

CBTA – Neue Schulungen im Luftverkehr

Ein Schnellschuss oder die Eier legende Wollmilchsau?

Niclas Lahmer

Das von der ICAO veröffentlichte neue CBTA-Schulungssystem, welches die derzeitigen PK-Schulungen ersetzen wird, sorgt derzeit noch für viele Fragen beim dafür verantwortlichen Personal. Der Schulungsmarkt wird sich verändern. Die Anforderungen an Schulungsteilnehmer werden steigen, möglicherweise auch die damit verbundenen Schulungskosten.

Neue DGR-Schulungen

Auf Grundlage der ICAO-Empfehlungen im Bereich der Luftsicherheit (Annex 17) hat die europäische Union seit Jahren die Anforderungen an Schulungen von Personal im Bereich der zivilen Luftfahrt verbindlich für alle Mitgliedsländer der EU festgelegt. Durch die in Deutschland zuständigen Behörden wurden diese europäischen und rechtlich verbindlichen Vorgaben in das deutsche Recht übernommen und präzisiert.

So hat das Luftfahrt-Bundesamt im Bereich der Luftsicherheit bereits vor Jahren dafür gesorgt, dass Ausbilder z. B. mit Unterstützung eines Modulsystems in die Lage versetzt werden, Schulungen und Fortbildungen entsprechend den Vorgaben der Ziffer 11.2 des Anhangs der Durchführungs-VO (EU) 2015/1998 zu unterrichten. Die dafür notwendigen Inhalte sind für alle Personengruppen der verschiedenen sicheren Lieferketten klar definiert.

Nun zieht auch die ICAO im Bereich der Gefahrgutvorschriften (Annex 18) nach. Ein Modulsystem soll

nun auch hier das altbekannte Personalkategorien-Modell ablösen. Der Name „CBTA“ – Competency Based Training and Assessment soll ab dem 01.01.2023 auch in Deutschland gelten. Die neuen Vorgaben des CBTA sehen vor, dass nicht nur in einem Rhythmus von 24 Monaten eine Gefahrgutschulung für den Luftverkehr zu absolvieren ist. Nein, das neue CBTA-Modell enthält auch eine kontinuierliche Überprüfung des erlernten Wissens der Mitarbeiter. Das kannten wir bisher so noch nicht.

Dass im Bereich der Gefahrgutvorschriften und dem damit verbundenen Training seine Verbesserung dringend erforderlich ist, wissen wir, wenn wir ehrlich sind, bereits seit Jahren. Die Annahme, dass ein Zertifikat allein die Kenntnisse und Fähigkeiten eines Mitarbeiters widerspiegelt, ist nicht mehr als eine gewollte Illusion. Fast selbstverständlich haben wir uns eingeredet, dass 80 von 100 erreichten Punkten aus uns einen Gefahrgutsspezialisten machen. Das wäre wünschenswert. In der Praxis läuft es leider oft etwas anders. Da höre ich von Lehrgangsteilnehmern, dass sie zurück im Unternehmen oft aufgefordert werden, die gerade erlernte Theorie schnell zu vergessen, man habe ja bereits ein bewährtes, funktionierendes System. Und so führt dann die Differenz zwischen Praxis und Theorie zu großen Fragezeichen bei den Mitarbeitern.

Oder nehmen Sie das Thema „Lithiumbatterien, Verpackungsanweisung 965 Teil IB“. Die Mitarbeiter fragen sich bereits wenige Tage nach ihrem Lehrgang: „Wie war das noch gleich?“ Hatten wir Ausbilder in diesem Punkt etwas nicht ausführlich genug oder gar falsch erklärt? Lag es etwa an der Ausbildung oder an dem Kurzzeitgedächtnis der Teilnehmer? Oder an der fehlenden mentalen und physischen Eignung der zu schulenden Person? Diese mentale und physische Eignung wird durch den europäischen Gesetzgeber im Bereich der zivilen Luftfahrt zwingend vorausgesetzt. Ich möchte hier aber keine Schuldzuweisungen tätigen. De facto können auch frischgebackene

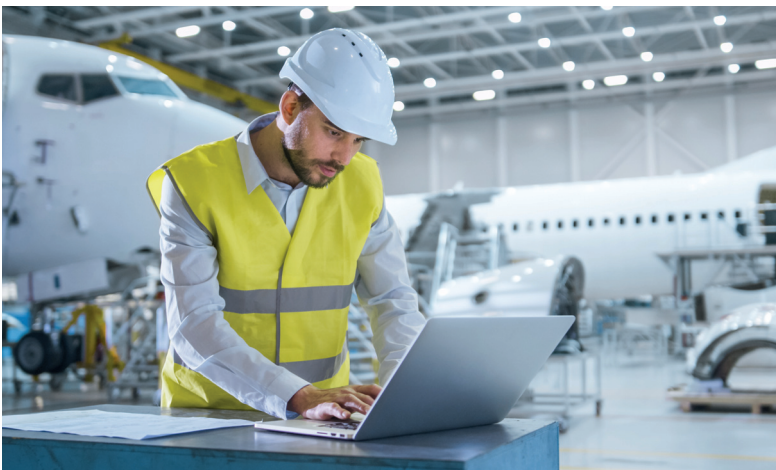


Bild 1: Die Schulungen für Personengruppen im Luftverkehr sind klar definiert.

