



C4.6

SMS-Ordnung der Fraport AG und FRA-Vorfeldkontrolle GmbH

Ordnung des Sicherheitsmanagement-Systems des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main

Die betriebliche Sicherheit hat für die Fraport AG die höchste Priorität gegenüber ökonomischen, ökologischen, betrieblichen oder auch sozialen Interessen. Hierzu verpflichten wir uns, ausreichende und angemessene Ressourcen bereitzustellen.

Leitbild für die Aktivitäten des SMS der Fraport AG ist die Safety Policy der Fraport AG für den Verkehrsflughafen Frankfurt/Main. Es ist die klare Erwartung der Fraport AG, dass die in der Safety Policy enthaltenen Vorgaben von allen am Flughafenbetrieb beteiligten Personen und Organisationen praktisch gelebt werden. Dienstleister, die auf unseren Flugbetriebsflächen tätig sind, müssen mindestens unseren Ansprüchen an die betriebliche Sicherheit genügen.

Das SMS der Fraport AG ist dabei der „Just Culture“ Deklaration (Kultur des gerechten Umgangs) der Europäischen Union verpflichtet.

Um die betriebliche Sicherheit und das hohe Sicherheitsniveau weiter zu verbessern, erwarten wir die Mitwirkung aller Personen und Organisationen die sich auf den Flugbetriebsflächen am Flughafenbetrieb beteiligen.

Die SMS-Ordnung ist für alle am Flughafenbetrieb beteiligten Personen und Organisationen bindend, sie haben sich aktiv am Sicherheitsmanagementsystem (SMS) der Fraport AG zu beteiligen.

Fraport AG,
Frankfurt, den 01.05.2026

VV
Dr. Stefan Schulte
Vorstandsvorsitzender

AVN
ppa. Alexander Laukenmann
EASA Accountable Manager

Version

Version	Datum	Bemerkung	Autor
4.0	01.11.2017	Erstellung	FTU-BS
4.1	31.05.2019	Redaktionelle Anpassungen	FTU-BS
5.0	01.07.2022	Überarbeitung	AVN-EM
5.1	01.06.2023	Safety Ziele 2023, Safety Policy	AVN-EM
5.2	01.05.2024	Safety Ziele 2024	AVN-EM
5.3	01.09.2025	Safety Ziele 2025, Safert Policy, LRST	AVN-EM
5.4	01.05.2026	Safety Ziele 2026	AVN-EM

Status	Veröffentlichen in:
<input type="checkbox"/> Entwurf	<input checked="" type="checkbox"/> Skynet
<input checked="" type="checkbox"/> Freigegeben	<input checked="" type="checkbox"/> GalaxyNet
	<input checked="" type="checkbox"/> Internet
Veröffentlichung im GalaxyNet bzw. Internet kann nur bei Vorliegen der Richtlinie auf Deutsch und Englisch erfolgen.	

Die vorliegende Ordnung richtet sich in gleicher Weise an weibliche und männliche Personen. Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wurde in den meisten Fällen die männliche Form gewählt.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	5
1. Rechtsgrundlage und Geltungsbereich	6
1.1 Rechtsgrundlage	6
1.2 Geltungsbereich	6
1.3 Aerodrome Manual	6
2. Verantwortlichkeiten im Flughafenbetrieb	7
2.1 Benannte Personen der Fraport AG	7
2.2 Rechte und Pflichten der Nominated Persons	7
3. Verantwortlichkeiten im Rahmen des SMS	8
3.1 EASA Safety Manager	8
3.1.1 Die Verantwortlichkeiten des EASA Safety Managers	8
3.1.2 Die Kompetenzen des EASA Safety Managers	8
3.1.3 Safety Service Office	9
3.2 Bereichsleiter und Prozesseigner / -verantwortliche	9
3.3 Beschäftigte mit persönlichen Bestellungen	9
3.4 Umsetzungsverantwortung der Führungskräfte	10
3.5 Organisationen und Personen in der Flughafenbetriebsabwicklung	10
3.5.1 Selbstauskunft zur betrieblichen Sicherheit	10
3.5.2 Organisationspflichten	10
3.5.3 Teilnahme am Meldewesen	10
4. Das Sicherheitsmanagement-System	11
4.1 Organisation des Sicherheitsmanagement-Systems	11
4.2 Aufgabengebiet	11
4.2.1 Identifikation von Risiken und Gefahren	11
4.2.2 Dokumentation von Ereignissen	11
4.2.3 Änderungsmanagement	11
4.2.4 Beratungsleistungen	12
4.2.5 Übersicht über das Aufgabenspektrum	12
4.3 Dokumentation der für die betriebliche Sicherheit erheblichen Verantwortlichkeiten	13
4.4 Organe des Sicherheitsmanagement-Systems	13
4.4.1 Safety Review Board (SRB)	13
4.4.2 Safety Action Groups (SAG)	13
4.4.3 Safety Committees	14
4.5 Koordinierung und Zusammenspiel Dritter im Sicherheitsmanagement-System des Flughafenunternehmens	16
5. Safety Policy und Safety Ziele	17
5.1 Safety Policy der Fraport AG für den Verkehrsflughafen Frankfurt/Main	17
5.2 Safety Ziele der Fraport AG	18
6. Dokumentation	19
6.1 Dokumentation und Datenschutz durch das SMS	19

6.1.1	SMS-Kontaktliste	19
6.1.2	Sicherheitsrelevante Ereignisse	19
6.1.3	Change-Management.....	19
6.1.4	Committee Sitzungen	20
6.1.5	Sicherheitsmeldungen	20
6.1.6	Untersuchungsberichte	20
6.1.7	Auditergebnisse	21
6.1.8	Sicherheitsbezogene Personalgespräche.....	21
6.1.9	Selbstauskunft zur betrieblichen Sicherheit von Unternehmen	21
6.2	Foto-, Video und Tonaufnahmen	21
7.	Änderungsmanagement	22
8.	Gefahrenidentifikation und Risikobewertungen	24
8.1	Identifikation von Gefährdungen	24
8.1.1	Reaktive Identifikation von Gefährdungen	24
8.1.2	Proaktive und prädiktive Identifikation von Gefährdungen.....	25
8.1.3	Ereignisbezogene Identifikation von Gefährdungen	25
8.2	Bewertung von Risiken.....	25
8.2.1	Proaktive (inklusive vorhersagende) Bewertung von Risiken	25
8.2.2	Reaktive Risikobewertung (ERC Event Risk Classification)	27
8.3	Umgang mit Risiken	29
8.3.1	„Rote Risiken“	29
8.3.2	„Gelbe Risiken“	29
8.3.3	„Grüne Risiken“	30
8.3.4	Risikominimierung	30
9.	Überwachung der Sicherheitsleistungen	31
9.1	Messung der Zielerreichung	31
9.2	Überwachung der Sicherheitsleistung.....	31
10.	Sicherheitsmeldungen	32
10.1	Sicherheitsmeldesystem	32
10.2	Verpflichtende Sicherheitsmeldungen.....	32
10.3	Untersuchung von meldepflichtigen Ereignissen	33
10.4	Freiwillige Sicherheitsmeldungen	33
11.	Verbesserung des Sicherheitsmanagement-Systems	34
11.1	Rechte und Pflichten des SMS.....	34
11.2	Methoden.....	34
11.2.1	Sicherheitsüberprüfungen (Inspektionen)	34
11.2.2	Sicherheitsbewertungen	34
11.2.3	Sicherheitsuntersuchungen.....	35
11.2.4	Safety Audits	35
11.3	Empfehlungen zur betrieblichen Sicherheit	36
11.4	Prinzip der Kultur des gerechten Umgangs (Just Culture Prinzip).....	36
12.	Koordination des Notfallplans	37
13.	Safety Training.....	39
13.1	Safety Basisschulung	39
13.2	Safety Aufbauschulungen	39
13.3	Safety Refresher Schulungen	40
14.	Safety Kommunikation	41

14.1	SMS-Ordnung	41
14.2	Websites	41
14.3	Safety-News	41
14.4	Safety-Kennzahlen	41
15.	Sicherheitsmanagement-System Outputs	42
15.1	Safety Policy und Ziele	42
15.2	Koordination des Notfallplans	42
15.3	Risikomanagement.....	42
15.4	Änderungsmanagement	42
15.5	FOD-Kontrollprogramm	42
15.6	Safety Reporting System	42
15.7	Analyse von Vorfällen	43
15.8	Verbesserung der betrieblichen Sicherheit.....	43
15.9	Förderung der Sicherheit	43
15.10	Weiterentwicklung des Sicherheitsmanagement-Systems	43
Anhänge		44
Anhang A: Nominated Persons der Fraport AG		44
Anhang B: Safety Ziele der Fraport AG		45
Anhang C: Meldepflichtige Ereignisse		46
Anhang D: Liste der gültigen Prozessanweisungen		49
Abkürzungsverzeichnis		50
Definitionen		51

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Safety Policy der Fraport AG	17
Abbildung 2: Klassifizierung der Eintrittswahrscheinlichkeit	26
Abbildung 3: Klassifizierung des Schadensausmaßes	26
Abbildung 4: Toleranzmatrix des Fraport SMS basierend auf ICAO Doc. 9859, SMM III ..	27
Abbildung 5: Schwere der Auswirkung ARMS (ERC) Methodik	28
Abbildung 6: Wirk-Klassen nach der ARMS (ERC) Methodik	28
Abbildung 7: Angepasste ERC Bewertungsmatrix basierend auf ARMS Methodik	29

1. Rechtsgrundlage und Geltungsbereich

1.1 Rechtsgrundlage

Die Grundlage der Pflichten und Verantwortlichkeiten des SMS der Fraport AG sowie aller am Flughafenbetrieb beteiligten Personen und Organisationen ergeben sich aus der Verordnung (EU) Nr. 2018/1139 in Verbindung mit Verordnung (EU) Nr. 139/2014 sowie weiterer einschlägiger Rechtsnormen in den jeweils geltenden Fassungen.

Die Sicherheitsmanagement-System-Ordnung der Fraport AG und der FRA-Vorfeldkontrolle GmbH (nachfolgend als SMS-Ordnung bezeichnet) ist eine Beschreibung der allgemeinen Richtlinien und Grundsätze der Flugplatzbetreiberin bezüglich der betrieblichen Sicherheit.

Sie regelt Verfahrensweisen des Sicherheitsmanagement-Systems der Fraport AG sowie die Mitwirkungspflichten aller am Flughafenbetrieb beteiligten Personen und Organisationen.

1.2 Geltungsbereich

Die FRA-Vorfeldkontrolle GmbH betreibt kein eigenes SMS, sie bedient sich des SMS der Fraport AG.

Für Beschäftigte der Fraport AG und der FRA-Vorfeldkontrolle GmbH ist die SMS-Ordnung eine verbindliche Handlungsanweisung in Bezug auf die betriebliche Sicherheit.

Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 sind auf Basis der mit der Fraport AG geschlossenen Verträge (z.B. Gestattungsvertrag) sowie den Regelungen der Flughafenbenutzungsordnung (FBO), Ausweisordnung und SMS-Ordnung alle am Flughafenbetrieb beteiligten Personen und Organisationen Teil des Sicherheitsmanagement-Systems am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main und daher verpflichtet, sich entsprechend der Vorgaben der SMS-Ordnung am SMS der Fraport AG zu beteiligen.

Der Geltungsbereich der SMS-Ordnung erstreckt sich auf sämtliche Flugbetriebsflächen.

1.3 Aerodrome Manual

Das Aerodrome Manual dokumentiert Vorgänge, Verfahren und Strukturen am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main entsprechend der Anforderungen der Verordnung (EU) 2018/1139 und der Verordnung (EU) Nr. 139/2014.

Gemäß FBO (Teil 2, Kapitel 1.1) müssen alle auf den Flugbetriebsflächen tätigen Personen Kenntnis über die für sie einschlägigen Abschnitte des Aerodrome Manual s sowie über die hier geltenden Vorschriften haben.

Das Richtlinien-System der Fraport AG sowie der Zugang zum Aerodrome Manual sind auf der Konzernhomepage www.fraport.com unter Richtlinien und Zahlungsbedingungen einzusehen.

Zugangsdaten erhalten alle am Flughafenbetrieb beteiligten Organisationen vom EASA Compliance Management der Fraport AG.

2. Verantwortlichkeiten im Flughafenbetrieb

2.1 Benannte Personen der Fraport AG

Das Flughafenunternehmen hat für die Flughafenbetriebsabwicklung gem. VO (EU) Nr. 139/2014 Anhang III ADR.OR.D.015 folgende benannte Personen bestellt (siehe *Anhang A: Nominated Persons der Fraport AG*):

Betriebsleiter (nachfolgend: EASA Accountable Manager):

Der EASA Accountable Manager ist mit der Ermächtigung ausgestattet sicherzustellen, dass alle Tätigkeiten zur Erfüllung der einschlägigen Anforderungen finanziert und durchgeführt werden können. Er ist für die Einrichtung und Aufrechterhaltung eines effektiven Managementsystems verantwortlich.

Leiter Operative Dienste (nachfolgend: EASA Operations Manager):

Verwaltung von und Aufsicht über alle flugbetrieblichen Aufgaben und Belange des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main.

Beauftragter für das Safetymanagement-System (nachfolgend: EASA Safety Manager):

Weiterentwicklung, Aufrechterhaltung und tägliche Verwaltung des Sicherheitsmanagement-Systems.

Leiter Instandhaltung (nachfolgend: EASA Maintenance Manager):

Verwaltung von und Aufsicht über die Wartung und Instandhaltung aller in den Umfang der VO (EU) 139/2014 fallenden luftseitigen Anlagen auf dem Gelände des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main.

Konformitätsmanager (nachfolgend: EASA Compliance Manager):

Überwachung und Aufrechterhaltung aller Aspekte, die die Grundlage der Zertifizierung des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main bilden.

2.2 Rechte und Pflichten der Nominated Persons

Die Verantwortlichkeiten und Rechte der einzelnen Funktionen sowie die aktuell benannten Personen können der Geschäftsordnung der EASA Nominated Persons entnommen werden. Sie haben zur Aufrechterhaltung der betrieblichen Sicherheit die verbindliche Weisungsbefugnis gegenüber allen am Flughafenbetrieb beteiligten Personen und Organisationen.

Basis dafür sind die Regelungen der VO (EU) 139/2014 sowie die vertraglichen Regelungen mit der Fraport AG in Verbindung mit der Flughafenbenutzungsordnung, der Allgemeinen Flughafenordnung, Verkehrsordnung, Ausweisordnung und SMS Ordnung der Fraport AG.

3. Verantwortlichkeiten im Rahmen des SMS

3.1 EASA Safety Manager

Der EASA Safety Manager ist die zentrale Anlaufstelle für die Entwicklung, Verwaltung und Aufrechterhaltung eines effektiven SMS. Er berichtet direkt an den EASA Accountable Manager.

Für ihn ergibt sich sowohl ein direkter, unmittelbarer sowie personengebundener Vorstandsauftrag als auch die Eigenverantwortlichkeit, für den Betrieb und die Weiterentwicklung des Safetymanagementsystems am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main zu sorgen.

Der EASA Safety Manager ist zur umfassenden Wahrnehmung seiner Aufgaben unternehmens- und bereichsübergreifend und unabhängig tätig. Ein direkter Zugang zum EASA Accountable Manager und dem Vorstand sowie zu jedem Bereich der Organisation oder von der Fraport AG beauftragten Organisationen ist ihm zu gewähren.

Der EASA Safety Manager hat zur Wahrnehmung der ihm übertragenen Aufgaben in der Organisation der Fraport AG die Funktion eines Fachvorgesetzten. In dieser Funktion hat er das Recht bzw. die Pflicht, anderen Personen oder Einheiten, die ihm nicht disziplinarisch zugeordnet sind, für ihren Aufgabenbereich übergeordnete fachliche Weisungen zu erteilen.

