

Comments on ADR-OR Part II

Comments in German:

Vermischung von Unternehmensbereichen

- In allen bisherigen Dokumenten wird eine Vermischung der derzeit getrennten Bereiche Airport Operations / Verkehrsleitung und Safety Management überaus deutlich. Dies zeigt sich unter anderem in der Verwendung von Auszügen aus dem ICAO Safety Management Manual, die in den EASA Parts nicht mehr mit explizitem Bezug zum SMS dargestellt werden. Auch die bisherige Aufgabe des Safety Managers, die Überprüfung der Konformität mit nationalen und internationalen Vorgaben und Empfehlungen, insbesondere mit Hilfe interner Audits, wird nicht gesondert unter dem SMS aufgeführt.
- Da es gerade bei größeren Flughafenbetreibern klarer Zuständigkeitsregelungen bedarf, wäre es hilfreicher a) die definitiven Zuständigkeiten bzw. Aufgabenbereiche deutlich mit der Funktion zu verbinden oder b) auf entsprechende, weiterführende Dokumente wie das Safety Management Manual der ICAO zu verweisen.
- Obwohl das Safety Management ursprünglich als neutrale und überwachende Einrichtung der Flughäfen implementiert wurde, hat es in der Formulierung der Vorgaben den Eindruck, als würden mehr der originären SMS Tätigkeiten wieder in Flughafenmanagement/die Verkehrsleitung rückgeführt und das SMS zum Reporting System gegenüber der Behörde umgewandelt.

Detailgenauigkeit, Regelungstiefe

- Um die bis ins Detail geforderten Vorgaben auch mit dem dafür benötigten zusätzlichen Ausmaß an Bürokratismus (detaillierte Ausarbeitung, Betrachtung, Dokumentation, Kommunikation, Archivierung etc.) umsetzen zu können, **benötigt der Airport zusätzliche Ressourcen und längere Bearbeitungszeiten. Eine Umsetzung der Vorgaben mit gewünschten Rahmenparametern und Formalitäten ist mit bestehendem Personal definitiv nicht umsetzbar.**
- Gerade im Bereich SMS werden mit der neuen Gesetzesvorlage erstmals sehr diffizile Vorgaben eingeführt, die die bisherigen Anforderungen des ICAO Annex 14 oder der deutschen Gesetzgebung **um ein Vielfaches übersteigen.**
- Auch die Übernahme vieler detaillierter Vorgaben und Textpassagen aus dem ICAO Doc 9859, welches bisher nur als Leitfaden diente, bürdet den Flughäfen **einen personellen, finanziellen und zeitlichen Mehraufwand** auf, der in keinem Verhältnis zum generierten Nutzen steht.
- Warum werden im Bereich Safety Management ICAO Manuals in AMC's umgewandelt, in anderen Bereichen jedoch nur ICAO Standards und Recommendations? Hier sollte unbedingt eine **einheitliche und gleiche bzw. faire** Regelung geschaffen werden und die Inhalte des Manuals in das Guidance Material verschoben werden. **Durch einen massiven Mehraufwand an Dokumentation und einem unverhältnismäßigen Mehr an Aufgaben und Analysen ergibt sich kein Benefit an Sicherheit.**
- Die Begründung warum statt dem ICAO Annex 14 Standards oder Recommendations im Bereich SMS nahezu in Gänze auf das ICAO SMM Doc 9859 zurückgegriffen **wird fehlt, die Übernahme dieser umfangreichen und vagen Vorgaben ist nicht nachvollziehbar**
- Durch die Übernahme der detaillierten Vorgaben für Risiko- und Gefährdungsanalysen, Safety Performance, Change Management, Training, Communication, Compliance etc. wird deren Erfüllung gerade für kleine und mittelgroße Flughäfen **unmöglich mit bestehenden personellen und finanziellen Ressourcen** und ist unproportional zur Größe des Unternehmens. Da bisher nur ICAO Standards und Recommendations fokussiert wurden und das SMM nur als Richtlinie diente, erfüllen die wenigsten Airports die neuen Forderungen. **Da diese zusätzlich sehr ungenau definiert sind, ist eine Verschiebung dieser in das GM zwingend erforderlich!**
- Die hier aus dem Dokument 9859 entnommenen Passagen wurden allgemein eher als Leitfaden verstanden und bekommen durch die Verwendung im Regelwerk einen anderen Charakter. **Die Inhalte sind teilweise weit von der betrieblichen Praxis bzw. Umsetzungsstand an Flughäfen entfernt.** Zudem ist fraglich ob die uneingeschränkte Übernahme vielfach sinnvoll ist.
- **Folgend die wichtigsten und kritischsten Beispiele mit Kommentierung:**

