



**STANDARD FÜR DIE
LUFTFAHRT**

STANDARD FÜR DIE LUFTFAHRT

Inhalt

1	Gegenstand	3
2	Geltungsbereich.....	3
3	Schlüsselbegriffe	3
4	Anforderungen.....	4
4.1	Risikobewertung und Aviation Management Plan.....	5
4.2	Management von Flugdiensten.....	5
4.3	Kommerzieller Flugverkehr im Unternehmen	5
4.4	Flugzeugcharter – ad hoc/kurzfristig.....	6
4.5	Flugzeugcharter – langfristige und regelmässige Flugdienste unter Nutzung der Lufttransportinfrastruktur von Glencore.....	7
4.6	Management von risikoreichen Prozessen im Flugbetrieb.....	7
4.7	Notfall-Evakuierungsdienste	8
4.8	Eigentümer und Betreiber von Flugzeugen/Infrastruktur	8
4.9	Weitere Themen.....	9 4.10
	Überprüfung	9
5	Zusätzliche Ressourcen.....	9
5.1	Interne Ressourcen.....	9
5.2	Externe Ressourcen.....	10

Titel: STANDARD FÜR DIE LUFTFAHRT	Veröffentlicht von: Group HSEC und Human Rights	Version: 2.0	Seite 2 von 10
ID: G-S-SDT-0006	Veröffentlicht am: 16 Apr 2021		

1 Gegenstand

Glencore verpflichtet sich, die Gesundheit und Sicherheit unserer Mitarbeitenden, unserer gastgebenden Gemeinden, unserer Vertragspartner und anderer Personen zu schützen, die von unseren Aktivitäten betroffen sein könnten.

Der Zweck dieses Standards für die Luftfahrt (im Folgenden als «Standard» bezeichnet) ist es, die Mindestanforderungen für Glencore-Anlagen zu definieren, um die Risiken zu identifizieren, zu bewerten und zu managen, die mit den verschiedenen Kategorien von Flugzeugdiensten und der bei Glencore genutzten Infrastruktur verbunden sind.

Dieser Standard wurde entwickelt, um den Anforderungen unserer Arbeitsschutzrichtlinie (Health and Safety Policy) zu entsprechen und unsere internen und externen Verpflichtungen zu erfüllen.

2 Geltungsbereich

Dieser Standard gilt für alle Mitarbeitenden, Direktoren und leitenden Angestellten sowie Vertragspartner, die unter der direkten Aufsicht von Glencore stehen und die für ein Büro oder eine Industrieanlage von Glencore tätig sind, die weltweit direkt oder indirekt von Glencore kontrolliert oder betrieben wird. Er gilt auch für Landbesitz (ob im Eigentum oder gepachtet), der unter der operativen Kontrolle von Glencore steht, sowie für Pächter auf Land im Besitz von Glencore. Er gilt ausserdem für Aktivitäten im Zusammenhang mit der Handhabung, der Lagerung und dem Transport von Rohstoffen, einschliesslich Produkte von Dritten, die der operativen Kontrolle von Glencore unterstehen.

Wir machen unseren Einfluss auf Joint Ventures geltend, die wir nicht kontrollieren oder betreiben, um sie zu ermutigen, in einer Weise zu handeln, die der Absicht dieses Standards entspricht.

Dieser Standard gilt für den gesamten Lebenszyklus von der Erkundung und Entwicklung neuer Projekte und Erweiterungen bis hin zu Betrieb, Stilllegung, Schliessung, Entsorgung und Überlassung sowie Fusionen und Übernahmen.

Dieser Standard gilt für alle Flugzeuge, ob kurz- oder langfristig gechartert oder gewerblich genutzt, sowie für ferngesteuerte Luftfahrzeuge (Drohnen).