3.1.1 Die Verantwortlichkeiten des EASA Safety Managers

Der EASA Safety Manager ist für die folgenden Themen verantwortlich:

- Unterstützung der Prozessverantwortlichen bei der Erstellung von Gefährdungs- und Risikoanalysen
- Unterstützung aller am Flughafenbetrieb beteiligten Organisationen und Personen in allen Angelegenheiten der betrieblichen Sicherheit
- Überwachung der Umsetzung und der Funktionsfähigkeit des SMS, einschließlich der erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen
- Betrieb des Sicherheitsmeldesystems für den Verkehrsflughafen Frankfurt/Main;
- Bereitstellung regelmäßiger Berichte zur sicherheitsbezogenen Leistung
- Sicherstellung, dass die Dokumentation des Sicherheitsmanagements gepflegt wird
- Sicherstellung, dass Schulungen im Sicherheitsmanagement verfügbar sind und diese annehmbaren Standards entsprechen
- Beratung in Sicherheitsfragen
- Initiierung von und Teilnahme an internen Nachforschungen zu Störungen/Unfällen

3.1.2 Die Kompetenzen des EASA Safety Managers

Zur Erfüllung seiner Aufgaben hat der EASA Safety Manager das Recht und die Pflicht, sich bei allen am Flughafenbetrieb beteiligten Organisationen und Personen über Betrieb, Ausbildung, Prozesse sowie alle weiteren für die betriebliche Sicherheit relevanten Aspekte zu informieren sowie diesbezügliche Unterlagen anzufordern bzw. vor Ort einzusehen.

Der EASA Safety Manager kann die Durchführung seiner Aufgaben im Tagesgeschäft oder bei Abwesenheit auf eine/n geeignete/n Mitarbeiter/in übertragen. Die Verantwortung für die Erfüllung der übertragenen Aufgaben verbleibt jedoch bei ihm.

3.1.3 Safety Service Office

Das Safety Services Office (SSO) ist mit der Durchführung des Tagesgeschäfts beauftragt. EASA Safety Manager und Safety Service Office unterstützen die Unternehmensleitung, Bereichsleitungen, Prozesseigner / -verantwortlichen sowie die EASA Nominated Persons und alle sonstigen am Flughafenbetrieb beteiligten Personen und Organisationen in allen Belangen der betrieblichen Sicherheit und können sich unmittelbar über alle Umstände informieren, die für das SMS von Bedeutung sind.

3.2 Bereichsleiter und Prozesseigner / -verantwortliche

Teil der Ergebnisverantwortung jedes Bereichsleiters ist der Beitrag des übertragenen Bereiches zur betrieblichen Sicherheit des Unternehmens. Zur Gewährleistung der betrieblichen Sicherheit haben alle Bereichsleiter sicherzustellen, dass:

- die für die betriebliche Sicherheit erheblichen Prozesse des Bereiches eindeutig und nachvollziehbar geregelt sind
- die den Prozess(teil)verantwortlichen in ihrem Bereich für betriebliche Sicherheit übertragenen Verantwortlichkeiten, Zuständigkeiten und die hierfür notwendigen Befugnisse festgelegt, bekannt und dokumentiert sind
- das tolerierbare Sicherheitsniveau (ALoS) ihrer entsprechenden Prozesse definiert und den Prozesseignern / -verantwortlichen bekannt sowie dokumentiert ist;
- im Rahmen ihrer Zuständigkeit die Erreichung der durch den Vorstand definierten Sicherheitsziele (Safety Ziele) unterstützt wird
- vor Umsetzung von Änderungen an sicherheitsrelevanten Verfahren und Technik dadurch möglicherweise entstehende Gefahren identifiziert und dokumentiert werden, ggf. identifizierte Gefahren an das SMS weitergemeldet werden, eine Risikobewertung stattfand sowie ggf. notwendige Risikominimierungsmaßnahmen identifiziert und ggf. umgesetzt werden, das tolerierbare Sicherheitsniveau nicht unterschritten wird und die durchgeführten Schritte im Änderungsprozess dokumentiert wurden
- bei organisatorischen Änderungen die Verantwortlichkeiten weiterhin eindeutig geregelt sind
- die zur Aufrechterhaltung der betrieblichen Sicherheit notwendigen Ressourcen zur Verfügung stehen
- gewährleistet ist, dass die Beschäftigten für die von ihnen wahrzunehmenden Aufgaben und zur betrieblichen Sicherheit ausreichend geschult sind
- vor Einführung die betriebliche Sicherheit betreffender neuer Verfahren, Prozesse, technischer Ausstattungen, etc. die betroffenen Beschäftigten unterrichtet und ggf. eingewiesen wurden
- die Dienstaufsicht regelmäßig und nachweislich vorgenommen wird
- sofern die Verantwortung für die betriebliche Sicherheit durch die Unternehmensführung an den jeweiligen Prozesseigner / -verantwortlichen delegiert werden sollte, sicherzustellen, dass neben den Pflichten auch die notwendigen Rechte, Befugnisse und Ressourcen, die für die Aufrechterhaltung bzw. Wiederherstellung der betrieblichen Sicherheit notwendig sind, vorhanden sind

Im Rahmen von Inspektionen, Audits oder Untersuchungen sind die entsprechenden Nachweisunterlagen dem EASA Safety Manager vorzulegen oder zur Einsichtnahme bereitzuhalten.

3.3 Beschäftigte mit persönlichen Bestellungen

Für Beschäftigte mit personenbezogenen Bestellungen mit und ohne Weisungsbefugnis, deren Aufgabenstellung sich auf die betriebliche Sicherheit bei der Flughafenbetriebsabwicklung auswirkt oder auswirken kann und die in diesem Dokument nicht explizit

aufgeführt sind, gelten die Anforderungen an Bereichsleiter und Prozesseigner / -verantwortliche sinngemäß.

3.4 Umsetzungsverantwortung der Führungskräfte

Neben den in der FBO, der AFO und der SMS-Ordnung aufgeführten Verantwortlichkeiten und Mitwirkungspflichten am SMS ist jede Führungskraft verpflichtet, Empfehlungen des Safety Review Boards und des EASA Safety Managers gegenüber ihren Beschäftigten und von ihr beauftragten Dritten zu kommunizieren, rechts- und sicherheitsrelevante Vorgaben und Standards einzuhalten und Gleiches von den ihr zugeordneten Beschäftigten einzufordern.

3.5 Organisationen und Personen in der Flughafenbetriebsabwicklung

3.5.1 Selbstauskunft zur betrieblichen Sicherheit

Gemäß VO (EU) Nr. 139/2014 hat der Flughafenbetreiber sicherzustellen, dass alle am Flughafenbetrieb beteiligten Organisationen über Sicherheitsverfahren verfügen, die den einschlägigen Anforderungen der VO (EU) Nr. 2018/1139 und ihren Durchführungsbestimmungen und den im Aerodrome Manual festgelegten Anforderungen entsprechen.

Hierfür nutzt die Fraport AG den Fragebogen zur „Selbstauskunft zur betrieblichen Sicherheit (Safety)“. Dieser ist von allen am Flughafenbetrieb beteiligten Organisationen vollständig auszufüllen und an das SMS der Fraport AG zu übermitteln. Er ist auch Teil des Vertragswerks mit der Fraport AG.

Der Auskunftsbogen steht unter www.fraport.com/sms zur Verfügung.

3.5.2 Organisationspflichten

Unternehmen haben ihre Prozesse, Verfahren und Arbeitsanweisungen derart zu gestalten, dass die Beschäftigten bei der Ausübung ihrer Tätigkeiten nicht gegen die geltenden Regelungen des Flughafenbetreibers verstoßen müssen, um ihren jeweiligen Auftrag ausführen zu können.

3.5.3 Teilnahme am Meldewesen

Alle an der Flughafenbetriebsabwicklung beteiligten Personen und Organisationen sind verpflichtet, am SMS-Meldewesen unter Bezugnahme auf VO (EU) Nr. 376/2014 teilzunehmen.

Im Sinne der europaweit verabschiedeten „Just Culture“ Deklaration ermutigen der EASA Accountable Manager und das SMS alle am Flughafenbetrieb beteiligten Beschäftigten, sicherheitsrelevante Ereignisse und potenzielle Schwachstellen hinsichtlich der betrieblichen Sicherheit über das freiwillige Meldewesen an das SMS der Fraport AG zu melden.

Weiterführende Regelungen zum Meldewesen sind in Kapitel 10 aufgeführt.

4. Das Sicherheitsmanagement-System

4.1 Organisation des Sicherheitsmanagement-Systems

Das Sicherheitsmanagement-System der Fraport AG wird durch den EASA Safety Manager betrieben. Er ist organisatorisch und disziplinarisch dem EASA Accountable Manager zugeordnet. Ihm fachlich und disziplinarisch unterstellt sind die Mitarbeiter des SSO.

Die Aufgaben des SMS umfassen die Unterstützung der in dieser Ordnung aufgeführten Funktionsinhaber sowie aller am Flughafenbetrieb beteiligten Personen und Organisationen bei der Gewährleistung der betrieblichen Sicherheit im Zuge der Flughafenbetriebsabwicklung.

Die für alle Mitarbeiter des SMS sowie ggf. weitere Beschäftigte der Fraport AG gültigen Prozessanweisungen in Bezug auf das Sicherheitsmanagement-System sind im nicht öffentlichen Anhang D: Liste der gültigen Prozessanweisungen aufgeführt.

4.2 Aufgabengebiet

4.2.1 Identifikation von Risiken und Gefahren

Risiken sollen identifiziert und auf ein Maß reduziert werden, welches einen höchstmöglichen Grad betrieblicher Sicherheit herstellt, gleichzeitig aber handhabbar und praktikabel für die Flughafenbetriebsabwicklung bleibt. Hierzu werden u.a. die für die betriebliche Sicherheit erheblichen Zuständigkeiten, Verfahren, Betriebsabläufe und Verantwortlichkeiten erfasst, mögliche Gefahren ermittelt, das von diesen Gefahren ausgehende Risiko bewertet sowie risikominimierende Maßnahmen beschrieben und ggf. eingeleitet.

Der Risikobewertung liegt dabei das ALARP-Prinzip (As Low As Reasonable Practicable – so niedrig, wie vernünftigerweise praktikabel) der ICAO zu Grunde. Die Potenziale der vom Flughafenbetrieb ausgehenden Gefahren werden durch die Prozesseigner / -verantwortlichen systematisch geprüft. Bei festgestellten Risiken sind die als erforderlich erkannten Abhilfemaßnahmen durch den Prozesseigner / -verantwortlichen zu ermitteln, zu dokumentieren und umzusetzen. Das SMS wird zeitnah über die Maßnahmen und deren Umsetzung informiert.

Weiterführende Regelungen zum Risikomanagement sind in Kapitel 8 aufgeführt.

4.2.2 Dokumentation von Ereignissen

Die für die betriebliche Sicherheit erheblichen Ereignisse werden durch das SMS reaktiv auf Grundlage der Tages-, Situations- und Ereignisberichte der operativen Bereiche gemäß mit den Prozessverantwortlichen abgestimmten Verfahren erfasst, geclustert, bewertet und den betroffenen Führungskräften sowie dem SRB regelmäßig berichtet. Sofern erforderlich, hat der Prozesseigner / -verantwortliche basierend auf der bewerteten Aufstellung des SMS geeignete Risikominimierungsmaßnahmen zu entwickeln.

4.2.3 Änderungsmanagement

Neben der Identifikation und Bewertung neu entstehender Gefährdungen für die betriebliche Sicherheit und der Durchführung einer Risikobewertung bei Veränderungen an bestehenden oder der Neueinführung von Verfahren und Prozessen initiiert der

Prozesseigner / -verantwortliche auch die Modifikation von Maßnahmen zur Minimierung von Sicherheitsrisiken, die durch die geplanten Änderungen entfallen können oder nicht mehr wirksam sind. Weiterführende Regelungen zur Durchführung des Änderungsmanagements sind Kapitel 7, zur Gefahrenidentifikation und zu Sicherheitsbewertungen Kapitel 8 zu entnehmen.

4.2.4 Beratungsleistungen

Das SMS steht allen am Flughafenbetrieb Beteiligten als Berater und Safety-Experte zur Verfügung. Es unterstützt die Prozesseigner / -verantwortlichen und die Unternehmensleitung in allen Belangen der betrieblichen Sicherheit sowie bei der Definition von Sicherheitszielwerten (TLoS - Target Level of Safety), der Überwachung der Sicherheitsleistungen sowie der Messung der betrieblichen Sicherheit.

4.2.5 Übersicht über das Aufgabenspektrum

Das SMS agiert unabhängig und neutral bei der Umsetzung folgenden Aufgaben. Es:

- berät die Unternehmensleitung und das Safety Review Board (SRB) in allen Angelegenheiten bezüglich der Einrichtung, des Betriebs und der Fortentwicklung des Sicherheitsmanagement-Systems sowie die Prozesseigner / -verantwortlichen in allen Belangen der betrieblichen Sicherheit
- betreibt das Sicherheitsmanagement-System und entwickelt dieses entsprechend den rechtsnormativen Vorgaben weiter
- pflegt das Gefahren- und Risikokataster
- berät die Unternehmensleitung und die Prozesseigner / -verantwortlichen zur Anwendung von Kennzahlen zur Überwachung der betrieblichen Sicherheit in Umsetzung des State Safety Programs der Bundesrepublik und des European Aviation Safety Programs
- beobachtet und analysiert die betriebliche Sicherheit und berichtet dem Safety Review Board darüber
- koordiniert die Notfallplanung am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main gemäß VO (EU) Nr. 139/2014
- auditiert die für die betriebliche Sicherheit im Rahmen der Flughafenbetriebsabwicklung relevanten Prozesse
- bildet alle im Flughafenbetrieb eingesetzten Beschäftigten zu ihren Aufgaben und Mitwirkungsverpflichtungen am SMS aus
- betreibt in Abstimmung mit dem SRB und dem Arbeitsschutz ein vorbeugendes Programm gegen Unfälle und Störungen einschließlich eines Melde- und Analysesystems
- repräsentiert die Fraport AG zu im Sachzusammenhang mit dem Aufgabenfeld stehenden Themen, in nationalen und internationalen Gremien und Verbänden im Auftrag des EASA Accountable Managers
- prüft formell durchgeführte Gefahrenidentifikationen, Risikobewertungen und identifizierte Risikominimierungsmaßnahmen
- begleitet auf Anforderung der Prozessverantwortlichen Änderungsprozesse unter Berücksichtigung der Vorgaben des VO (EU) Nr. 2018/1139 und der VO (EU) Nr. 139/2014

4.3 Dokumentation der für die betriebliche Sicherheit erheblichen Verantwortlichkeiten

Das EASA Compliance Management pflegt für das Flughafenunternehmen die Verantwortlichkeiten für die betriebliche Sicherheit im Rahmen der Nachweisführung für die Zertifizierung des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main. Der EASA Safety Manager und das SSO haben Zugriff auf die Dokumentation des Compliance Managements hinsichtlich der Verantwortlichkeiten und Prozesse in den für die betriebliche Sicherheit erheblichen Zuständigkeiten, Verfahren und Betriebsabläufen.

4.4 Organe des Sicherheitsmanagement-Systems

4.4.1 Safety Review Board (SRB)

Der Vorsitz des Boards liegt beim EASA Accountable Manager. Das Protokoll wird vom EASA Safety Manager geführt. Die Aufgabenstellung des SRB umfasst u.a.:

- die Beratung des EASA Accountable Managers zu allen Themen, die Auswirkungen auf die betriebliche Sicherheit haben könnten
- die Überwachung sicherheitsrelevanter Punkte im Zusammenhang mit Verfahren, Technik und / oder Organisation hinsichtlich einer übergreifenden Verbesserung der betrieblichen Sicherheit
- wenn notwendig die Einberufung von Safety Action Groups und die Definition der Aufgaben und Ziele dieser
- Prüfung der Wirksamkeit des SMS
- Festlegung der Safety Ziele zum Beschluss durch den Vorstand der Fraport AG
- den Vergleich der betrieblichen Sicherheit mit der Safety Policy und den Sicherheitszielen
- die Überwachung der Effektivität der Sicherheitsmanagementprozesse
- Beschluss der Safety Policy

Zusammensetzung, Turnus und Arbeitsweise des SRB sind in der geltenden Geschäftsordnung geregelt.

Fallweise, abhängig von den zu erörternden Themen, können darüber hinaus auf Einladung des SRB auch weitere Beschäftigte der Fraport AG sowie Dritte an den Sitzungen teilnehmen.

4.4.2 Safety Action Groups (SAG)

Eine SAG wird im Bedarfsfall durch das SRB eingerichtet und durch die von betroffenen Fachbereichen benannten Personen - bestehend aus Führungskräften und / oder Fachexperten – besetzt.

