

Businessplan Komitee 237

1 Titel und thematischer Aufgabenbereich

1.1 Titel

de: Luft- und Raumfahrt
en: Aerospace

1.2 Thematischer Aufgabenbereich

- de: Normung von:
- Luftfahrt-Bodengeräten, wie deren Sicherheitsanforderungen, Werkstoffe und Bauteile für die Konstruktion;
 - Luft- und Raumfahrzeugen, wie deren Ausrüstungen zur Wartung und Instandhaltung;
 - Anforderungen der Luft- und Raumfahrtindustrie, wie Projekt- und Qualitätsmanagement und Schnittstellenanforderungen für Informationssysteme;
 - Anforderungen der Flugsicherung, wie deren Projekt- und Qualitätsmanagement.
- en: Standardization of:
- Aircraft ground support equipment, such as their safety requirements, materials and components for their construction;
 - Aircraft and spacecraft, such as their maintenance and servicing equipment;
 - Requirements of the aerospace industry, such as project and quality management and interface requirements for information systems;
 - Requirements on air traffic control, such as their project and quality management.

2 Markt, Umfeld und Ziele des Komitees

2.1 Marktsituation

2.1.1 Grundsätzliche Informationen über den Markt

Der Markt, der durch den Aufgabenbereich dieses Komitees abgedeckt wird, umfasst das ganze Spektrum der Luft- und Raumfahrtindustrie für Design, Herstellung, Prüfung und Auswertung, Betrieb und Wartung von Komponenten/Bauteilen, Geräten und Subsystemen für die allgemeine Luftfahrt und für kommerzielle Flugzeug- und Weltraumsysteme. Der Aufgabenbereich umfasst auch den militärischen Luft- und Raumfahrtmarkt bis zu dem Ausmaß, für welchen kommerzielle Luft- und Raumfahrtnormen für Produkte des militärischen Bereiches genutzt werden können.

Die Luftfahrt-Bodengeräte werden vorwiegend auf Zivilflugplätzen eingesetzt. Ziel ist hierbei, dass bei Einsatz und Bedienung der Geräte unter ungünstigsten Bedingungen die Bedürfnisse in optimaler Form erfüllt werden.

Im Bereich der Raumfahrtindustrie ist Österreich ein Zulieferer. Für diesen Industriezweig ist es wichtig, dass ein Normenwerk vorliegt, um unter Wettbewerbsbedingungen die gleichen Voraussetzungen vorzufinden.

Der europäische Luftraum weist eines der meisten Verkehrsaufkommen der Welt auf. Interoperabilität ist daher eine Devise des Single European Sky (SES) der Europäischen Union und somit auch ein wichtiger Faktor für die österreichische Flugsicherung.

2.1.2 Interessensträger des Themas

Die Nutzenwender der für den Bereich Luft- und Raumfahrt geschaffenen ÖNORMEN sind insbesondere:

- Behörden;
- Prüfstellen und Forschungseinrichtungen;
- Hersteller/Zulieferer;
- Flughäfen;
- Luft- und Raumfahrtunternehmen;
- Verbände und Interessensvertretungen.

2.1.3 Marktstruktur

Das Marktumfeld für die Normen des Komitees bedient das (vorwiegend zivile) Einsatzgebiet von:

- Luftfahrzeugen (inkl. Drohnen),
- Raumfahrzeugen,
- Flugplätzen und der
- Flugsicherung.

2.1.4 Europäische und internationale Perspektiven

Allgemein: Die Luftfahrt mit allen bereits bekannten und angewandten Disziplinen der eigentlichen Luftfahrt und der damit verbundenen Dienste am Boden, beides im weitesten Sinne, ist international. Alle Regelungen müssen daher automatisch den globalen Aspekt beinhalten.

Österreichische Normung hat diese Umstände zu berücksichtigen ohne die regionalen Bedingungen außer Acht zu lassen oder hintanzustellen. Gesetzgebung und Normung soll ausgleichend wirken und erwirken, dass schädliche Einflüsse auf die eigenen Betriebe hintangehalten werden. Das Instrument das zur Verfügung steht ist die Expertise im Gremium das die Werkzeuge für den Politiker aufbereitet.

Grundsatz: Die aktive Mitwirkung an der Schaffung eines international anerkannten Normenwerkes erscheint aus österreichischer Sicht zweckmäßig/notwendig und auch im Interesse von Zulieferfirmen aber auch von Ausrüstern und Dienstleistungsfirmen gelegen. Zwecks effizienter Behandlung der internationalen Sektion ist die Beobachtung der globalen technischen und legislativen Entwicklungen gesamtheitlich erforderlich.

Es ist damit einerseits ein mehrgleisiges Bearbeiten eigener Anliegen vermeidbar und andererseits sind Tendenzen zu erkennen und für regionale Vorhaben adaptierbar. Umgekehrt kann, bei Bedarf, auf die internationalen Gremien rechtzeitig eingewirkt werden um, insbesondere die Regelungen der Europäischen Union, verbessernd zu beeinflussen.

