das Subunternehmen über ein Trainingsprogramm verfügt, welches die Qualifikationsanforderungen gemäss ICAO TIs Teil 1 Kapitel 4 erfüllt.

4.1.8.1.2 Trainingsprogramme

Jedes Unternehmen (Haupt- und Subunternehmen) muss über ein Trainingsprogramm verfügen.

Im Trainingsprogramm des Hauptunternehmens müssen die ausgelagerten Arbeitsschritte mit dem Namen aller Subunternehmens vermerkt werden.

4.1.9 Unabhängige Schulungsanbieter / Beratungsunternehmen

Dienstleistungen von unabhängigen Schulungsanbietern und Beratungsunternehmen dürfen nach wie vor in Anspruch genommen werden, zum Beispiel für:

- die Durchführung der Schulungsbedarfsanalyse,
- das Erstellen von Schulungsinhalten,
- die Durchführung von Schulungen (= Instruktorentätigkeiten),
- usw.

Analog Abschnitt 4.1.8 dieses Dokumentes:

- bleibt der Arbeitgeber für sein eigenes Trainingsprogramm verantwortlich und
- der Arbeitgeber muss sich vergewissern und nachweisen können, dass für alle ausgelagerten Tätigkeiten die Qualifikationsanforderungen erfüllt sind.

Bemerkung:

Ein unabhängiges Schulungs-/Beratungsunternehmen kann, auf der Basis der Dienstleistungen die es anbieten will, ein Trainingsprogramm für seine Mitarbeiter erstellen.

Der Nachweis der Qualifikation seiner Instruktoren/Prüfer muss aber erst im Zusammenhang mit dem Trainingsprogramm eines Arbeitgebers gemäss ICAO TIs Teil 1 Kapitel 4.1.1. erbracht werden

4.2 Flugbetriebe (mit oder ohne Genehmigung für den Transport für DG als Fracht)**4.2.1 Information zur Umsetzung**

Die Informationen unter Abschnitt 4.1 dieses Dokumentes gelten auch für Flugbetriebe.

4.2.2 Nachweis eines Trainingsprogrammes

Alle Flugbetriebe müssen ein Trainingsprogramm erstellen und pflegen, unabhängig davon, ob sie zum Transport gefährlicher Güter als Fracht zugelassen sind oder nicht.

Die unter Abschnitt 4.1.4. dieses Dokumentes erwähnten Elemente des Trainingsprogrammes müssen in den entsprechenden Manuals des Flugbetriebes beschrieben werden (i.d.R. im OM-D).

Ausnahmen:

- NCO Betriebe ohne Zulassung für den Transport von Gefahrgut als Fracht und
- Betriebe gemäss (EU) 965/2012, ORO.GEN.110 k).

4.2.3 Vorgängige Genehmigung durch das BAZL**4.2.3.1 Genehmigungspflichtige Flugbetriebe**

Davon betroffen sind:

- alle Flugbetriebe CAT (DG carrier and Non-DG carrier),
- NCC und NCO, falls zugelassen für den Transport von Gefahrgut als Fracht
- SPO (unter CAT und NCC), falls zugelassen für den Transport von Gefahrgut als Fracht

4.2.3.2 Genehmigungsanforderungen

Die Genehmigung des Trainingsprogrammes ist gemäss den ICAO TIs nur für Betriebspersonal (operations personnel) erforderlich.

Der Begriff "Betriebspersonal" umfasst die folgende (je nach Organisation des Flugbetriebes) nicht abschliessende Liste von Personal und Funktionen:

(a) Besatzungsmitglieder:

1. Piloten
2. Kabinenpersonal
3. Technische Besatzungsmitglieder
4. Aufgabenspezialisten (SPO)

(b) Funktionen, die von anderem Personal als Besatzungsmitgliedern ausgeführt werden, z.B.:

1. Annahme von Passagieren und Gepäck,
2. Annahme von Fracht (Gefahrgut und allgemeine Fracht),
3. Flugabfertigung (Flugdienstberater, Flug-Dispatcher, Ladeplaner, usw.),
4. Abfertigung von Passagieren, Gepäck und Fracht (Gefahrgut und allgm. Fracht),
5. Betriebliche Kontaktperson für Gefahrgut gemäss ICAO Anhang 6, Teil 1, 4.2.1.5 e) (Fläche) resp. Teil 3, 2.2.1.5 e) (Helikopter).

Es ist dem Arbeitgeber überlassen, ob alle Funktionen und Personal in einem Trainingsprogramm erfasst werden oder ob sie, je nach Genehmigungsanforderung, in separaten Trainingsprogrammen aufgeführt werden (siehe auch Abschnitt 4.2.2 dieses Dokumentes).

4.2.3.3 Genehmigungsprozess

Trainingsprogramme sowie deren Änderungen müssen vorab vom BAZL genehmigt werden.

Als Genehmigungspunkte gelten die Punkte, welche in der Checkliste «*Approval Checklist DG CBTA Training Programme (Operators)*» beschrieben resp. verlangt werden. Diese Checkliste ist auf der [BAZL Webseite \(Gefahrgut: Ausbildung\)](#) publiziert.

Die Verwendung dieser Checkliste ist optional. Die darin erwähnten Informationen müssen dem BAZL jedoch in konsolidierter Form eingereicht werden.