Die Aufgabenstellung einer SAG umfasst u.a. auftrags- und anlassbezogen:

- Prüfung und Analyse einer definierten Problemstellung
- Identifikation geeigneter Risikominimierungsmaßnahmen
- Vorstellung der ausgewählten Maßnahmen im SRB
- Sicherstellung der Umsetzung der beschlossenen Risikominimierungsmaßnahmen vor der Umsetzung von Verfahrensänderungen oder Einführung neuer Technik
- Validierung identifizierter Sicherheitsempfehlungen

4.4.3 Safety Committees

Am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main existieren die nachfolgend beschriebenen Safety Committees. Sie werden entweder durch das SMS selbst oder entsprechend der geregelten Verantwortlichkeiten geführt. Sie unterstützen die Verbesserung der betrieblichen Sicherheit.

Runway Safety Team (RWST)

Die Geschäftsführung des Runway Safety Teams am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main liegt bei der Fraport AG.

wesentlichen Aufgaben des Runway Safety Teams beinhalten:

- laufende Analyse der Gefahren und Risiken am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main in Bezug auf Runway Safety,
- Kenntnisnahme von anonymisierten sicherheitsrelevanten Ereignissen aus dem Bereich Runway Safety,
- Initiierung und Koordination von Informationskampagnen zum Thema Runway Safety, um die örtlich und inhaltlich betroffenen Personengruppen zu sensibilisieren und Empfehlungen an diese auszusprechen,
- umfassende Betrachtung aller sicherheitsrelevanten Aspekte der Abwicklung des Luftverkehrs im Bereich der Flugbetriebsflächen, hier insbesondere der Start- und Landebahnen und der damit zusammenhängenden Rollbahnen mit dem Ziel, Möglichkeiten zur Verbesserung der Sicherheit zu erkennen und zu beschreiben, Maßnahmen zu entwickeln und deren Umsetzung zu überwachen,
- Analyse sicherheitsrelevanter Vorfälle, wobei die Bearbeitung grundsätzlich zukunftsorientiert und vorbeugend erfolgt,
- fortlaufende Überprüfung der von ihm herausgegebenen Empfehlungen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit.

Das Runway Safety Team ersetzt weder die bestehenden Verantwortlichkeiten innerhalb der beteiligten Unternehmen, noch tritt es mit ihnen in Konkurrenz. Es ist unabhängig, unterliegt in der inhaltlichen Bearbeitung der Aufgaben keinen Weisungen Dritter und beschäftigt sich nicht mit der Klärung von Schuldfragen.

Zusammensetzung, Turnus und Arbeitsweise des RWSTs sind in der geltenden Geschäftsordnung geregelt. Für die Fraport AG nehmen auf jeden Fall EASA Operations Manager (auch in Vertretung für die Vorfeldkontrolle und das Wildlife Management), EASA Maintenance Manager und EASA Safety Manager teil.

-/-/-

Ramp Safety Committee (RSC)

Die wesentlichen Aufgaben des Ramp Safety Committees umfassen:

- Laufende Analyse der Gefahren, Risiken und der Sicherheitssituation im Bereich des Vorfeldes am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main, auch auf Basis von (anonymisierten) Meldungen zu sicherheitsrelevanten Ereignissen,
- Umfassende Betrachtung aller sicherheitsrelevanten Aspekte der Abwicklung des Luftverkehrs im Bereich der Flugbetriebsflächen auf dem Vorfeld und an den Nahtstellen zum Rollfeld sowie aller sonstigen, die Flugbetriebsflächen berührenden Flächen mit dem Ziel, Möglichkeiten zur Verbesserung der Sicherheit zu erkennen und zu beschreiben, Maßnahmen zu entwickeln und ggf. deren Umsetzung zu überwachen,

- Auf Anforderung oder fallweise: Unterstützung bei der Identifizierung von Gefahren und Defiziten sowie Beratung der jeweils Prozessverantwortlichen,
- Herausgabe von Sicherheitsempfehlungen sowie sachentsprechende Kommunikation der Ergebnisse aus Sicherheitsaudits,
- Prüfung der Wirksamkeit herausgegebener Empfehlung,
- Analyse und Bewertung vorbeugender Maßnahmen zur Vermeidung von FOD.

Das Ramp Safety Committee ersetzt weder die bestehenden Verantwortlichkeiten innerhalb der beteiligten Unternehmen, noch tritt es mit ihnen in Konkurrenz. Es ist unabhängig, unterliegt in der inhaltlichen Bearbeitung der Aufgaben keinen Weisungen Dritter und beschäftigt sich nicht mit der Klärung von Schuldfragen.

Das Ramp Safety Committee am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main ist eine Einrichtung der Fraport AG. Die Geschäftsführung des RSC am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main liegt beim SMS der Fraport AG.

Zusammensetzung, Turnus und Arbeitsweise des RSC sind in der geltenden Geschäftsordnung geregelt. Für die Fraport AG nehmen grundsätzlich Vertreter des EASA Safety Managements, des EASA Operations Managements sowie des Ground Handling teil.

Construction and Obstacle Routine (COR)

Die wesentlichen Aufgaben - soweit hier im Sachzusammenhang stehend - der Routinebesprechung des Flugbetriebs beinhalten die:

- Analyse und Bewertung der betrieblichen Sicherheit auf den Flugbetriebsflächen des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main hinsichtlich (projektierter) Baumaßnahmen und Luftfahrthindernissen
- Bewertung möglicher und festgestellter Gefährdungen und Risiken
- Diskussion und Empfehlung möglicher Abhilfemaßnahmen
- Analyse und Bewertung vorbeugender Maßnahmen zur Vermeidung von FOD im Rahmen der Durchführung von Baumaßnahmen.

Die Construction and Obstacle Routine ersetzt weder die bestehenden Verantwortlichkeiten innerhalb der beteiligten Unternehmen, noch tritt sie mit ihnen in Konkurrenz. Sie ist unabhängig, unterliegt in der inhaltlichen Bearbeitung der Aufgaben keinen Weisungen Dritter und beschäftigt sich nicht mit der Klärung von Schuldfragen.

Die Infrastruktur, darauf stattfindende Baumaßnahmen und Luftfahrthindernisse berührende Themen der betrieblichen Sicherheit sind Bestandteil der wöchentlich stattfindenden „Routinebesprechung Flugbetrieb“.

Diese ist eine Einrichtung der Fraport AG, vertreten durch den EASA Maintenance Manager oder einen von ihm benannten Vertreter. Das Protokoll führt ein Mitarbeiter des Bereichs Entwicklung luftseitige Infrastruktur. Teilnehmer sind Vertreter der Bereichs Luftseitige Infrastruktur, Flugbetrieb, Airport Duty Management und des SSO.

FRA Wildlife Control Committee (WCC)

Die Tierwelt- und Umweltgefahren berührenden Themen der betrieblichen Sicherheit sind Bestandteil des FRA Wildlife Control Committees (WCC).

Die Aufgaben des WCC umfassen:

- das Committee soll die gesammelten Vogelschlagdaten sowie die von den Vogelschlagbeauftragten gemachten Beobachtungen besprechen;
- es soll die Wildtier-Gefahren auswerten, Trends erkennen und bewerten sowie bestimmen, welche Gegenmaßnahmen ergriffen werden müssen;
- Sicherstellung der Kommunikation, Kooperation und Koordination zwischen den verschiedensten Interessenvertretungen zum Thema Wildtier-Gefahrenmanagement;
- Erkennung gefährlicher Wildtier-Situationen, das Durchführen komplexer Habitat-Bewirtschaftungen oder Entwicklung von Strategien gegen geschützte oder seltene Arten

Das Wildlife Control Committee ersetzt weder die bestehenden Verantwortlichkeiten innerhalb der beteiligten Unternehmen, noch tritt es mit ihnen in Konkurrenz. Es ist unabhängig, unterliegt in der inhaltlichen Bearbeitung der Aufgaben keinen Weisungen Dritter und beschäftigt sich nicht mit der Klärung von Schuldfragen.

Das Wildlife Control Committee am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main ist eine Einrichtung der Fraport AG. Die Geschäftsführung des WCC am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main liegt beim Leiter Wildlife Management der Fraport AG.

Zur Abstimmung und Entwicklung von Maßnahmen zur Kontrolle und Steigerung der betrieblichen Sicherheit tagt das Wildlife Control Committee jährlich zu Beginn der Vogelzugperioden.

Der Teilnehmerkreis des Committees wird vom Leiter Wildlife Management festgelegt

Emergency Planning Routine (EPR)

Das SSO trifft sich monatlich mit dem Notfallmanagement der Fraport AG zur Emergency Planning Routine. Die Themen umfassen unter anderem:

- wesentliche Inhalte des Notfallplans
- Weiterentwicklung des Notfallplans
- Nachbesprechung von Realereignissen
- Planung und Nachbesprechung von Notfallübungen

4.5 Koordinierung und Zusammenspiel Dritter im Sicherheitsmanagement-System des Flughafenunternehmens

Alle Organisationen sowie deren Beschäftigte, die auf dem Flugplatz tätig sind oder auf dem Flugplatz Dienste erbringen, sind verpflichtet, sich gemäß den rechtlichen Rahmenbedingungen am SMS des Flughafenunternehmens zu beteiligen.

Dies umfasst u.a. die Umsetzung der Vorgaben des SMS des Flughafenunternehmens, die Einhaltung aller Sicherheitsvorschriften sowie weiterer Maßnahmen auf Aufforderung des Flughafenbetreibers, wie z. B. Schulung, Einweisung und Ausbildung der Beschäftigten hinsichtlich der betrieblichen Sicherheit, die Abstimmung von Verfahren, Technik und Organisation, die Mitarbeit in Safety Committees und Beteiligung am SMS-Meldewesen.

5. Safety Policy und Safety Ziele

5.1 Safety Policy der Fraport AG für den Verkehrsflughafen Frankfurt/Main

8.1.SMS.5.1 zur SMS-Ordnung der Fraport AG C.4.6

Sicherheitsrichtlinie für den Verkehrsflughafen Frankfurt/Main



Die betriebliche Sicherheit / operational Safety hat die höchste Priorität und im Zweifelsfall Vorrang gegenüber ökonomischen, ökologischen, betrieblichen oder auch sozialen Interessen.

Wir erwarten von allen auf den Flugbetriebsflächen tätigen Personen und Organisationen, dass sie bei der Weiterentwicklung ihrer Strategien, Prozesse und Verfahren stets systematisch und proaktiv die Aspekte der betrieblichen Sicherheit berücksichtigen und dafür sorgen, höchstmögliche Sicherheitsstandards zu gewährleisten. Hierfür sind ausreichende finanzielle und personelle Ressourcen bereitzustellen.

Von den Führungskräften und Prozessverantwortlichen erwarten wir konkret, dass sie

- diese Richtlinie verinnerlichen und ihrem Personal gut zugänglich machen
- kontinuierlich für die Mitwirkung am SMS und damit auch für die Sicherheitsrichtlinie gegenüber allen Mitarbeitenden werben, und sie Ihre Mitwirkung am SMS nachweislich demonstrieren,
- sicherstellen, dass betriebliches Handeln stets sicherheitsgetrieben ist,
- ihre Mitarbeitenden entsprechend ihrer Aufgaben aus- und fortbilden,
- bei Kenntnis über Verstöße gegen Sicherheitsvorschriften geeignete Maßnahmen ergreifen,
- Gefahrenquellen frühzeitig identifizieren, mögliche Risiken bewerten und Maßnahmen zur Risikoentschärfung entwickeln, umsetzen und regelmäßig überprüfen und die Dokumentation hierzu dem SMS übermitteln,
- alle einschlägigen Gesetze und anzuwendenden Industriestandards einhalten sowie beste Praktiken berücksichtigen,
- die Prozesse derart organisieren, dass die Mitarbeitenden die Sicherheitsregeln einhalten können,
- qualitativ und quantitativ ausreichende und angemessene Ressourcen bereitgestellt werden,
- Sicherheitsziele, Leistungsstandards und geeignete Messgrößen etablieren, kommunizieren und diese laufend überwacht werden,
- gem. EU VO Nr. 376/2014 obligatorisch zu meldende Ereignisse zeitnah dem SMS melden.

Von allen Mitarbeitenden erwarten wir konkret, dass sie

- sich stets an die geltenden Regeln und Sicherheitsvorschriften halten,
- sämtliches Verhalten unterlassen, welches eine Gefährdung für Personen, Luftfahrzeuge, Geräte und Infrastrukturen darstellt oder darstellen könnte,
- Zeitdruck, Stress oder persönliche Faktoren nicht dazu führen lassen, dass die Sicherheit vernachlässigt wird.

Wir ermutigen jeden Flughafenutzer beobachtete Vorkommnisse, Gefahrenquellen oder Sicherheitsbedenken dem SMS - auch anonym oder vertraulich - zu melden. Folgende Möglichkeiten zur Abgabe einer Sicherheitsmeldung stehen zur Verfügung:

- per E-Mail: sms@fraport.de,
- per Haus- oder Briefpost an: Fraport AG, SMS, 60547 Frankfurt
- persönlich bei jedem Mitarbeitenden des SMS, Gebäude 181, Eingang B, Ebene 8

Meldungen an das SMS haben grundsätzlich keine disziplinarischen Maßnahmen zur Folge. Ausnahmen hiervon können bei strafrechtlich relevantem Handeln, grober Fahrlässigkeit oder Vorsatz vorliegen.

Die in der Sicherheitsrichtlinie enthaltenen Vorgaben sind von allen am Flughafenbetrieb beteiligten Personen und Organisationen praktisch zu leben. Die Leistungen Dritter und ihre Anforderungen an die betriebliche Sicherheit müssen mindestens unseren Ansprüchen an die betriebliche Sicherheit genügen. Die Teilnahme am SMS ist verpflichtend, eine Teilnahme am freiwilligen Meldewesen der Fraport AG, ist hierbei ausdrücklich erwünscht.


Alexander Laukenmann
Accountable Manager

Gültig ab: 01.06.2025
Ersteller: AVN-EM
Freigeber: Accountable Manager

© Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Abbildung 1: Safety Policy der Fraport AG

Das SRB beschließt die vom EASA Safety Manager vorgeschlagene Safety Policy. Der EASA Accountable Manager bestätigt seine Unterstützung für die Inhalte der Safety Policy durch seine Unterschrift. Die Safety Policy wird an alle am Flughafenbetrieb beteiligten Organisationen verteilt, welche wiederum sicherstellen müssen, dass die Safety Policy den Mitarbeitenden bekannt ist.

Die Safety Policy bildet die Grundlage des Sicherheitsdenkens und ist für alle am Flughafenbetrieb beteiligten Personen und Organisationen bindend.

Das SRB überprüft die Safety Policy und die Sicherheitsziele regelmäßig auf Relevanz und Angemessenheit, legen die notwendigen strategischen Ziele fest und überprüfen deren Erreichung.

Führungskräfte und Prozessverantwortlichen müssen ihre Organisation und Prozesse derart gestalten, dass die betriebliche Sicherheit jederzeit gewährleistet ist.

Jeder bei der Flughafenbetriebsabwicklung tätige Beschäftigte trägt im Rahmen seiner individuellen Verantwortung seinen Anteil für die betriebliche Sicherheit des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main bei.

Die Safety Policy ist ein wesentlicher Bestandteil der Aus- und Weiterbildung zum Thema SMS. Damit wird gewährleistet, dass sowohl Safety Policy als auch Safety Ziele den Führungskräften und Beschäftigten der Fraport AG sowie allen am Flughafenbetrieb beteiligten Personen und Organisationen bekannt sind und angewendet werden können.

5.2 Safety Ziele der Fraport AG

Die betriebliche Sicherheit hat in der kommerziellen Luftfahrt höchste Priorität. Über die vergangenen Jahrzehnte hat der Flugverkehr am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main deutlich zugenommen, das Sicherheitsniveau ist dabei auf konstant hohem Niveau geblieben.

Damit das hohe Sicherheitsniveau bei dem prognostizierten Anstieg von Passagieraufkommen und Verkehrsmenge erhalten bleibt, werden sowohl von der EU, der Bundesrepublik Deutschland als auch von der Fraport AG entsprechende Vorkehrungen getroffen.

Der Vorstand der Fraport AG legt - basierend auf den Empfehlungen des Safety Review Boards und in Abstimmung mit dem EASA Accountable Manager - jährlich die Safety Ziele für die Fraport AG fest, die für alle am Flughafenbetrieb beteiligten Personen und Organisationen bindend sind.

Die beschlossenen Safety Ziele werden vom EASA Safety Manager an alle am Flughafenbetrieb beteiligten Organisationen verteilt, welche wiederum sicherstellen müssen, dass die Safety Ziele den Mitarbeitenden bekannt sind.

Die aktuell gültigen Safety Ziele finden sich im Anhang B: Safety Ziele der Fraport AG.

