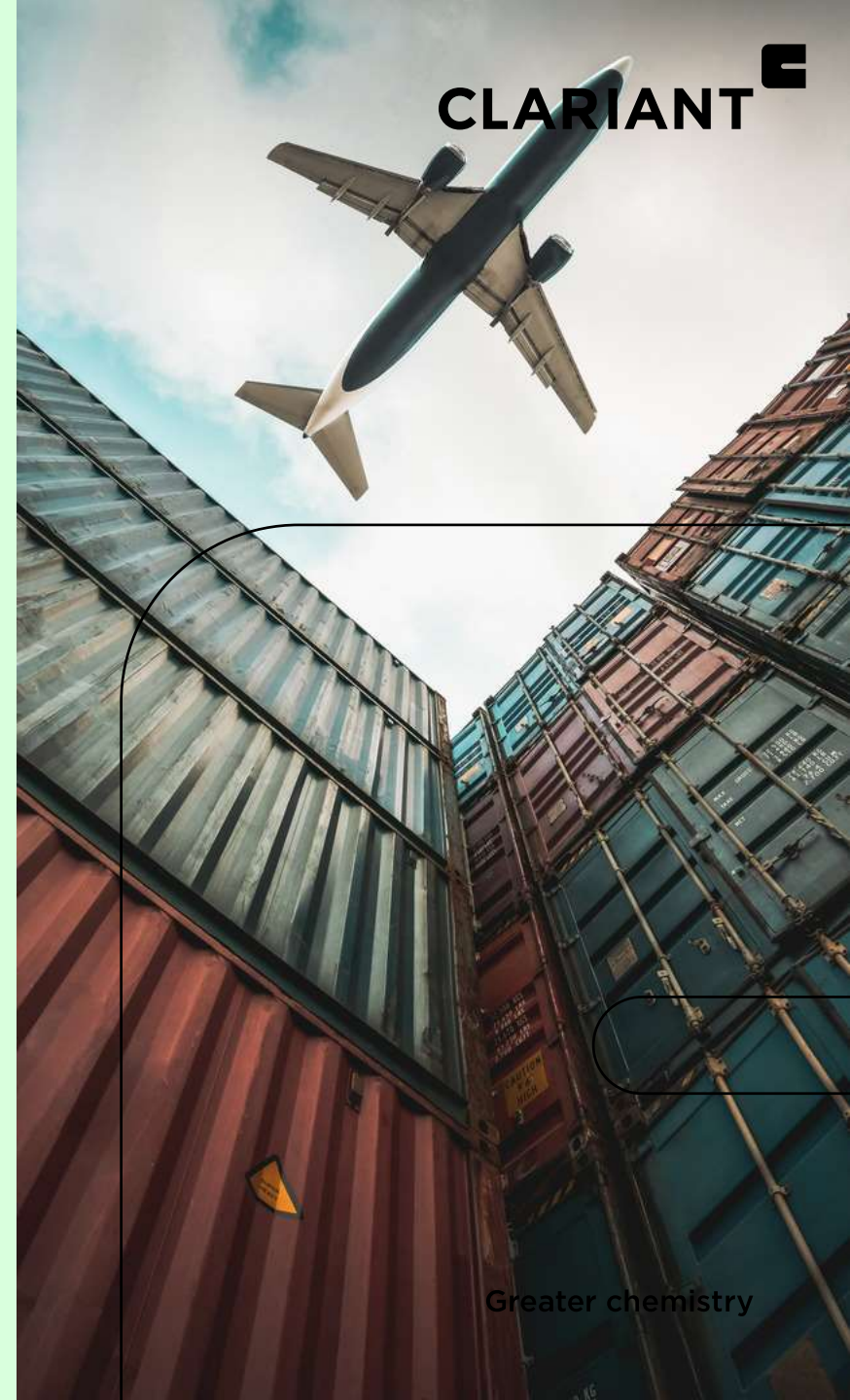


Competency-Based Training & Assessment (CBTA) im Gefahrgutversand Luft

CBTA für den Gefahrgutversand im Luftverkehr gemäß ICAO T.I., IATA DGR und der Umsetzung durch das LBA.

VCI Infoveranstaltung
„Gefahrgutvorschriften 2023/2024 – Ausblick und Entwicklungen“

Arastoo Badri
Head of Transport Safety
Technology & Sustainability
13.11.2023



Hintergrund, Rechtsgrundlagen und Einordnung

- In 2019 hat das ICAO DGP den neuen Bestimmungen für das CBTA zugestimmt und eine **Aufnahme in die 2021-2022 T.I.** mit einer **2-jährigen Übergangsphase** empfohlen
 - in 2020 wurde die CBTA erst durch das **ICAO ANC** und dann durch das **Council** unterstützt
- Aufnahme in **Chapter 4** der **“Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air”**
- Herausgabe der **“Guidance on a Competency-based Approach to Dangerous Goods Training and Assessment”** als (kostenpflichtigen) Leitfaden für die Umsetzung
 - [ICAO Doc 10147](#)



Hintergrund, Rechtsgrundlagen und Einordnung

- Aufnahme der „***Dangerous Goods Training Guidelines — Competency-Based Training & Assessment Approach***“ zunächst als **Appendix H** in den **IATA DGR 62. Edition**, und parallel sogar als **kostenfreier Download** zur Verfügung gestellt
- Mittlerweile auch als Gesamtwerk „***Dangerous Goods Training Guidance***“ verfügbar
- Seit der 64. Ausgabe der IATA DGR **keine Angabe** mehr von **Mindestanforderungen** an die **verschiedenen Aspekte des Gefahrgut-Lufttransports nach Personalkategorie**
- Ehemalige „**Table 1.5.A**“ gilt nun nur noch für Postgesellschaften
- Bekanntmachung durch das LBA via **NfL 2-586-21** in 2021 mit Verweis auf die ICAO T.I. und das CBTA Doc 10147



Specifics of transport of dangerous goods by air with which they should be familiar, as a minimum	Stewards and cabin crew	Flight attendants	Quarters	General handling agents	Security personnel
General philosophy	X	X	X	X	X
Liabilities	X	X	X	X	X
General requirements for shipment	X	X	X	X	X
Classification	X	X	X	X	X
List of dangerous goods	X	X	X	X	X
General packing requirements	X	X	X	X	X
Packing instructions	X	X	X	X	X
Labeling and marking	X	X	X	X	X
Shipper's Declaration and other documents	X	X	X	X	X
Acceptance procedures	X	X	X	X	X
Procedures at the airport	X	X	X	X	X
Emergency procedures	X	X	X	X	X
Procedures for passengers and crew	X	X	X	X	X
Emergency procedures	X	X	X	X	X



Änderungen in „Subsection 1.5 IATA DGR“ aus ICAO T.I. Chapter 4 verpflichtend ab 01.01.2023 – Prominentere Rolle des Arbeitgebers!

