

Wie ehrlich ist mein(e) Prüfer/CAMO

Mit der Beantwortung einiger Fragen könnt ihr leicht prüfen, ob das gesetzte Vertrauen in den Betrieb eurer Wahl gerechtfertigt ist.

1. Der Betrieb meiner Wahl hat mit mitgeteilt, dass ein Vertrag mit einer CAMO vorgeschrieben ist. *Stimmt das?*

Pfui! Wie berichtet, ist das ist geschwindelt.

2. Mein Betrieb wirbt im Ballonsportmagazin und auf seiner Internetseite mit einer CAMO-Zulassung, bzw. hat mir bereits einen Vertrag zur Unterschrift geschickt. *Ist die Zulassung auch tatsächlich erfolgt?*

Nach Angaben der LBA-Zentrale und ihrer Außenstellen hatten folgende Betriebe am 17.12.2008 eine Zulassung als CAMO:

- Gefa-Flug
- Alois Geudon
- Sails Products
- Lausitz Ballonfahrten
- HOT
- DAeC Landesverband Nordrhein-Westfalen

Eine in der Werbeanzeige angegebene Lizenznummer sagt nichts über die Zulassung aus. Die Nummer wird bereits kurz nach der Antragstellung zugeteilt. Die Außenstelle Düsseldorf konnte am 20.12. keine Angaben über die von ihr erlassenen Genehmigungen geben. Wer betroffen ist, sollte da vielleicht einmal selbst nachfragen (Tel. 0211 942470).

Wenn der Werbende schon einen LTB hat, ist wahrscheinlich die Zulassung eine Frage der Zeit, bzw. eine Frage des Geldes für die Gestaltung des Handbuchs, was – wenn man das nicht selbst kann – mindestens eine vierstellige Eurosumme kostet.

3. Ich habe festgestellt, dass der Betrieb meiner Wahl, obwohl er noch keine CAMO-Zulassung besitzt, mit mir bereits einen Vertrag geschlossen hat. *Ist das zulässig?*

Das ist natürlich, gelinde gesagt, nicht gerade ganz koscher. Es sei denn, im Vertrag steht, dass der Vertrag erst wirksam wird, wenn 1. Part M in Kraft ist und/oder 2. die Zulassung als CAMO erfolgt.

Wenn nicht, ist der Vertrag null und nichtig, die Vorgehensweise Betrug. Ob du dem Betrieb noch vertrauen kannst, musst du selbst entscheiden.

4. Der Betrieb meiner Wahl hat mir im Falle, dass ich einen CAMO-Vertrag unterschreibe, in Aussicht gestellt, den Ballon evtl. nur alle 3 Jahre nachprüfen zu müssen. Da spare ich ja auch. *Stimmt das?*

Das ist ein Lockvogelangebot, das nichts taugt. Die gesetzliche „Prüfung der Lufttüchtigkeit“ ersetzt nicht die im Wartungshandbuch vorgeschriebene Jahresnachprüfung (oder 100-Stunden-Prüfung, je nachdem, was zuerst kommt). Die Wartungsmaßnahme und die Prüfung der Lufttüchtigkeit können als eine Maßnahme durchgeführt werden.

Im übrigen kann die für dich zuständige LBA-Stelle im Falle, dass du deine Lufttüchtigkeit selbst organisierst, genau dasselbe tun. Sie wird es, wenn derjenige, der die Wartungsmaßnahme „Jahresnachprüfung“ bei deinem Ballon durchgeführt hat, eine Empfehlung dafür abgegeben hat.

5. Mein Prüfer/Betrieb besteht auf Einhaltung der NfL II 83/04 und verlangt für ADR-geprüfte Gasflaschen eine Form One, bzw. verlangt, die straßenrechtliche Prüfung mit den damit verbundenen Serviceleistungen selbst organisieren zu wollen. *Darf er das?*

Wer das fordert, ist ein echter Gauner, bei dem man auch in Zukunft Angst haben muss, übers Ohr gehauen zu werden. Wie zuvor ausgeführt, sind solche Forderungen unberechtigt. Bei unsachgemäßer Durchführung einer Arbeit haften zunächst immer die Verantwortlichen gemäß BGB, egal ob es sich um einen LTB oder dessen Subunternehmer handelt.

In Zukunft können auch außerhalb eines Betriebes Komponenten gewartet werden. Die unabhängigen Freigabeberechtigten (z.B. Sachkundige) stellen dann allerdings keine Form 1 aus, sondern ein CRS (Certificate Release to Service), ein persönlich verfasstes Papier mit gewissen Mindestinhalten, welches das gesamte Luftfahrzeug freigibt.

Die Form 1 ist ein EASA-Formular, das Betrieben für die Freigabe von Komponenten vorbehalten ist (s. §§ M.A.502 + M.A.802).

6. Ich darf keinerlei Servicearbeiten am meinem Brenner vornehmen, außer Putzen, weil jede Arbeit Einfluss auf die Lufttüchtigkeit haben könnte, bzw. durch das Entfernen einer Komponente die Lufttüchtigkeit erlischt. *Ist das korrekt?*

Entweder hat der Betrieb zu dir kein Vertrauen oder er muss mehr Umsatz machen. Auf jeden Fall ist es nicht korrekt, denn

- i. kommen die §§ 6 + 9 LuftBO zur Anwendung (wie bereits berichtet);
- ii. gelten die Anweisungen im Wartungshandbuch. Es gelten immer noch die Bauvorschriften für Heißluftballone, demzufolge die Hersteller verpflichtet sind, jede Wartungsarbeit zu klassifizieren wer sie durchführen darf (Hersteller, LTB, Sachkundiger). Wenn im Wartungshandbuch nur bei bestimmten Arbeiten die durchführende Stelle ausdrücklich angegeben ist, nämlich LTB oder Hersteller, können logischerweise alle nicht genannten Arbeiten von Sachkundigen erledigt werden.
- iii. Auch nach neuen Spielregeln erlischt die Lufttüchtigkeit nicht.

