

Kompetensbaserad utbildning om hantering av farligt gods inom luftfarten - Instruktion

Versionshistorik

Version	Datum	Beskrivning	Ansvarig
1.0	2021-08-23	Första utgåvan	Dan Svensson
2.0	2022-03-11	11.5 Bedömningsmodell	Dan Svensson

Innehåll

INNEHÅLL

1	INLEDNING	6
1.1	Bakgrund och syfte	6
1.2	Termer som används i detta dokument	6
2	VAD ÄR KOMPETENSBASERAD UTBILDNING?	9
2.1	Viktiga byggstenar: kunskaper, färdigheter och attityder	9
2.1.1	Kunskap.....	9
2.1.2	Färdighet	9
2.1.3	Attityd.....	10
2.1.4	KFA samverkar.....	10
2.1.5	Exempel på KFA som farligt gods-personal måste ha:	10
2.2	Grundläggande principer	11
3	VARFÖR SKA MAN ANVÄNDA KOMPETENSBASERAD UTBILDNING?..	11
3.1	Målet med kompetensbaserad utbildning.....	11
3.2	Både kunskap och kompetens.....	12
3.3	Vikten av att personal i olika delar av transportkedjan gör rätt.....	12
3.3.1	Förberedelse, kontroll, flygtransport – ett exempel	12
3.4	Funktionsspecifik utbildning.....	13
4	HUR SKAPAR MAN EN KOMPETENSBASERAD UTBILDNING?	13
4.1	ICAO uppgiftslista och kompetensmodell.....	13
4.1.1	Uppgiftslista	14
4.1.2	Kompetensmodell.....	14
4.2	Roller och ansvar i ett kompetensbaserat system.....	14
4.2.1	Arbetsgivare	14
4.2.2	Externa utbildare	15
4.2.3	Instruktör.....	15
4.2.4	Elev.....	15
4.3	Vad bör enligt Transportstyrelsen ingå i ett kompetensbaserat utbildningsprogram?	15
5	UTBILDNINGSPROGRAM.....	16
6	VILKA VERKSAMHETER SKA HA ETT UTBILDNINGSPROGRAM?	22
7	VILKA VERKSAMHETER MÅSTE FÅ SITT UTBILDNINGSPROGRAM GODKÄNT AV TRANSPORTSTYRELSEN?.....	22
8	UTBILDNINGS- OCH BEDÖMNINGSREGISTER.....	22

9	INSTRUKTÖRSKOMPETENS	23
10	UNDERVISNINGSFORM.....	25
	10.1 Rekommenderat undervisningsformat	28
	10.1.1 Avvika från rekommenderat undervisningsformat.....	31
11	BILAGOR.....	32
	11.1 ICAO-kompetensram för farligt gods-personal	32
	11.2 Uppgifts-/ kunskapsmatris.....	35
	11.2 Uppgiftslista	36
	11.2.1 Uppgifter	36
	11.3 Farligt gods-uppgifter	38
	11.4 Exempel på en anpassad uppgiftslista för vissa väldefinierade roller ...	45
	11.5 Bedömningsmodell	49

1 Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

ICAO:s *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (Doc 9284)*, version 2021-2022, innehåller bland annat regler om kompetensbaserad utbildning och bedömning. Just dessa regler börjar gälla år 2023, efter en övergångsperiod på två år. Fram till dess går det alltså att behålla det nuvarande utbildningssystemet.

Denna vägledning är baserad dels på ICAO:s vägledning *Guidance on a Competency-based Approach to Dangerous Goods Training and Assessment (Doc 10147)*, version 2021-2022, dels på det arbete som har utförts i samarbetsgruppen Dangerous Goods European Liaison Group (DGELG).

Syftet med den här vägledningen är att förklara vad kompetensbaserad utbildning och bedömning är, visa hur man skapar en kompetensbaserad utbildning och säga något om hur Transportstyrelsen tolkar ICAO:s regler om detta.

1.2 Termer som används i detta dokument

Kompetensbaserad utbildning förekommer i många olika sammanhang och inom många yrkesområden. En följd av detta är att man har definierat innebörden av termer som "kompetens" och "kompetensbaserad utbildning" på olika sätt.

I den här vägledningen är det ytterst ICAO:s och EU:s¹ definitioner av vissa termer som gäller. För att vägledningen ska bli så begriplig som möjligt har vi dock valt att förenkla dessa något. För den som vill se de fullständiga definitionerna, så finns i fotnoter längst ned på respektive sida.

Om ett ord i en definition är *kursiverat*, betyder det att ordet finns med som en term i den här listan.

<i>TERM</i>	DEFINITION
<i>attityd</i>	persons inställning till någon eller något

¹ KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008; hädanefter "förordning (EU)nr 965/2012"

<i>färdighet</i>	persons förmåga att utföra en aktivitet eller handling
<i>förhållanden</i>	allt som kan ses som kännetecknande för en viss miljö där en person ska visa sin prestationsförmåga
<i>kompetens²</i>	sådan förmåga hos en person som gör det möjligt att på ett tillförlitligt sätt förutsäga att personen kan utföra en jobbrelaterad <i>uppgift</i> med gott resultat ANMÄRKNING: Kompetens visas och bedöms genom att personen praktiskt omsätter de <i>kunskaper</i> , <i>färdigheter</i> och <i>attityder</i> som behövs för uppgiften i fråga.
<i>kompetensbaserad utbildning och bedömning³</i>	utbildning och bedömning där tonvikten ligger på elevens förmåga att fullgöra en given <i>uppgift</i> ANMÄRKNING: Elevens förmåga att fullgöra en given uppgift mäts och bedöms utifrån en <i>kompetensstandard</i> .
<i>kompetensmodell</i>	uppsättning <i>kompetenser</i> som är specifik för verksamheten i fråga och baserad på en <i>ICAO-kompetensram</i>

² Definitioner i förordning (EU) nr 965/2012:

kompetens : en aspekt av människans prestationsförmåga som används för att på ett tillförlitligt sätt förutsäga framgångsrika arbetsprestationer och som tar sig uttryck i och kan observeras genom beteenden som drar nytta av relevanta kunskaper, färdigheter och attityder för att utföra aktiviteter eller uppgifter under specificerade förhållanden

kompetent : att ha uppvisat de nödvändiga färdigheter, kunskaper och attityder som krävs för att utföra fastställda uppgifter i enlighet med den föreskrivna standarden

³ Definition i förordning (EU) nr 965/2012:

kompetensbaserad utbildning : bedömnings- och utbildningsprogram som kännetecknas av en inriktning på prestationsförmåga, med fokus på standarder för prestationsförmåga och mätningen av dessa samt utvecklandet av utbildning för angivna standarder för prestationsförmåga.