ADR.OR.D.005 — Management *REV*

- (a) The aerodrome operator shall implement and maintain a management system that includes a safety management system.
- (b) The management system shall include:
- (1) clearly defined lines of responsibility and accountability throughout the aerodrome operator, including a direct safety accountability of the accountable manager; [...]
 - (3) a formal process that ensures that hazards in operations are identified. [...]
 - (4) a formal process that ensures analysis, assessment and mitigation of the safety risks in aerodrome operations;
 - (5) the means to verify the safety performance of the aerodrome operator's organisation in reference to the safety performance indicators and safety performance targets of the safety management system, and to validate the effectiveness of safety risk controls;
 - (6) a formal process to:
 - (i) identify changes within the aerodrome operator's organisation and the aerodrome which may affect established processes, procedures and services,
 - (ii) describe the arrangements to ensure safety performance before implementing changes,
 - (iii) eliminate or modify safety risk controls that are no longer needed or effective due to changes in the operational environment;
 - (7) formal processes to review the management system referred to in paragraph (a), identify the causes of substandard performance of the safety management system, determine the implications of such substandard performance in operations, and eliminate or mitigate such causes;
 - (8) a safety training programme that ensures that personnel are trained and competent to perform the safety management system duties;

b- alle) Die Begriffsdefinition ‚formal process‘ macht nicht deutlich, was dies beinhaltet, sowie Detailgenauigkeit, Dokumentation, Archivierung, Frequenz der Durchführung etc. Wäre es ausreichend diesen Prozess im SMS Handbuch zu beschreiben um als ‚formal process‘ zu gelten?

(1) Hier muss entsprechend deutschem Recht unterschieden werden in die Verantwortlichkeit für Safety und für das SMS (Safety Manager).

(5) Dies erscheint insoweit problematisch, da es keine Vorgaben gibt und ebenso keine Vergleichbarkeit zwischen Flughäfen. ACI Benchmark wurde eingestellt. Woran kann man sich orientieren? Zudem: Verbesserung des Meldewesens führt u.U. zu einer Zunahme der relevanten Vorkommnisse. Zusätzlich ist eine Überprüfung der safety risk controls im täglichen Betrieb, in der Praxis, schwer darstellbar.

(6) Wenn diese Aufgabe wirklich in der Verantwortung des Safetymanagers liegen sollte (muss nochmal klar herausgestellt werden), müsste das Safetymanagement in alle Entscheidungen eingebunden werden und über alle Entscheidungen informiert sein und diese formell bewerten. Dies ist unter Betrachtung der verschiedenen Abteilungen und Tochtergesellschaften /Drittanbietern/Dienstleistern und unter Berücksichtigung des Kosten-Nutzen-Faktors kaum darstellbar. **Wie sind ‚changes within the operator‘ definiert bzw. bis zu welchem Detailierungsgrad sollten diese berücksichtigt werden?**

(7) Wie sollte ein formaler Prozess zur Überprüfung der Effizienz eines Safety Managements genau aussehen? Hier bietet auch das ICAO Safety Management Manual keine Hilfestellung. Auch ist nicht klar was ein „unter der Norm liegendes SMS“ ausmacht (Keine Definition einer Standard Performance). → Dieser Punkt ist aufgrund der Häufung von Unwägbarkeiten unbedingt in das GM