1. **Löschung** der Liste der „Employer“ (ehemals 1.5.0.2 IATA DGR)

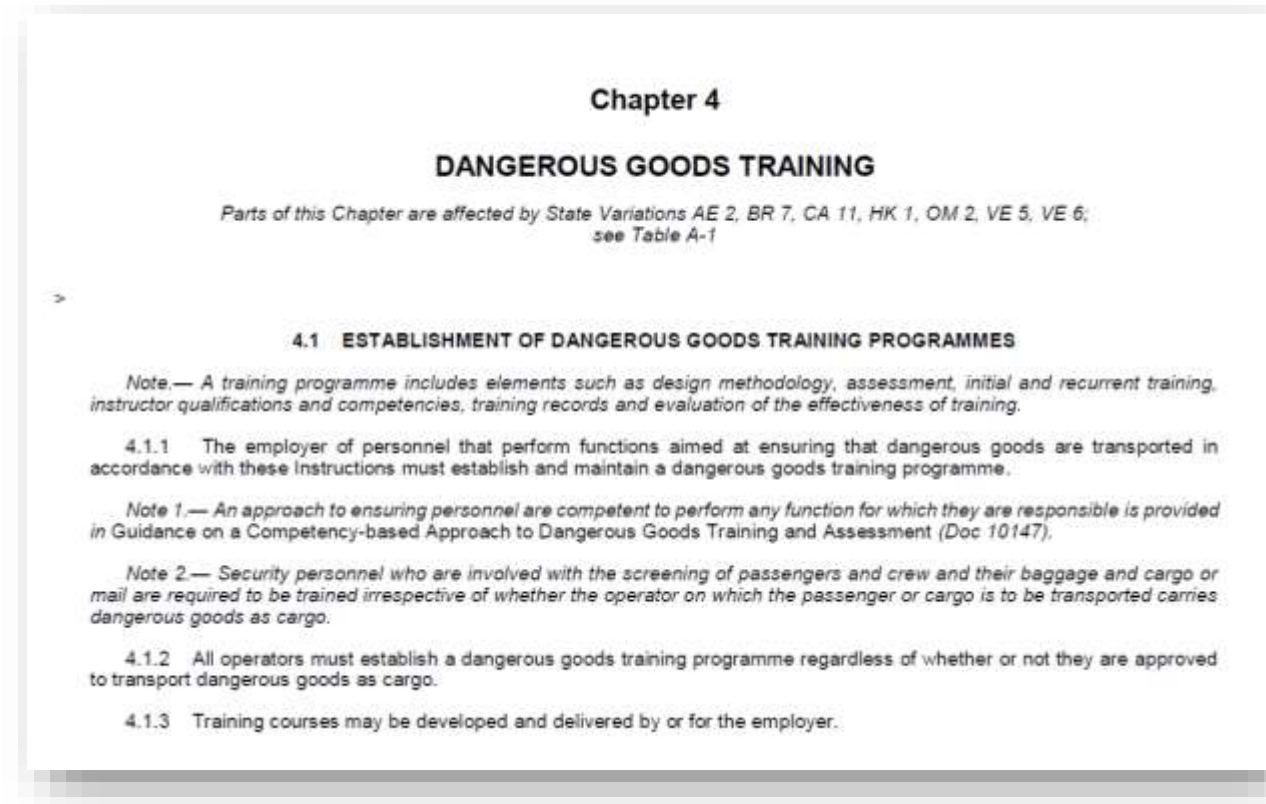
2. **Aufnahme neuer Bestimmungen:**

1.5.1.1.1

“The **employer** of personnel that perform functions aimed at ensuring that dangerous goods are transported in accordance with these Regulations **must establish and maintain** a dangerous goods **training program**”

1.5.1.2.1

“The **employer must ensure** that **personnel are competent** to perform any function for which they are responsible **prior to performing any of these functions** for which they are responsible.”



Was bedeutet Competency-based Training and Assessment (CBTA) eigentlich?

Definition

CBTA ist ein **Ausbildungs- und Bewertungsansatz**, der darauf abzielt, sicherzustellen, dass Lernende über die **spezifischen Fähigkeiten und Kenntnisse verfügen**, die benötigt werden, um in einem **bestimmten Beruf oder einer bestimmten Rolle** erfolgreich zu sein.

Ursprung

- Entstand in den **1970er** Jahren in den USA
- Ursprünglich entwickelt, um die **Lücken in traditionellen Bildungssystemen** zu schließen, die oft auf **Lernzeiten** statt auf **Lernergebnissen** basieren
- Schnelle **Adoption in Berufsfeldern**, bei denen **Sicherheit** und **spezifische Kompetenzen** von zentraler Bedeutung sind (z.B. Luftfahrt, Medizin)

Warum tun wir uns so schwer mit CBTA? Schlagen wir die Brücke zum dualen Ausbildungssystem in Deutschland!



Das **duale Ausbildungssystem in Deutschland** teilt viele **Gemeinsamkeiten** mit CBTA:

- **Kombination** von **Theorie** (Berufsschulen) und **Praxis** (Unternehmen)
- Fokus auf **spezifische berufliche Kompetenzen**, nicht nur Theorie
- Definition von zu **erwerbenden Kenntnissen, Fertigkeiten und Fähigkeiten** und ein **strukturierter Ablauf**
- Ähnlich wie CBTA: Ziel ist die **tatsächliche Berufsbefähigung** am Ausbildungsende
- Der **praxisnahe Ansatz** des dualen Systems ist global anerkannt als Erfolgsmodell für kompetenzbasiertes Training

Was bedeutet die Anwendung von CBTA eigentlich für die Ausbildung im Gefahrgut-Lufttransport?

CBTA Philosophie	CBTA Vorteile
Fokus liegt in einer zielgerichteten Schulung mit dem Ziel qualifizierte Arbeitskräfte zu erhalten	Zielgerichtete, kompaktere & ggf. integrierte Schulungen durch Konzentration auf die für die Tätigkeit relevanten Punkte
Schlüsselqualifikationen und Kenntnisse werden anhand der tatsächlich ausgeführten Tätigkeit bestimmt	Der Arbeitgeber kann seine Mitarbeiter optimal für die sichere und vorschriftenkonforme Ausführung der ihnen übertragenen Aufgaben ausbilden
Dafür sollen die wirkungsvollsten Methoden ausgewählt werden	Möglichkeit einer weitestgehend individuellen Schulung durch eigene, eigens dafür ausgebildete Mitarbeiter, intern durchführen zu lassen und/oder die Dienste von externen Schulungsanbieter in Anspruch zu nehmen
Einführung gültiger und verlässlicher Beurteilungsmethoden zur Bewertung der Zielerreichung und als Verbesserungsinstrument	Aufsatz des Schulungsprogrammes schafft Transparenz und erlaubt weitere Anpassungen und Optimierungen hinsichtlich Effizienz und Effektivität

Was bedeutet die Anwendung von CBTA eigentlich für die Ausbildung im Gefahrgut-Lufttransport?

CBTA definiert Kompetenz *als* „**Dimension menschlichen Leistungsvermögens um...erfolgreiche Arbeitsleistung vorherzusagen**“

- Unterscheidung von **3 unterschiedlichen Lernzielbereichen**, den sog. „**KSA**“, aus denen sich „**Kompetenz**“ ergibt:
 1. *Wissen (Knowledge)*
 2. *Können (Skills)*
 3. *Wollen (Attitude)*
- Der **IATA CBTA Ansatz** verfolgt eine **4-stufige** Aufteilung des **Kenntnisstands der Lernzielbereiche**, von Anfänger bis Fortgeschritten
- Der **ICAO CBTA Ansatz** gibt **keine** Einstufung vor, sondern unterscheidet nur **grundsätzlich in mögliche, unterschiedliche Kompetenzniveaus**
 - Anwendbarer „**Competency standard**“ sollte durch Rolle/Tätigkeit determiniert werden




Quelle: Anhang H – IATA DGR, 63. Edition




Quelle: Anhang H – IATA DGR, 63. Edition


Was bedeutet das für die Industrie?