	ANMÄRKNING: I en kompetensmodell ingår beskrivningar av och kriterier för de olika <i>kompetenserna</i> .
<i>ICAO-kompetensram</i>	<p>uppsättning <i>kompetenser</i> som vanligtvis behövs för att utföra <i>uppgifter</i> inom en given disciplin</p> <p>ANMÄRKNING: Kompetensramar utvecklas av ICAO och används när en organisation tar fram en <i>kompetensmodell</i> anpassad för sin verksamhet.</p>
<i>kompetensstandard</i>	fastställd prestationsnivå som visar om en person har uppnått godtagbar <i>kompetens</i> eller inte
<i>kunskap</i>	riktig föreställning om visst förhållande som någon har lagrad i minnet etc., ofta som resultat av studier
<i>observerbart beteende</i>	sätt att handla i en viss roll, vilket kan bedömas utifrån samt vara mätbart eller ej mätbart
<i>prestation</i>	något som åstadkommits eller fullgjorts
<i>prestationskriterium</i>	<p>bedömningsgrund för att avgöra om en person har uppnått den <i>kompetensstandard</i> som krävs för en <i>kompetens</i></p> <p>ANMÄRKNING: Ett prestationskriterium innefattar ett <i>observerbart beteende</i>, ett eller flera <i>förhållanden</i> och en <i>kompetensstandard</i></p>
<i>uppgift</i>	visst avgränsat arbete som man fått sig tilldelat och vars utförande förutsätter en eller flera <i>kompetenser</i>

2 Vad är kompetensbaserad utbildning?

Kompetensbaserad utbildning som begrepp och metod utvecklades under 1950-talet. Här följer en beskrivning av dess viktigaste byggstenar och grundläggande principer.

2.1 Viktiga byggstenar: kunskaper, färdigheter och attityder

Ett centralt inslag i kompetensbaserad utbildning är att utveckla de kunskaper, färdigheter och attityder (KFA) som krävs för att utföra en uppgift. Motsvarande termer på engelska, som kan kännas igen från andra områden, är Knowledge, Skills and Attitudes. I denna text kommer fortsättningsvis de svenska termerna användas.

2.1.1 Kunskap

Kunskap är en ”riktig föreställning om visst förhållande som någon har lagrad i minnet etc., ofta som resultat av studier”. Kunskap är alltså något som följer av en inlärningsprocess, oavsett om denna process äger rum i en formell eller en informell miljö. Det finns olika typer av kunskap:

1. faktakunskap (t.ex. ren fakta som man kan redovisa)
2. procedurmässig kunskap (t.ex. kunskap om hur man kategoriserar, sätter in något i ett sammanhang, tillämpar ”om... så-påståenden”)
3. strategisk kunskap (t.ex. kunskap om hur man gör en sammanställning, drar slutsatser om hur resurser bör användas vid beslutsfattande, löser problem, anpassar sitt beteende)
4. anpassningsbar kunskap (t.ex. kunskap som kan generaliseras och användas till innovationer och uppfinningar).

2.1.2 Färdighet

En färdighet är en ”persons förmåga att utföra en aktivitet eller handling”. Färdigheter delas ofta in i tre typer: motoriska, kognitiva och metakognitiva.

En *motorisk* färdighet är en avsiktlig muskelrörelse som man måste lära sig och sedan självmant göra för att utföra en uppgift på rätt sätt.

En *kognitiv* färdighet är en mental förmåga som människor bland annat använder för att förvärva kunskap. Exempel på kognitiva färdigheter är förmågan att föra resonemang, iakttagelseförmågan och intuitionen.

En *metakognitiv* färdighet har att göra med förmågan att kontrollera och styra sin egen inläring (”tänka på att tänka”). Exempel på metakognitiva färdigheter är förmågan att planera hur man ska ta itu med en given uppgift,

att kontrollera att man har förstått och att bedöma om man gör framsteg så att man till sist kan slutföra uppgiften.

2.1.3 Attityd

En attityd är en ”persons inställning till någon eller något”. Attityder har känslomässiga och kognitiva aspekter, och får konsekvenser som tar sig uttryck i hur människor väljer att handla i relation till objekt, personer eller händelser. Attityder är svåra men inte omöjliga att förändra; en attityd kan läras in. För att ha "rätt" attityd måste en person "veta hur man ska vara" i ett givet sammanhang.

2.1.4 KFA samverkar

Sammanfattningsvis kan man säga att K, F och A samverkar genom att kunskap gör det möjligt för en person att utveckla färdigheter och attityder, och att sedan använda sig av dessa för att komma ihåg fakta, känna igen begrepp, praktiskt tillämpa regler och principer, lösa problem och tänka kreativt i ett arbetssammanhang.

2.1.5 Exempel på KFA som farligt gods-personal måste ha:

- Kunskaper - de nio klasserna som farligt gods delas in i
- information som måste föras in i ett transportdokument för farligt gods
 - komponenter i en godkännandekontroll.
- Färdigheter - hur man avgör om ämnet eller materialet är farligt gods
- hur man fyller i dokumentationen för farligt gods
 - hur ett paket kontrolleras (kan det t.ex. godtas för transport?).
- Attityder - motiverad att garantera säkerheten och att följa gällande regler
- vill göra rätt genom att ställa relevanta frågor
 - uppskattar återkoppling från arbetskamrater (anpassar sig exempelvis i en situation där ingen vägledning eller procedur finns).

Farlig gods-uppgifter kan kräva olika nivåer av KFA, beroende på uppgiftens komplexitet och säkerhetspåverkan samt beroende på den operativa miljö där uppgiften ska utföras.

2.2 Grundläggande principer

Kompetensbaserad utbildning och bedömning bygger på följande principer:

- a) Det finns tydligt definierade relevanta kompetenser för varje roll.
- b) Det finns en koppling mellan kompetensen och utbildningen; mellan förmågan att utföra uppgifter på arbetsplatsen och bedömningen.
- c) Kompetenser är utformade på ett sådant sätt att de kan läras ut, observeras och bedömas genom att en viss uppgift utförs i en mängd olika arbetssammanhang.
- d) Elever visar sin kompetens genom att uppnå en fastställd kompetensstandard.
- e) Alla berörda inklusive arbetsgivare (t.ex. avsändare, speditör, markhanteringsagent och flygoperatör), instruktörer, elever, utbildningsorganisation och tillsynsmyndighet har en gemensam förståelse för kompetensstandarderna.
- f) Tydliga prestationskriterier fastställs för bedömning av kompetens.
- g) Den som har uppnått en viss kompetens får ett bevis på detta.
- h) Instruktörers och bedömares respektive utvärderingar jämförs för att objektivitet och hög tillförlitlighet ska uppnås.
- i) Bedömningen baseras på flera observationer i flera sammanhang.
- j) För att bedömas som kompetent måste eleven visa att denne kan tillämpa sina kunskaper enligt en specificerad standard.

3 Varför ska man använda kompetensbaserad utbildning?

Kompetent personal är en förutsättning för ett säkert och effektivt farligt gods-system. Och enligt ICAO kan man se till att personalen blir kompetent genom att använda kompetensbaserad utbildning och bedömning. De tekniska instruktionerna för säker transport av farligt gods med flyg (ICAO-TI) säger att arbetsgivare ska se till att personalen redan på förhand är kompetent att utföra alla funktioner som de ansvarar för. Den kompetensbaserade metoden är ett effektivt sätt att säkerställa att detta krav uppfylls.