<p>(9) formal means for safety communication that ensure that all personnel are fully aware of the safety management system, to convey safety critical information, and explain why particular safety actions are taken and why safety procedures are introduced or changed;</p> <p>(10) coordination of the safety management system with the aerodrome emergency response plan; and coordination of the aerodrome emergency response plan with the emergency response plans of those organisations it must interface with during the provision of its services.</p> <p>(c) The aerodrome operator shall document all management system key processes, including a process for making personnel aware of their responsibilities, and its amendment procedure.</p> <p>(d) The aerodrome operator shall establish a function to monitor compliance of the organisation with the relevant requirements and the adequacy of the procedures. Compliance monitoring shall include a feedback system of findings to the accountable manager to ensure effective implementation of corrective actions as necessary.</p> <p>(e) The management system shall be proportionate to the size of the organisation and its activities, taking into account the hazards and associated risks inherent in these activities.</p> <p>(f) In the case that the aerodrome operator holds a certificate to provide air navigation services, it shall ensure that the management system covers the whole range of activities.</p>	<p>zu verschieben.</p> <p>(8) + (9) genaue Erklärung und Definition (Ist ein „on the job“ training und die Kenntnis der Manuals ausreichend? + Was ist mit formal means for safety communication gemeint?)</p> <p>(10) Beide Themen haben in der Realität nur eine theoretische und eingeschränkte Schnittstelle (z.B. Bombendrohung oder Brand im Terminal nicht SMS). Wenn dies von Bedeutung ist, warum wird dies dann getrennt von den Aufgaben eines Safety Management gesehen?</p> <p>d) Diese Funktion ist als zentrale Funktion bisher nicht vorhanden. Es muss klar sein, dass das nicht die Aufgabe des Safety Managers sein kann. Da mehr und mehr Unternehmen die Compliance im Sinne von ‚Anti-Korruptions-Beauftragten‘ sehen, ist dieses Aufgabenfeld genauer zu definieren um etwaige Verwechslungen auszuschließen.</p> <p>(e) Hier wären Richtwerte hilfreich um die Aussage zu verdeutlichen, wie viele Personen werden empfohlen / welche Größe wird empfohlen / welche Proportionen Verkehr / SMS sind angemessen. Bei den diffizilen Vorgaben kann das SMS gar nicht an die Größe des Airports angepasst werden, weil Standardaufgaben und Dokumentation einen massiven Mehraufwand darstellen und von allen Airports, unabhängig der Größe geleistet werden müssen.</p>
---	---