6. Dokumentation

6.1 Dokumentation und Datenschutz durch das SMS

Das SMS dokumentiert unter Beachtung der deutschen und europäischen Bestimmungen zum Datenschutz, der gültigen Betriebsvereinbarungen sowie des Gebots der Angemessenheit Informationen und Aufzeichnungen, die Gegenstand des SMS sind und im unmittelbaren Zusammenhang zu den Bestimmungen der VO (EU) 2018/1139, VO (EU) 139/2014, VO (EU) 376/2014, ICAO Annex 19 und ICAO Doc. 9859 stehen.

Alle Mitarbeiter des SMS sind zur Wahrung der Vertraulichkeit und zur Einhaltung der maßgeblichen datenschutzrechtlichen Vorschriften gemäß der Vorgaben der Fraport AG geschult.

Regelaufbewahrungsfrist

Die einschlägigen Speicherfristen für personenbezogene Daten richten sich nach den Vorgaben gemäß VO (EU) 139/2014 und VO (EU) 376/2014. Alle anderen Daten werden unbefristet gespeichert.

Abweichende Aufbewahrungsfristen

Für folgende Dokumentationen gilt eine Aufbewahrungsfrist von mindestens zwei Jahren über ihre Gültigkeit hinaus:

- Vereinbarungen mit anderen Organisationen
- Handbücher für Flugplatzausrüstung oder auf dem Flugplatz verwendete Systeme
- Sicherheitsüberprüfungen für Systeme, Verfahren oder Tätigkeiten

6.1.1 SMS-Kontaktliste

Das SMS erstellt und speichert zur Verwaltung und Dokumentation von relevanten Aktivitäten eine allgemeine Kontaktliste von Committee Mitgliedern, internen Auditoren und Prozessverantwortlichen sowie Prozess- und Safety Verantwortlichen von am Flughafen angesiedelten Unternehmen mit Zutritt zu den Flugbetriebsflächen. .

Diese Kontaktliste beinhaltet den Namen, das Unternehmen, die konkrete berufliche Funktion sowie E-Mail-Adresse der diese Funktion ausübenden Personen. Die Daten werden entsprechend aktualisiert und bei Austritt aus dem Unternehmen, aus dem Committee oder Ende des Vertrags spätestens zwei Jahre nach Vertragsende gelöscht, es sei denn das SMS ist nach EASA Vorschriften gesetzlich verpflichtet diese weiterhin für einen bestimmten Zeitraum aufzubewahren.

Nach Ablauf der einschlägigen Speicherfrist werden Namen und E-Mail-Adressen gelöscht, es bleibt lediglich die Funktionsbezeichnung erhalten.

6.1.2 Sicherheitsrelevante Ereignisse

Im zentralen Dokumentationssystem des SMS (SMART) werden flugbetriebliche Ereignisse dokumentiert und hinsichtlich ihrer Safety-Relevanz bewertet. Im SMART werden keine personenbezogenen Daten gespeichert.

6.1.3 Change-Management

Das SMS dokumentiert die unter die EASA-Regelung fallenden Änderungen inklusive Name des Erstellers und Freigebenden in einer Excel-Liste.

Nach Ablauf der von der EASA gesetzlich vorgegebenen Aufbewahrungsfrist werden personenbezogenen Daten gelöscht, es bleiben lediglich die Vorgänge bestehen.

6.1.4 Committee Sitzungen

Das SMS dokumentiert Sitzungen und Teilnehmer des Safety Review Boards, Ramp Safety Committees, Runway Safety Teams und Wildlife Committees im System SMART. Hierfür erfolgt eine systemseitige Verlinkung zur SMS-Kontaktliste. Nach Ablauf der von der EASA gesetzlich vorgegebenen Aufbewahrungsfrist werden personenbezogenen Daten gelöscht, es bleibt lediglich die Funktionsbeschreibung bestehen.

6.1.5 Sicherheitsmeldungen

Sicherheitsmeldungen können persönlich, per E-Mail, per Post oder über das Intranet der Fraport AG direkt in das System SMART abgegeben werden.

Im SMART System werden die eingegangenen Sicherheitsmeldungen dokumentiert und hinsichtlich ihrer Safety-relevanz bewertet. Weiterhin wird der Bearbeitungsstatus dokumentiert. Sollte die Sicherheitsmeldung über das System SMART abgegeben worden sein und personenbezogene Daten enthalten, so werden diese durch das SMS gelöscht und separat auf dem Arbeitsverzeichnis des SMS gespeichert. Im System SMART werden hierzu keine personenbezogenen Daten dokumentiert oder verarbeitet.

Das SMS ist verpflichtet, alle erforderlichen Informationen zu sicherheitsrelevanten Ereignissen zu erfassen und zu speichern. In diesem Rahmen können ebenfalls mit dem Ereignis zusammenhängende personenbezogene Daten von involvierten Personen erhoben werden. Die während der Analyse genutzten personenbezogenen Daten werden durch den Untersuchungsführer gespeichert und sechs Monate nach Abschluss der Analyse gelöscht.

Wenn bekannt, wird der Name des Einreichers einer Sicherheitsmeldung erfasst, auf dem Arbeitsverzeichnis des SMS gespeichert und spätestens sechs Monate nach Abschluss des Vorgangs gelöscht, es sei denn, der Einreicher beantragt eine Antwort auf seine Sicherheitsmeldung. In dem Fall werden seine Kontaktdaten so lange aufbewahrt, bis ihm das Ergebnis der Untersuchung übermittelt worden ist.

6.1.6 Untersuchungsberichte

Untersuchungsberichte sind eine detaillierte Analyse zu einem sicherheitsrelevanten Ereignis.

Das SMS ist verpflichtet, alle erforderlichen Informationen zu sicherheitsrelevanten Ereignissen zu erfassen und zu speichern. In diesem Rahmen können ebenfalls mit dem Ereignis zusammenhängende personenbezogene Daten von involvierten Personen erhoben werden.

Die während der Analyse genutzten personenbezogenen Daten werden durch den Untersuchungsführer gespeichert und sechs Monate nach Abschluss der Analyse gelöscht.

Die Untersuchungsberichte ereignisbezogener Untersuchungen werden im System SMART gespeichert und enthalten keine personenbezogenen Daten.

Von sicherheitsrelevanten Ereignissen angefertigte und an LBA und EASA übermittelte Untersuchungsberichte enthalten keine personenbezogenen Daten.

6.1.7 Auditergebnisse

Das Ergebnis von Audits sowie Informationen zu Prozessverantwortlichen und Auditoren werden im System SMART dokumentiert. Hierfür erfolgt eine systemseitige Verlinkung zur SMS-Kontaktliste.

6.1.8 Sicherheitsbezogene Personalgespräche

Sicherheitsbezogene Personalgespräche werden ohne Erfassung von personenbezogenen Daten dokumentiert.

6.1.9 Selbstauskunft zur betrieblichen Sicherheit von Unternehmen

Vertragspartner der Fraport AG (z.B. Inhaber von Gestattungsverträgen), die mindestens einen Mitarbeiter mit einem gelben oder roten Flughafenausweis beschäftigen, sind gemäß VO (EU) Nr. 139/2014 verpflichtet, das Formular „Selbstauskunft zur betrieblichen Sicherheit“ – welches ein Anhang zum Vertrag ist - vollständig ausgefüllt an das SMS zu übermitteln.

Das Formular enthält insbesondere die Kontaktdaten der Geschäftsführung sowie für das SMS und/oder Arbeitsschutz zuständigen Personen des jeweiligen Unternehmens.

Die übermittelten Formulare werden auf dem Arbeitsverzeichnis des SMS für die Dauer der Vertragslaufzeit gespeichert und fünf Jahre nach Ende der Vertragslaufzeit bzw. fünf Jahre nach Übermittlung einer aktualisierten Version gelöscht.

6.2 Foto-, Video und Tonaufnahmen

Die Erstellung von Bild- und Videodateien zum Zwecke der Analyse oder zu Schlungszwecken durch das SMS erfolgt anlassbezogen unter Berücksichtigung des Datenschutzes, der allgemeinen internen Fraport-Anforderungen und gültiger Betriebsvereinbarungen. Die erstellten Bild- und Videodateien dienen der Gefahrenabwehr auf Grundlage der VO (EU) Nr.-2018/1139 i.V.m. VO (EU) Nr. 139/2014.

7. Änderungsmanagement

Das SMS betreibt ein Änderungsmanagement, um sicherheitsrelevante Veränderungen auf dem Vorfeld frühzeitig zu erkennen und zu beurteilen.

Grundsätzlich können Änderungen des Betriebes (Organisation, Prozesse, Verfahren und Dienste) und der Infrastruktur des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main neue Gefährdungen oder Änderungen des Risikopotenziales für die betriebliche Sicherheit nach sich ziehen.

Bei Veränderungen von EASA-relevanter Infrastruktur ist zusätzlich das EASA Compliance Management einzubinden. Die entsprechenden relevanten Infrastrukturelemente sind im Kapitel 4.4 in der „Geschäftsordnung der Benannten Personen (EASA Nominated Persons) gemäß der Verordnung (EU) 139/2014“ aufgeführt. Die Geschäftsordnung kann im Aerodrome Manual eingesehen werden.

Dies betrifft u.a.:

- die Flughafenbetriebsgenehmigung des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main;
- Veränderungen am Aerodrome Manual ;
- Änderungen der Certification Base, auf deren Basis das Zeugnis ausgestellt wird;
- Änderungen in der Art und Weise, wie der Flugplatz die einschlägigen Anforderungen gemäß Verordnung VO (EU) Nr. 2018/1139 und ihren Durchführungsbestimmungen erfüllt;
- Änderungen in der Nachweisführung für die Angemessenheit der Mittel für den Betrieb des Flugplatzes gemäß den einschlägigen Anforderungen;
- Änderungen in den Erklärungen des Erbringers von Vorfeldkontrolldiensten;
- Abänderungen in Prozessanweisungen, Verfahrensbeschreibungen und Betriebsanweisungen, Absprachen und Richtlinien, die die betriebliche Sicherheit berühren oder berühren können;
- Größere oder komplexere Bauvorhaben im Vor- und Rollfeld oder solche, die von bisher praktizierten und für sicher befundenen Methoden und Verfahren abweichen;
- Änderungen im Luftfahrthandbuch der Bundesrepublik Deutschland (AIP Germany), sofern diese von der Flughafenbetreiberin initiiert werden.

Entsprechende Änderungen sind dem SMS der Fraport AG rechtzeitig mitzuteilen, so dass die Auswirkungen der Änderungen auf die betriebliche Sicherheit bewertet werden können.

Als Basis für die Gefahrenidentifikation und Sicherheitsbewertung von Änderungen dienen:

- Die Zertifizierungsdatenbank des EASA Compliance Managements
- die durch die jeweiligen Prozesseigner / -verantwortlichen durchgeführten Gefahrenidentifikationen und Sicherheitsbewertungen;
- Kritikalität und Stabilität des Prozesses bzw. der Infrastruktur;
- bisherige betriebliche Sicherheit;
- bisheriges Erfahrungswissen.

Die Mitwirkungspflichten der jeweiligen Prozesseigner / -verantwortlichen bei der Gefahrenidentifikation und Sicherheitsbewertung vor Änderungen am Flugplatz, dessen Betrieb, der Organisation oder dem Managementsystem sind:

- die gegenseitigen Abhängigkeiten mit anderen Betroffenen zu ermitteln und, sofern relevant, in Abstimmung mit diesen Organisationen eine Sicherheitsbewertung zu planen und durchzuführen
- sofern relevant, in einer systematischen Weise mit den betroffenen Parteien Annahmen und Eindämmungsmaßnahmen abzustimmen
- sofern relevant, eine umfassende Bewertung der Änderungen, einschließlich etwaiger erforderlicher Interaktionen, sicherzustellen
- sofern relevant sicherzustellen, dass vollständige und gültige Argumente, Belege und Sicherheitskriterien zur Unterstützung der Sicherheitsbewertung festgelegt und dokumentiert werden

Neben der Identifikation und Bewertung neu entstehender Gefährdungen für die betriebliche Sicherheit und der Durchführung einer Risikobewertung veranlasst der Prozesseigner / -verantwortliche ggf. auch die Streichung bzw. Modifikation von Maßnahmen zur Minimierung von Sicherheitsrisiken, sofern diese durch die geplanten Änderungen entfallen können oder in der bestehenden Form nicht mehr wirksam sein sollten. Sofern bei Durchführung von Sicherheitsbewertungen Eintrittswahrscheinlichkeiten und / oder Auswirkungen im Eintrittsfall nur durch Experten abgeschätzt werden können, ist die Sicherheitsbewertung zu validieren.

Weiterführende Regelungen zur Durchführung der Gefahrenidentifikationen und der Sicherheitsbewertungen sind in Kapitel 8 aufgeführt.

8. Gefahrenidentifikation und Risikobewertungen

Zentrale Aufgaben im Rahmen des SMS sind die Identifikation von Gefährdungen und die Unterstützung der Prozesseigner / -verantwortlichen bei der Durchführung von Risikobewertungen.

Nur das Wissen um tatsächliche oder potenzielle Gefährdungen ermöglicht es, Maßnahmen zur Verbesserung der betrieblichen Sicherheit zu ergreifen, um die Sicherheitsleistungen zu verbessern.

Die Identifikation und Bewertung der Gefahren und Risiken erfolgt durch die jeweiligen Prozesseigner / -verantwortlichen. Diese entscheiden, ob und ggf. welche risikominimierenden Maßnahmen zur Aufrechterhaltung und / oder Wiederherstellung des ordnungsgemäßen Betriebs – ggf. innerhalb eines hierfür festzulegenden Umsetzungszeitraumes – notwendig sind. Grundlage, welche Risiken bei der Flughafenbetriebsabwicklung akzeptiert werden können, sind entsprechende rechtsnormative Vorgaben, definierte Sicherheitskriterien und die Einhaltung des durch die jeweilige Bereichsleitung, ggf. in Abstimmung mit den EASA Nominated Persons, vorgegebenen akzeptierten Risikoniveaus (ALoR - Acceptable Level of Risk).

8.1 Identifikation von Gefährdungen

Die Identifikation und Erfassung von Gefährdungen im Flughafenbetrieb erfolgt u.a. reaktiv durch die Auswertung von Tagesberichtsprotokollen, Unfallberichten, Sicherheitsmeldungen, Audits und Beobachtungen durch das SMS.

Vorausschauend erfolgt dies durch die Identifikation von potenziellen Gefahrenquellen vor Umsetzung wesentlicher Änderungen der für die betriebliche Sicherheit erheblichen Zuständigkeiten, Verfahren, Betriebsabläufe und -systeme durch die jeweiligen Prozesseigner / -verantwortlichen.

Zur Identifikation der Gefahren werden folgende Methoden bei der Evaluierung von Einrichtungen, Ausrüstungen, Verfahren und Dokumentationen angewendet:

- reaktive Evaluierung, um die Effektivität des Systems für die Überwachung und Eindämmung von Sicherheitsrisiken zu überprüfen;
- proaktive (inklusive vorhersagende) Evaluierung, um potenzielle Gefahren für die betriebliche Sicherheit zu erkennen und diese im Voraus zu überwachen und einzudämmen;
- ereignisbezogene Evaluierung von meldepflichtigen Ereignissen;
- Trend-Analysen.

8.1.1 Reaktive Identifikation von Gefährdungen

Die Identifikation und Erfassung von Gefährdungen im Flughafenbetrieb erfolgt reaktiv u.a. durch Auswertung von Tagesberichten und anderen regelmäßig übersandten Informationen. Weitere Protokolle / Berichte kann das SMS gegebenenfalls auf Anforderung erhalten. Auf Basis dieser Informationen sowie durch weitere Quellen wie Sicherheitsmeldungen, Auditberichte, Umfragen, Studien, Analysen und eigene Beobachtungen erstellt das SMS ein Gefahrenkataster.

Auf Basis der regelmäßigen Auswertung von Tagesprotokollen etc. werden Analysen bezüglich sich andeutender Trends in Bezug auf SMS-relevante Ereignisse durchgeführt. Dazu werden die Ereignisse beispielsweise auf mögliche Hotspots analysiert.

8.1.2 Proaktive und prädiktive Identifikation von Gefährdungen

Die Flughafenbetriebsabwicklung am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main erfährt fortlaufend Änderungen durch Aus- und Umbau, Veränderungen oder Austausch von Systemen und Anlagen, Organisationsänderungen sowie der Einführung neuer oder geänderter Verfahren und Prozesse.