3.1 Målet med kompetensbaserad utbildning

Målet med kompetensbaserad utbildning och bedömning är att ge personalen den kompetens de behöver för att fullgöra sina uppgifter, genom att erbjuda en anpassad utbildning. Det görs genom att de nyckelkompetenser som personalen måste uppnå identifieras och genom att det mest effektiva sättet för att uppnå dessa kompetenser bestäms samt

genom att tillförlitliga bedömningsverktyg för att utvärdera personalens resultat upprättas.

3.2 Både kunskap och kompetens

Den största fördelen med kompetensbaserad utbildning och bedömning är att eleverna får en tillräckligt hög kunskapsnivå samtidigt som man säkerställer att de får grundläggande kompetens. Hur uppnår man då detta? Jo, genom att

- a) rikta in sig på specifika utbildningsbehov
- b) stödja kontinuerligt lärande och prestationsförbättring
- c) rikta in sig på själva lärandet snarare än på att eleverna ska klara ett test
- d) säkerställa samverkan mellan de KFA som krävs för att klara arbetsuppgifterna (se ovan under rubriken ”KFA samverkar”)
- e) se till att instruktörerna är tillräckligt välutbildade och kompetenta.

3.3 Vikten av att personal i olika delar av transportkedjan gör rätt

Alla organisationer är beroende av att ha personal som är kompetent att utföra sina uppgifter, inte minst för att hålla nere onödiga kostnader samt undvika onödiga risker. När det gäller farligt gods, kan en felaktigt genomförd arbetsuppgift exempelvis leda till förseningar av transporter eller säkerhetsrisker i transportkedjan. Arbetsuppgifter som identifiering, klassificering, förpackning, märkning, etikettering och dokumentation av farligt gods måste utföras korrekt för att transporterna ska bli säkra.

3.3.1 Förberedelse, kontroll, flygtransport – ett exempel

En flygoperatör till exempel, är beroende av att de som förbereder och lämnar en sändning för transport har utfört sitt arbete på rätt sätt. Bara då kan flygoperatören vidta rätt åtgärder för att minska de risker och faror som finns för flygplanet och dess passagerare. Om personalen som förbereder och lämnar sändningen inte har fått rätt utbildning kan det alltså innebära risker för transporten.

När flygoperatören tar emot det farliga godset för flygtransport måste operatören i sin tur, med hjälp av en checklista, kontrollera att det farliga godset är korrekt förberett för transporten. Om personalen hos flygoperatören vars uppgift är att kontrollera det farliga godset inte har rätt kompetens, kan det resultera i att felaktiga försändelser godkänns för transport. Därmed utsätts flygplanet och dess passagerare för en säkerhetsrisk. Personalen kan också göra misstaget att i onödan avvisa

korrekt förberedda försändelser, vilket leder till förseningar och ökade kostnader för avsändare och flygoperatörer.

3.4 Funktionsspecifik utbildning

Doc 9284, ”Technical Instructions” (ICAO-TI) anger att personal måste utbildas i de uppgifter som ligger inom deras ansvarsområden, vilka bestäms av de specifika uppgifter som personalen ska utföra, inte av deras befattningar. Utbildning i enlighet med ICAO-TI lägger således tonvikten på arbetsuppgifterna snarare än på jobbtiteln eller arbetsbeskrivningen. Exempelvis kan markhanteringsföretag och speditörer behöva personal för att utföra vissa funktioner, vilka vanligtvis utförs av avsändare eller flygoperatörer. Den personal som har dessa funktioner skulle då behöva utbildas för dessa specifikt.

I mindre företag kan personal behöva utföra flera olika uppgifter, t.ex. ta emot farligt gods samt lasta och lastsäkra farligt gods ombord på ett flygplan. Den personalen behöver då utbildas för dessa uppgifter på ett korrekt sätt. I större bolag kan det vara så att personal endast utför ett litet antal uppgifter, vilket således skulle innebära att de endast behöver utbildas för dessa. Hur mycket utbildning en viss person eller personalkategori behöver tillägna sig beror på vilka uppgifter som ska utföras.

4 Hur skapar man en kompetensbaserad utbildning?

”Instructional Systems Design” (ISD) är en systematisk process för att utforma och utveckla utbildning. Det finns flera ISD-modeller som kan användas för att utforma en kompetensbaserad utbildning och bedömning. Den så kallade ADDIE-modellen (analys, design, utveckling, implementering och utvärdering) är gemensam för alla ISD-modeller.

4.1 ICAO uppgiftslista och kompetensmodell

Det traditionella tillvägagångssättet för framtagande av ett utbildningsprogram innebär att arbeten delas upp i uppgifter. För varje uppgift finns ett mål, en bedömning och tillhörande delar i en utbildningsplan. En begränsning med detta tillvägagångssätt är att varje uppgift måste undervisas och bedömas. I komplexa system eller när jobb utvecklas snabbt är det kanske inte möjligt att undervisa och bedöma varje uppgift. Dessutom kan elever visa förmågan att utföra uppgifter isolerat, utan att vara kompetenta i sitt jobb.

Kompetensbaserad utbildning och bedömning bygger på konceptet att kompetens är överförbar. Vid utformningen av ett kompetensbaserat utbildnings- och bedömningsprogram identifieras syftet med utbildningen och ett begränsat antal kompetenser definieras.

I utformningen av en kompetensbaserad utbildning och bedömning ingår uppgifter och aktiviteter, eftersom de är användbara för att underlätta, utveckla eller bedöma kompetenser. Vanligtvis kommer en uppgift att involvera flera kompetenser, och kompetenser kan vara tillämpbara i en mängd olika uppgifter och miljöer. Specifika uppgifter kan användas för att utveckla specifika kompetenser. Brist på specifika kompetenser kan identifieras som en grundorsak till misslyckande i utförandet av en uppgift.

4.1.1 Uppgiftslista

I bilagan till denna vägledning finns en generell lista över de övergripande uppgifter (uppgiftslista) som vanligtvis utförs av personal som hanterar farligt gods. Arbetsgivare kan ta hjälp av den listan för att utveckla sitt utbildningsprogram för sin personal.

4.1.2 Kompetensmodell

En kompetensmodell tillhandahåller ett sätt att definiera kompetenser, genom att identifiera de som behövs för en viss roll, beskriva dem och tillhandahålla kriterier för var och en. Med hjälp av kompetensmodellen tar verksamheten i fråga fram kompetensbaserad utbildning och bedömning. ICAO har tagit fram generella ramar för vad som ska känneteckna hög kompetens hos personal. Dessa ramar ingår i PANS-TRG och i olika ICAO-dokument och inom ramarna kan anpassade kompetensmodeller utvecklas. I bilagan till denna vägledning finns en ICAO-kompetensram för personal som hanterar farligt gods. Den tillhandahåller en uppsättning kompetenser som vanligtvis behövs för att utföra uppgifter i uppgiftslistan. Arbetsgivare kan anpassa denna ram till kompetensmodeller som uppfyller de regleringsmässiga, operativa, tekniska och organisatoriska krav som är tillämpliga för de uppgifter deras personal utför.