<p>AMC1-ADR.AR.C.035(a)(2) — Issuance of certificate SAFETY ASSESSMENTS PROVIDED BY THE AERODROME OPERATOR</p> <p>(a) The competent authority should validate the conclusion of a safety assessment, provided by the aerodrome operator to ensure compliance with the applicable requirements (see ADR.OR.B.065).</p> <p>(b) The competent authority should analyse the safety assessment and in particular make sure that:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> the identified safety concern(s) has/have been assessed through the safety assessment process and is/are adequately documented. <input type="checkbox"/> an appropriate coordination has been performed between the parties affected by the safety concern(s); <input type="checkbox"/> the assessment covers the whole system and the interactions of its elements; <input type="checkbox"/> the hazards have been properly identified and the level of risk assessed; <input type="checkbox"/> the proposed mitigation measures are adequate and consistent with the objective of reducing the identified level of risk and the safety objectives, if relevant; <input type="checkbox"/> the timeframes of the planned implementation of the any associated actions are appropriate. <p>(c) The competent authority should either:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> give approval to the aerodrome operator for the safety assessment and the proposed associated actions, such as mitigation measures; <input type="checkbox"/> coordinate with the aerodrome operator to reach an agreement on revised mitigation measures if some risks have been underestimated or have not been identified; , or <input type="checkbox"/> impose additional measures or reject the proposal if no agreement can be reached. 	<p>Ist der Bezug hier wirklich richtig? Muss jedes Safety Assessment der Behörde zugesendet werden, ab wann muss ein Safety Assessment gemacht werden?</p> <p>Es muss klare Vorgaben geben, wie ein Assessment auszusehen hat und ob hierzu Gutachter beauftragt werden müssen. Diese Funktion ist bisher in dieser Form nicht vorhanden. Es muss klar sein, dass das nicht die Aufgabe des Safety Managers sein kann.</p> <p>Im ICAO SMM ist lediglich von risk assessment die Rede. Dies ist auch eher als konzerninternes Mittel zur Beurteilung und Bewertung von Gefährdungen und Risiken zu sehen und keinesfalls als Meldewesen an die jeweilige Aufsichtsbehörde. Dies würde dem Gedanken des SMS – Probleme intern offen zu behandeln und zu beseitigen entgegenstehen. Auch die genaue Kontrolle und Beurteilung des Safety Assessment durch die Behördebürdet dem SMS einen Zwang zur genauen Meldung und Einhaltung auf, was dem offenen Safety Gedanken nicht gerade dienlich ist. Die unter b) gelisteten Aufgaben entsprechen laut SMM eher den Aufgaben der Safety Action Group, nicht den Aufgaben der Aufsichtsbehörde.</p> <p>Auch der Fakt, dass ein Safety Assessment, sofern man es analog SMM verstehen will, vorab von der Behörde genehmigt werden muss, ist nicht gerade effizient. Insbesondere wenn es darum geht Safety Mängel schnellst möglichst zu beseitigen, kann es bei Einbindung und vorheriger Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde zu kritischen Zeitverzögerungen kommen!</p>
<p>AM 1- ADR.OR.B.045(a) — Assessment of changes</p>	

<p>SAFETY ASSESSEMENT FOR A CHANGE A safety assessment for a change should include:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) identification of the scope of the change; (b) identification of hazards; (c) determination of the safety criteria applicable to the change;(d) risk analysis in relation to the harmful effects or improvements in safety related to the change; (e) risk evaluation and, if required, risk mitigation for the change to meet the applicable safety criteria; (f) verification that the change conforms to the scope that was subject to safety assessment and meets the safety criteria; and (g) the specification of the monitoring requirements necessary to ensure that the aerodrome and its operation will continue to meet the safety criteria after the change has taken place. 	<p>Wer sollte das Assessment machen? Ist eine Bewertung durch interne Mitarbeiter ausreichend oder muss sich der Flughafen externer Gutachter bedienen? Generell stellt sich die Frage nach der Auslegung der Begrifflichkeit Safety Assessment (SMM-internes Dokument statt Rechtfertigung gegenüber der Aufsichtsbehörde! – s.o.)</p>
<p>AMC 1-ADR.OR. D.005(b)(1) — Management SAFETY MANAGEMENT SYSTEM</p> <p>The safety management system of an aerodrome operator should include an organisational structure for the management of safety proportionate and appropriate to the size of the organisation and the nature and type of operations. Clearly defined lines of responsibilities, authorisations and accountabilities within the organisation should be identified. Depending on the organisational complexity and structure, this should include a Safety Services Office and a Safety Review Board or similar.</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) Safety Services Office <p>(1)The Safety Services Office should be independent and neutral in terms of the processes and decisions made regarding the delivery of services by the line managers of operational units;</p>	<p>In wie fern machen Safety Office und Safety Review Board in der beschriebenen Aufgabenfülle bei kleineren und mittelgroßen Flughäfen Sinn? Forderung wird danach gleich entkräftet durch „or similar“. Hier kann auch nicht mit einer Studie oder einem Gutachten ermittelt werden, ob ein ähnlich praktiziertes System analog funktioniert oder eben nicht. Auch hier müsste man zunächst ermitteln wie groß der Nutzen der beschriebenen Verfahren ist und dann ermitteln ob das analoge, von kleineren und mittelgroßen Airports praktizierte System diesen Nutzen auch bieten kann. Dies zu beweisen wäre sicherlich sehr kosten-und zeitaufwendig. → Daher gilt weiterhin die Verschiebung der SMS AMCs als GM. Mit all den genauen und detaillierten Forderungen in dieser Form ist eine Umsetzung als AMC gar nicht möglich bei Erhalt des Aufwand-Nutzen Verhältnisses.</p>