Und wie geht es jetzt weiter? Was ändert sich nun für mich? Mein PK1 läuft bald ab... Eine Ode and die PK Kurse...



...seit 2023 werden wir nur für das geschult, was wir auch wirklich für unsere Tätigkeit brauchen! Super, oder?!

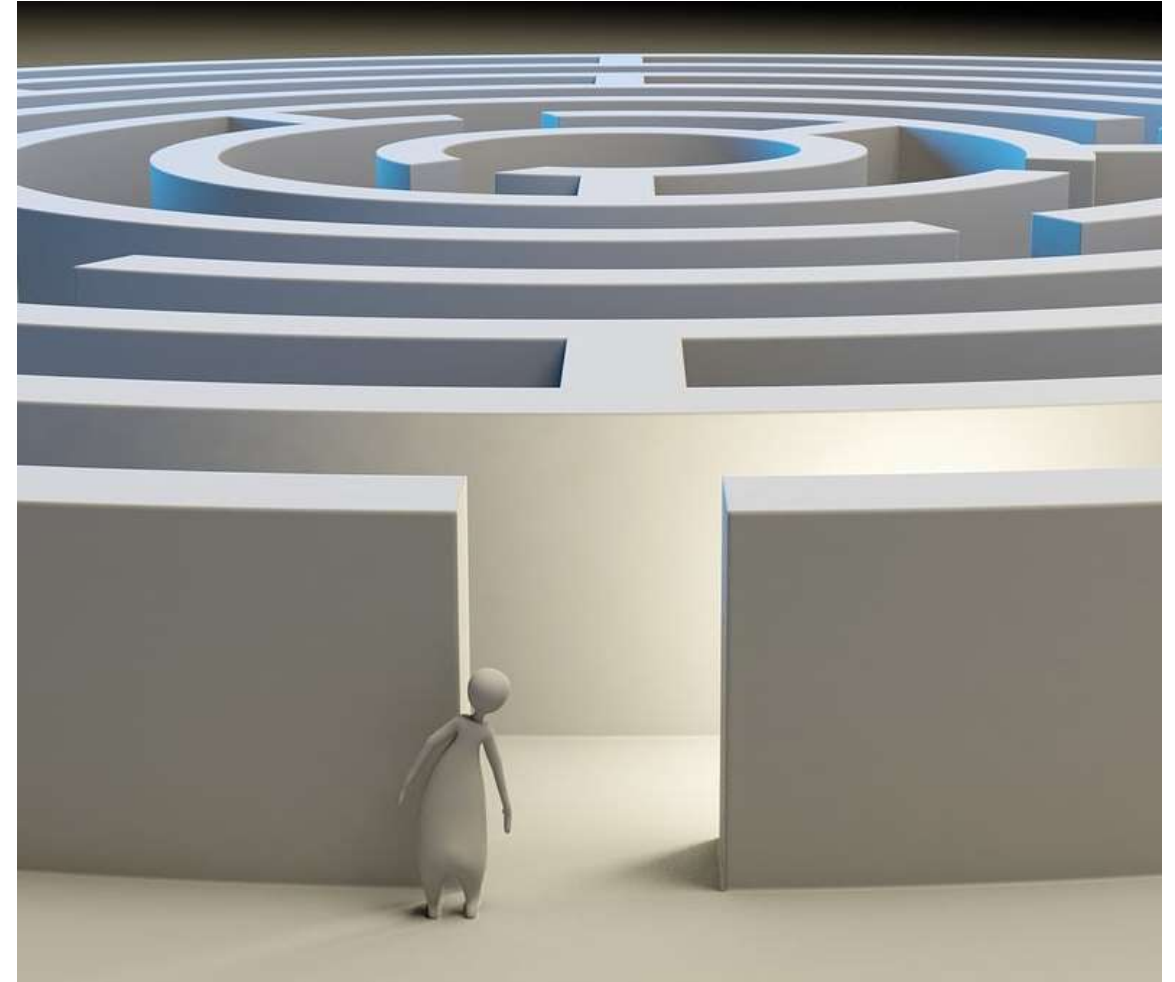


Ja, die Schulung, das ist ja bloß ein Trainingsevent im Programm! Was ist mit dem Rest?

Herausforderungen für „Non-Operator Entitäten“ in der Implementierung des CBTA

Herausforderungen für Versender

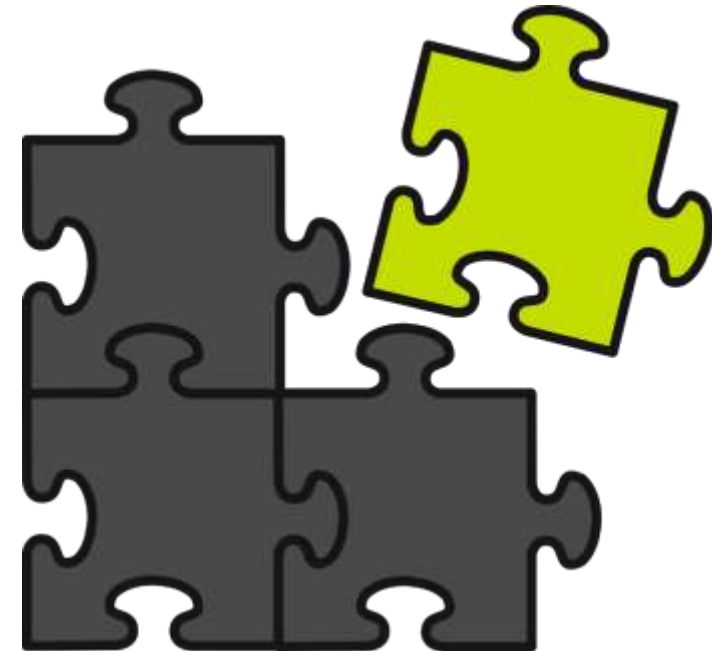
- **Aufbau und Pflege** eines (weltweiten?)
 - eigenen, unter **Aufsicht der zuständigen Behörde stehenden**
 - **Gefahrgut Training Programms** für den Lufttransport nach CBTA
 - über das **Trainingsevent „IATA-Schulung“** hinaus!
- Unternehmen müssen **detaillierte Information zu den Tätigkeiten der Teilnehmer** erarbeiten oder ggf. anpassen
 - **Einschätzung des Schulungsbedarfs** durch den z.B. Vorgesetzten benötigt, da klassische Stellenbeschreibungen i.d.R. nicht ausreichend ist
 - Externe **Schulungsanbieter** haben **eigene Prozesse/Tools** für die Beurteilung des Schulungsbedarfs → erhöhter Aufwand
- **Sachliche** und **zeitliche Gliederung** der Schulungsprogramminhalte
 - **Unterscheidung** zwischen **Initialen** und **Wiederkehrenden** Schulungen
- Zuverlässige und valide **Methoden der Beurteilung** (Assessment), **insbesondere bzgl. des Wollens** („Attitude“)