4.2 Roller och ansvar i ett kompetensbaserat system

4.2.1 Arbetsgivare

Arbetsgivaren måste analysera KFA hos sin personal för att finna lämpliga utlärningsstilar. De som ska utbildas kan vara en blandning av erfaren och nyrekryterad personal, olika åldersgrupper etc. Alla dessa komponenter kan påverka utbildningen. Arbetsgivaren måste också överväga de nationella och internationella krav som gäller för verksamheten.

4.2.2 Externa utbildare

Vissa arbetsgivare använder sig av en tredje part – en extern utbildare – för att utbilda sin personal, vilket kan vara det mest lämpliga alternativet för arbetsgivare som inte har resurser att utbilda sin egen personal.

Men även om det kan vara kostnadseffektivt att använda tredje part, så bör inte kostnaden vara den avgörande faktorn i sammanhanget – utan huruvida utbildningsbehovet uppfylls. En extern utbildare kan ha elever från flera olika arbetsgivare, och man måste därför överväga om utbildaren verkligen kan tillgodose utbildningsbehovet hos alla dessa. Kan utbildaren ge varje enskild anställd möjlighet att utveckla alla kompetenser som denne behöver? Arbetsgivaren förblir ansvarig för att personalen är kompetent att utföra sina uppgifter innan de börjar utföra dem, även om vissa delar av utbildningsprogrammet har delegerats till en extern utbildare.

4.2.3 Instruktör

Instruktörens uppgift i den kompetensbaserade utbildningen är att underlätta elevens utveckling för att uppnå kompetens och att kontinuerligt förbättra utbildningen genom att samla in information om utbildningsmaterialets effektivitet.

4.2.4 Elev

I kompetensbaserad utbildning är elever aktiva deltagare i sin inlärningsprocess för att uppnå kompetens, i motsats till att vara passiva mottagare av information. Det specifika utbildningsprogrammet ger dem en klar uppfattning om deras inlärningsväg mot kompetens.

Den kompetensbaserade utbildningen bör bidra till att förbättra elevens prestationer på jobbet. Elevens feedback är avgörande för att säkerställa att kompetensbaserad utbildning är effektiv.

4.3 Vad bör enligt Transportstyrelsen ingå i ett kompetensbaserat utbildningsprogram?

Ett utbildningsprogram ska beskriva hur arbetsgivaren har planerat att utbilda sin personal så att den ska få rätt kompetens. Följande moment ingår i ett utbildningsprogram enligt Transportstyrelsen:

- resultatet från en utbildningsbehovsanalys
- en utbildningsplan
- en bedömningsplan
- en utvärderingsmetod för att mäta utbildningens effektivitet.

Utbildningsprogrammet ska omhänderta initial- och repetitionsutbildning.

5 Utbildningsprogram

Nedan beskrivs de delar som Transportstyrelsen anser bör ingå i ett utbildningsprogram. Transportstyrelsen anser inte att utbildningsmaterial och praktiskt genomförande ingår i utbildningsprogrammet, och dessa aspekter har därför inte tagits med i beskrivningen.

Följande steg ska genomföras när ett utbildningsprogram tas fram:

Tabell 1: ta fram ett utbildningsprogram

Steg 1	ANALYS AV VERKSAMHETEN VID UTVECKLING AV UTBILDNINGSGRANS- OCH BEDÖMNINGSPLANEN	
ANALYS	UTBILDNINGSGRANS- BEHOV	Farligt gods Klass/division?

	<p>Flygoperatör</p> <p>Typ av verksamhet?</p> <p>SPA.DG eller inte?</p> <p>CAT, NCC, SPO?</p> <p>Flygplan eller helikopter?</p> <p>Transport av eget material, eller endast för andras räkning?</p> <p>Frakt och/eller passagerare, besättning, uppdragsspecialister?</p>
	<p>Berörd personal</p> <p>a. Roller, funktioner, uppgifter personalen kommer att utföra:</p> <p>b. Kompetenser som krävs (kunskap, färdigheter och attityder):</p>

		<p>Vad kännetecknar den personal som ska utbildas?</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Tidigare utbildning b. Tidigare roller, funktioner eller uppgifter: c. Kunskaper, färdigheter och attityder: d. Förmåga att hantera undervisningsformaten (typer / metoder-tekniker): e. Språkkunskaper:
--	--	--

Steg 2	Innehåll	
Metod för att ta fram utbildningen	UTBILDNINGSPLAN	<p>Utbildningsplanen ska tydligt visa hur utbildningsprocessen ser ut. Planen ska inkludera följande:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Utbildningens sammansättning: <ul style="list-style-type: none"> – övergripande beskrivning – vilka moduler utbildningen består av – undervisningsformat som ska användas – utbildningens mål – i vilken ordning de olika delarna av utbildningen ges

		<ul style="list-style-type: none">– stödmaterial som använts för att ta fram utbildningsplanen (stödmaterialet kan vara t.ex. ICAO:s vägledning, varav de mest centrala delarna beskrivs i detta dokument)b. Milstolpar (vid behov – kontroller av förståelse och kompetensnivå som görs under utbildningens gång)c. Detaljerat innehåll i modulernad. Kursplan (inkluderar även varaktighet)e. Ytterligare aspekter som bör övervägas:<ul style="list-style-type: none">i) Lokaler, utrustning m.m.ii) Antal eleveriii) Anlitande av externa utbildningsorganisationer och kontroll av dessa organisationer.iv) Instruktorers kvalifikationer och kompetenserv) Utbildningsregister. f. Regelbundna intervall mellan repetitionsutbildningstillfällen.
--	--	--

Steg 2 (Fortsätt.)	Innehåll	
Metod för att ta fram bedömningsgrunder	BEDÖMNINGS- PLAN	Bedömningsplanen ska tydligt visa hur bedömningsprocessen ser ut. Följande saker bör övervägas: <ul style="list-style-type: none">a. Verktyg som använts för att utveckla bedömningsplanen (verktygen kan vara t.ex. de verktyg som används i ICAO:s vägledning, varav de centrala delarna beskrivs i detta dokument)b. Bedömningstyp, t.ex.:<ul style="list-style-type: none">- engångsbedömning- kontinuerlig bedömning- bedömning på arbetet ...c. Bedömningsmetod eller kombination av bedömningsmetoder, t.ex.:<ul style="list-style-type: none">- teoretisk (flervalsfrågor, skriftligt test ...)- praktisk (övning, t.ex. packa en låda på rätt sätt) ...d. Kriterier för att få godkänt och, om en elev blir underkänd, hur hanteras det?e. Schemaläggning av bedömningenf. Bedömarens kvalifikationer och kompetenser.