<p>(2) The function of the Safety Services Office should be to:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) manage and oversee the hazard identification system; (ii) monitor safety performance of operational units directly involved in aerodrome operations; (iii) advise senior management on safety management matters; and (iv) assist line managers with safety management matters; <p>(3) Operators of multiple aerodromes should either establish a central Safety Services Office and appropriate safety departments/functions at all aerodromes or separate Safety Services Office at each aerodrome. Arrangements should be made to ensure continuous flow of information and adequate coordination.</p> <p>(b) Safety Review Board</p> <p>(1) The Safety Review Board should be a high level committee that considers matters of strategic safety in support of the accountable manager's safety accountability;</p> <p>(2) The board should be chaired by the accountable manager and be composed of heads of functional areas;</p> <p>(3) The Safety Review Board should monitor:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) safety performance against the safety policy and objectives; (ii) that any safety action is taken in a timely manner; and (iii) the effectiveness of the organisation's safety management system <p>(4) The Safety Review Board should ensure that appropriate resources are allocated to achieve the established safety performance.</p> <p>(5) Operators of multiple aerodromes should ensure that all aerodromes are represented in the Safety Review Board, at the appropriate management level.</p>	
<p>AMC1-ADR.OR.D.005(b)(4) — Management</p> <p>SAFETY RISK ASSESSMENT AND MITIGATION</p>	<p>Auch bei den Forderungen bezüglich des Safety Risk Assessment ist keine Genauigkeit und viel Raum für Interpretation gegeben. Welches Management Level sollte entscheiden, ob ein Sicherheitsrisiko tolerabel ist oder nicht? Vielleicht noch der</p>

<p>(a) A formal safety risk assessment and mitigation process should be developed and maintained that ensures analysis (in terms of probability and severity of occurrence), assessment (in terms of tolerability) and control (in terms of mitigation) of risks.</p> <p>(b) The levels of management who have the authority to make decisions regarding the tolerability of safety risks, in accordance with (a) above, should be specified in the aerodrome manual.</p> <p>Further guidance on safety risk assessment mitigation is contained in ICAO Doc 9859.</p>	<p>betroffene Abteilungsleiter selbst? Auch die Auflistung dieser Bereiche oder Namen sollte nicht in diesem Detail im Flughafenhandbuch veröffentlicht werden. Gerade hier gibt es unterschiedliche Strukturen bei den Flughäfen, die auch so beibehalten werden sollten. An manchen wird die Entscheidung und Risikobewertung durch gemeinsamen Konsens erreicht, andere hingegen übernehmen die Aufgabe im Rahmen des SMS. Dies sollte auch künftig so bleiben, da durch die EASA Regelung ggf. eine Verschlechterung eintreten kann. → Auch hier empfiehlt sich die Verschiebung in das GM.</p>
<p>AMC1-ADR.OR.D.005(b)(5) — Management SAFETY PERFORMANCE MONITORING AND MEASUREMENT</p> <p>(a) Safety performance monitoring and measurement should be the process by which the safety performance of the operator is verified in comparison to the safety policy and objectives, identified safety risks and the mitigation measures.</p> <p>(b) This process should include:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) safety reporting; (2) safety studies, which are rather large analyses encompassing broad safety concerns; (3) safety reviews including trends reviews, which are conducted during introduction and deployment of new technologies, change or implementation of procedures, or in situations of structural change in operations, or to explore increase in incidents or safety reports; (4) safety audits which focus in the integrity of the operator's management system, and periodically assess the status of safety risk controls; (5) safety surveys, which examine particular elements or procedures of a specific operation, such as problem areas or bottlenecks in daily operations, 	<p>Bisher ist ein Safety Performance Monitoring noch nirgends gefordert, da dies nicht praktiziert wird und es auch bis dato keine Richtwerte gibt ist fraglich, wie eine genaue Durchführung erfolgen soll.</p> <p>Die Überprüfung stellt allein eine Unverhältnismäßigkeit dar, weil man nur prüfen kann, was man vorher aufwändig überwacht und erfasst. Was soll als Safety Performance Indikator zulässig und vergleichbar sein?</p> <p>Auch die Durchführung von Safety-Studien und Safety-Umfragen stellt die Flughäfen vor Probleme. Wie und wo sollten diese durchgeführt werden? Hier ist mit einem vernünftigen Reporting System ohnehin schon die Möglichkeit gegeben, safety-kritische Vorkommnisse zu melden. Wozu noch diffizile Studien und Umfragen, die Personal, Zeit und finanzielle Mittel binden (bei kleineren Airports auch kaum praktikabel sein dürften) mit einem mehr als fragwürdigen Ergebnis. Eine Umfrage hat keinen Einfluss auf die Verbesserung der Betriebssicherheit, die Nachbereitung von Vorkommnissen und Schäden schon. Der</p>