Herausforderungen für Schulungsanbieter mit der Einführung des CBTA

Herausforderungen externer Schulungsanbieter

- Schulungsanbieter haben keine detaillierte Information zu den genauen Tätigkeiten der Teilnehmer:
 - **Input des Arbeitgebers** bzgl. Analyse des Schulungsbedarfs **dringend erforderlich**; Bewertung **alleine durch Schulungsanbieter nicht möglich**
- **Gesteigerter Abstimmungs- und Koordinationsaufwand**
 - Vorab werden **Informationen zum Schulungsbedarf** und **Kompetenzniveau** für die **Vorbereitung** benötigt
 - **Heterogene Rückmeldungen**, wenn z.B. die Kundenunternehmen bereits eigene Unterlagen hierzu angefertigt haben
- Kann die **Flexibilität in den Ausbildungsinhalten /-ablauf** anhand der Tätigkeitsbeschreibungen in der Praxis genutzt werden?
 - Kritische Masse an Teilnehmern für möglichst homogene Kurse **hinsichtlich Tätigkeit und Kompetenzniveau** schwierig zu gewährleisten
 - Umsetzung **unterschiedlicher Aufgaben und Prüfungen** für Teilnehmer aus **unterschiedlichen Unternehmen** unter **Berücksichtigung der jeweiligen Schulungsbedarfsanalyse**
 - ggf. bei **Inhouse Schulungen** möglich
- **Beurteilung** über das Prüfungsergebnis hinaus, insbesondere hinsichtlich der Einstellung („Attitude“) durch **externe Schulungsanbieter** ist personalrechtlich eher kritisch zu sehen



Die Umsetzung des CBTA in Deutschland

Für Deutschland werden vom **Luftfahrtbundesamt spezifischere Vorgaben** (siehe **Nachrichten für Luftfahrer 2-586-21**) zu folgenden Punkten gemacht:

- Mindestens zu vermittelnde **Schulungsinhalte** und **-dauern** (Orientierungshilfe – Matrix Schulungsanforderungen)
- Schulungs- und Prüfungsgestaltung
- Zulassung/Anforderungen** an Online-Schulungen
- Genehmigung** von Schulungen
- Anforderungen an Qualifikation/Genehmigung** von Ausbildern für Schulungen

Allerdings wird grundsätzlich auf die ICAO CBTA Guideline verwiesen (nicht auf IATA!)

Schulungsinhalte	Orientierungshilfe Matrix Schulungsanforderungen Competency Based Training and Assessment (CBTA)																Zerfaktor A bis D
	Versender		Luftfahrt-Spezikons					Luftfahrtunternehmen / Abfertigungsagenten								Sicherheits- kontrollpersonal O	
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N			
Neuauflagen																	
Zweck der vorliegenden Vorschriften	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Allgemeines Verständnis	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Spezifische gefährliche Güter	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Grundlage der Vorschriften	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Gefährlichkeitsklassen allgemein	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Gefährlichkeitsklassen allgemein	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Spezialanforderungen																	
Allgemein	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wahrzeichen, Symbole, Abkürzungen und Unsicherheitsfaktoren																	
Allgemein	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Substanzen	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Symbole und Abkürzungen	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Anreicherungsfaktoren und zulässige Ansammlerwerte	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Ort	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Anwendung der Vorschriften																	
Anwendung der Vorschriften	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Prüfen des Verständnisses	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Prüfen der Luftfahrtsicherheitsmaßnahmen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Schulungsanforderungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Qualifikationsanforderungen	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Anweisung von Unfällen und Zwischenfällen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Begrenzungen																	
Allgemein	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Verbotene gefährliche Güter	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Verbotene gefährliche Güter	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Gefährliche Güter mitgeführt von Passagieren oder Besatzungsmitgliedern	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Beförderung gefährlicher Güter mit der Hand	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Gefährliche Güter im Gepäck	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bei Luftfahrzeugen verladen	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Gefährliche Güter in begrenztem Mengen	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Gefährliche Güter in begrenzten Mengen	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Löselisten der Staaten und Luftfahrtunternehmen	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

LBA Orientierungshilfe Schulungsanforderungen

Was ist nun anders bei Event „IATA-Schulung“?

- In den **bisherigen Schulungsanforderungen** wurden **Personalkategorien (PK)** mit festgelegten, **zugeordneten Schulungsinhalte** definiert, **ungeachtet der tatsächlichen Tätigkeit**
- Diese numerischen **Personalkategorien** (z.B. PK 1) wurden nun in **Tätigkeitsbeschreibungen (TB)** von A bis T umformuliert
- Die hier aufgeführten stellen die **Relevantesten für die Versender** dar:
 - A** Tätigkeiten des **Versenders** (*ehemals PK 1*)
 - B** Tätigkeiten des **Verpackers** (*ehemals PK 2*)
- Für **Speditionen/LSPs** ist maßgeblich:
 - C** Tätigkeiten des **MAs einer Spedition** (*ehemals PK 3*)
- Das **Luftfahrtbundesamt (LBA)** stellt für alle **Tätigkeitsgruppen typische Tätigkeitsbeschreibungen** zur Verfügung
 - Weiteres hilfreiches Material hierzu findet sich darüber hinaus in:
 - ICAO „**Generic dangerous goods task list**“
 - IATA „**Tasks Lists for Well-Defined Functions**“



Luftfahrt-Bundesamt
Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des
Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV)

**Tätigkeitsbeschreibung / Ausbildungsart / Ausbilderqualifikation
im Zusammenhang mit der Beförderung von Luftfracht, Post, Gepäck
und Passagieren**

(A) Tätigkeiten des Versenders

• Tätigkeitsbeschreibung

- Klassifizieren von gefährlichen Gütern
- Identifizieren von gefährlichen Gütern
- Erstellen und Bereitstellen der erforderlichen Dokumente
- Unterzeichnung der Versendererklärung
- Auswahl Verpackungsmaterial
- Zusammensetzen des Versandstücks
- Ordnungsgemäßes Verschließen des Versandstücks
- Anbringen von Markierungen und Kennzeichen
- Einhaltung aller nationalen und internationalen Vorschriften im Zusammenhang mit dem Versand von gefährlichen Gütern

• Ausbildungsart

- Präsenzschiung

(B) Tätigkeiten des Verpackers

• Tätigkeitsbeschreibung

- Auswahl Verpackungsmaterial
- Zusammensetzen des Versandstücks
- Ordnungsgemäßes Verschließen des Versandstücks
- Anbringen von Markierungen und Kennzeichen

• Ausbildungsart

- Präsenzschiung

Aufbau eines kompetenzbasierten Trainings- und Beurteilungsprogramms

- CBTA nutzt das ADDIE-Modell und den generischen ICAO-Kompetenzrahmen
- Das ADDIE-Modell ist ein generischer Prozess, der traditionell von Instruktions-Designern und Schulungsentwicklern zur Erstellung von wirksamen Schulungsinstrumente verwendet wird
- Es besteht aus fünf Phasen:
 1. Analyse,
 2. Design,
 3. Entwicklung,
 4. Implementierung und
 5. Evaluation.
- Die ICAO-Prozeduren bezeichnen diese Phasen als "Workflows"