Um sicherzustellen, dass die Trainingsprogramme per 1. Januar 2023 genehmigt sind (siehe Abschnitt 4.1.1 dieses Dokumentes), müssen diese bis spätestens den **30. September 2022** zur ersten Genehmigung beim BAZL eingereicht werden.

Die erforderlichen Unterlagen sind wie folgt einzureichen *:

- für flächen Flugzeuge: sboc@bazl.admin.ch
- für Helikopter: heli@bazl.admin.ch

* für AOC Holder gemäss Prozess nach ORO.GEN.130.

4.2.4 Bodenabfertigungspersonal (Handling Agents)

Für flugbetriebseigenes Personal im In- und Ausland sind im Minimum die Anforderungen der Schweiz als Staat des Luffahrtunternehmens zu erfüllen.

Für ausgelagerte Bodenabfertigungstätigkeiten im In- und Ausland gilt der Abschnitt 4.1.8 dieses Dokumentes.

4.3 Non-Operator Entitäten (NOE)

4.3.1 Information zur Umsetzung

Die Informationen unter Abschnitt 4.1 dieses Dokumentes gelten auch für alle Non-Operator Entitäten.

4.3.2 Nachweis eines Trainingsprogrammes

Die nachfolgend aufgeführten Betriebe müssen ein Gefahrgut Trainingprogramm erstellen und aufrechterhalten:

- Betriebe die als Arbeitgeber Personal beschäftigen, welches Funktionen ausübt, die sicherstellen müssen, dass gefährliche Güter in Übereinstimmung mit den Vorschriften befördert werden
- Arbeitgeber von Personal, welches dafür sorgen muss, dass keine undeklarierten gefährlichen Güter befördert werden.

Zur Erstellung des Trainingsprogrammes kann die auf der [BAZL Webseite \(Gefahrgut: Ausbildung\)](#) publizierte «*Compliance Checklist DG CBTA Training Programme (Non-Operator Entities)*» benutzt werden.

Die Verwendung dieser Checkliste ist optional. Die darin erwähnten Informationen müssen jedoch dem BAZL auf Anfrage vorgelegt werden können.

4.3.3 Keine Genehmigungspflicht

Es besteht nur noch eine Genehmigungspflicht für Flugbetriebe. Trainingsprogramme von Non-Operator Entitäten werden nicht vom BAZL genehmigt. Dessen ungeachtet müssen die

Trainingsprogramme bei Aufsichtstätigkeiten vorgewiesen werden (siehe Abschnitt 5 dieses Dokumentes).

4.3.4 Betriebe mit mehreren Standorten

Es ist dem Unternehmen freigestellt, ein Gesamttrainingsprogram oder ein Trainingsprogramm pro UID Nummer zu erstellen.

4.3.5 Schulungen mit anderen Verkehrsträgern (Strasse / Bahn / See)

Solange die Schulungsanforderungen für alle Verkehrsträger erfüllt sind, dürfen die Schulungen kombiniert durchgeführt werden.

4.4 Designated Postal Operator (offizielle Postunternehmung)

4.4.1 Genehmigungspflicht

Alle Trainingsprogramme sowie deren Änderungen müssen gemäss ICAO TI's Teil 1 Kapitel 4.5.2 vom BAZL vorab genehmigt werden.

4.4.2 Schulungen des Postpersonals

Die Schulung des Postpersonals bleibt gemäss ICAO TIs Teil 1 Kapitel 4.7.1 unverändert. Die Mitarbeiter müssen entsprechend ihrer Verantwortung ausgebildet werden. Die Mindestanforderungen der Schulungsinhalte sind in der ICAO TIs Tabelle 1-4 aufgeführt.

4.4.3 Instruktoren/Prüfer des Postpersonals

Die Qualifikationsanforderungen (siehe auf der [BAZL Webseite \(Gefahrgut: Ausbildung\)](#) publiziertes Dokument «*Instructor & Assessor qualification requirements*») müssen von den Instruktoren/Assessoren des DPOs erfüllt werden.

Die unter Abschnitt 4.1.4. dieses Dokumentes erwähnten Elemente des Trainingsprogrammes müssen für die Instruktoren/Prüfer im Dokument des «Assessment of Procedures» beschrieben werden.

5 BAZL Aufsicht

5.1 Aufsichtstätigkeiten

Mit Bezug auf ICAO Anhang 18 – Kapitel 11 führt das BAZL bei allen betroffenen Unternehmen (Flugbetriebe und Non-Operator Entitäten) Aufsichtstätigkeiten durch. Gegenstand dieser Aufsichtstätigkeiten sind:

- Prozesse zur Umsetzung der Vorschriften; einschliesslich der Massnahmen zur Erkennung von verstecktem Gefahrgut
- DG-Qualifikation der Mitarbeiter

5.2 Aufsichtspunkte DG CBTA

Die Erfüllung der Schulungsanforderungen werden vom BAZL geprüft. Die unter Abschnitt 4.1.4 dieses Dokumentes erwähnten Elemente des Trainingsprogramm müssen nachgewiesen werden können.

Bei Nonkonformität werden Korrekturmassnahmen verlangt. Diese geforderten Massnahmen hängen vom Schweregrad der Nonkonformität ab.

5.3 BAZL Webseite / Kontaktstellen

[Gefahrgut: Ausbildung \(bazl.admin.ch\)](http://bazl.admin.ch)