Steg 3	Innehåll	
Utvärdering av utbildningens effektivitet	UTVÄRDERINGS- SYSTEM	Exempel på utvärderingssystem (som kan användas för att förbättra utbildningen): <ul style="list-style-type: none">a. Återkoppling från elever, instruktörer, anställda, revisorer, myndigheter ...b. Antal avslag vid godkännande av godsc. Antal farligt gods-händelser, incidenter, olyckord. Bedömningare. SMS (Safety Management System).

6 Vilka verksamheter ska ha ett utbildningsprogram?

Alla verksamheter som ingår i transportkedjan vid transport av farligt gods med flyg.

7 Vilka verksamheter måste få sitt utbildningsprogram godkänt av Transportstyrelsen?

I enlighet med förordning (EU) nr 965/2012 ska flygoperatörer ha ett utbildningsprogram som godkänts av den behöriga myndigheten, som i Sveriges fall är Transportstyrelsen. Även utsedda postoperatörer måste ha ett godkänt utbildningsprogram. Andra parter ska ha ett utbildningsprogram, men det behöver inte vara godkänt av Transportstyrelsen. Kraven på utbildningsprogrammets innehåll är desamma för alla verksamheter. Transportstyrelsen kontrollerar genom sin tillsyn att dessa krav är uppfyllda.

8 Utbildnings- och bedömningsregister

Enligt ICAO-TI ska det finnas ett utbildnings- och bedömningsregister. Det bör innehålla detaljerade uppgifter från uppgiftslistan (se bilaga) för vilka kompetens har visats. Detta för att underlätta för den som ska kontrollera att eleverna har genomgått lämplig utbildning och bedömts på rätt sätt.

Tabell 2: Innehåll i ett utbildnings- och bedömningsregister

Krav från ICAO-TI del 1;4.4.2

- Elevens namn
- Månaden då utbildning och bedömning avslutades samt datum när eleven måste genomgå repetitionsutbildning
- En beskrivning eller kopia av, eller hänvisning till, det utbildningsmaterial som användes för att uppfylla utbildnings- och bedömningskraven
- Uppgifter som eleven utfört
- Utbildningsmaterialets ID
- Namn på och address till utbildningsorganisationen som höll utbildningen och gjorde bedömningen.
- Information som visar att eleven har uppnått den kompetens som krävs.

9 Instruktörskompetens

Instruktörens kompetens består i goda ämneskunskaper och förmåga att hålla utbildningar. Instruktören ska demonstrera sina ämneskunskaper och få dem godkända av arbetsgivaren eller uppdragsgivaren.

Tabell 3: utvärdering av en farligt gods-instruktörs kompetens.

	Farligt gods-relaterade krav	Ex. på uppfyllande av krav
Farligt gods-kunskap	Nya instruktörer / bedömare: Farligt gods-utbildning i det som ska läras ut	Utbildningsbevis
	Nuvarande instruktörer: Minst en utbildning ska ha genomförts inom en 24-månadersperiod i de uppgifter som ska läras ut	Bevis för att utbildning har hållits
	Alla instruktörer / bedömare ska hålla sig ajour med de uppdateringar som ges ut och anpassa utbildnings- / bedömningsmaterial därefter.	Regelbevakning och förändring av utbildningsmaterial
Arbetserfarenhet	Erfarenhet av det som ska läras ut.	<ul style="list-style-type: none"> • CV • Arbetsintyg från tidigare arbetsgivare • Arbetsbeskrivning ... eller bedömningsintyg (arbetsgivare/myndighet)
Pedagogiska kunskaper (undervisning)	För nya instruktörer krävs utbildning. På följande sätt kan instruktören förvärva de pedagogiska färdigheter som krävs: - delta i kursen (som ska undervisas) som observatör;	Certifikat eller bedömningsintyg från den nuvarande arbetsgivaren och / eller myndigheten (Transportstyrelsen ger inte ut certifikat eller ger

	<p>- förbereda kursen med stöd från en erfaren instruktör; - hålla kursen (helst på egen hand)</p>	bedömningar om instruktörens kompetens).
	<p>För nuvarande instruktörer: Ha hållit i minst en utbildning de senaste 24 månaderna.</p>	Bevis på att instruktören har hållit en utbildning de senaste 24 månaderna.
Ytterligare krav	<p>För verksamheter som har implementerat Säkerhetsledningssystem (SMS) bör instruktörer/bedömare ha genomgått lämplig SMS-utbildning.</p> <p>Flygoperatörer: se AMC4 ORO.GEN.200(a)(4) och GM1 ORO.GEN.200(a)(4) i förordning (EU) nr 965/2012</p>	Utbildningsbevis

10 Undervisningsform

Det finns en mängd olika sätt att genomföra en utbildning på. I tabellen nedan finns de vanligaste undervisningsformerna med förklaringar och definitioner.

Tabell 4: Undervisningsform

Undervisningsform	
Format och definition	Metoder/tekniker (exempel)
<p>1. Klassrumsundervisning teoretisk undervisning där instruktör och elever befinner sig på samma plats och instruktören undervisar i enlighet med en fastställd kursplan; kan innefatta praktisk övning</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Föreläsningar 2. Övningar/fallstudier 3. Studiegrupper/arbetsgrupper 4. Spelbaserad övning 5. Rollspel 6. Gruppdiskussioner
<p>2. Praktisk undervisning undervisning som genomförs i en operativ eller simulerad miljö och där instruktör och elever befinner sig på samma plats</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Övningar 2. Studiegrupper/arbetsgrupper 3. Spelbaserade övningar 4. Rollspel 5. Gruppdiskussioner

<p>3. Distansundervisning</p> <p>undervisning där elev och instruktör är fysiskt åtskilda, där kommunikationen sker med hjälp av teknik och där återkoppling från instruktören till eleven kan ske i realtid eller vara fördröjd</p> <p>Det finns två typer av distansundervisning:</p> <p>3.1 Distansundervisning i realtid (synkron):</p> <p>Instruktören och eleverna interagerar, och interaktionen sker i realtid. Den här undervisningsmetoden är ”instruktörcentrerad” (d.v.s. instruktören ansvarar för att utbilda eleven).</p> <p>3.2 Distansundervisning oberoende av tidpunkt (asynkron):</p> <p>Instruktören och eleverna interagerar, men inte vid samma tidpunkt. Den här undervisningsmetoden är ”elevcentrerad” (d.v.s. eleven ansvarar för inläringen).</p>	<p>Det finns en mängd olika benämningar på de snarlika metoder och tekniker som används, t.ex. e-lärande, internetbaserad utbildning, online-lärande, virtuellt klassrum, webbaserad utbildning (WBT), webinarium.</p>
--	--

<p>4. Självstudier</p> <p>studier av färdigt material utan instruktör</p>	<p>Det finns en mängd olika benämningar på de snarlika metoder och tekniker som används, t.ex. e-lärande, datorbaserad utbildning (CBT), datorbaserat lärande (CBL), internetbaserad utbildning, online-lärande, webbaserad utbildning (WBT).</p>
<p>5. Blandat lärande</p> <p>olika kombinationer av <i>traditionell klassrumsundervisning, praktisk undervisning, distansundervisning och självstudier</i></p>	

10.1 Rekommenderat undervisningsformat

I tabellen nedan beskrivs vilket undervisningsformat Transportstyrelsen rekommenderar beroende på vilken funktion eleven kommer att ha. Tabellen ger några exempel på de funktioner som finns. Principen är att ju mer direkt koppling en elev kommer att ha till transport av farligt gods, desto viktigare är det att element av utbildningen är instruktörsledda.