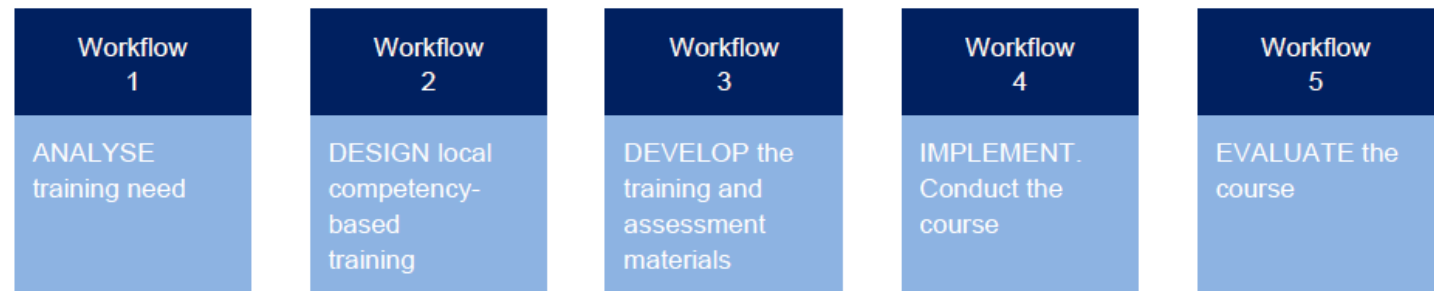


Figure 2-2. Competency-based training and assessment workflows

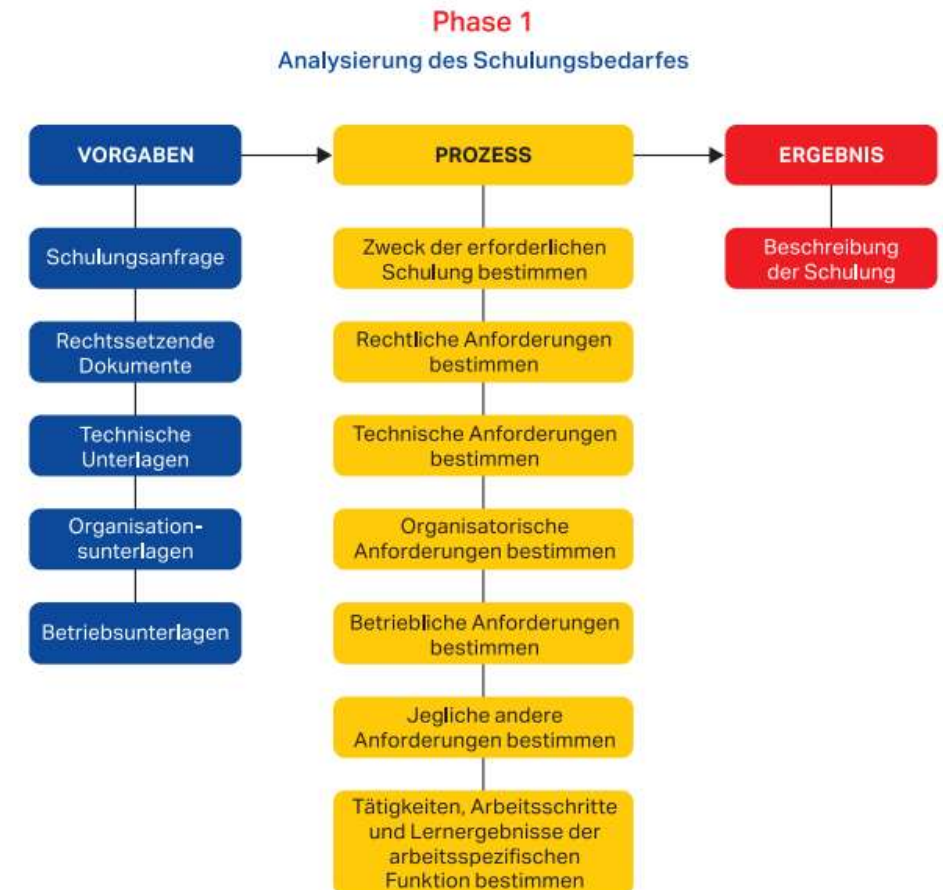
Umsetzung des CBTA

Phase 1 – Analyse Schulungsbedarf

- Bei der **Analyse des Schulungsbedarfs** werden Mitarbeiter mit ihren **Tätigkeiten erfasst** und diesen Tätigkeiten ein **Kompetenzniveau zugeordnet**
- Dabei sollte eine **sinnvolle Gruppierung von Tätigkeitsrollen** vorgenommen werden, um **Mitarbeiter mit gleichen Tätigkeiten** in einer Gruppe zusammenzufassen

Es empfiehlt sich **folgendes Vorgehen**, ggf. unter **Zuhilfenahme der generischen Tätigkeitsprofile**:

1. Benennung der **Tätigkeitsrollen**
2. Definition von **grundsätzlichen Tätigkeiten**
3. Definition **detaillierter Arbeitsbereiche**
4. Zuweisung von **Kompetenzniveaus**



Beispiel zur Schulungsbedarfsanalyse

Globales Transport Safety Data Team, 4 FTE

- Orientierung an den Vorgaben des LBA und aus den Vorschriften bzw. korrespondierenden Leitfäden → **Versender**
- **Kompetenzstandards** wurden selbst definiert & kategorisiert

Keine klassischen Versender:

- 4 Personen aus dem Team klassifizieren maßgeblich, aber haben darüber hinaus auch weitere Aufgaben, wie Zuordnung zulässiger Verpackungen je nach Verkehrsträger, z.T. auch Erstellen von DGDs

Unterschiedliche Kompetenzniveaus:

- 2 Kolleg:innen in Indien arbeiten seit 3 Jahren an regulären Workflows und 2 Kolleg:innen in DE mit langjähriger (>15 Jahre) Erfahrung als SME an komplexeren Sachverhalten

LBA Luftfahrt-Bundesamt
 Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV)

Tätigkeitsbeschreibung / Ausbildungsart / Ausbilderqualifikation im Zusammenhang mit der Beförderung von Luftfracht, Post, Gepäck und Passagieren

(A) Tätigkeiten des Versenders

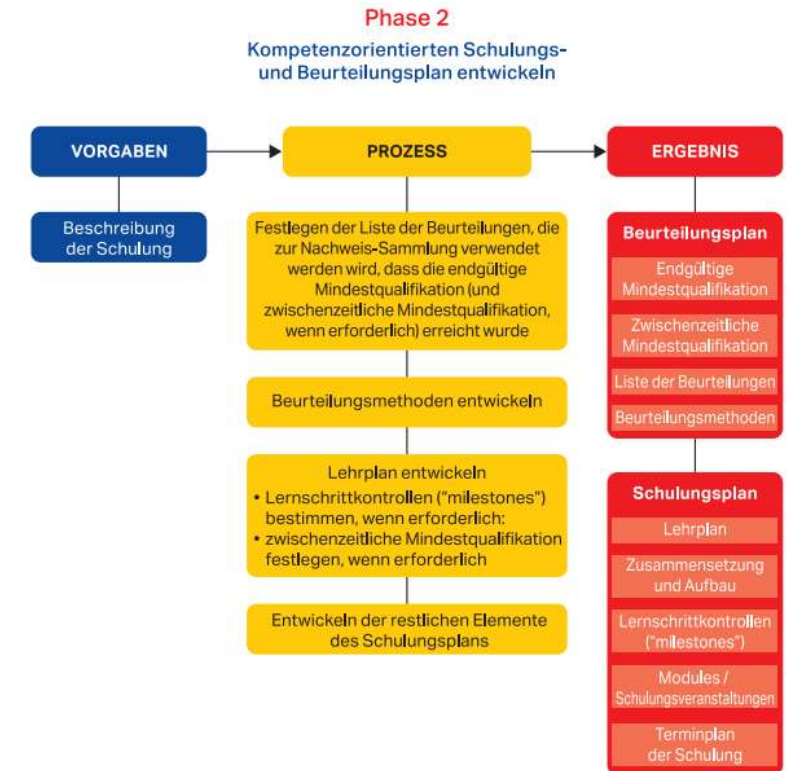
- **Tätigkeitsbeschreibung**
 - Klassifizieren von gefährlichen Gütern
 - Identifizieren von gefährlichen Gütern
 - Erstellen und Bereitstellen der erforderlichen Dokumente
 - Unterzeichnung der Versendererklärung
 - Auswahl Verpackungsmaterial
 - Zusammensetzen des Versandstücks
 - Ordnungsgemäßes Verschließen des Versandstücks
 - Anbringen von Markierungen und Kennzeichen
 - Einhaltung aller nationalen und internationalen Vorschriften im Zusammenhang mit dem Versand von gefährlichen Gütern
- **Ausbildungsart**
 - Präsenzschulung