Das Prinzip mitteleuropäischer Kulturidentität ist anzuwenden und in sicherheits- und arbeitspolitischer Hinsicht zu vertiefen um einer Erosion aus Kostengründen entgegenzuwirken und die Personensicherheit festzuschreiben und in Kategorien zu festigen und zu entwickeln.

Durchführung: Jenseits aller Wettbewerbseinflüsse empfiehlt sich eine konstruktive Bearbeitung eigener Bedürfnisse, jederzeit unter Beobachtung der allgemeinen Entwicklungen, sei es rein technischer Art – auf die Entwicklung von Gerät – oder auf deren Anwendungen oder reine Dienstleistungen etc. bezogen.

Die globale Beobachtung ermöglicht Synergien zu nutzen und selbst auf den Markt einzuwirken.

Die Zielrichtung ist strikt kommerziell, sicherheits- und umweltpolitisch orientiert.

2.2 Rahmenbedingungen

2.2.1 Politische Faktoren

Die Normen der Luft- und Raumfahrt tragen zum Schutz der Bevölkerung und der Anwender (Produktsicherheit) sowie zum Umweltschutz bei.

Das im praktischen Betrieb stets vorhandene Bedürfnis nach Risikominimierung bzw. Sicherheit für den Bürger findet auch in den Normen des Komitees 237 – vorwiegend technisch-sachbezogen – seinen Niederschlag. Generell sind diese Normen ein wesentlicher Beitrag zum Schutz der Betreiber und Benützer von Geräten und Einrichtungen, im weitesten Sinne auch zum Schutz von unbeteiligten Dritten.

Die Politik wirkt über nationale und europäische Gesetzgebung und deren Exekution. Die Aufgabe der Normtätigkeit des Komitees 237 soll es sein, derartige Maßnahmen vorzubereiten und auf Basis der praktischen Kenntnisse der Mitglieder konstruktiv daran zu arbeiten gesetzliche Regelungen übersichtlich und technisch vernünftig zu gestalten. Diese Zielsetzungen sind weitgehende Praxis und es ist danach zu trachten, trotz steigendem Regelungserfordernis Vereinfachungen zu finden. So können Normen, Regelungen, Richtlinien etc. als brauchbare und damit anerkannte und angewendete Unterlagen und Hilfsmittel dienen.

2.2.2 Wirtschaftliche Faktoren

Luft- und Raumfahrt sind Wirtschaftsbereiche mit deutlichem Wachstumspotential, das jedoch ausgeprägten Schwankungen – resultierend aus verschiedensten Einflüssen – unterliegt. Neue Technologien halten im Luftfahrtbereich rasch Einzug. Die Anpassung aller peripheren Dienste und Einrichtungen ist in gleichem Maße erforderlich, um alle Aspekte der Wirtschaftlichkeit und Sicherheit auf einem angepassten Niveau zu halten.

Zweck der Normung ist es, die Mindeststandards zu beschreiben und die Nachweise zu deren Bewertung zu regeln. Die Normung übernimmt damit die Funktion des Schutzes vor sachlicher und organisatorischer Erosion im Schatten eines sich verschärfenden Wettbewerbes.

Österreichischer Ingenieurstandard soll zugunsten der eigenen Wirtschaft und der allgemeinen, im Einflussbereich liegenden Personensicherheit, gewartet werden.

Normung ist zwar vordergründig ohne Relevanz für Bedarfsschwankungen, stellt aber eine wichtige Voraussetzung dar, um die betriebswirtschaftlichen Auswirkungen von kurzfristigen Bedarfsschwankungen besser unter Kontrolle halten zu können.

2.2.3 Gesellschaftliche Faktoren

Risikovermeidung (dadurch Minimierung der Unfallgefährdung) ist oberstes Prinzip der Normen in der Luft- und Raumfahrt.

2.2.4 Umweltfaktoren

Kaum ein anderer Bereich hat im letzten Jahrzehnt seine Forschungsaktivitäten auf das Thema Umweltschutz mehr konzentriert als jener der Luft- und Raumfahrt.

Dies betrifft u.a. die Entwicklung von

- Luftfahrzeugen mit reduziertem Treibstoffverbrauch,
- Luftfahrtbodengeräten mit umweltfreundlichen Antrieben,
- Energieeinsparung bei der Gestaltung von Flughäfen und Abfertigungsgebäuden.

2.2.5 Technische Faktoren

Die Umsetzung des hohen technischen Levels im Bereich der Luft- und Raumfahrt ist durch die Normung zu gewährleisten.