3 Schlüsselbegriffe

- **Ad-hoc-Flugcharter** – einmalige Nutzung oder für einen begrenzten Zeitraum (d. h. einmalige Reiseveranstaltung oder Nutzung bis zu sechs Monaten).
- **Basic Aviation Risk Standard (BARS)** – ein internationaler Flugsicherheitsstandard, der von der Flight Safety Foundation entwickelt wurde und ein risikobasiertes Modell zur Unterstützung von Organisationen beim weltweit einheitlichen Management von Flugrisiken etabliert. BARS bietet

Titel: STANDARD FÜR DIE LUFTFAHRT	Veröffentlicht von: Group HSEC und Human Rights	Version: 2.0	Seite 3 von 10
ID: G-S-SDT-0006	Veröffentlicht am: 16 Apr 2021		

Nutzern von Luftfahrtunterstützung einen Rahmen, anhand dessen Luftfahrtunterstützungsanbieter bewertet werden können.

- **Competent Aviation Specialist** – ein vom Unternehmen ernannter Berater des Aviation Coordinator (kann eine kombinierte Rolle sein) mit fundierten technischen Kenntnissen im Flugbetrieb und/oder in der Einhaltung von Wartungsvorschriften. Wenn möglich soll die Person aktiv an den regelmässigen BARS-Fachsitzungen (BARS TAC) teilnehmen.
- **Competent Aviation Coordinator** – eine vom Unternehmen ernannte Person, die eine BARS Managing Contract Aviation Risk (MCAR)-Kompetenz erlangt hat, mit den relevanten Glencore-Anforderungen vertraut ist und zur Beratung und/oder Verwaltung von luftfahrtbezogenen Aktivitäten ernannt wird. Der Koordinator holt bei Bedarf fachlichen Rat bei dem ernannten Competent Aviation Specialist ein.
- **Gefahrgut** – umfasst Feststoffe, Flüssigkeiten oder Gase der folgenden Typen:
 - Explosive Stoffe
 - Waren, die aufgrund ihrer Beschaffenheit die Sicherheit eines Luftfahrzeugs oder von Personen an Bord eines Luftfahrzeugs gefährden können
 - Güter, die vorschriftsmässig als Gefahrgut deklariert sind
- **Langfristiger Flugzeugcharter** – jeder Dienst, der länger als 6 Monate dauert, oder Linienflugdienste (z. B. Fly-in-Fly-out), Erkundungsprogramm usw.
- **Unwirtliches Gebiet (Öl- und Gasstandard, BARS)** – eine Umgebung, in der eine erfolgreiche Notlandung nicht vernünftig gewährleistet werden kann, die Insassen des Flugzeugs nicht angemessen vor den Elementen geschützt werden können oder die Such-und-Rettungs-/Reaktionsfähigkeit nicht in Übereinstimmung mit der zu erwartenden Exposition sichergestellt werden kann.
- **Regelmässige Flugdienste** – Flugzeuge, die die Glencore-eigene oder von Glencore verwaltete Fluginfrastruktur (z. B. Flugplätze, Hubschrauberlandeplätze usw.) mehr als zweimal pro Monat nutzen.

4 Anforderungen

Die Anforderungen in diesem Standard sind – neben denen des HSEC&HR-Management-Standards – verbindlich. Direkt miteinander verknüpfte Standards werden ebenso wie relevante Leitlinien und Referenzen (Zusätzliche Ressourcen) in Abschnitt 5.0 beschrieben.

Darüber hinaus ist die Einhaltung der relevanten lokalen Gesetzgebung und der lokalen Planungs-, Regulierungs- und Berichterstattungsanforderungen in allen Zuständigkeitsbereichen obligatorisch. Wenn die lokalen gesetzlichen Anforderungen einen höheren Standard haben als die in unserem HSEC&HR-Standard dokumentierten Mindestanforderungen, werden wir die höhere(n) Anforderung(en) einhalten.