Fahranfänger noch keinen Sportwagen fahren. Es mangelt an der Erfahrung und dem Bewusstsein über die Verantwortung im öffentlichen Straßenverkehr. Ähnlich ist es auch im Fachbereich Gefahrgut. Bis ein Mitarbeiter die gesamte Lieferkette versteht, seine Tätigkeit beherrscht und – am aller wichtigsten – sich seiner Verantwortung bewusst ist, braucht es Zeit, immer wieder Training und Unterstützung.

Das neue CBTA-Modell erkennt diesen Umstand und spricht von „Assessment“, also der kontinuierlichen Bewertung des Mitarbeiters. Maßnahmen zum Lernwissenserhalt, regelmäßige Updates, Online-Seminare und Übungen werden in Zukunft keine Fremdworte mehr sein.

Die digitale Schulung

Das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) hat frühzeitig, auch aufgrund der Corona-Pandemie, auf diesen Umstand reagiert und ermöglicht seit dem Jahr 2020 nun auch Online-Seminare und Schulungen. Jene Unternehmen, die eine gültige Zulassung seitens des LBA besitzen, dürfen im Rahmen dessen Anforderungen Schulungen anbieten und Teilnehmern nun auch über den Fernunterricht die Irrungen und Wirrungen der Gefahrgutvorschriften näherbringen. Diese Schulungen haben, wie alle Dinge im Leben, ihre Vor- und Nachteile. Auf der einen Seite können Unternehmen nun ihr Personal trainieren lassen, ohne dass dieses dafür weite Dienstreisen antreten muss. Fahrtkosten, Hotelkosten und lange Staus gehören damit weitgehend der Vergangenheit an.

Doch die Online-Seminare haben auch ihre Lücken. Ein Präsenzlehrgang bietet eine haptische Erfahrung. Die Teilnehmer sind näher beim Trainer und auch dieser kann sich deutlich besser in seinem gewohnten Lebensraum entfalten. Nichtsdestotrotz wird die Online-Schulung ihren Platz nicht verlieren. Auch im neuen CBTA-System wird die Online-Schulung ihren rechtmäßigen Platz einnehmen. Möglicherweise nicht direkt auf dem Thron, zumindest aber direkt daneben.

Einige Trainer wehren sich noch gegen diese neuartige Form der Ausbildung. Andere wiederum haben längst erkannt: Wer nicht mit der Zeit geht, geht mit der Zeit. Spätestens seit der Corona-Pandemie weiß auch der Schulungsmarkt, dass wir neue Lehrmethoden benötigen, um Teilnehmer besser zu erreichen, Wissen kompetenter zu vermitteln und Kunden langfristig und nachhaltiger zu begleiten. Hier wird auch das neue CBTA-Modulsystem eine Rolle spielen. Erlauben Sie mir, ein Beispiel zu benennen:



Bild 2: Online-Schulungen werden neben Präsenzveranstaltungen zukünftig zum Schulungsalltag dazugehören.

In den letzten Jahren wurden immer wieder Zertifikate für Gefahrgutschulungen im Bereich des Luftverkehrs herausgegeben, bei denen z. B. sowohl die Personalkategorie (PK) 1, als auch die Personalkategorie 2 auf einem Zertifikat zu finden waren. Dies ist grundsätzlich nicht gestattet, kann aber im Einzelfall durch das LBA genehmigt werden, wie ein Blick in die NfL (Nachrichten für Luftfahrer) vom 02. Februar 2021 im Absatz 1.3.6. zeigt.

Mit der neuen CBTA-Lösung wird zukünftig effektiver auf die tatsächlich notwendigen Schulungsinhalte des Personals eingegangen. Das bedeutet, dass ab dem 01.01.2023 das Personal nicht mehr gemäß Fachbereich oder Titel geschult wird, sondern gemäß der tatsächlichen Aufgaben und Kompetenzen. Die Zeiten des Gießkannenprinzips von Schulungen sind damit Geschichte. Vor allem jene Schulungsteilnehmer, die mit den Gefahrenklassen 3 und 6.1 in Lehrgängen konfrontiert wurden, aber nie eine Lithiumbatterie versenden mussten, werden sich freuen, dass dieser fachfremde Bereich in der Zukunft nun nicht mehr zu ihrem Lehrgang gehören werden.

Mit dem Zweiten sieht man besser

Ein kritischer Blick auf das neue CBTA-System lässt jedoch erkennen, dass die neuen Anforderungen nicht vollständig durchdacht zu sein scheinen. Auch die derzeitigen Anforderungen des LBA haben noch Platz für Präzisierungen. So arbeitet man immer noch sehr stark mit „Empfehlungen“. Nicht zuletzt auch aufgrund fehlender Rechtsgrundlagen wie einer GGVLuft.