Tabell 5: Exempel på arbetsuppgifter och rekommenderade undervisningsformat

Funktion	J = ja, hanterar farligt gods (FG) N = nej, hanterar inte FG	O = Obligatorisk R = Rekommend erad	Rekommenderat undervisningsformat (minimum) vid initial utbildning enligt sifferbeteckningar ovan. * = alla rekommenderade	Rekommenderat undervisningsformat (minimum) vid repetitionsutbildning enligt sifferbeteckningar ovan. * = alla rekommenderade
Flygoperatörer (och verksamheter som utför samma uppgifter som flygoperatörer)				
Ledning-/administrativ personal				
○ Nominerade personer (beror på uppgifter och ev. stöd från annan personal) (enligt definition i ORO.AOC.135 a)	J	R	*	*
	N	R	*	*
○ Operativ kontaktpunkt för FG	J	O	1 eller 3.1	1 eller 3
○ Personal som ansvarar för att ta fram FG-utbildningar	J	O	1 eller 3	1 eller 3
	N	O	1 eller 3	1 eller 3

○ Personal som ansvarar för FG-revisioner	J	O	1 eller 3.1	1 eller 3
	N	O	*	*
○ Personal som ansvarar för revisioner som inte är FG-relaterade	J/N	R	*	*
○ Personal som ansvarar för insamling av säkerhetsdata	J	R	*	*
	N	R	*	*
Personal som arbetar med egen avsändning				
Personal som ansvarar för att förbereda sändningar (företagsmaterial, COMAT)	J	O	1 eller 3.1 samt 2	1 eller 3
	N	O	1 eller 3.1 samt 2	1 och 3
Personal som organiserar FG-transport				
○ Personal som ansvarar för att planera lastning av flygplan (t.ex. lastmästare...)	J	O	1 eller 3.1 samt 2	1 och 3
	N	O	*	*
Personal i receptionen				

Ta emot passagerar- och besättningsbagage (incheckning); hantera flygplanets ombordstigningsområde n; andra uppgifter som innebär direkt passagerarkontakt på en flygplats	J/ N	O	1 och 3.1	1 och 3
Personal som hanterar mottagning av gods				
<input type="radio"/> FG-sändning	J	O	1 eller 3.1 samt 2	1 eller 3 samt 2
<input type="radio"/> Icke FG-sändning	N	O	1 eller 3 samt 2	1 eller 3 samt 2
Hantering av gods/farligt gods				
<input type="radio"/> Lagerutrymmen och godsutrymmen	J	O	1 eller 3.1 samt 2	1 eller 3 samt 2
	N	O	*	*
Personal som hanterar farligt gods under flygning				
<input type="radio"/> Pilot	J	O	1 eller 3.1 samt 2	* och 2
	N	O	*	*
<input type="radio"/> Kabinbesättning	J/ N	O	1 eller 3.1 samt 2	1 eller 3 samt 2
<input type="radio"/> Personal som har en funktion relaterad till lasten	J	O	1 eller 3.1 samt 2	1 eller 3 samt 2

	N	R	*	*
○ Uppdragsspecialist (SPO)	J	O	1 eller 3.1 samt 2	1 eller 3 samt 2
	N	R	*	*
Andra parter än flygoperatörer				
○ Personal som klassificerar FG	J	O	1 eller 3.1 samt 2	1 eller 3 samt 2
○ Personal som beställer FG-material (förpackningar, tejp, etiketter mm)	J	R	*	*
○ Personal som förbereder FG-sändningar (förpackningar och dokumentation)	J	O	1 eller 3.1 samt 2	1 eller 3 samt 2

10.1.1 Avvika från rekommenderat undervisningsformat

Om man avviker från Transportstyrelsens rekommendationer om undervisningsformat ska en riskanalys med riskreducerande åtgärder tas fram. Riskanalysen och de riskreducerande åtgärderna ska kunna visas upp vid tillståndsansökan (flygbolag) eller vid tillsyn (övriga).

11 Bilagor

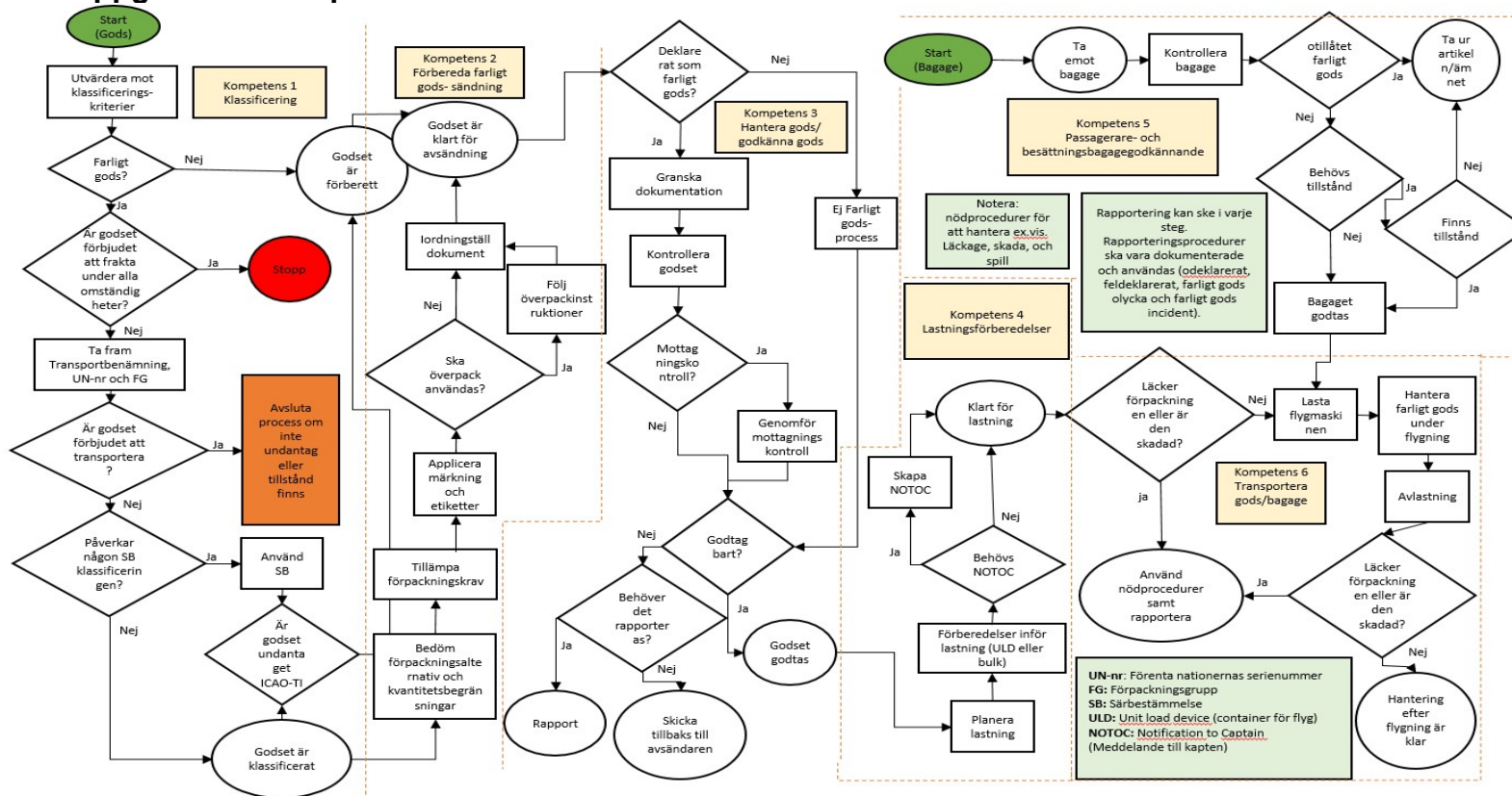
11.1 ICAO-kompetensram för farligt gods-personal