Role	Job Task	Level	Task description	Training need	Competency standard
Global Transport Safety	Transport Safety Expert	Junior	Classification Packing requirements	Understanding the basics of dangerous goods Classifying dangerous goods Preparing dangerous goods shipment (partly)	Profound
	Transport Safety Expert	Senior	Classification Packing requirements Issuing DGDs Maintain regulatory DG data in system Troubleshooting	Understanding the basics of dangerous goods Classifying dangerous goods Preparing dangerous goods shipment Collecting safety data	Advanced

Umsetzung des CBTA

Phase 2 – Gestaltung eines Schulungs- und Beurteilungsplanes

- Der Arbeitgeber erstellt nun einen **Lehrplan (Syllabus)** und den Ergebnissen aus Phase 1 (detaillierte Arbeitsbereiche) wird eine **Vermittlungsmethode zugeordnet** und die **zeitliche Gliederung der Schulungsmaßnahmen** für die Tätigkeiten festgelegt
- Für **Arbeitsbereiche** können aber auch durch **weitere Methoden genutzt** werden, z.B. eLearning oder ein Training on the Job (z.B. für interne Regelungen) sowie **Vermittlungsmethoden kombiniert** werden
- Das **Trainingsevent „Schulung“** wird weiterhin als **maßgebliches Vehikel der Wissensvermittlung** angesehen
 - Fragen bei Nutzung **externer Schulungsanbieter**: Wie erfolgt TNA (Formulare/Tools)? Welche Formate werden angeboten? Inwiefern sind die Schulungen homogen aufgesetzt? Ist ggf. eine **Inhouse-Schulung** sinnvoller?



Quelle: Anhang H – IATA DGR, 63. Edition

Beispiel zum pragmatischen Ansatz Schulungsplan

Vor dem Design des Schulungsplans, wurden zunächst verfügbare, relevante Dokumente/Informationen gesammelt, identifiziert und analysiert:



▪ High-level/global

- Richtlinien & Guides bzgl. Transportsicherheit
- Trainings Guide
- Verpackungsleitfaden, etc.



- ✓ Aufnahme/Verknüpfung bestehender globaler, relevante e-Learnings ins Trainingsprogramm
- ✓ Welche anderen **Methoden** (z.B. Simulationen) & **Formate** (z.B. Learning Nuggets) und **Ressourcen** (Safety Moments) lassen sich entwickeln?

▪ Operativ/lokal

- Tätigkeitsbeschreibungen
- Standort-, Betriebs- und Arbeitsanweisungen (SOPs, WIs)
- Standortbegebenheiten und -Spezifika



- ✓ Ggf. bestehende Schulungselemente z.B. Einarbeitung on-the-job aus lokalen Dokumenten im Trainingsprogramm standortspezifisch referenzieren
- ✓ Neue Trainingselemente für die Arbeitsbereiche (Kurz-Präsentationen und Safety Moments) wurden in Abstimmung mit Kolleg:innen vor Ort entwickelt

Umsetzung des CBTA

Phase 2 – Gestaltung eines Schulungs- und Beurteilungsplanes

- Zweck des **Beurteilungsplans** ist die **detaillierte Erfassung** mit welchen **Methoden**, in welcher **Frequenz** und mit welchen **Erfolgskriterien** das **Erlern** des **Mitarbeiters beurteilt wird**
- Das CBTA umfasst zudem die **Beurteilung des Fortschritts**, wie das **Erlern in die Praxis umgesetzt wird**, bis letztendlich das **gewünschte Qualifikationsniveau vorhanden** ist
- Bei der **Ausführung des Beurteilungsplans** kann der Arbeitgeber die **Rolle des „Assessors“** einnehmen oder dies von einem externen Dienstleister erledigen lassen

Folgenden **Prinzipien** sollten für die **Erstellung des Beurteilungsplans** Anwendung finden:

- Eindeutige Arbeitsschritte** werden für die Beurteilung der Qualifikation verwendet
- Die Kriterien sollten **objektiv und messbar** sein
- Es müssen **mehrfache Beobachtungen** durchgeführt werden
- Die Beurteilungen müssen **stichhaltig** sein
- Die Beurteilungen müssen **verlässlich** sein



Überlegungen zum Beurteilungsplan

- **No Brainer: Ergebnis der IATA-Schulung** fließt als **wesentlichen Element** in die Beurteilung ein
- Andere Parameter und Kennzahlen zur Beurteilung müssen **maßnahmen- und unternehmensspezifisch** definiert werden
 - Ergebnisse aus e-Learnings, Quizzes, Simulationen
 - Beurteilung anhand festgelegter „Observable behaviours“
 - Orientierung an ICAO generic competency framework in Verbindung mit dem spezifischen Teil der Tätigkeit
 - Was sind **Erfolgskriterien zur Beurteilung der Mindestqualifikation** der Mitarbeiter?
 - „**Wollen**“ (= die persönliche, innere Einstellung des Mitarbeiters) ist zu beurteilen, ob wie gewünscht vorhanden, aber Achtung:
 - Beurteilung eher subjektiv und schwierig
 - Indikatoren und Kriterien anhand betrieblicher Rahmenbedingungen definieren
 - Personalabteilung und den Betriebsrat (§94 BetrVG) unbedingt einbeziehen