Doch die Empfehlungen des Luftfahrt-Bundesamtes stellen nicht nur Nachteile dar. Im Gegenteil: Derzeit

Anzeige



G BOX[®]
Gefahrgutverpackungen

ALEX BREUER GMBH



Gefahrgutverpackungen + Zubehör: Standard / Spezial / Ansteckungsgefährliche Stoffe







**FÜR GEFAHRGUT-SICHERHEIT
AUF ALLEN VERKEHRSTRÄGERN**

ALEX BREUER GMBH DIESELSTR. 15
D-50859 KÖLN INFO@ALEXBREUER.DE
T: +49 (0) 2234 - 40 700 WWW.GBOX.DE

[[GEFAHRGUTVERPACKUNGEN]]



Bild 3: Falsche oder fehlende Kennzeichnung an Gefahrgütern kann schwere Folgen mit sich bringen. Hohe Bußgelder könnten für das Einhalten der Vorschriften sorgen.

bieten diese Empfehlungen auch Handlungsspielräume am Schulungsmarkt für jene Anbieter, welche die Qualität ihrer Ausbildung und Leistungen besonders stark in den Fokus rücken wollen. Zwischen dem Discounter- und dem Premium-Produkt im Bereich der Ausbildung wird es entsprechende klare Unterschiede geben. Sowohl in der Präsentation, als auch in der Durchführung der Lehrgänge und den Evaluationen der Kenntnisse von Teilnehmern. So werden sich auch weiter jene Unternehmen voneinander unterscheiden, die nachhaltig in die Expertise ihrer Mitarbeiter investieren.

Doch auch das CBTA-System kann nicht alle offenen Baustellen schließen. Nach wie vor wird es genügend Unternehmen geben, die gemäß dem Prinzip des ZDF „mit dem Zweiten sieht man besser“ lieber alle Hühneraugen zudrücken, um möglichst kostengünstig die Verpflichtungen zur Schulung von Mitarbeitern und die Etablierung einer rechtskonformen Gefahrgutorganisation zu umgehen. Nicht deklarierte gefährliche Güter und die dadurch fälligen, aber leider fehlenden Bußgelder und der Verlust von Betriebsvermögen und Menschenleben werden damit auch in Zukunft weiterhin dazugehören.

Der Bereich Gefahrgut darf und kann nicht losgelöst vom gesamten Themenkomplex der Luftsicherheit gesehen werden. So ergänzt die DVO (EU) 2015/1998 zum 31.12.2021 die Schulungsinhalte im Bereich der Luftsicherheit um den Punkt „Aufbau einer robusten und belastbaren Sicherheitskultur ...“ und verweist auf die Notwendigkeit einer „Meldebereitschaft von Mitarbeitern“ bei Verstößen im Bereich gesetzlicher Anforderungen im Luftverkehr. Hierzu wurde eine E-Mail Adresse beim BMVI auf Grundlage der VO (EU) Nr. 376/2014 Art. 16 Abs. 12 eingerichtet (aviation-safety-culture@bmvi.bund.de) Für entsprechende Informationen wird ein Höchstmaß an Vertraulichkeit zugesichert.

Auf den Punkt gebracht

Kurz gesagt: Das CBTA leistet einiges, was wir bisher noch nicht vollständig etabliert fanden, revolutioniert jedoch nicht den gesamten Bereich gefährlicher Güter im Luftverkehr. Endlich erhalten Schulungen und Prüfungen auch Praxisteile, die wir so aus den bekannten PK-Schulungen nicht kannten. Auch die kontinuierliche Betreuung und Auditierung von Unternehmen und Mitarbeitern findet im neuen CBTA seinen Platz. Sogar Online-Schulungen erhalten ihren rechtmäßigen Platz im täglichen Training. All dies lässt ein Trainerherz aufblühen. Dennoch fehlen in Deutschland immer noch dringend benötigte klare Rechtsvorschriften für gefährliche Güter im Luftverkehr. Es fehlt nach wie vor eine GGVLuft und der damit einhergehende Gefahrgutbeauftragte für den Luftverkehr. Auch ein Bußgeldkatalog ist längst überfällig, denn leider prallen die Ordnungswidrigkeiten an verantwortungslosen Akteuren ab wie Regen von der Pergola. Sollten wir das Rechtsvakuum in Deutschland noch behoben kriegen, so darf ich beruhigen: Die neuen Rechtsvorschriften werden auch für den Bereich Cargo City Süd in Frankfurt gelten. Bis dahin dürfen wir uns an den neuen CBTA-Vorschriften erfreuen und anerkennen, dass die Entwicklung in die richtige Richtung geht.

Niclas Lahmer

Durch das LBA, die IHK und die IATA

akkreditierter Ausbilder für gefährliche Güter.

Abschluss als Diplom-Betriebswirt und

Geschäftsführer des Schulungsunternehmens IAGO GmbH.