2.2.6 Rechtliche Faktoren

2.2.6.1 National

Auf nationaler Ebene finden für den Bereich des Komitee 237 unter anderen folgende Gesetze Anwendung:

- ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG) und aufgrund dieses Gesetzes erlassene Verordnungen
- Luftfahrtgesetz (LFG)
- Unfalluntersuchungsgesetz (UUG 2005)
- Luftfahrtsicherheitsgesetz 2011 (LSG 2011)
- Austro Control Gesetz (ACG)
- BG über den zwischenstaatlichen Luftverkehr 2008 (BGzLV 2008)
- Bundesgesetz über Sicherheitsmaßnahmen bei ausländischen Luftfahrzeugen und Luftfahrtunternehmen
- Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen (ZFBB)
- Zivilflugplatz-Betriebsordnung (ZFBO)
- Allgemeine Strahlenschutzverordnung 2020 – AllgStrSchV 2020 inkl. Strahlenschutz fliegendes Personal

2.2.6.2 Regional

Neben der nationalen Gesetzgebung treten vermehrt harmonisierte legislative Bedingungen in Erscheinung. Auf europäischer Ebene sind unter anderen derzeit die folgenden Richtlinien für den Bereich des Komitee 237 wirksam:

- 2003/10/EG, Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Februar 2003 über Mindestvorschriften zum Schutz von Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vor der Gefährdung durch physikalische Einwirkungen (Lärm)
- 2006/93/EG, Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12.12.2006 zur Regelung des Betriebs von Flugzeugen des Teils II Kapitel 3 Band 1 des Anhangs 16 zum AIZ, 2. Ausgabe (1988)
- 2006/42/EG, Richtlinie des europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 über Maschinen und zur Änderung der Richtlinie 95/16/EG (Neufassung) (kurz: Maschinenrichtlinie)
- 2009/104/EG, Richtlinie des europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz bei Benutzung von Arbeitsmitteln durch Arbeitnehmer bei der Arbeit
- 2014/30/EU, Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die elektromagnetische Verträglichkeit
- 2014/53/EU, Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über die Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bereitstellung von Funkanlagen auf dem Markt und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/5/EG

Für die Schaffung Europäischer Normen wurden Normungsaufträge an CEN vergeben, die unter die folgenden Mandate fallen:

- M/390 „Mandate to CEN/CENELEC/ETSI for the development of European standards (first part of second set of community specifications) for interoperability of the European air traffic management network (EATMN)“
- M/396 “Mandate to CEN and CENELEC for standardisation in the field of machinery”
- M/408 „Mandate to CEN/CENELEC/ETSI for the development of European standards (first part of second set of community specifications) for interoperability of the European air traffic management network (EATMN)“

- M/438 „Mandate to CEN/CENELEC/ETSI for the development of European standards (first part of second set of community specifications) for interoperability of the European air traffic management network (EATMN) for data link services“

2.2.7 Europäische und internationale Faktoren

Mitwirkung im

- CEN-CENELEC/TC 5, *Space* und
- CEN/TC 274, *Aircraft ground support equipment*,
- CEN/TC 377, *Air Traffic Management*,
- CEN/TC 471, *Unmanned Aircraft System*,
- ISO/TC 20, *Aircraft and space vehicles*.

Folgende weitere Organisationen sind an der Erstellung von Normen maßgeblich beteiligt:

- ASD, *Aerospace and Defence Industries Association of Europe*,
- Eurocae, *European Organisation of Civil Aviation Equipment*,
- EUROCONTROL, *European Organisation for the Safety of Air Navigation* und
- EASA, *European Aviation Safety Agency*.

2.3 Zielsetzungen und Strategie des Komitees

2.3.1 Zielsetzungen des Komitees

Das Ziel des Komitee 237 ist es, dem Hersteller/Zulieferer sowie Anwender von Produkten der Luft- und Raumfahrt und der Behörde ein kompatibles und aktuelles Normenwerk zur Unterstützung zur Verfügung zu stellen.

2.3.2 Strategie zur Zielerreichung

Bei neuen nationalen Normvorhaben ist die Anwendbarkeit von internationalen Normen zu prüfen.

In neuen Normungsbereichen sind mit den Hauptvertretern die notwendigen Kontakte durch den Komitee-Vorsitzenden und Austrian Standards herzustellen und der Nutzen der Normung darzulegen.

Zur Sicherstellung der notwendigen Ressourcen sind neue Mitarbeiter zu werben, die ihr Engagement und Fachwissen aktiv in die Normungsarbeit einbringen.

2.3.3 Risikoanalyse

Zur ausreichenden Berücksichtigung der Bedürfnisse aller betroffenen Gruppen, wäre eine verstärkte Mitarbeit von Zulieferern und Herstellern anzustreben.

3 Arbeitsprogramm

Siehe <https://www.austrian-standards.at/de/standardisierung/komitees-arbeitsgruppen/nationale-komitees/komitees/7759/drafts>.

4 Teilnehmerliste

Die nominierenden Organisationen des Komitee 237 finden Sie [hier](#).