<p>perceptions and opinions of operational personnel and areas of dissent or confusion;</p> <p>(6) internal safety investigations, whose scope should extend the scope of occurrences required to be reported to the competent authority; an</p> <p>(7) setting safety performance indicators and measuring performance against them.</p>	<p>Fokus sollte eindeutig auf der Überwachung der Prozesse liegen, nicht auf der Effizienz des SMS selbst!</p> <p>Im ICAO SMM werden Schadensraten und Flugzeugabstürze als performance indicators genannt. Hier hat das SMS keinen unmittelbaren Einfluss, ist aber in der Bringschuld → Allerhöchstens im GM!</p>
<p>AMC1-ADR.OR.D.005(b)(6) — Management</p> <p>THE MANAGEMENT OF CHANGE</p> <p>The aerodrome operator should manage safety risks related to a change. The management of change should be a documented process to identify external and internal change that may have an adverse effect on safety.</p> <p>It should make use of the aerodrome operator's existing hazard identification, safety risk assessment and mitigation processes.</p> <p>For assessment of changes ADR.OR.B.045 and its related AMCs also apply.</p>	<p>Sollte dies eine Aufgabe des SMS sein (nicht eindeutig definiert) ist unklar, wie das SMS alle Änderungen am Flughafen betrachten und bewerten soll? Dies ist nicht nur unverhältnismäßig, sondern auch unrealistisch! Alle Entscheidungen, Änderungen und neue Verfahren müssten vorab durch das SMS gesichtet werden → Massiver Mehraufwand in Zeit, Personal und damit auch höhere Kosten.</p> <p>Hier ist mit dem ICAO SMM eine klare Empfehlung eine Guidance gegeben. Wie sollen kleine und mittelgroße Flughäfen dies mit einem halbwegs praktikablen Aufwand durchführen können?</p>
<p>AMC1-ADR.OR.D.005(b)(8) — Management</p> <p>TRAINING</p> <p>(a) The aerodrome operator should establish a safety training programme to all staff, regardless of their level in the organisation.</p> <p>(b) The safety training programme should consist of the following:</p> <p>(1) a documented process to identify training requirements for each area of activity within the aerodrome organisation, and track completion of required training;</p> <p>(2) a validation process that measures the effectiveness of training; (3) initial job-specific training;</p>	<p>Viel zu detailliert! Generelles Safety Training wäre ok, dann können Flughäfen das Training entsprechend ihrer Größe aufbauen und umsetzen (Bsp. generell im Rahmen der Security Schulung oder CBT). Hier wären allein 2-3 Mitarbeiter zusätzlich notwendig, um jeden Bereich des Flughafens neu und alt kontinuierlich in diesem Detailgrad zu schulen. Für eine Organisation kleinerer oder mittlerer Größenordnung ist dies keinesfalls gerechtfertigt.</p>