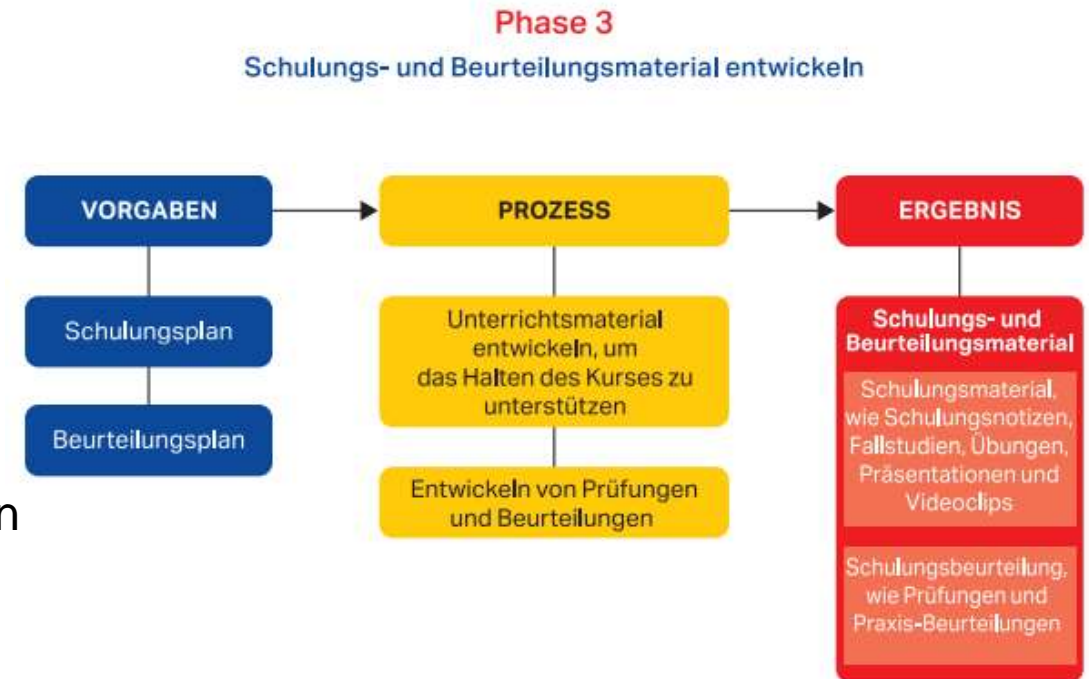
Betriebsverfassungsgesetz
§ 94 Personalfragebogen, Beurteilungsgrundsätze

(1) Personalfragebogen bedürfen der Zustimmung des Betriebsrats. Kommt eine Einigung über ihren Inhalt nicht zustande, so entscheidet die Einigungsstelle. Der Spruch der Einigungsstelle ersetzt die Einigung zwischen Arbeitgeber und Betriebsrat.
(2) Absatz 1 gilt entsprechend für persönliche Angaben in schriftlichen Arbeitsverträgen, die allgemein für den Betrieb verwendet werden sollen, sowie für die Aufstellung allgemeiner Beurteilungsgrundsätze.

Umsetzung des CBTA

Phase 3 – Entwicklung des Schulungs- und Beurteilungsmaterials

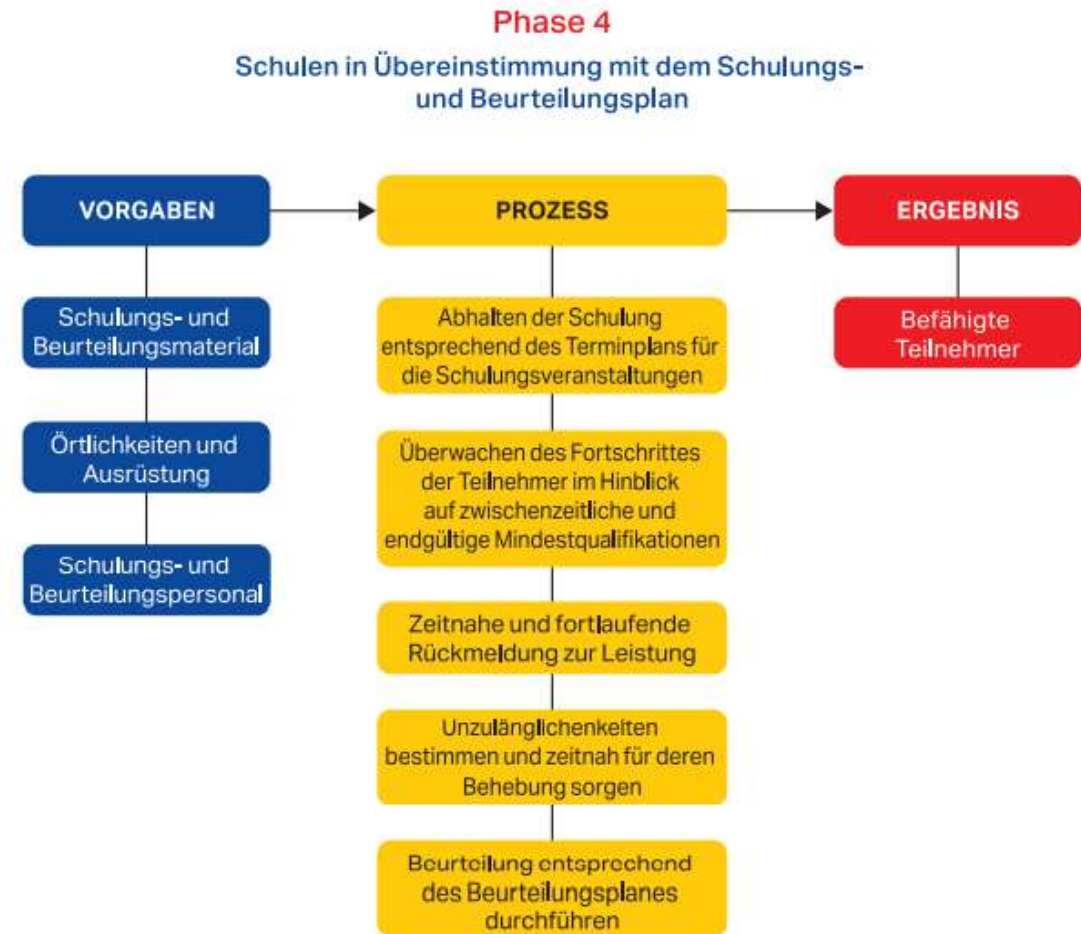
- Die Schulung der Inhalte ist und bleibt maßgeblich im Fokus **externer, zugelassener Schulungsveranstalter**
- Möglichkeit des „**Insourcing**“ eigener Trainer besteht
- **Aber: Trainingsevents außer der IATA-Schulung sollte der Arbeitgeber im Lead sein!**
 - **Zusätzliche Unterlagen für interne Schulung und Beurteilung** (z.B. Simulationen, e-Learnings, Fallbeispiele, Quizzes, Safety Moments) sind zu erstellen
- Welche **SOPs, Arbeitsanweisungen**, etc. gibt es? Sind darin bereits Schulungs-/Unterweisungselemente enthalten?
- Bislang **nicht dokumentierte** und **formalisierte Abläufe** interner Unterweisungen, z.B. on-the-job müssen dokumentiert werden