Titel: STANDARD FÜR DIE LUFTFAHRT	Veröffentlicht von: Group HSEC und Human Rights	Version: 2.0	Seite 4 von 10
ID: G-S-SDT-0006	Veröffentlicht am: 16 Apr 2021		

4.1 Risikobewertung und Aviation Management Plan

Alle Anlagen müssen:

- Luftfahrt-Risikobewertungen durchführen zur Identifizierung und Bewertung der Risiken, die mit der Nutzung von Luftfahrtdiensten (ausser normalen Geschäftsreisen) verbunden sind, gemäss der Glencore Catastrophic Hazard and Critical Control Management Guideline und den Glencore Corporate Aviation Risk Assessments and Bowties.
- geeignete Kontrollen identifizieren (einschliesslich der Identifizierung kritischer Kontrollen und Leistungsstandards), die für die Bewältigung der identifizierten Risiken erforderlich sind. Bei der Auswahl von Steuerelementen sollte die Hierarchie der Steuerung genutzt werden.
- Aviation Management Plans entwickeln und implementieren, um die identifizierten Kontrollen und Managementprozesse zu dokumentieren.
- Der Aviation Management Plan muss darauf eingehen, wie die nachfolgenden Abschnitte des Standards gehandhabt werden.
- Ergebnisse von Risikobewertungen und Aviation Management Plans an relevante Stakeholder kommunizieren.
- Luftfahrt-Risikobewertungen und Aviation Management Plans mindestens alle 3 Jahre überprüfen, oder früher, wenn wesentliche Änderungen auftreten.

4.2 Management von Flugdiensten

Alle Anlagen müssen:

- einen Aviation Coordinator und/oder einen Competent Aviation Specialist ernennen, wenn die Anlagen- oder Management-Einheit regelmässige Luftverkehrsdienste durchführt, Luftfahrzeuge und/oder Luftfahrtinfrastruktur verwaltet oder betreibt.
- eine Anforderung zur Ernennung eines Competent Aviation Coordinator oder Competent Aviation Specialist in schriftliche Verträge aufnehmen, wenn Flugdienste von langfristig gecharterten Flugzeugen oder Anbietern von regelmässigen Flugdiensten unter Nutzung der Glencore-eigenen oder von Glencore betriebenen Luftverkehrsinfrastruktur erbracht werden. Diese Rolle ist für die Verwaltung des Vertrags und die Kommunikation mit dem/der/den Verantwortlichen bei Glencore verantwortlich.

4.3 Kommerzieller Flugverkehr im Unternehmen

Alle Anlagen müssen:

- alle geschäftlichen Flugreisen des Unternehmens in Übereinstimmung mit der Glencore Travel Safety and Security Policy verwalten.
- nur Dienstleistungen von Fluggesellschaften verwenden, die aus der aktuellen IATA-IOSA Registry ausgewählt wurden (HSEC&HR Corporate wird eine Liste bevorzugen)

Titel: STANDARD FÜR DIE LUFTFAHRT	Veröffentlicht von: Group HSEC und Human Rights	Version: 2.0	Seite 5 von 10
ID: G-S-SDT-0006	Veröffentlicht am: 16 Apr 2021		

Fluggesellschaften führen und veröffentlichen). Die Nutzung von Diensten mit abgelaufener Registrierung ist nicht gestattet.

- wenn kein kommerzielles Luftfahrtunternehmen mit der entsprechenden Registrierung verfügbar ist, eine zusätzliche Risikoprüfung unter Bezugnahme auf das ICAO USOAP und die EASA Blacklist sowie andere detaillierte Informationen durchführen, um eine Einstufung nach «Preferred», «Acceptable» oder «Refrain from Use» vorzunehmen. Diese Risikoprüfung muss von einem Competent Aviation Specialist durchgeführt werden.
- alternative Reisearrangements (z. B. Bahn oder Strasse) treffen oder eine alternative Unterkunft wählen (um auf eine akzeptable Flugoption zu warten), wenn die Fluggesellschaften der «Preferred A List» oder der «Acceptable B List» nicht verfügbar sind, und dabei alle Risiken berücksichtigen.
- die Anzahl der leitenden Angestellten des Unternehmens oder des Betriebs, die mit demselben Flug reisen, wo immer möglich minimieren.