Kompetens	Beskrivning	Observerbart beteende
Tillämpning av procedurer och efterlevnad av regler	Identifierar och tillämpar lämpliga procedurer i enlighet med publicerade instruktioner och i enlighet med tillämpliga regler	Identifierar var det går att hitta procedurer och regler
		Följer relevanta förfaranden på ett korrekt sätt
		Följer gällande regler
		Följer relevanta procedurer
Kommunikation	Kommunicerar på ett lämpligt sätt i både normala och icke normala situationer.	Säkerställer att mottagaren är redo och kan ta emot information
		Väljer lämpligt vad, när, hur och med vem man ska kommunicera
		Överför information på ett tydligt, exakt och koncist sätt
		Bekräftar att mottagaren har förstått informationen
		Lyssnar aktivt och visar att man har förstått informationen
		Ställer relevanta frågor
		Skapar korrekta rapporter i enlighet med procedurer
		Aviserar avvikelser från normala eller avsedda förhållanden
Använder och tolkar icke-verbal kommunikation korrekt		
Ledarskap, lagarbete och självhantering	Demonstrerar effektivt ledarskap, lagarbete och	Uppmuntrar till en öppen kommunikation och en bra lagkänsla

Kompetens	Beskrivning	Observerbart beteende
(self-management)	självhantering (<i>self-management</i>)	Har god initiativförmåga och ger vägledning vid behov
		Engagerar andra i planering
		Lyssnar på medarbetare
		Ger och tar konstruktiv kritik
		Löser konflikter och oenigheter på ett konstruktivt sätt
		Visar på ett gott ledarskap
		Medger misstag och tar ansvar för dem. Kan upptäcka och åtgärda egna fel.
		Genomför arbete enligt instruktioner och kan tillämpa effektiva interventionsstrategier
		ingriper när det är viktigt för säkerheten
		Gör utvärderingar av effekten av genomförda åtgärder
Problemlösning och beslutsfattande	Känner igen tecken (<i>precursors</i>) på faror och löser problemen effektivt	Söker korrekt och adekvat information från lämpliga källor
		Identifierar och verifierar vad och varför det har gått fel
		Använder korrekta strategier för problemlösning
		löser problem samtidigt som säkerhet prioriteras
		Använder lämpliga beslutstekniker
		Prioriterar korrekt

Kompetens	Beskrivning	Observerbart beteende
		Identifierar och överväger lämpliga problemlösningalternativ Övervakar, granskar och anpassar beslut efter behov Identifierar, bedömer och hanterar risker och hot mot säkerheten effektivt Anpassar sig när situationer där ingen vägledning eller procedur existerar uppstår Hanterar situationer som kan vara stressande (<i>startle</i>)
Hantera arbetsbelastning	Har förmågan att hantera arbetsbelastning genom att använda sig av lämpliga resurser	Utövar självkontroll i alla situationer Planerar, prioriterar och schemalägger uppgifter effektivt Förvaltar tiden effektivt Erbjuder hjälp, ger hjälp och delegerar vid behov Frågar om/tar emot hjälp vid behov Övervakar, granskar och kontrollerar åtgärder Verifierar att uppgifter har slutförts enligt förväntad kvalitet hanterar och återhämtar sig när man blir avbruten, distraherad eller misslyckas

11.2 Uppgifts-/ kunskapsmatris



11.2 Uppgiftslista

Här följer en generell lista över uppgifter som vanligtvis utförs av personal som arbetar med farligt gods. Fler uppgifter kan behöva läggas till eller tas bort beroende på vilken omfattning verksamheten har. Arbetsgivaren bör därför anpassa denna uppgiftslista för att återspegla de specifika uppgifter som ska utföras av dess personal.

11.2.1

Uppgifter

1. Classifying dangerous goods
 - 1.1 Evaluate substance or article against classification criteria
 - 1.2 Determine dangerous goods description
 - 1.3 Review special provisions
2. Preparing dangerous goods shipment
 - 2.1 Assess packing options including quantity limitations
 - 2.2 Apply packing requirements
 - 2.3 Apply marks and labels
 - 2.4 Assess use of overpack
 - 2.5 Prepare documentation
3. Processing/accepting cargo
 - 3.1 Review documentation
 - 3.2 Review package(s)
 - 3.3 Complete acceptance procedures

- 3.4 Process/accept cargo other than dangerous goods
- 4. Managing cargo pre-loading
 - 4.1 Plan loading
 - 4.2 Prepare load for aircraft
 - 4.3 Issue NOTOC
- 5. Accepting passenger and crew baggage
 - 5.1 Process baggage
 - 5.2 Accept baggage
- 6. Transporting cargo/baggage
 - 6.1 Load aircraft
 - 6.2 Manage dangerous goods pre- and during flight
 - 6.3 Unload aircraft
- 7. Collecting safety data
 - 7.1 Report dangerous goods accidents
 - 7.2 Report dangerous goods incidents
 - 7.3 Report undeclared/misdeclared dangerous goods
 - 7.4 Report dangerous goods occurrences

11.3 Farligt gods-uppgifter

Tabellen beskriver lämpligt kursinnehåll beroende på uppgifter. Skuggade fält betyder att det ämnet antagligen inte är relevant att gå igenom på utbildningen.