<p>(4) induction/initial training incorporating safety management system , including Human Factors and organisational factors; and (5) recurrent safety training.</p> <p>(c) A training file should be developed for each employee, including management, to assist in identifying and tracking employee training requirements and verifying that personnel have received the planned training.</p> <p>(d) The aerodrome operator should specify initial and recurrent safety training standards for operational personnel, managers and supervisors, senior managers and the accountable manager. The amount and level of detail of safety training should be appropriate to the individual's responsibility and involvement in the SMS.</p> <p>(e) The aerodrome operator should specify safety training responsibilities, including contents, frequency, validation and safety training records management.</p> <p>(f) The information provided in points (d) and (e) above should be included in the aerodrome manual.</p>	<p>Eher unwahrscheinlich ist, dass der Nutzen der Durchführung personenbezogener Schulungen (appropriate individual's responsibility and involvement in SMS) den zusätzlichen personellen und zeitlichen Aufwand der Erstellung rechtfertigt.</p>
<p>AMC1-ADR.OR.D.005(d) — Management COMPLIANCE MONITORING GENERAL</p> <p>(a) The implementation and use of a compliance monitoring function should enable the aerodrome operator to monitor compliance with the relevant requirements of this Part, Part-ADR.OPS and any other applicable requirements.</p> <p>(1) The aerodrome operator should specify the basic structure of the compliance monitoring function applicable to the activities conducted;</p> <p>(2) The compliance monitoring function should be structured according to the size of organisation and the complexity of the activities to be monitored, including those which have been sub-contracted.</p> <p>(b) An aerodrome operator should monitor compliance with the procedures it has designed to ensure safe activities. In doing so, an aerodrome operator should as a minimum, and where appropriate, monitor:</p>	<p>Hierfür kann nicht der Safety Manager zuständig sein. Das muss deutlich werden, um Diskussionen zu vermeiden und die rechtlichen Grundlagen zu wahren. Hier muss zusätzlich zum SMS ein Compliance Beauftragter geschaffen werden, der kontinuierlich die Flughafenprozesse mit den rechtlichen Vorgaben abgleicht (eigentlich müsste man dafür einen Juristen einstellen). Viele Tätigkeiten überschneiden sich allerdings mit denen des Safety Managers → Wiedermal für kleine und mittelgroße Airports mehr Kosten verbunden mit einem geringen Nutzen.</p> <p>Compliance Monitoring ist weder im Annex 14, dem DOC 9859 und der EU-RL 1108/2009 zu finden. Mit der Phrase „and any other applicable requirements“ wird hier eher der Bezug zur</p>

<p>(1) organisational structure; (2) plans and objectives; (3) privileges of the organisation; (4) manuals, logs and records; (5) training standards; (6) required resources; and (7) management system.</p> <p>The reporting of such third parties should be done irrespectively of any other requirements according to which they have to report to the competent authority of the aerodrome or the state of registry of the aircraft involved, or any other competent authority in the context of the national occurrence reporting programme.</p>	<p>Rechtskonformität als der Abgleich mit safety-relevanten Prozessen initiiert. Auch ist unklar in wie fern der Flughafen die Verantwortung der Rechtskonformität für vertraglich vergebene Verfahren haben sollte (sub-contracted).</p> <p>Da mehr und mehr Unternehmen die Compliance im Sinne von ‚Anti-Korruptions-Beauftragten‘ sehen dieses Aufgabenfeld genauer zu definieren um etwaige Verwechslungen auszuschließen.</p>
---	---