4.4 Flugzeugcharter – ad hoc/kurzfristig

Alle Anlagen müssen:

- den Einsatz von BARS-registrierten Flugzeugbetreibern priorisieren, mit der Bestätigung, dass die zu beauftragenden Flugzeuge gemäss dem Basic Aviation Risk Standard (BARS) der Flight Safety Foundation (FSF) ausgestattet sind. Wenn kein BARS-registrierter Luftfahrzeugbetreiber zur Verfügung steht, kann ein Betreiber mit einer aktuell genehmigten IS-BAO- oder ARGUS-Registrierung (ARGUS Gold, ARGUS Gold Plus oder ARGUS Platinum) akzeptiert werden. Die Verwendung eines Betreibers mit abgelaufener Registrierung ist nicht zulässig.
- einen Competent Aviation Specialist mit der Durchführung einer Überprüfung der Vorgeschichte des Betreibers und der Abgabe einer Empfehlung hinsichtlich seiner Eignung beauftragen, wenn die oben genannten Punkte nicht gewährleistet werden können.
- anhand der BARS Aviation Regulatory Geographical Performance Table beurteilen, ob ein Land über eine angemessene Regulierungsstruktur verfügt, um akzeptable Betriebszertifikate auszustellen. Betreiber mit Zertifikaten, die von Ländern ausgestellt wurden, die nicht über ein «grünes» Rating verfügen, dürfen nicht engagiert werden, ohne dass weitere Untersuchungen/Audits zur Feststellung ihrer Angemessenheit durchgeführt werden. Der Regional Aviation Coordinator muss kontaktiert werden, um Einzelheiten über die Regulierungsstruktur der Länder und andere derartige Informationen zu erhalten.
- wo immer dies praktikabel ist, die Anzahl der leitenden Angestellten des Unternehmens oder des Betriebs minimieren, die mit demselben Flug reisen, wenn der Charter für den Personaltransport bestimmt ist. Diese Überlegung muss beim Einsatz von Hubschraubern eine noch höhere Priorität haben.

Titel: STANDARD FÜR DIE LUFTFAHRT	Veröffentlicht von: Group HSEC und Human Rights	Version: 2.0	Seite 6 von 10
ID: G-S-SDT-0006	Veröffentlicht am: 16 Apr 2021		

4.5 Flugzeugcharter – langfristige und regelmässige Flugdienste unter Nutzung der Lufttransportinfrastruktur von Glencore

Alle Anlagen müssen:

- BARS registrierte Flugzeugbetreiber beauftragen und sich bestätigen lassen, dass die zu buchenden Flugzeuge gemäss FSF BARS Contracted Aircraft Operations ausgestattet sind.
- wenn die oben genannten Informationen nicht ohne Weiteres verfügbar sind, ein BARS-Audit der verfügbaren Betreiber initiieren, wobei die BARS-Registrierung so schnell wie möglich beantragt werden muss.

4.6 Management von risikoreichen Prozessen im Flugbetrieb

Alle Anlagen müssen:

- eine Risikobewertung durchführen, um potenziell risikoreiche Luftfahrtaktivitäten des Standorts zu identifizieren und zu beurteilen. Unabhängig von der Art des Einsatzes muss der Einsatz von Hubschraubern an allen Standorten als hohes Risiko angesehen werden.
- eine vorfallbasierte Risikobewertung (Stufe 3) vervollständigen, wenn eine Luftfahrtaktivität mit hohem Risiko durchgeführt wird. Die Ergebnisse dieser Bewertung müssen im Risikoregister der Anlage/des Standorts festgehalten werden.
- die Auswahl von BARS-registrierten Betreibern für die Durchführung von Aktivitäten mit hohem Risiko priorisieren, die anhand der spezifischen Anforderungen innerhalb der BARS-Kriterien bewertet wurden.
- wenn es nicht praktikabel ist, einen BARS-registrierten Anbieter auszuwählen, die BARS-Dokumente berücksichtigen, die in den unten aufgeführten Hochrisikoprozessen aufgeführt sind:
 - Hubschrauber an Land – die FSF BARS Implementation Guideline konsultieren und, sofern relevant, anwenden.
 - Überwasser- oder Offshore-Betrieb – nachschlagen und wo relevant anwenden:
 - FSF BARS Offshore Helicopter Operations Safety Performance Requirements
 - FSF BARS Offshore Helicopter Operations Safety Performance Requirements – Implementation Guidelines
 - FSF BARS Flight Crew Competency Based Training Framework – Offshore Helicopter Operations
 - Hubschrauber-Aussenlast – FSF BARS Implementation Guidelines Anhang 4 nachschlagen und wo relevant anwenden.
 - Geophysikalische Erhebungen/Überwachung einschliesslich Luftaufnahmen – FSF BARS Implementation Guidelines Anhang 6 nachschlagen und wo relevant anwenden.