Farligt gods-kunskap	Farligt gods- uppgifter																							
	1.klassificering			2.förbereda farligt gods-sändning					3.hantera gods/godkänna gods				4.lastnings-förberedelser			5.passagerare- och besättningsbagage-godkännande		6. transportera gods/bagage			7. insamling av säkerhetsdata			
	1,1	1,2	1,3	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5	3,1	3,2	3,3	3,4	4,1	4,2	4,3	5,1	5,2	6,1	6,2	6,3	7,1	7,2	7,3	7,4
Scope and applicability																								
Limitation of dangerous goods on aircraft																								
Definitions																								
Training																								
Dangerous goods security																								
General provisions concerning																								

Inspection and decontamination																							
Provision of information																							
Provisions concerning passengers and crew																							
Provisions to aid recognition of undeclared dangerous goods																							
Helicopter Operations																							

11.4 Exempel på en anpassad uppgiftslista för vissa väldefinierade roller

Exemplen nedan visar de uppgifter från tabellen **Farligt gods- uppgifter** som personal med väldefinierade funktioner vanligtvis utför. Den visar även vilken utbildning som krävs samt vad som skulle behöva bedömas.

Verktyget **uppgifts- / kunskapsmatris** i denna bilaga kan användas som en guide för att bestämma vilken kunskap som behövs för en given uppgift. Exemplen i denna bilaga och **uppgifts- / kunskapsmatrisen** kan användas för att utforma utbildningsprogrammet. Dessa verktyg bör dock inte betraktas som obligatoriska. Ytterligare utbildning och bedömning kan krävas för personal som tilldelas ytterligare ansvarsområden och mindre utbildning och bedömning kan krävas för personal som tilldelats färre ansvarsområden än de som presenteras i dessa listor. Arbetsgivaren ansvarar för att anställda är kompetenta att utföra de funktioner som de ansvarar för och måste därför se till att utbildningsprogram är utformade för att åstadkomma detta.

1. Classifying dangerous goods

1.1 Evaluate substance or article against classification criteria

1.1.1 Determine if it is dangerous goods

1.1.2 Determine if it is forbidden under any circumstances

1.2 Determine dangerous goods description

1.2.1 Determine class or division

1.2.2 Determine packing group

1.2.3 Determine proper shipping name and UN number

1.2.4 Determine if it is forbidden unless approval or exemption is granted

1.3 Review special provisions

1.3.1 Assess if special provision(s) is applicable

1.3.2 Apply special provision(s)

2. Preparing dangerous goods shipment

2.1 Assess packing options including quantity limitations

- 2.1.1 Consider limitations (de minimis quantities, excepted quantities, limited quantities, passenger aircraft, cargo aircraft only, special provisions, dangerous goods in the mail)
- 2.1.2 Consider State and operator variations
- 2.1.3 Determine if all-packed-in-one can be used
- 2.1.4 Select how dangerous goods will be shipped based on limitations and variations

2.2 Apply packing requirements

- 2.2.1 Consider constraints of packing instructions
- 2.2.2 Select appropriate packaging materials (absorbent, cushioning, etc.)
- 2.2.3 Assemble package
- 2.2.4 Comply with the packaging test report when UN specification packaging is required

2.3 Apply marks and labels

- 2.3.1 Determine applicable marks
- 2.3.2 Apply marks
- 2.3.3 Determine applicable labels
- 2.3.4 Apply labels

2.4 Assess use of overpack

- 2.4.1 Determine if overpack can be used
- 2.4.2 Apply marks if necessary
- 2.4.3 Apply labels if necessary

2.5 Prepare documentation

- 2.5.1 Complete the dangerous goods transport document
- 2.5.2 Complete other transport documents (e.g. air waybill)
- 2.5.3 Include other required documentation (approvals/exemptions, etc.)
- 2.5.4 Retain copies of documents as required

3. Processing/accepting cargo

3.1 Review documentation

- 3.1.1 Verify dangerous goods transport document

3.1.2 Verify other transport documents (e.g. air waybill)

3.1.3 Verify other documents (exemptions, approvals, etc.)

3.1.4 Verify State/operator variations

3.2 Review package(s)

3.2.1 Verify marks

3.2.2 Verify labels

3.2.3 Verify package type

3.2.4 Verify package conditions

3.2.5 Verify State/operator variations

3.3 Complete acceptance procedures

3.3.1 Complete acceptance checklist

3.3.2 Provide shipment information for load planning

3.3.3 Retain documents as required

3.4 Process/accept cargo other than dangerous goods

3.4.1 Check documentation for indications of undeclared dangerous goods

3.4.2 Check packages for indications of undeclared dangerous goods

4. Managing cargo pre-loading

4.1 Plan loading

4.1.1 Determine stowage requirements

4.1.2 Determine segregation, separation, aircraft/compartment limitations

4.2 Prepare load for aircraft

4.2.1 Check packages for indications of undeclared dangerous goods

4.2.2 Check for damage and/or leakage

4.2.3 Apply stowage requirements (e.g. segregation, separation, orientation)

4.2.4 Apply ULD tags when applicable

4.2.5 Transport cargo to aircraft

4.3 Issue NOTOC

4.3.1 Enter required information

4.3.2 Verify conformance with load plan

4.3.3 Transmit to loading personnel

5. Accepting passenger and crew baggage

5.1 Process baggage

5.1.1 Identify forbidden dangerous goods

5.1.2 Apply approval requirements

5.2 Accept baggage

5.2.1 Apply operator requirements

5.2.2 Verify passenger baggage requirements

5.2.3 Advise pilot-in-command

6. Transporting cargo/baggage

6.1 Load aircraft

6.1.1 Transport cargo/baggage to aircraft

6.1.2 Check packages for indications of undeclared dangerous goods

6.1.3 Check for damage and/or leakage

6.1.4 Apply stowage requirements (e.g. segregation, separation, orientation, securing and protecting from damage)

6.1.5 Verify that NOTOC reflects against aircraft load

6.1.6 Verify passenger baggage requirements

6.1.7 Inform pilot-in-command and flight operations officer/flight dispatcher

6.2 Manage dangerous goods pre- and during flight

6.2.1 Detect presence of dangerous goods not permitted in baggage

6.2.2 Interpret NOTOC

6.2.3 Apply procedures in the event of an emergency

6.2.4 Inform flight operations officer/flight dispatcher/air traffic control in the event of an emergency

6.2.5 Inform emergency services of the dangerous goods on board in the event of an emergency

6.3 Unload aircraft

6.3.1 Apply specific unloading considerations

6.3.2 Check packages for indications of undeclared dangerous goods

6.3.3 Check for damage and/or leakage

6.3.4 Transport cargo/baggage to facility/terminal

7. Collecting safety data

7.1 Report dangerous goods accidents

7.2 Report dangerous goods incidents

7.3 Report undeclared/misdeclared dangerous goods

7.4 Report dangerous goods occurrences

11.5 Bedömningsmodell

Erhållen kompetens	Beskrivning	Observerbart beteende	Prestationskriterium	
			Kompetensstandard	Kompetensbedömning
...				