7. Mein LTB hat mir bisher als gewerblichen Unternehmer mit Hinweis auf den § 17 LuftBO gesagt, ich dürfe an meinem gewerblich betriebenen Ballon nichts mehr selbst machen. *Ist das korrekt?*

Das ist nicht korrekt, denn

- iv. kommen die §§ 6 + 9 LuftBO zur Anwendung (wie bereits berichtet)
- v. können bestimmte Arbeiten in Absprache mit dem Vertrags-LTB durchgeführt werden (s. Anlage Schreiben LBA Beckmann).

8. Meine CAMO hat mich verpflichtet, jeden Monat die gefahrenen Stunden zu übermitteln und das mit Forderungen der EASA begründet. *Warum wird das gefordert?*

Die Forderung richtet sich an Halter für Luftfahrzeuge mit laufzeitbegrenzten Teilen, bzw. bei denen bestimmte Wartungsintervalle einzuhalten sind, die zeitmäßig nicht mit dem Termin der Jahresprüfung über einstimmen. Das trifft zum Großteil auf die Motorfliegerei zu. Während heute in der privaten Luftfahrt jeder selbst auf die Einhaltung der Forderungen achten muß, macht das in der „überwachten Umgebung“ die CAMO.

Nun gibt es aber im Ballonbereich kaum laufzeitbegrenzte Teile, mal abgesehen vom Tausch der Sicherheitsventile der Gasflaschen bei manchen Herstellern. Die Forderung des Schlauch-wechsels nach 10 Jahren war eine rein deutsche Bestimmung und ist bei Zulassungen gemäß EASA-Gerätekenntblatt weggefallen. Auch fährt heute kaum noch einer mehr als 100 Stunden im Jahr. Bei 99% aller Halter reicht eine Meldung im Jahr völlig aus, wie üblich zur JNP.

Die EASA spricht zu Recht von „je nach Zweckmäßigkeit die Zeit/Zahl der Flüge (§ M.A. 305 h3.).

Wenn du dich zu 100% verwalten lässt, kostet das natürlich. Mehr als 50,- €im Jahr finde ich unangemessen, denn die Kosten für die Prüfung der Lufttüchtigkeit, bzw. die für das Lufttüchtigkeitsfolgezeugnis (das ist das Papier, dass dir die CAMO ausstellt, wenn sie auf eine Sichtprüfung verzichtet) kommen ja noch oben drauf.

9. Im Vertrag meiner CAMO steht, dass ich für Wartungsarbeiten nur zu einem bestimmten Instandhaltungsbetrieb gehen darf, der der CAMO angeschlossen ist. *Muss ich das?*

Das musst du vom Prinzip her nicht. Gerade bei Überholungen kann man viel Geld sparen, wenn man eine Ausschreibung macht. Wenn man z.B. ein neues Top braucht, lohnt es sich auch mal, die Fühler nach einem zugelassenen Betrieb im Ausland auszustrecken. Das machen die CAMOs mit angeschlossenem Instandhaltungsbetrieb, die zwar eine Zulassung haben, aber höchstens in der Lage sind, ein Brandloch zu flicken auch. Da kannst du dir gleich den Zwischenhändler sparen. Diesbezüglich musst du dir vorher den Vertrag mit der CAMO genau durchlesen.

10. Im Vertrag meiner CAMO steht, dass ich nicht mal mehr den Inhalt meines Verbandskastens selbst wechseln darf. Alles macht der von der CAMO bestimmte Instandhaltungsbetrieb. *Ist das korrekt?*

Nun ja, fordern kann man alles. Da will einer die Gunst der Stunde nutzen. Eine Rechtsgrundlage gibt es dafür nicht. Grundsätzlich gilt folgendes:

Das Ausstatten eines Verbandskastens ist eine Instandhaltungsmaßnahme. Nur die komplexe Instandhaltung muss in einem zugelassenen Instandhaltungsbetrieb übertragen werden (§ M.A. 801 b2.). Bitte mal im SIHP nachschauen, dass jetzt jeder hat, da steht's auch drin. Ansonsten können Piloten/Eigentümer bestimmte Arbeiten selbst durchführen, die keinen entscheidenden Einfluß auf die Lufttüchtigkeit haben können (§ M.A. 801, Anlage 8). Dazu gehört bestimmt auch die Betreuung des Verbandskastens und des Feuerlöschers. Sachkundige können gemäß § 66.A.100 Luftfahrzeuge, bzw. Komponenten gemäß § 66.A.200 freigeben. Da sich die angeführten Paragraphen auf nationale Bestimmungen beziehen, da es noch keine EASA-Technikerlizenz gibt, entspricht der Umfang der Arbeiten den Möglichkeiten der §§ 6+9 LuftBO, also „also einfache Arbeiten, die mit einfachen Mitteln durchgeführt werden können“.

Solche Knebelverträge sollte man meiden, denn der Vertragspartner, bzw. sein Portemonnaie haben es offensichtlich nötig.