Umsetzung des CBTA

Phase 4 – Durchführung der Schulung

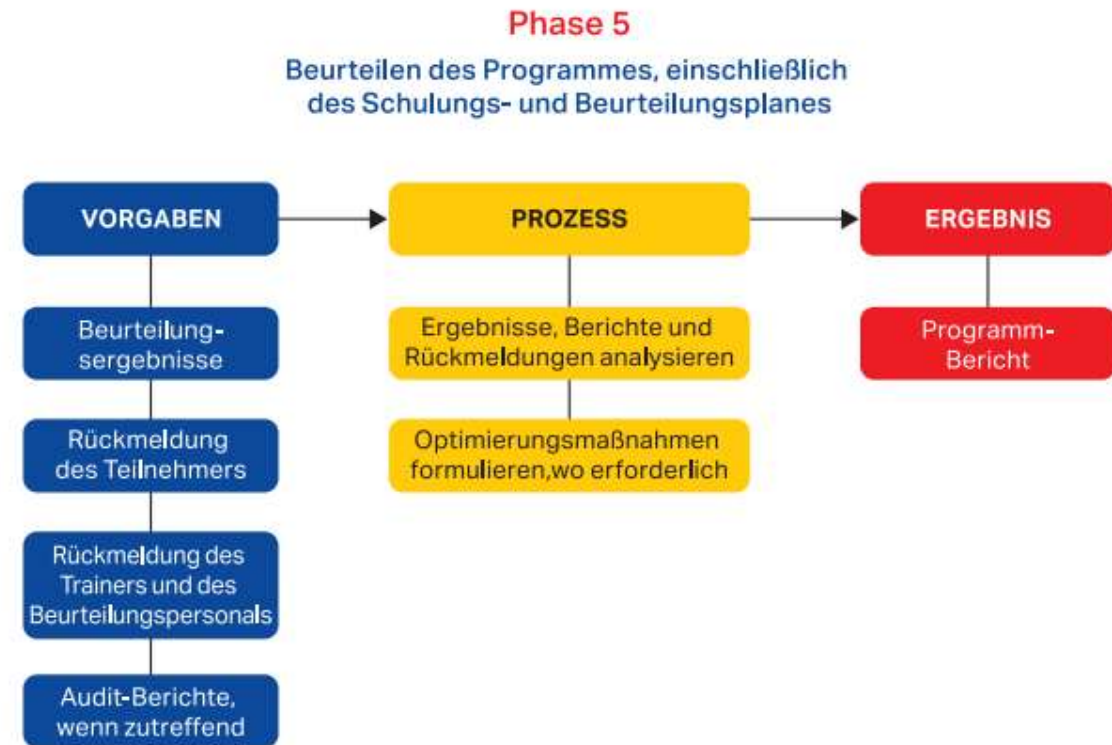
- Die **Schulungen** werden gemäß dem Schulungsplan durchgeführt,
 - für das **Trainingsevent IATA-Schulung** in den meisten Fällen bei **externer Schulungsanbietern**
 - für **andere „interne“ Schulungsevents**, je nach **bestmöglicher Methode** (on-the-job, e-Learning, etc)
- Wie gewohnt muss jeder Mitarbeiter eine **Grundschulung** besuchen, **bevor erstmalig Tätigkeiten** in Bezug auf gefährliche Güter im Luftverkehr ausgeübt werden
- Eine **Wiederholungsschulung** muss innerhalb einer Zeitspanne von 24 Monaten nach der Grundschulung bzw. 24 Monaten nach der letzten Wiederholungsschulung erfolgen
- Nach der Schulung erfolgt die **Beurteilung gemäß dem Beurteilungsplan**



Umsetzung des CBTA

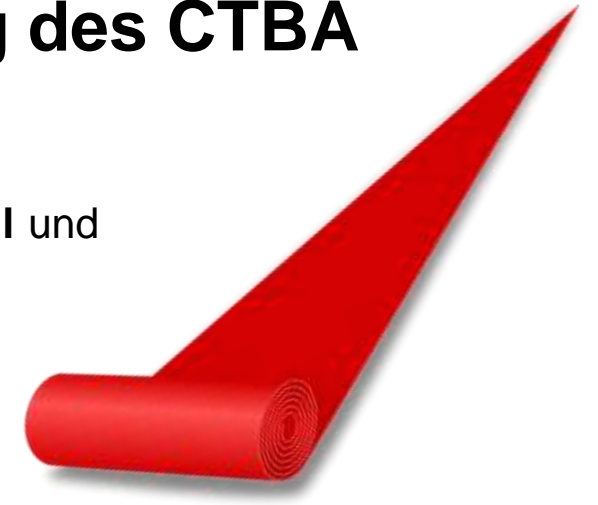
Phase 5 – Bewertung des Schulungs- und Beurteilungsprogrammes

- **Reflektion** wie gut das implementierte **CBTA-Schulungsprogramm funktioniert** z.B. durch Interviews und Bewertungsbögen der teilnehmenden Mitarbeiter, Beobachtungen am Arbeitsplatz, etc.
- **Dokumentation** bzgl. Erhebung der Ergebnisse sowie Auswertungsverfahren und Implementierung von Änderungen/ Verbesserungen
- Erstellen des **zusammenfassenden „Programmberichtes“**
 - Grundsätzlich am Ende eines jeden individuellen Schulungsprogrammes
 - Bei großen Unternehmen mit vielen betroffenen Mitarbeitern bietet sich ein jährlicher Bericht an, welcher die einzelnen Berichte kumuliert



Weitere Überlegungen zur verantwortlichen Umsetzung des CTBA

- Die **Umsetzung und verantwortliche Leitung** dieses Schulungsprogrammes sind **individuell** und aufgrund der **Organisation und Struktur eines Unternehmens** verschieden
- Zunächst liegt die **Verantwortung bei der Unternehmensleitung!**
 - Durch entsprechende **Delegationen** könnte diese Aufgabe z.B. auf die **zentrale** oder **standortspezifische Logistik-Leitung** oder **ESHQ-Leitung** übertragen werden
 - Für die **praktische Durchführung** bestimmter Prozessschritte, wie z.B. die Beurteilung, könnte zumindest in Deutschland die „**Beauftragte Person**“ im Gefahrgutbereich eingebunden werden (**Vorgesetztenrolle**)
 - Für Abdeckung internationaler Standorte könnten die Landes-Gefahrgutbeauftragten eingebunden werden
 - Es gibt momentan **keinen besseren Kandidaten als den Gb** → Braucht es einen Gb Luft & GGVLuft?
- Zudem müssen die verantwortlichen Personen für das Schulungsprogramm im **Gefahrgutrecht fachlich kompetent** sein
 - Kompetent sind Person mit einer aktuell **gültigen Schulungsbescheinigung** für den Luftverkehr (ehemaligen PK-Kurse) sowie einer **nicht definierten Berufserfahrung**



Kritik am CBTA

- **Wenig** und **späte Weisung** durch die Zuständige Behörde
- **Potential** des CBTA wurde bei der Umsetzung in DE **nicht ausgeschöpft**
- „Inflationäre“ Verwendung des Begriffs „Assessment“ in diesem Zusammenhang
- **Traditionelle Rollen & Tätigkeiten z.B. Versender & Verpacker** und die korrespondierenden Aufgaben und Kompetenzniveaus sind gut beschrieben und definiert, aber die „**neuen**“ **Rollen/Tätigkeiten** im Zusammenhang mit dem Aufbau und der Pflege des CBTA-Schulungsprogramms nicht!
- **Aktualisierung der TNA** nur bei Änderungen an der Tätigkeit akzeptabel?
- Hohe **Komplexität** (& höhere Kosten) in der Zusammenarbeit mit LBA-zugelassenen Schulungsanbietern durch Anforderung **jeweils unterschiedlicher Beurteilungsmethoden/-wege** hinsichtlich des Schulungsbedarfs
- Wie ist die **Zusammenarbeit mit externen Logistikpartner** abzubilden, die Tätigkeiten im Sinne des CBTA wahrnehmen? Kann ich mich auf darauf verlassen, dass diese ihr eigenes CBTA aufsetzen und pflegen? Welche Kontrollpflichten haben Unternehmen?
- **Kommerzieller Ansatz der IATA** lanciert mit Positionierung des eigenen CBTA Centre als Zertifizierungs-Entität
- Warum **Festhalten an LBA-zugelassenen Trainern und Präsenzs Schulungen**? Qualifikation & Erfahrung als Ermächtigung könnten zur Schulung legitimieren, analog der Unterweisungen in den anderen Verkehrsträgern; moderne Formate sollten leichter & flexibler angewendet werden dürfen



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!