Titel: STANDARD FÜR DIE LUFTFAHRT	Veröffentlicht von: Group HSEC und Human Rights	Version: 2.0	Seite 7 von 10
ID: G-S-SDT-0006	Veröffentlicht am: 16 Apr 2021		

- Mustering (und Schädlingsbekämpfung) – FSF BARS Aerial Mustering nachschlagen und wo relevant anwenden.
- Unwirtliches Gebiet, z. B. extremes Klima oder Konfliktzone – eine spezifische Risikobewertung durchführen und Kontrollen identifizieren/implementieren. Geeignete Fachleute sollten an der Risikobewertung beteiligt sein.
- Gefahrgutmanagement – für die Beförderung und Annahme von Gefahrgut geeignete Verfahren einrichten und das Personal schulen. FSF BARS Implementation Guidelines nachschlagen und wo relevant anwenden.

4.7 Notfall-Evakuierungsdienste

Alle Anlagen müssen:

- wo immer es praktikabel ist, eine vertragliche Vereinbarung mit einem medizinischen Dienstleister treffen, der BARS-registrierte Betreiber für flugmedizinische oder andere Notfall-evakuierungen einsetzt. Diese Vereinbarungen müssen mit den Glencore-weiten AIG- und ISOS-Verträgen verknüpft sein und sich auf die Glencore Travel, Safety and Security Policy beziehen.
- bei der Beauftragung von medizinischen Evakuierungsdiensten (Medevac) oder bei anderen Notfallsituationen, die den kurzfristigen Einsatz von Flugzeugen erfordern, die Abwägung zwischen den Risiken, die mit einer schnellen Reaktion auf eine Notfallsituation verbunden sind, und den zusätzlichen Risiken des Einsatzes von nicht den Standards entsprechenden Flugzeugbetreibern, die das Flugzeug (und alle Passagiere) gefährden könnten, berücksichtigen.
- alle zumutbaren Anstrengungen unternehmen, um vor der Entscheidung des Managements über den Einsatz eines nicht konformen Luftfahrzeugbetreibers in einem Notfall den Rat eines Competent Aviation Specialist einzuholen.
- die damit verbundenen relativen Risiken für die Gesundheit oder Sicherheit des Personals berücksichtigen, wenn ein nicht konformer Luftfahrzeugbetreiber eingesetzt wird, oder den Prozess verzögern, bis ein zugelassener Betreiber vor Ort sein kann.

4.8 Eigentümer und Betreiber von Flugzeugen/Infrastruktur

In Fällen, in denen der Betrieb eigene Flugzeuge besitzen und/oder betreiben und/oder Infrastruktur aufbauen und verwalten muss, müssen alle Anlagen:

- eine vorfallbasierte Risikobewertung durchführen, die Ursachen/Kontrollen in Bezug auf vom Eigentümer betriebene Flugzeuge oder Infrastruktur identifiziert. Leitlinien hierzu finden sich in den FSF BARS Implementation Guidelines.
- sicherstellen, dass der Eigentümer oder Betreiber ein Sicherheitssystem für den Flugbetrieb entwickelt, das die in der Risikobewertung ermittelten Gefahren berücksichtigt. Das System muss den lokalen Luftfahrtvorschriften entsprechen oder, wenn diese durch das Audit als

Titel: STANDARD FÜR DIE LUFTFAHRT	Veröffentlicht von: Group HSEC und Human Rights	Version: 2.0	Seite 8 von 10
ID: G-S-SDT-0006	Veröffentlicht am: 16 Apr 2021		

mangelhaft identifiziert wurden, wie empfohlen ergänzt werden. Leitlinien für die Implementierung finden sich in den FSF BARS Implementation Guidelines.