Vor Umsetzung von Änderungen in den für die betriebliche Sicherheit erheblichen Zuständigkeiten, Verfahren, Betriebsabläufen, Systemen und Infrastrukturen ist im Rahmen des Änderungsmanagements eine Gefahrenidentifikation sowie eine Risikobewertung durch den Prozesseigner / -verantwortlichen vorzunehmen und zu dokumentieren. Eine Kopie der Dokumentation ist dem SMS zu überlassen. Die in der Dokumentation aufgeführten identifizierten Gefahren nimmt das SMS in das von ihm geführte Gefahrenkataster auf.

Gefahren, die nach Modifikation nicht weiter bestehen, werden aus dem Gefahrenkataster gestrichen.

8.1.3 Ereignisbezogene Identifikation von Gefährdungen

Neben diesen regelmäßigen Tätigkeiten erfolgen immer dann eine vertiefte Analyse und Bewertung, wenn es zu einer (temporären) Häufung von sicherheitsrelevanten Ereignissen gekommen ist.

Darüber hinaus sind eine Gefahrenidentifikation und Sicherheitsbewertung auch vorzunehmen, sofern Prozesse, Betriebsabläufe, Technik, Human Factors oder Organisation die Ursache für ein meldepflichtiges Ereignis im Sinne der VO (EU) 376/2014 waren.

8.2 Bewertung von Risiken

Die in diesem Kapitel aufgeführten Beschreibungen und Tabellen basieren auf der vierten Edition des ICAO Doc 9859 (Safety Management Manual). Unter den Punkten 2.5.3. ff finden sich weitere Informationen und Erklärungen zu dem Themengebiet, die bei der Bewertung zur Hilfe gezogen werden können.

8.2.1 Proaktive (inklusive vorhersagende) Bewertung von Risiken

Mittels dieser Bewertung soll das Risiko klassifiziert werden, um entsprechenden Handlungsbedarf zu identifizieren. Es existieren drei Risikoklassen, die zu unterschiedlichen Aktionen durch den Prozesseigner / -verantwortlichen führen müssen:

- **Rote Risiken (ICAO: intolerable – High Risk):**
Maßnahmen, die einem inakzeptablen Risiko unterliegen, werden nicht durchgeführt.
- **Gelbe Risiken (ICAO: tolerable – Moderate Risk):**
Entscheidung über weiteren Umgang mit der Maßnahme durch den Prozesseigner / -verantwortlichen ggf. in Abstimmung mit den EASA Nominated Persons. Berücksichtigung bei der prädiktiven Bewertung durch das SMS.
- **Grüne Risiken (ICAO: acceptable – Low Risk):**
Maßnahme kann durchgeführt werden. Berücksichtigung bei der prädiktiven Bewertung durch das SMS.

Die Risikoklasse ergibt sich aus einer Kombination der Eintrittswahrscheinlichkeit eines Ereignisses sowie des zu erwartenden Schadensausmaßes (Toleranzmatrix). Der Umgang mit den entsprechenden Risiken wird im Kapitel 8.38.3 beschrieben.

Bewertung der Eintrittswahrscheinlichkeit eines SMS-relevanten Ereignisses

Die bei der Risikobewertung anzuwendenden Eintrittswahrscheinlichkeiten sind folgender Tabelle zu entnehmen:

Eintrittswahrscheinlichkeit	Beschreibung	Klasse
Häufig	Wird vermutlich regelmäßig auftreten / ist regelmäßig aufgetreten	5
Gelegentlich	Wird vermutlich manchmal auftreten / ist manchmal aufgetreten	4
Gering	Wird vermutlich vereinzelt auftreten / ist vereinzelt aufgetreten	3
Unwahrscheinlich	Wird vermutlich extrem selten auftreten / ist extrem selten aufgetreten	2
Sehr unwahrscheinlich	Wird vermutlich nie auftreten / ist noch nie aufgetreten	1

Abbildung 2: Klassifizierung der Eintrittswahrscheinlichkeit

Bewertung des Schadensausmaßes eines SMS-relevanten Ereignisses

Die bei der Risikobewertung anzuwendenden Schadensausmaße sind folgender Tabelle zu entnehmen:

Schadensausmaß	Beschreibung	Klasse
Katastrophal	Totalverlust Luftfahrzeug und/oder relevanter Infrastruktur Mehrere Todesfälle	A
Gefährlich	Hohe Schäden an Luftfahrzeugen und/oder relevanter Infrastruktur Einzelne Todesfälle und Schwerverletzte Eine erhebliche Reduzierung der Sicherheitsmarge, erhebliche Stresslage oder eine Arbeitslast, so dass das Kontrollpersonal nicht mehr zuverlässig seine Kerntätigkeit abarbeiten konnte	B
Hoch	Größere Schäden an Luftfahrzeugen und/oder relevanter Infrastruktur Mehrere Verletzte Eine signifikante Reduzierung der Sicherheitsmarge, signifikante Stresslage oder eine Arbeitslast, so dass das Kontrollpersonal nicht mehr zuverlässig seine Kerntätigkeit abarbeiten konnte	C
Gering	Kleine Schäden an Luftfahrzeugen und/oder Infrastruktur / Equipment Leichtverletzte	D
Vernachlässigbar	Maximal Kleinstschäden Keine Personenschäden	E

Abbildung 3: Klassifizierung des Schadensausmaßes

Gesamtbewertung von SMS-relevanten Ereignissen

Die Prozesseigner / -verantwortlichen nehmen eine Einstufung der Ereignisse gemäß der in den Kapiteln 8.2.100 beschriebenen Klassifizierungen vor. Bei Bedarf kann vom SMS der Fraport AG ein entsprechendes Formblatt (8.1 SMS 4.2) zur Verfügung gestellt werden.

		Katastrophal Absturz A	Gefährlich Großbrand B	Hoch Unfall C	Niedrig Notverfahren D	Sehr gering E
		A	B	C	D	E
Häufig	5	5A	5B	5C	5D	5E
Gelegentlich	4	4A	4B	4C	4D	4E
Gering	3	3A	3B	3C	3D	3E
Unwahrscheinlich	2	2A	2B	2C	2D	2E
Sehr unwahrscheinlich	1	1A	1B	1C	1D	1E

Abbildung 4: Toleranzmatrix des Fraport SMS basierend auf ICAO Doc. 9859, SMM III

Mit der Toleranzmatrix werden Entscheidungen über die Akzeptanz bzw. Toleranz von Risiken für die betriebliche Sicherheit transparent unterstützt.

Die Definition der Inhalte der Matrix erfolgt i.d.R. durch die Prozesseigner / -verantwortlichen und Bereichsleiter.

Sofern Bereichsleiter für ihre Organisationseinheit eine von den Richtlinien der ICAO und deren mitgeltenden Unterlagen, auf Grundlage des von ihnen definierten akzeptierten Risikoniveaus ALoR, abweichende Matrix im Rahmen der von ihnen durchgeführten Risikobewertungen angewandt haben, ist dieser Sachverhalt in der dazugehörigen Dokumentation unter Angabe der Gründe zu dokumentieren und dem SMS mitzuteilen.

8.2.2 Reaktive Risikobewertung (ERC Event Risk Classification)

Reaktive Sicherheitsbewertungen dienen u.a. der Validierung der Ergebnisse proaktiver (inklusive vorhersagender) Risikobewertungen sowie der Überprüfung der betrieblichen Sicherheit von (Teil-) Prozessen. Diese sind durch die jeweiligen Prozesseigner / -verantwortlichen vorzunehmen.

Darüber hinaus schätzt das SMS unter Einbindung der jeweiligen Prozesseigner / -verantwortlichen auf Grundlage der ihm vorliegenden Berichte und Meldungen die betriebliche Sicherheit bei der Flughafenbetriebsabwicklung ein.

Die reaktive Risikobewertung erfolgt in Form einer „Event Risk Classification“, ERC und wird dokumentiert. Das Hauptziel der Bewertung nach der ERC Methodik ist eine schnelle Beurteilung, ob im Zusammenhang mit gemeldeten oder erfassten sicherheitsrelevanten Ereignissen umgehend Maßnahmen zur Reduzierung von Risiken notwendig sind. Diese Beurteilung erfolgt in der Regel innerhalb von 2-3 Tagen nach dem Ereignis und wird durch das SSO durchgeführt.

Folgende Fragestellungen werden im Rahmen des ERC betrachtet:

- Wenn das gemeldete Ereignis zu einem Unfall geführt hätte, was wäre der größte, am wahrscheinlichsten anzunehmende Unfall gewesen?
- Wie wirksam waren die verbliebenen Sicherheitsbarrieren („Abwehrmechanismen“), die beim gemeldeten Ereignis einen Unfall verhindert haben?

Kategorien der Schwere der Auswirkung

Um zu beurteilen, inwiefern ad hoc Maßnahmen zur Risikominimierung eingeleitet werden müssen, muss zunächst ermittelt werden, wie schwer die Auswirkungen beim größten anzunehmenden bzw. dem wahrscheinlichsten Unfall hätten sein können. Die Schwere der Auswirkung wird einer von vier definierten Kategorien A bis D zugeordnet.

Schwere der Auswirkungen		
Definition		Bedeutung
A	Katastrophal	Totalverlust eines Luftfahrzeuges oder ein Ereignis mit mehreren Toten.
B	Schwerer Unfall	Ereignis mit einem oder zwei Toten, zahlreichen Schwerverletzten, wesentliche Beschädigung an Luftfahrzeugen
C	Leichter Unfall	Ereignis mit Leichtverletzten und / oder geringen Beschädigungen an Luftfahrzeugen
D	Keine Auswirkungen	Kein potentieller Schaden oder Verletzungen

Abbildung 5: Schwere der Auswirkung ARMS (ERC) Methodik

Kategorien der Wirksamkeit der Abwehrmechanismen

Es wird die Wirksamkeit des Abwehrmechanismus (Sicherheitsbarriere) beurteilt, dessen Versagen oder teilweises Versagen zum Ereignis geführt hat. Die Wirksamkeit wird in die folgenden vier Kategorien gegliedert:

Wirksamkeit der Abwehrmechanismen	
Definition	Bedeutung
Unwirksam	Die Abwehrmechanismen waren nicht wirksam, so dass keine Sicherheitsbarriere einen Unfall hätte verhindern können.
Minimal	Die Abwehrmechanismen waren nur insofern wirksam, als dass bestehende Sicherheitsbarrieren einen Unfall verhindert haben, aber ein sicherheitsrelevantes Ereignis eingetreten ist, das nicht unter Kontrolle war und leicht zu einem Unfall hätte führen können.
Eingeschränkt	Die Abwehrmechanismen waren größtenteils wirksam und ein sicherheitsrelevantes Ereignis konnte mit Hilfe dieser unter Kontrolle gebracht werden.
Effektiv	Die Abwehrmechanismen haben vollständig gegriffen und ein sicherheitsrelevantes Ereignis konnte durch diese im Vorhinein verhindert werden.

Abbildung 6: Wirk-Klassen nach der ARMS (ERC) Methodik

Risikobewertungsmatrix

Die Ermittlung und Beurteilung des Risikos erfolgt über die Verwendung folgender Bewertungsmatrix:

Wirksamkeit der Abwehrmechanismen					
Schwerekategorie	Klasse	Unwirksam	Minimal	Eingeschränkt	Effektiv
Unfälle	A	2500	502	102	50
Schwere Vorfälle	B	500	101	21	10
Mittlere Vorfälle	C	100	20	4	2
Keine Auswirkungen	D	11	5	1	1

Abbildung 7: Angepasste ERC Bewertungsmatrix basierend auf ARMS Methodik

Hier wird die ermittelte Kategorie der Schwere der Auswirkung, der Wirksamkeit der Abwehrmechanismen gegenübergestellt, um die Risikoklasse zu ermitteln. Des Weiteren wird hierdurch jedem sicherheitsrelevanten Ereignis ein quantitativer Wert zugeordnet, der die Intensität des betrachteten Ereignisses verdeutlicht.

8.3 Umgang mit Risiken

8.3.1 „Rote Risiken“

Rote Risiken sind unter den gegebenen Umständen nicht zu tolerieren. Die Eintrittswahrscheinlichkeit und/oder das Schadensausmaß sind derart hoch, dass sofortige Maßnahmen zur Beseitigung oder zumindest zur Reduzierung auf ein zumindest tolerierbares Maß ergriffen werden müssen.

Es sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, um

- die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos zu reduzieren und/oder
- die möglichen Auswirkungen bei Eintritt eines Schadensereignisses zu reduzieren.

Sofern das Risiko nicht beseitigt oder zumindest auf ein durch die verantwortliche Bereichsleitung, ggf. in Abstimmung mit den EASA Nominated Persons, akzeptiertes Niveau gesenkt werden kann, muss der Auslöser für das Sicherheitsrisiko (z. B. Prozess, Anlagenbetrieb, etc.) eingestellt werden.

Sofern das Risiko nur in den tolerierbaren Bereich (gelb) reduziert werden kann, sind die nachfolgenden Verfahrensschritte für „Gelbe Risiken“ durchzuführen.

8.3.2 „Gelbe Risiken“

Gelbe Risiken bedürfen einer Untersuchung durch den jeweiligen Prozesseigner / -verantwortlichen in Zusammenarbeit mit dem SMS. Sie können unter Vorbehalt hingenommen werden, sofern das akzeptable Risikoniveau nicht überschritten wird.

Die Festlegung des akzeptablen Risikoniveaus (ALoR) sowie die Entscheidung über den weiteren Umgang mit der Maßnahme trifft der Prozesseigner / -verantwortliche ggf. in Abstimmung mit der Bereichsleitung und den EASA Nominated Persons. Die Untersuchung muss in einem dem Risiko angemessenen Zeitraum erfolgen.

-/-/-

Nach Abschluss der Untersuchung entscheidet darüber hinaus der Prozesseigner / -verantwortliche oder die Bereichsleitung, ggf. in Abstimmung mit den EASA Nominated Persons, ob und welche Risikominimierungsmaßnahmen mit welchem Aufwand umgesetzt werden sollen. Die Untersuchung, das Ergebnis und die begründete

Entscheidung der Untersuchung, sowie die Umsetzung sind zu dokumentieren und zeitnah dem SMS zu melden.

Sollten nach Abschluss der Untersuchung keine Maßnahmen, die das Sicherheitsrisiko auf ein grünes Risiko senken, umgesetzt werden (können), ist ebenfalls das SMS zu informieren. Gleiches gilt, sofern die Maßnahmen nicht innerhalb eines angemessenen Zeitraumes umgesetzt werden bzw. umgesetzt werden können.

8.3.3 „Grüne Risiken“

Grüne Risiken erfordern keine Maßnahmen, soweit keine Auffälligkeiten zu verzeichnen sind.

Grundsätzlich gilt, das Risiko sollte nach dem ALARP-Prinzip, so weit wie mit vertretbarem Aufwand möglich, reduziert werden.

Ein ALARP-Niveau bedeutet, dass ein Risiko dann als tolerierbar eingestuft werden kann, wenn die Kosten für weitere Risikoverringerungen signifikant höher liegen als die Kosten, die bei Eintritt des Sicherheitsrisikos zu erwarten sind.

8.3.4 Risikominimierung

Das tolerierbare Risikoniveau wird für jedes Risiko durch die jeweilige Bereichsleitung, ggf. in Abstimmung mit den EASA Nominated Persons festgelegt.

Die Prozesseigner / -verantwortlichen sind verpflichtet, mindestens die betrieblichen roten Risiken auf ein gelbes Risiko zu senken - sofern dann das Risiko unter dem von der Bereichsleitung definierten akzeptierten Risikoniveau ALoR liegt.

Zu diesem Zweck ist eine Risiko-Nutzen-Analyse für die Abschätzung, ob der Nutzen das Restrisiko übersteigt, zulässig. Diese Analysen sind von den Prozesseignern / -verantwortlichen vorzunehmen und zu dokumentieren. Sie sind dem SMS/SRB auf Nachfrage offenzulegen.

9. Überwachung der Sicherheitsleistungen

9.1 Messung der Zielerreichung

Die Erfüllung der durch den Vorstand und des EASA Accountable Managers vorgegebenen Safety-Ziele (siehe Kapitel 5.2) wird durch das SMS überprüft und die Ergebnisse an den Vorstand und das SRB berichtet.

Bei gravierenden und fortwährenden Zielabweichungen werden durch das SRB geeignete Gegenmaßnahmen beraten und dem EASA Accountable Manager vorgeschlagen.

Durch den EASA Safety Manager erfolgt eine regelmäßige Kommunikation zur Zielerreichung an alle am Flughafenbetrieb beteiligten Organisationen und Personen.

9.2 Überwachung der Sicherheitsleistung

Auf Grundlage der verabschiedeten Sicherheitsziele, der Anforderungen der Safety Policy und der Bewertung des Safety Review Boards wird die Sicherheitsleistung bei der Flughafenbetriebsabwicklung verifiziert.

Damit wird sichergestellt, dass zuvor identifizierte Risiken nach Umsetzung vereinbarter Maßnahmen tatsächlich gemindert wurden. Ergeben die Bewertungen, dass Risiken nicht angemessen gemindert wurden, müssen gegebenenfalls die Risikominderungsstrategien überdacht und angepasst werden.

Als Grundlage für die Überwachung der betrieblichen Sicherheit dienen u.a.

- das Berichtswesen zu Ereignissen im Rahmen des Flughafenbetriebs
- das Gefahrenkataster des SMS
- Risikobewertungen der Prozesseigner
- verpflichtende und freiwillige Sicherheitsmeldungen
- Analysen
- Inspektionen und Audits
- Sicherheitsuntersuchungen
- Erkenntnisse aus Committee-Sitzungen

Ein Trend bei der Entwicklung der betrieblichen Sicherheit wird durch den Vergleich der Anzahl sicherheitsrelevanter Ereignisse unter Berücksichtigung der Verkehrszahlen bestimmt. Ungewöhnliche Ereignishäufungen in den die betriebliche Sicherheit tangierenden Prozessen werden auf Basis von Kennzahlen identifiziert.

Auf Anforderung kann das SSO auch weitere Auswertungen hinsichtlich Ereignisraten zur Verfügung stellen, soweit diese in der Vergangenheit durch die Prozesseigner / -verantwortlichen erfasst und die Daten an das SMS übermittelt wurden.

10. Sicherheitsmeldungen

10.1 Sicherheitsmeldesystem

Um die Sicherheit auf dem Flugplatz und dessen sichere Benutzung zu fördern, hat die Fraport AG ein Sicherheitsmeldesystem gemäß VO (EU) Nr. 139/2014 eingerichtet, welches von allen Personen und Organisationen, die auf dem Flugplatz tätig sind oder dort Dienste erbringen, anzuwenden ist.

Das Sicherheitsmeldesystem ist sowohl für verpflichtende als auch freiwillige Sicherheitsmeldungen zu nutzen.

Eine Sicherheitsmeldung an das SMS der Fraport AG kann (auch formlos) über folgende Kanäle erfolgen:

- telefonisch über die Safety-Hotline: 069 690 - 2 44 44,
- die Webseite des www.fraport.com/SMS
- per E-Mail an SMS@fraport.de
- per Haus- oder Briefpost an das SMS: Fraport AG, SMS, HBK 181/B004, 60547 Frankfurt
- persönlich im Safety Services Office: Geb. 181, Eingang B, Ebene 8

Die Meldungen werden direkt in die Ereignisdatenbank des SMS aufgenommen und können nur durch den EASA Safety Manager und das SSO eingesehen werden.

Die EASA Nominated Persons können ebenfalls unverzüglich Einsicht in den Inhalt der Meldung erhalten, sofern die Einsichtnahme im Sachzusammenhang mit den ihnen zugewiesenen Aufgaben und Verantwortlichkeiten steht. Die Identität des Melders wird dabei geschützt.

Das SMS wird die Sicherheitsmeldungen im Sinne einer „Kultur des gerechten Umgangs (Just Culture)“ behandeln.

10.2 Verpflichtende Sicherheitsmeldungen

Das SMS der Fraport AG sowie alle am Flughafenbetrieb beteiligten Organisationen unterliegen Meldepflichten nach sicherheitsbezogenen Vorfällen im Zusammenhang mit dem Flughafenbetrieb (inklusive Bodenverkehrsdiensten) gemäß VO (EU) Nr. 376/2014 und DVO (EU) Nr. 2015/1018 (Anhang IV) sowie VO (EU) Nr. 139/2014. Für die Fraport AG und ihre Tochterunternehmen übernimmt das SMS der Fraport AG diese Meldungen.

Alle anderen Unternehmen müssen diese Ereignisse selbstständig an die für sie zuständigen Behörden melden. Die Frist für diese Meldung der Ereignisse liegt bei 72 Stunden. Darüber hinaus ist die Fraport AG unverzüglich über das Eintreten eines solchen Ereignisses zu informieren.

Eine Aufstellung aller nach DVO (EU) Nr. 2015/1018 Meldeverpflichteten sowie die meldepflichtigen Ereignisse an die zuständige Behörde befindet sich im *Anhang C: Meldepflichtige Ereignisse*.

Technische Fehlfunktionen, Überschreitung technischer Systembegrenzungen, besondere sicherheitsrelevante Ereignisse und besondere Umstände sind durch die systemverantwortliche Stelle des Flughafenunternehmens an die Organisation für die Entwicklung der Flugplatzrüstung zu melden (VO (EU) 139/2014 Anhang III ADR.OR.C.030 b). Dem SMS des Flughafenunternehmens ist eine Kopie zu übermitteln.

Des Weiteren sind gemäß der Verkehrsordnung der Fraport AG sämtliche Unfälle, Schadensfälle und Sachbeschädigungen der SLS zu melden.

Das SMS der Fraport AG wertet das gemeldete Ereignis aus und führt gegebenenfalls eine reaktive Sicherheitsbewertung unter Mitwirkungen des Prozesseigners / -verantwortlichen der betroffenen Organisation(en) durch.

10.3 Untersuchung von meldepflichtigen Ereignissen

Meldepflichtige Ereignisse gemäß VO (EU) 376/2014 werden durch das SMS analysiert und bei Bedarf weitergehend untersucht. Zu diesem Zweck sind dem SMS im Rahmen der Mitwirkungspflichten am SMS alle notwendigen Informationen, technische Aufzeichnungen und Dokumentationen zur Verfügung zu stellen.

Falls notwendig, befragt das SMS beteiligte Personen, deren Vorgesetzte oder sonstige Prozessverantwortliche / -beteiligte. Alle Befragten werden darauf hingewiesen, dass ihre Aussagen in Zusammenhang mit einer Untersuchung stehen und in den Bericht einfließen können.

Die Feststellung persönlicher Schuld oder die Mitwirkung zur Klärung von Schuldfragen nach Störungen und Unfällen kommt dem SMS nicht zu. Der Untersuchungsbericht enthält keine personenbezogenen Daten.

Die Untersuchung eines Vorfalls durch das SMS ersetzt nicht die eventuellen Untersuchungen durch die BFU oder sonstiger behördlichen Organe.

10.4 Freiwillige Sicherheitsmeldungen

Jeder Beschäftigte am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main hat – unabhängig von seinem Arbeitgeber – die Möglichkeit, über das Sicherheitsmeldesystem der Fraport AG Informationen über sicherheitsrelevante Ereignisse, Gefahrensituationen im Flughafenbetrieb oder Verbesserungsvorschläge zur betrieblichen Sicherheit direkt an das SMS der Fraport AG zu melden.

Freiwillige Sicherheitsmeldungen können über alle Kanäle (siehe Abschnitt 10.110.1) des SMS erfolgen. Sie werden generell vertraulich behandelt und können anonym erfolgen.

Informationen aus den freiwilligen Meldungen dienen ausschließlich dem Informationsgewinn über Gefahrenpotenziale sowie dem Erkennen von bestehenden oder möglichen Sicherheitsproblemen.

Freiwillige Meldungen an das SMS haben grundsätzlich keine disziplinarischen Maßnahmen gegen den Meldenden zur Folge - Ausnahmen hiervon können nur bei strafrechtlich relevantem Handeln vorliegen.

Nach dem Eingang einer Meldung wird diese zeitnah hinsichtlich ihrer Relevanz für die betriebliche Sicherheit bewertet. Auch wird geprüft, ob dieser oder ein ähnlicher Vorfall bereits berichtet und ob eine Untersuchung und ggf. Korrekturmaßnahmen eingeleitet wurden.

Der Melder erhält – soweit möglich und die Meldung nicht anonymisiert abgegeben wurde – Rückmeldung zum Empfang seiner Meldung sowie über die Ergebnisse der Analyse bzw. Untersuchung.

Das SMS berichtet regelmäßig im SRB über die eingegangenen freiwilligen Meldungen und die daraus abgeleiteten Maßnahmen.

11. Verbesserung des Sicherheitsmanagement-Systems

11.1 Rechte und Pflichten des SMS

Ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der betrieblichen Sicherheit ist das Safetymanagement-System. Um dieses stetig zu verbessern, wendet das SMS einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess an.

Im Rahmen der Aufgabenstellung des SMS hat dieses das Recht, sich über alle Umstände zu informieren, die für die betriebliche Sicherheit von Bedeutung sind. Die betroffenen Personen, Bereiche und Unternehmen stellen dem SMS die dafür notwendigen Daten zur Verfügung. Alle am Flughafenbetrieb beteiligten Personen und Organisationen haben sich an den unten beschriebenen Methoden zur Verbesserung der betrieblichen Sicherheit zu beteiligen und unterstützen das SMS der Fraport AG bei den ihm zugewiesenen Aufgaben und der Erfüllung seiner Pflichten.

Das SMS hat demgegenüber die am Flughafenbetrieb beteiligten Personen und Organisationen über sein Vorgehen aufzuklären und ist dem EASA Accountable Manager und dem SRB rechenschaftspflichtig.

11.2 Methoden

Das Sicherheitsmanagement-System kann nur die gewünschte Wirkung erzielen, soweit alle für die betriebliche Sicherheit erheblichen Prozesse unter Anwendung der Vorgaben aus Rechtsnormen ausgeführt, die Sicherheitsleistung überwacht und erkannte Schwachstellen bereinigt werden.

Das SMS kann zur Erfüllung seiner Aufgaben verschiedene Methoden zur Verbesserung der betrieblichen Sicherheit anwenden.

11.2.1 Sicherheitsüberprüfungen (Inspektionen)

Sicherheitsüberprüfungen dienen punktuell der Überprüfung auf Einhaltung von Normen und Vorgaben. Sicherheitsüberprüfungen können u.a. Prozesse, Infrastruktur und Einhaltung von Vorgaben betreffen. Sie dienen der Trenderkennung sowie dem direkten Verbessern der betrieblichen Sicherheit.

Auf Wunsch können sich alle am Flughafenbetrieb beteiligten Personen und Organisationen zur Durchführung gemeinsamer Inspektionen an das SMS der Fraport AG wenden.

11.2.2 Sicherheitsbewertungen

Sicherheitsbewertungen werden fall- und bedarfsweise, insbesondere während der Entwicklung, vor der Einführung neuer oder Vornahme von Änderungen an Systemen und Technologien bzw. der Änderung und oder Einführung neuer oder geänderter Verfahren, vorgenommen.

Sie sind Bestandteil des Änderungsmanagements. Ziel einer Sicherheitsbewertung ist die Bewertung der Sicherheitsrisiken, die im Zusammenhang mit der Einführung eines Systems bzw. Verfahrens stehen.

Beabsichtigte Änderungen werden hinsichtlich folgender Fragestellungen bewertet:

- Ist durch den Prozesseigner / -verantwortlichen eine Gefährdungsidentifikation und eine Sicherheitsrisikobewertung vorgenommen worden?

- Tragen die vorgeschlagenen Änderungen zur Minimierung der vorhandenen Sicherheitsrisiken bei?
- Werden durch die Änderung neue Sicherheitsrisiken erzeugt und wie wird diesen begegnet?
- Sind die Verantwortlichkeiten klar geregelt und kommuniziert?
- Verfügt das Betriebspersonal über die notwendigen Kompetenzen?
- Werden die Änderungen an alle betroffenen Stellen kommuniziert?
- Sind Kontinuitätspläne für einzelne Prozessoren erstellt?

Die Antworten zu den vorstehenden Fragen sind in einem Formblatt einzutragen und dem Bewertungsvorgang beizufügen.

Hat das SMS keine Sicherheitsbedenken, wird dies durch die Unterschrift des EASA Safety Managers auf dem Unterschriftenblatt von Verfahrens- und Betriebsanweisungen belegt.

Hat das SMS Sicherheitsbedenken, wird eine Liste mit allen Sicherheitsbedenken erstellt, die dem Prozesseigner / -verantwortlichen zugeht und Empfehlungen enthalten soll. Dieser Vorgang erfolgt aus betriebspraktischen Gründen formlos, zumeist als E-Mail. Diese E-Mails werden vom SMS dokumentiert und archiviert.

Das Ausräumen der Bedenken bzw. die Minimierung der mit den Änderungen einhergehenden Sicherheitsrisiken, obliegt den jeweiligen Prozesseignern / -verantwortlichen. Nötigenfalls erfolgt eine erneute Sicherheitsbewertung zur Feststellung und Dokumentation einer angemessenen Verringerung der Sicherheitsrisiken.

11.2.3 Sicherheitsuntersuchungen

Neben den Analysen nach VO (EU) 376/2014 können Sicherheitsuntersuchungen auch in anderen Fällen erforderlich werden.

Ziel der Sicherheitsuntersuchung ist die Identifikation von Gefährdungen und Schwachstellen. Die Ergebnisse der Untersuchung werden in einem Bericht festgehalten. Dieser wird dem Prozesseigner / -verantwortlichen zur Verfügung gestellt.

Die Ergebnisse sollen so aufbereitet sein, dass sie den Prozesseigner / -verantwortlichen bei der Entwicklung und Umsetzung von Abhilfemaßnahmen wirksam unterstützen, die aufgedeckten Mängel oder Schwachstellen beseitigen oder minimieren und damit eine Wiederholung eines derartigen oder vergleichbaren Ereignisses verhindern.

Die Entwicklung und die Umsetzung von Maßnahmen liegen in der Verantwortung der Prozesseigner / -verantwortlichen. Diese können auf Wunsch eine erneute Untersuchung nach Umsetzung der Maßnahmen beim SMS veranlassen.

11.2.4 Safety Audits

Auslöser für ein Audit können unter anderem Feststellungen des SMS (z.B. Trenderkennungen im Rahmen von Inspektionen), spezifische Ereignisse oder Aufträge der EASA Nominted Persons sein.

Darüber hinaus können Audits auf Wunsch aller am Flughafenbetrieb beteiligter Organisationen und Personen sowie des SRBs durch den EASA Safety Manager veranlasst werden. Überprüft werden können Prozesse, Strukturen, Techniken und Verfahren, die die betriebliche Sicherheit berühren.

Audits werden grundsätzlich rechtzeitig angekündigt. Nur im Ausnahmefall können Audits auch ohne Ankündigung erfolgen. Lehnt ein Prozesseigner / -verantwortlicher ein

vorgesehenes Audit ab, so ist dies mit Angabe der Gründe zu dokumentieren und wird dem SRB zeitnah durch das SMS mitgeteilt.

Die Audits werden strukturiert und nachvollziehbar gemäß gängiger Audit-Methoden durchgeführt und dokumentiert. Dem auditierten Unternehmen / Bereich wird der Audit-Bericht zur Verfügung gestellt.

Audits können auch gemeinschaftlich beispielsweise mit dem EASA Compliance Management durchgeführt werden. In diesem Fall einigen sich beide Bereiche auf einen Lead-Auditor und die zu auditierenden Aspekte.

Im Rahmen der QM Audits innerhalb des Fraport-Zertifizierungsverbundes werden zusätzlich Aspekte zum SMS auditiert.

11.3 Empfehlungen zur betrieblichen Sicherheit

Als Ergebnis der durch das SMS durchgeführten Aktivitäten kann der EASA Safety Manager Empfehlungen zur betrieblichen Sicherheit aussprechen. Diese Empfehlungen sind an den Prozesseigner / -verantwortlichen adressiert und können darüber hinaus dem EASA Accountable Manager und ggf. den EASA Nominated Persons zugeleitet werden.

Folgen die Prozesseigner / -verantwortlichen – und in letztthafter Konsequenz die Unternehmensleitung – einer ausgesprochenen Empfehlung nicht, kann der EASA Safety Manager die schriftliche Darlegung der Gründe von der Unternehmensleitung verlangen, weshalb der Empfehlung nicht Folge geleistet wird.