- prüfen, ob das Sicherheitssystem und/oder die Infrastrukturstandards des Eigentümers oder Betreibers von einem externen, zertifizierten Auditor (vorzugsweise mit BARS-Registrierung) überprüft/auditiert wurden, um sicherzustellen, dass es die relevanten Risiken wirksam handhabt.
- einen kompetenten Luftfahrtspezialisten ernennen, der die Einhaltung der oben genannten Anforderungen beaufsichtigt.
- einen Krisenmanagement-Reaktionsplan für die Luftfahrt für potenzielle Krisenereignisse innerhalb des Einsatzgebiets erstellen und implementieren.

4.9 Weitere Themen

Alle Anlagen müssen:

- Managementverfahren in Übereinstimmung mit FSF BARS Remotely Piloted Aircraft Systems (PPAS) etablieren und implementieren, wenn ferngesteuerte Luftfahrzeuge (Drohnen) eingesetzt werden.
- bei Flugverbotszonen die Risiken durch Bergbauaktivitäten (z. B. Sprengungen) für den Betrieb von Flugzeugen identifizieren und bewerten, unabhängig davon, ob diese durch den Betrieb kontrolliert werden. Risiken müssen bei der zuständigen lokalen Luftfahrt-/Verkehrsbehörde registriert werden.
- über die Befehlskette des Glencore-Krisenmanagements die Genehmigung für alle Flugzeugeinsätze einholen, die für humanitäre Einsätze in nationale oder internationale Flugverbotszonen einfliegen.

4.10 Überprüfung

Die Anlagen müssen ihre Konformität mit diesem Standard jährlich oder bei wesentlichen betrieblichen Veränderungen, neuen Projekten oder Erweiterungen oder gemäss den behördlichen Anforderungen überprüfen.

Anlagenspezifische Risikobewertungen müssen in angemessener Häufigkeit mit dem Ziel erneuert werden, eine kontinuierliche Verbesserung zu erreichen.

5 Zusätzliche Ressourcen

5.1 Interne Ressourcen

- Fatal and Catastrophic Hazards and Critical Controls Management Guideline (G-S-GDL-0004)
- Aviation/Aircraft Incident bowtie (G-S-DGM-0017)
- Aviation/Aircraft Incident High Level bowtie (G-S-DGM-0015)

Titel: STANDARD FÜR DIE LUFTFAHRT	Veröffentlicht von: Group HSEC und Human Rights	Version: 2.0	Seite 9 von 10
ID: G-S-SDT-0006	Veröffentlicht am: 16 Apr 2021		

- Corporate Travel Safety and Security Policy
- Glencore Preferred Airlines List (G-S-GDL-0010)

5.2 Externe Ressourcen

- FSF BARS, Contracted Aircraft Operations
- FSF BARS, Implementation Guidelines
- FSF BARS, Offshore Helicopter Operations – Safety Performance Requirements
- FSF BARS, Offshore Helicopter Operations – Safety Performance Requirements – Implementation Guidelines
- FSF BARS, Flight Crew Competency Based Training Framework – Offshore Helicopter Operations
- FSF BARS, Aerial Mustering
- FSF BARS, Remotely Piloted Aircraft Systems (PPAS)
- <https://flightsafety.org/bars/the-bar-standards-and-manuals/>
- <https://www.iata.org/en/programs/safety/audit/iosa/registry/>
- <https://www.icao.int/safety/CMAForum/Pages/default.aspx>
- https://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban_en

Titel: STANDARD FÜR DIE LUFTFAHRT	Veröffentlicht von: Group HSEC und Human Rights	Version: 2.0	Seite 10 von 10
ID: G-S-SDT-0006	Veröffentlicht am: 16 Apr 2021		