11.4 Prinzip der Kultur des gerechten Umgangs (Just Culture Prinzip)

Im Sinne des Prinzips „Just Culture“ wird das SMS keine Schuldklärung durchführen. Personenbezogene Daten werden unter Berücksichtigung des Datenschutzgesetzes und der relevanten Betriebsvereinbarungen nur so weit es für die Analysen notwendig ist angefragt bzw. genutzt.

12. Koordination des Notfallplans

Der Notfallplan regelt die Verantwortlichkeiten sowie die Verfahren zum koordinierten Umgang mit Notfällen und besonderen Ereignissen am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main.

Das Ziel ist:

- die Verhinderung bzw. Minimierung von Personen- und Sachschäden,
- die schnellstmögliche Beherrschung eines Ereignisses,
- die sichere Fortführung des Betriebs,
- die Wiederherstellung eines geordneten Betriebszustandes.

Die Notfallplanung sowie die Erstellung des Notfallplans sind bei der Fraport AG beim Notfallmanagement angesiedelt. Dies beinhaltet auch die Absprachen mit Dritten. Als Betreiber des SMS stellt das SSO hierbei koordinierend sicher, dass eine kontinuierliche Weiterentwicklung und Verbesserung des Notfallplans, sowie die Koordination des Notfallplanes des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main mit anderen beteiligten Organisationen erfolgt.

Zu den Aufgaben der Koordination gehören u.a.:

- die regelmäßige Überprüfung des Aufbaus des Notfallplans hinsichtlich der delegierten Befugnisse und der zugewiesenen Verantwortlichkeiten in Notfallsituationen,
- die Sicherstellung von Koordinationsverfahren für Schlüsselpersonen während einer Notlage und für die Wiederherstellung des Normalbetriebs,
- die Identifizierung externer Organisationen, welche in Notfallsituationen mit dem Flughafenbetreiber interagieren, zur Koordination der jeweiligen Verfahren,
- Entwicklung neuer Verfahren, sobald durch das Sicherheitsmanagement-System neue Gefahren identifiziert wurden.

Im Rahmen der Koordination des Notfallplans werden die Änderungen des Notfallplans und der entsprechenden Verfahren mit dem SMS besprochen, abgestimmt und bewertet. Der EASA Safety Manager zeichnet den Notfallplan mit.

Im Einzelnen werden durch das SMS folgende Maßnahmen ergriffen:

- Regelbesprechungen des SMS mit dem Notfallmanagement. Hierbei werden u.a. die im Rahmen der Risikobewertung neu identifizierten oder bisher vernachlässigbaren Notfallsituationen bewertet. Diese sind dann gegebenenfalls durch die betroffenen Bereiche zu planen und vorzubereiten, so dass sie dann in den Notfallplan aufgenommen werden können.
- Benennung eines Notfallplan-Beauftragten des SMS im Safety Service Office. Dieser ist direkt in die Erstellung bzw. Veränderung des Notfallplans eingebunden.
- Die Nachbereitung von Reallagen und Ereignissen mit direktem oder indirektem Bezug auf den Flughafenbetrieb können durch das Safety Service Office angestoßen werden, sofern dies nicht schon durch die betroffenen Bereiche initiiert wurde. Hierbei sind nicht nur Reallagen und Ereignisse am Standort FRA zu betrachten, sondern – soweit möglich und sinnvoll - auch innerhalb des Konzernverbundes der Fraport AG, sowie bei Dritten.
- Die Notfallverfahren sind regelmäßig gemäß den gesetzlichen Vorgaben zu üben. Es erfolgt im Vorfeld eine Abstimmung über das Übungsszenario mit dem SMS.

Bei der Entwicklung von Übungsszenarien ist es wichtig, dass die Erkenntnisse aus vorangegangenen Übungen wie auch aus Realereignissen sowie länger nicht beübte Teile des Notfallplans berücksichtigt werden.

- Nach einer (Teil-)Übung erfolgt für die Aspekte mit direktem oder indirektem Bezug zum Flughafenbetrieb eine gemeinsame Bewertung durch das SMS und das Notfallmanagement hinsichtlich der relevanten Teile des Notfallplans.
- Die Erkenntnisse aus der Nachbereitung / -betrachtung werden in eine optimierte Notfallplanung (im Sinne des Best Practice und eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses) einfließen. Veränderungen der Notfallverfahren sind dann gegebenenfalls durch die betroffenen Bereiche zu planen und vorzubereiten, so dass sie dann in den Notfallplan aufgenommen werden können.
- Das SMS wird in die Durchführung von Übungen eingebunden.

Ziel der Koordination sowie der gesamtheitlichen Betrachtung der Notfallplanung durch das SMS ist die Einhaltung der internationalen und nationalen gesetzlichen Vorgaben sowie die Umsetzung von „Lessons learned“. Eine kontinuierliche Weiterentwicklung des Notfallplans mit allen Beteiligten ist ein wesentlicher Bestandteil der Koordination.

13. Safety Training

Die Fraport AG hat auf Grundlage der Anforderung aus der EU VO 139/2014 (ADR.OR.D.017) ein Schulungsprogramm für die mit dem Management, dem Betrieb und der Instandhaltung des Flugplatzes befassten Personen, sowie allen Personen, die unbegleitet innerhalb der Bewegungsflächen oder sonstiger Betriebsflächen des Flughafens tätig sind (Ausweisfarben rot und gelb), aufgelegt.

Dieses dient dazu, den am Flughafenbetrieb beteiligten Organisationen und Personen Ziele, Inhalte sowie Mitwirkungspflichten am Sicherheitsmanagement-System zu vermitteln. Die Sicherstellung der Vorgaben erfolgt durch ein mehrstufiges Schulungsprogramm. Die Teilnahmepflicht ist an die Organisationszugehörigkeit sowie die ausgeübte Funktion geknüpft. Die Schulungen erfolgen in einem mehrstufigen System. Die Inhalte entsprechen den Anforderungen nach GM1.ADR.OR.D.005(b)(8).

13.1 Safety Basisschulung

Die Safety-Basisschulung ist von allen Beschäftigten mit Zutrittsberechtigung für die Flugbetriebsflächen vor Ausgabe des Flughafenausweises erfolgreich zu absolvieren (siehe auch C4.3. Ausweisordnung, Kapitel 2.2.3). Die Schulung erfolgt mittels eines durch die Fraport AG zur Verfügung gestellten Web-based Trainings. Schulungen durch Dritte können auf Basis der Anforderungen der VO (EU) Nr. 139/2014 nicht anerkannt werden. Die Mindestanforderungen zu den Schulungsinhalten entsprechen den Vorgaben der EASA. Das Sicherheitstraining beschreibt die Verantwortlichkeiten für die betriebliche Sicherheit, einschließlich der Einhaltung aller Betriebs- und Sicherheitsverfahren sowie der Erkennung von Gefahren und deren Meldung.

Beschäftigten von Organisationen, die der Schulungsverpflichtung nicht nachkommen, wird nach Ablauf einer Frist zur Absolvierung der notwendigen Schulung der Zutritt zu den Flugbetriebsflächen verwehrt.

Die Safety-Basisschulungen sind alle zwei Jahre zu wiederholen. Hierfür werden die Beschäftigten rechtzeitig vor Ablauf der Gültigkeit der letzten Schulung durch die Fraport AG informiert.

13.2 Safety Aufbauschulungen

Für Führungskräfte der Fraport AG und Tochterunternehmen (Mehrheitsbeteiligungen) am Standort, die Prozesse im Rahmen des Flughafenbetriebs verantworten, sind zusätzliche SMS Aufbauschulungen erforderlich. Der SMS-Aufbauschulung I unterliegen alle Führungskräfte (Ebene 1 bis 5 und Teamleitungen) der Fraport AG und vergleichbare Führungskräfte ihrer Mehrheitsbeteiligungen am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main, die Prozesse im Rahmen des Flughafenbetriebs verantworten. Die SMS Aufbauschulung I erfolgt ebenfalls im Rahmen eines E-Learning Programms.

Der SMS-Aufbauschulung II unterliegen alle Führungskräfte (Ebenen 1 - 2) der Fraport AG und vergleichbare Positionen sowie Geschäftsführer ihrer Mehrheitsbeteiligungen am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main, die Prozesse im Rahmen des Flughafenbetriebs verantworten.

Die SMS-Aufbauschulung III richtet sich an den Accountable Manager der Fraport AG am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main und wird von einem externen Anbieter durchgeführt.

13.3 Safety Refresher Schulungen

Gemäß VO (EU) Nr. 139/2014 in der durch VO (EU) Nr. 2020/2148 geänderten Fassung muss Personal, welches unterbrechungsfrei drei Monate abwesend war, einen Auffrischungslehrgang absolvieren, nach 12 Monaten unterbrechungsfreier Abwesenheit eine Erstausbildung absolvieren, bevor der Zugang zu den Flugbetriebsflächen erneut gewährt werden kann (siehe auch C4.3. Ausweisordnung, Kapitel 2.2.3). Beide Qualifikationen müssen über das erneute Absolvieren der SMS Basisschulung erworben werden.

Die entsprechenden Arbeitgeber müssen hierfür Zugangsdaten für das WBT der Fraport AG unter Safety-Schulung@fraport.de oder beim Servicecenter Flughafenausweise anfordern.

Die Arbeitgeber müssen eigenverantwortlich sicherstellen, dass unbegleiteter Zugang zu den Flugbetriebsflächen erst nach erneutem erfolgreiche Absolvieren der SMS Basisschulung erfolgt.

Die Durchführung der SMS Basisschulung auf Grund von Abwesenheiten von mehr als drei Monaten hat keinen Einfluss auf die Frist für die reguläre Wiederholungsschulung.

14. Safety Kommunikation

Um die Ziele und Verfahren des SMS allen am Flughafenbetrieb beteiligten Personen und Organisationen aktiv zu vermitteln, nutzt das SMS verschiedene Kommunikationskanäle. Dabei wird das Ziel verfolgt, sowohl sicherheitskritische Informationen zu kommunizieren, als auch Hintergründe über das Ergreifen bestimmter Maßnahmen und das Einführen von Sicherheitsverfahren zu vermitteln. Alle am Flughafenbetrieb beteiligte Personen und Organisationen haben sich aktiv über die Ziele, Verfahren und Vorgaben des SMS zu informieren.

14.1 SMS-Ordnung

In der SMS-Ordnung werden alle wesentlichen Elemente des SMS aufgeführt. Sie zeigt wesentliche Verantwortlichkeiten in Bezug auf die betriebliche Sicherheit auf.

14.2 Websites

Das SMS betreibt Webseiten im Fraport- und Konzern-Intranet. Hier finden Beschäftigte der Fraport AG und der Tochterunternehmen weitergehende Informationen zum Sicherheitsmanagement-System sowie zu sicherheitsrelevanten Vorfällen.

Allgemeine Informationen zum Sicherheitsmanagement-System inklusive einer Beschreibung des SMS-Meldewesens finden sich auf der Konzern Homepage der Fraport AG unter www.fraport.com/sms.

14.3 Safety-News

Darüber hinaus werden regelmäßig Safety-News auf der zentralen Nachrichtenseite veröffentlicht.

Durch das SMS werden Führungskräfte und Beschäftigte sowohl der Fraport AG, ihrer Tochterunternehmen als auch Dritter auf Gefahren und Risiken bei der Flughafenbetriebsabwicklung über verschiedene Medien (u.a. SMS Websites sowie SMS Plakate) aufmerksam gemacht sowie Vermeidungsstrategien aufgezeigt.

14.4 Safety-Kennzahlen

Das SMS der Fraport AG stellt allen am Flughafenbetrieb beteiligten Personen und Organisationen auf Anfrage ausgewählte Kennzahlen zur betrieblichen Sicherheit zur Verfügung

15. Sicherheitsmanagement-System Outputs

Der Output des Sicherheitsmanagement-Systems lässt sich wie folgt zusammenfassen.

15.1 Safety Policy und Ziele

Das SMS entwickelt, veröffentlicht und bewirbt die Safety Policy der Fraport AG.

Darüber hinaus unterstützt das SMS das Senior Management bei der Definition der Safety Ziele. Das SMS misst die Zielerreichung und führt ggf. eine Abweichungsanalyse durch.

Safety Policy und Safety Ziele sind für alle am Flughafenbetrieb beteiligte Personen und Organisationen bindend.

15.2 Koordination des Notfallplans

In Bezug auf den Notfallplan der Fraport AG stellt das SMS koordinierend sicher, dass eine kontinuierliche Weiterentwicklung und Verbesserung des Notfallplans, sowie die Koordination des Notfallplans des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main mit anderen beteiligten Organisationen erfolgt.

15.3 Risikomanagement

Das SMS legt die Systematik für die Identifikation und Bewertung von Risiken fest. Darüber hinaus wird der erwartete Umgang mit Risiken der entsprechenden Risikoklassen definiert.

Das SMS der Fraport AG steht allen Personen und Organisationen für alle relevanten Aspekte des Sicherheitsmanagement-Systems zur Seite.

15.4 Änderungsmanagement

Das SMS der Fraport AG betreibt ein Änderungsmanagement, um sicherheitsrelevante Veränderungen im Vorfeld zu erkennen und zu beurteilen.

Unter das Änderungsmanagement fallen Änderungen an für den Flughafenbetrieb relevanten Prozessen und Infrastruktur. Die relevanten Infrastrukturelemente sind in der Geschäftsordnung der Nominated Persons aufgeführt, die im Aerodrome Manual der Fraport AG sowie im Intranet (nur Beschäftigte der Fraport AG) eingesehen werden kann.

15.5 FOD-Kontrollprogramm

Das FOD Kontrollprogramm der Fraport AG ist beim Safety Services Office angesiedelt.

Das Programm ist im Dokument FOD Management@FRA (8.1. SMS 5.2 zur SMS-Ordnung der Fraport AG C.4.6) beschrieben und kann auf der Website des SMS (fraport.com/SMS) eingesehen werden.

Alle am Flughafenbetrieb beteiligten Personen und Organisationen haben sich gemäß der Grundsätze des Programms zu verhalten.

15.6 Safety Reporting System

Das SMS der Fraport AG hat ein Meldesystem eingerichtet, welches von allen Personen und Organisationen für die Übermittlung von Sicherheitsmeldungen genutzt werden soll.

15.7 Analyse von Vorfällen

Das SMS der Fraport AG führt auf Grundlage der VO (EU) 376 / 2014 oder auf Weisung des EASA Safety Managers Untersuchungen bezüglich sicherheitsrelevanter Vorfälle durch. Die wesentlichen Ergebnisse werden im Rahmen der Sitzungen des SRB vorgestellt.

15.8 Verbesserung der betrieblichen Sicherheit

Das SMS beobachtet den Beitrag von Personen und Organisationen zur betrieblichen Sicherheit. Dies bildet die Basis für die Erkennung von möglichen Tendenzen oder Problemfeldern und evtl. notwendigen Programmen zur Verbesserung der Sicherheit.

15.9 Förderung der Sicherheit

Um die betriebliche Sicherheit zu fördern, stellt das SMS sicher, dass die notwendigen SMS-Schulungen für die Fraport AG und Dritte erfolgen und dass nicht ausreichend geschulte Mitarbeitende keinen Flughafenausweis für die Flugbetriebsflächen erhalten.

Das SMS informiert regelmäßig anlass- bzw. sachbezogen über safety-relevante Aspekte des Flughafenbetriebs. Dazu zählen unter anderem Veränderungen der Safety Policy und Ziele, Zielerreichung, identifizierte Gefahren oder Safety Performance.

15.10 Weiterentwicklung des Sicherheitsmanagement-Systems

In Summe soll durch eine kontinuierliche Verbesserung des Sicherheitsmanagement-Systems die betriebliche Sicherheit stetig verbessert werden. Hierfür werden die in dieser Ordnung beschriebenen Verfahren, Untersuchungen, Audits usw. genutzt.

Anhänge

Anhang A: Nominated Persons der Fraport AG

Vom Vorstand der Fraport AG wurden gemäß Abschnitt 1.4 der Geschäftsordnung der Nominated Persons folgende Personen bestellt:

- Alexander Laukenmann, AVN, EASA Accountable Manager gem. ADR.OR.D.015(a) und ADR.OR.F.065(a)(1) sowie IS.I.OR.240
- Dr.-Ing. Daniel Kösters, AVN-A, EASA Operations Manager gem. ADR.OR.D.015(b)(1) und ADR.OR.F.065(a)(2)
- Patrick Spijkers, AVN-AR, EASA Maintenance Manager gem. ADR.OR.D.015(b)(2)
- Boris Wilke, AVN-EM, EASA Compliance Manager gem. AMC1 ADR.OR.D.005(b)(11) und ADR.OR.F.045(b)(10) sowie IS.I.OR.240
- Martin Bülow, AVN-EM, EASA Safety Manager gem. ADR.OR.D.015(c) und ADR.OR.F.065(a)(3)
- Alexander Döhne, IUK-CI, EASA Information Security Manager gem. IS.I.OR.240 der VO (EU) 2023/203 und der ADR.OR.F.045A der VO (EU) 139/2014

Anhang B: Safety Ziele der Fraport AG

Die Safety-Ziele (SKPI: Safety Key Performance Indicator) der Fraport AG für das Jahr 2026 wurden am 20.03.2026 durch das Safety Reviewy Board und am 14.04.2026 durch den Vorstand der Fraport AG beschlossen.

Die Safety Ziele basieren auf dem im Mai 2020 veröffentlichten Luftverkehrs-sicherheitsprogramm der Bundesrepublik Deutschland. Für den Verkehrsflughafen Frankfurt / Main leiten sich folgende Ereignisse ab, für die ein Zielwert festgelegt wird:

- (1) Runway Incursions, die in den Verantwortungsbereich des Flughafenbetreibers fallen
- (2) Runway Excursions
- (3) Ereignisse mit rollenden Luftfahrzeugen (Unfälle gemäß VO EU Nr. 996/2010, LFZ Beschädigungen im Rollen sowie meldepflichtige Ereignisse mit geschleppten LFZ
- (4) Schwere Rollbehinderungen (meldepflichtige Ereignisse)
- (5) Luftfahrzeugbeschädigungen während der Abfertigung, die zur Flugunfähigkeit geführt haben und maßgeblich durch einen Flughafenbeschäftigten verursacht wurden

Die Zielwerte für die Ereignisse wurden für das Jahr 2026 wie folgt festgelegt:

- (1) Runway Incursions: 0,050 pro 10.000 Flugbeweg
- (2) Runway Excursions: Aufrechterhalten des extrem hohen Sicherheitsniveaus
- (3) Ereignisse mit rollenden LFZ: 0,300 pro 10.000 Flugbewegungen
- (4) Schwere Rollbehinderungen: 1,850 pro 10.000 Flugbewegungen
- (5) LFZ Beschädigungen während der Abfertigung: 0,550 pro 10.000 Flugbewegungen

Die Safety Ziele gelten für alle am Flughafenbetrieb beteiligten Personen und Organisationen.

Anhang C: Meldepflichtige Ereignisse

Die folgenden Ereignisse im Zusammenhang mit Flugplätzen und Bodendiensten sind gemäß VO (EU) 376 / 2014 und DVO (EU) 2015 / 1018 Anhang IV meldepflichtig (die jeweils gültige DVO ist maßgebend), sofern sie ein erhebliches Risiko für die Flugsicherheit darstellen können:

SICHERHEITSMANAGEMENT EINES FLUGPLATZES

1.1. Ereignisse im Zusammenhang mit einem Luftfahrzeug und einem Hindernis

- (1) Zusammenstoß oder Beinahezusammenstoß am Boden oder in der Luft, mit einem anderen Luftfahrzeug, dem Boden oder einem Hindernis (inklusive Fahrzeuge)
- (2) Kollision mit Wildtieren, einschließlich Vogelschlag
- (3) Abkommen von der Rollbahn oder der Start-/Landebahn
- (4) Tatsächliches oder potenzielles Eindringen eines Objekts in den Bereich der Rollbahn oder der Start-/Landebahn
- (5) Eindringen eines Objekts in den Endanflug- und Startbereich (Final Approach and Take-off Area, FATO)
- (6) Nichteinhaltung einer Freigabe, Anweisung oder Beschränkung durch Luftfahrzeuge oder Kraftfahrzeuge, die auf dem Roll- oder Vorfeld eines Flugplatzes betrieben werden (z. B.: falsche Start- oder Landebahn, Rollbahn oder zugangsbeschränkter Teil eines Flugplatzes)
- (7) Fremdkörper auf dem Roll- oder Vorfeld eines Flugplatzes, der das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können
- (8) Hindernisse auf dem Flugplatz oder in der Umgebung des Flugplatzes, die nicht im Luftfahrthandbuch (AIP) oder durch NOTAM/Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlicht wurden und/oder nicht ordnungsgemäß gekennzeichnet oder beleuchtet sind
- (9) Störung beim Zurückstoßen, Rückwärtssetzen oder Rollen durch Fahrzeuge, Ausrüstung oder Personen
- (10) Fluggäste oder unbefugte Personen, die unbeaufsichtigt auf dem Vorfeld zurückgelassen wurden
- (11) Auswirkungen von Triebwerksstrahl, Rotorabwind oder Propellerstrahl
- (12) Erklärung eines Notfalls („MAYDAY“ oder „PAN“)

1.2. Verschlechterung oder Totalausfall von Diensten oder Funktionen

- (1) Ausfall oder Fehlschlagen der Kommunikation zwischen:
 - a) dem Flugplatz, Fahrzeug oder sonstigem Bodenpersonal und der Flugverkehrsdienststelle oder Vorfeldkontrolldienststelle
 - b) der Vorfeldkontrolldienststelle und dem Luftfahrzeug, Fahrzeug oder der Flugverkehrsdienststelle

(2) Erhebliche(r) Ausfall, Fehlfunktion oder Defekt von Flugplatzausrüstungen oder -systemen, welche das Luftfahrzeug oder seine Insassen gefährdet hat oder hätte gefährden können

(3) Erhebliche Mängel von Flugplatzbefeuerung, -markierung oder -beschilderung

(4) Ausfall des Flugplatznotfall-Alarmsystems

(5) Rettungs- und Feuerwehrdienste nicht entsprechend der Vorgaben verfügbar

1.3. Sonstige Ereignisse

(1) Brand, Rauch, Explosionen in Flugplatzeinrichtungen, in der Umgebung oder der Ausrüstung, die das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet haben oder hätten gefährden können

(2) Ereignisse im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr des Flugplatzes (z. B.: widerrechtliches Betreten, Sabotageakte, Bombendrohung)

(3) Fehlende Meldung einer erheblichen Änderung der Betriebsbedingungen des Flugplatzes, die das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können

(4) Fehlende(r), fehlerhafte(r) oder unzureichende(r) Enteisierung/Vereisungsschutz

(5) Austritt erheblicher Mengen Kraftstoff während des Betankens

(6) Betankung mit verunreinigten oder falschen erforderlichen Flüssigkeiten/Gasen (einschließlich Sauerstoff, Stickstoff, Öl und Trinkwasser)

(7) Nichtbewältigung des schlechten Zustands der Pistenoberfläche

(8) Jedes Ereignis, bei dem die menschliche Leistungsfähigkeit unmittelbar zu einem Unfall oder einer schweren Störung beigetragen hat oder hätte beitragen können

BODENABFERTIGUNG EINES LUFTFAHRZEUGS

2.1. Ereignisse im Zusammenhang mit einem Luftfahrzeug und einem Flugplatz

(1) Zusammenstoß oder Beinahezusammenstoß am Boden oder in der Luft, mit einem anderen Luftfahrzeug, dem Boden oder einem Hindernis (inklusive Fahrzeuge)

(2) Störung auf der Start-/Landebahn oder der Rollbahn

(3) Abkommen von der Start-/Landebahn oder der Rollbahn

(4) Erhebliche Verunreinigung der Struktur, Systeme oder Ausrüstung des Luftfahrzeugs durch die Beförderung von Gepäck, Post oder Fracht

(5) Störung beim Zurückstoßen, Rückwärtssetzen oder Rollen durch Fahrzeuge, Ausrüstung oder Personen

(6) Fremdkörper auf dem Roll- oder Vorfeld eines Flugplatzes, der das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet hat oder hätte gefährden können

(7) Fluggäste oder unbefugte Personen, die unbeaufsichtigt auf dem Vorfeld zurückgelassen wurden

(8) Brand, Rauch, Explosionen in Flugplatzeinrichtungen, in der Umgebung und der Ausrüstung, die das Luftfahrzeug, seine Insassen oder andere Personen gefährdet haben oder hätten gefährden können

(9) Ereignisse im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr des Flugplatzes (z. B.: widerrechtliches Betreten, Sabotageakte, Bombendrohung)

2.2. Verschlechterung oder Totalausfall von Diensten oder Funktionen

(1) Ausfall oder Fehlschlagen der Kommunikation mit dem Luftfahrzeug, Fahrzeug, der Flugverkehrsdienststelle oder der Vorfeldkontrolldienststelle

(2) Erhebliche(r) Ausfall, Fehlfunktion oder Defekt von Flugplatzausrüstungen oder -systemen, welche(r) das Luftfahrzeug oder seine Insassen gefährdet hat oder hätte gefährden können

(3) Erhebliche Mängel von Flugplatzbefehrerung, -markierung oder -beschilderung

2.3. Ereignisse in Zusammenhang mit der Bodenabfertigung

(1) Falsche Abfertigung oder Beladung von Fluggästen, Gepäck, Post oder Fracht, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung bezüglich der Massenverteilung und/oder Schwerpunktage des Luftfahrzeugs (einschließlich erheblicher Fehler bei der Berechnung des Massen- und Schwerpunktnachweises) führen kann

(2) Ausrüstung für das Boarden entfernt, wodurch Luftfahrzeuginsassen gefährdet werden

(3) Falsche(s) Verstauen oder Sicherung von Gepäck, Post oder Fracht, wodurch das Luftfahrzeug, seine Ausrüstung oder Insassen gefährdet oder die Notevakuierung behindert werden kann

(4) Beförderung, versuchte Beförderung oder Handhabung von gefährlichen Gütern, die die Sicherheit des Betriebs gefährdet hat oder hätte gefährden können oder die zu einer unsicheren Betriebslage geführt hat (z. B.: Unfälle oder Störungen mit gefährlichen Gütern gemäß den Technischen Anweisungen der ICAO (Doc 9284))

(5) Nichteinhaltung der Bestimmungen in Zusammenhang mit der Gepäck- oder Fluggastzuordnung

(6) Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Verfahren für die Bodenabfertigung des Luftfahrzeugs und Servicearbeiten, insbesondere Enteisen, Betankung oder Beladen, falsche Positionierung bzw. Entfernung von Ausrüstung

(7) Austritt erheblicher Mengen Kraftstoff während des Betankens

(8) Betankung mit falschen Kraftstoffmengen, die erhebliche Auswirkungen auf die Flugdauer, Leistung, Schwerpunktage oder strukturelle Festigkeit des Luftfahrzeugs haben kann

(9) Betankung mit verunreinigten oder falschen sonstigen Flüssigkeiten/Gasen (einschließlich Sauerstoff, Stickstoff, Öl und Trinkwasser)

(10) Ausfall, Fehlfunktion oder Defekt von Ausrüstungen am Boden, die zur Bodenabfertigung verwendet werden, durch die das Luftfahrzeug beschädigt wurde oder hätte beschädigt werden können (z. B.: Schleppstange oder Bodenstromversorgungsfahrzeug [GPU])

(11) Fehlende(r), fehlerhafte(r) oder unzureichende(r) Enteisierung/Vereisungsschutz

(12) Beschädigung des Luftfahrzeugs durch die Bodenabfertigungs-ausrüstung oder Fahrzeuge, einschließlich zuvor nicht gemeldeter Schäden

(13) Jedes Ereignis, bei dem die menschliche Leistungsfähigkeit unmittelbar zu einem Unfall oder einer schweren Störung beigetragen hat oder hätte beitragen können

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erläuterung
ADREP	Accident/Incident Data Reporting System
AFO	Allgemeine Flughafenordnung
AIP	Luftfahrthandbuch
ALARP	As Low As Reasonable Practicable - so niedrig, wie vernünftigerweise praktikabel
ALoR	Acceptable Level of Risk - akzeptables Risikoniveau
ALoS	Acceptable Level of Safety - akzeptables Sicherheitsniveau
ARMS	Airlines Risk Management Solutions (Working Group)
BFU	Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung
COR	COR Construction and Obstacle Routine
Doc.	Document
EASA	Europäische Agentur für Flugsicherheit
EPR	EPR Emergency Planning Routine
ERC	Event Risk Classification, Sicherheitsbewertungsmethodik
EU	Europäische Union
FBO	Flughafen Benutzungsordnung
ICAO	International Civil Aviation Organisation
ISO	Internationale Organisation für Normung
KVP	kontinuierlicher Verbesserungsprozess
MSF	Formblatt
RWST	Runway Safety Team
SAG	Safety Action Group
SIRA	Safety Issue Risk Assessment, Sicherheitsbewertungsmethodik
SLS	Sicherheitsleitstelle
SRB	Safety Review Board
SKPI	Safety Key Performance Indicator
SMM	Safety Management Manual
SMS	Sicherheitsmanagement-System
SSO	Safety Service Office
WBT	Web-based Training
WCC	WCC FRA Wildlife Control Committee
VO (EU)	EU Verordnung
VO	Verkehrsordnung

Definitionen

Sicherheitsmanagement-System:

bezeichnet eine systematische Verfahrensweise im Umgang mit (betrieblicher) Sicherheit einschließlich der notwendigen Organisationsstruktur, Verantwortlichkeiten, Richtlinien und Verfahren. Alle am Flughafenbetrieb beteiligten Organisationen und Personen sind Teil dieses Managementsystems.

Betriebliche Sicherheit (nachfolgend: Safety):

ist der Schutz des Flughafenbetriebs vor potenziellen Gefahren betrieblicher und technischer Art. Das Ziel des Sicherheitsmanagement-Systems der Fraport AG ist, die Prozesseigner / -verantwortlichen bei der Gewährleistung der betrieblichen Sicherheit und der Durchführung des sicheren Flughafenbetriebes am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main zu unterstützen.

„Safety“ im Sinne ICAO (ICAO Doc. 9859, SMM III, Kapitel 1.1.1) beschreibt einen Zustand, in welchem die Wahrscheinlichkeit der Verletzung von Personen oder des Eintritts eines Sachschadens auf ein vertretbares Maß reduziert und auf diesem oder einem geringeren Niveau durch einen kontinuierlichen Prozess der Gefährdungsidentifikation und des Risikomanagements gehalten wird.

Gefährdung

Gefährdung ist nach Definition der ICAO (ICAO Doc. 9859, SMM III, Kapitel 1.1.12) ein Zustand oder eine Gegebenheit mit dem Potenzial, Tote und / oder Personenschäden zu verursachen, Betriebsmittel oder Anlagen zu zerstören oder zu beschädigen, Vermögensschäden zu verursachen und / oder im System vorhandene Sicherheitsmargen zu reduzieren und / oder die Funktionsfähigkeit eines Gesamtsystems negativ zu beeinträchtigen.

Gefährdungen sind Bestandteile eines jeden Produktions- oder Dienstleistungsbetriebes. Isoliert betrachtet, müssen von Gefährdungen keine Risiken ausgehen und führen auch nicht zwangsläufig zu Beschädigungen oder nachteiligen Beeinflussungen des Betriebsablaufs.

Erst durch das Zusammenwirken der Elemente Betriebsabwicklung und Gefährdung können möglicherweise Sicherheitsrisiken entstehen.

Risiko

Risiko ist gemäß Definition der ICAO (ICAO Doc. 9859, SMM III, Kapitel 1.1.14) das Produkt der prognostizierten Eintrittswahrscheinlichkeit und der Tragweite bzw. der Schwere eines Ereignisses bei Eintritt der Auswirkung.

Akzeptables Risikoniveau (ALoS)

Nicht jedes identifizierte Risiko erfordert eine zugehörige Risikomaßnahme. Welche Risiken aktiv gehandhabt und minimiert werden müssen und die Definition des akzeptablen Risikoniveaus, legt für jede Organisation der auf Basis des geltenden Geschäftsverteilungsplans verantwortliche Bereichsleiter, erforderlichenfalls in Abstimmung mit den jeweiligen Vorgesetzten und den durch das Flughafenunternehmen

nach VO (EU) 139/2014 benannten Nominated Persons (nachfolgend als EASA Nominated Persons bezeichnet).

Mögliche Größen für die Bestimmung eines noch zu akzeptierenden Risikos können u.a. sein:

- möglicher Schaden im Ereignisfall;
- mögliche Auswirkungen im Ereignisfall;
- Eintrittswahrscheinlichkeit;
- das Verhältnis von erwartetem Schaden zu den Kosten einer Risikomaßnahme;
- die Kritikalität der Änderung oder Neueinführung.