



GEFAHR

**Billigflaggen im
Luftverkehr**

Ein Überblick

Billigflaggen im maritimen Sektor

- Schiffe fahren unter Billigflaggen, um nationale Gesetze, Bedingungen und Gewerkschaften zu umgehen.
- Zwischen dem Eigentümer eines Schiffes und der Flagge, unter der das Schiff fährt, besteht keine "echte Verbindung".
- Auf Billigflaggenschiffen beschäftigte Seeleute werden häufig gering bezahlt, leiden unter schlechten Bedingungen und Missständen am Arbeitsplatz.
- Billigflaggen haben den Druck auf Seeleute auf Schiffen unter Nationalflagge erhöht.

Billigflagge = Verlust gewerkschaftlicher Stärke

- Die Weltflotte umfasst etwa 120.000 Schiffe mit mehr als 500 BRZ.
- Davon operieren 70 % im Billigflaggensystem.
- Auf etwa 12.500 Schiffen gelten ITF-Kollektivverträge.
- Der gewerkschaftliche Organisationsgrad in der Billigflaggen-Flotte beträgt etwa 10 Prozent.

Es ist gerade einmal zehn Jahre her ...

- dass die ITF-Sektion Zivilluftfahrt Bedenken im Hinblick auf Billigfluggesellschaften im Luftverkehrssektor erhob.
- Die ITF warnte davor, dass der Luftverkehrssektor dem Schiffverkehrssektor folgen könne.
- Dies wurde als Panikmache und absurd abgetan!
- **Die große Mehrheit der Branche ignorierte diese Bedenken als "unbegründet".**
- Die Sicherheit in der Zivilluftfahrt war stark reguliert. Nach Ansicht der Kritiker sei sie zu stark reguliert und bedürfe einer einschneidenden und umgehenden Liberalisierung.

Die Zeit gab der ITF Recht.

- Liberalisierung und Deregulierung der Branche führten dazu, dass Fluggesellschaften sich selbst und ihre Maschinen in Ländern registrieren, in denen die Standards der Sicherheitsaufsicht in Bezug auf international vereinbarte Normen unzureichend sind.
- "Billigflaggen haben in einer sicheren Branche keinen Platz." (Giovanni Bisignani, 2006)

Und heute ...

- räumt die ICAO die Existenz von "Billigflaggen" im Luftverkehr ein.
- Der Begriff wird auch von der Europäischen Kommission (EK) und dem Verband der Fluggesellschaften IATA verwendet.
- Die ICAO hat einige Maßnahmen eingeführt, um die Gefahren für Sicherheitsbilanz der Branche einzudämmen.
- **Der Begriff "Billigflagge" wird von der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) nicht offiziell verwendet.**

Können wir es uns leisten, dem tatenlos zuzusehen?

- Manche könnten argumentieren: "Naja, alle Akteure der Branche sind sich der Gefahr bewusst und gehen die Probleme, die möglicherweise auftreten werden, bereits an. Es besteht für Luftverkehrsgewerkschaften also kein Anlass, alarmiert zu sein."
- Eine derart optimistische und gelassene Beurteilung hält einer näheren Prüfung jedoch nicht Stand.

Die Herangehensweise der ICAO

- Die ICAO unterscheidet zwei Arten von Billigflaggen:
 - (a) Solche, denen steuerliche Erwägungen zugrunde liegen und bei denen im Allgemeinen zwischen dem Eintragsstaat und dem Staat des Betreibers Absprachen getroffen werden, um eine ordnungsgemäße Aufsicht zu gewährleisten.
 - (b) Solche, denen das Motiv zugrunde liegt, "sich ein System mit minimaler wirtschaftlicher und technischer Aufsicht zunutze zu machen".

Diese zweite Gruppe gibt ICAO zufolge Anlass zu "ernsten Sicherheitsbedenken" und macht Gegenmaßnahmen erforderlich.

Die ICAO macht es sich bequem

- Die ICAO hält die Bezeichnung "Billigflagge" nur für die zweite Gruppe für angemessen.
- Ihrer Meinung nach reichen die vorhandenen Maßnahmen für eine Eindämmung des Risikos aus.

Nur "zweitrangige Fragen"?

- Die ICAO räumt ein, dass es einige Probleme gibt, z. B. hinsichtlich einer genaueren Definition von Begriffen wie "Haupt-Unternehmenssitz" und der Frage des Flugzeug-Leasings, bei dem nicht die Kontrolle, sondern die Eigentümerschaft anderswo verortet ist. Auch hinsichtlich einer Vereinfachung der zwischenstaatlichen Rechenschaftspflichten in Fällen, wenn ein Flugzeug in einem anderen Staat stationiert ist und betrieben wird als dem Eintragungs- und/oder Betreiberland, sieht sie weiteren Handlungsbedarf.

Die EU und die FAA

- Im Jahr 2006 führte die Europäische Union eine schwarze Liste für Fluggesellschaften ein, um "der Ausflagging ein Ende zu setzen, bei der einige Länder zweifelhaften Luftfahrtunternehmen Luftverkehrsbetreiberzeugnisse ausstellen".
- Die US-amerikanische Federal Aviation Authority (FAA) prüft die Sicherheitsaufsichten anderer Länder und kann je nach den Ergebnissen die Erlaubnis für Flüge in die oder innerhalb der USA erteilen oder verweigern.

Können wir zufrieden sein?

- Die große Frage für Luftverkehrsgewerkschaften ist: Können wir uns angesichts fortgesetzter Liberalisierungsmaßnahmen mit einigen neuen, global harmonisierten Regelungen für die Sicherheitsaufsicht zufrieden geben?
- **Reichen solche Maßnahmen aus, um die Arbeitsbedingungen von Luftverkehrsbeschäftigten zu schützen und weiterem Sozialdumping Einhalt zu gebieten?**

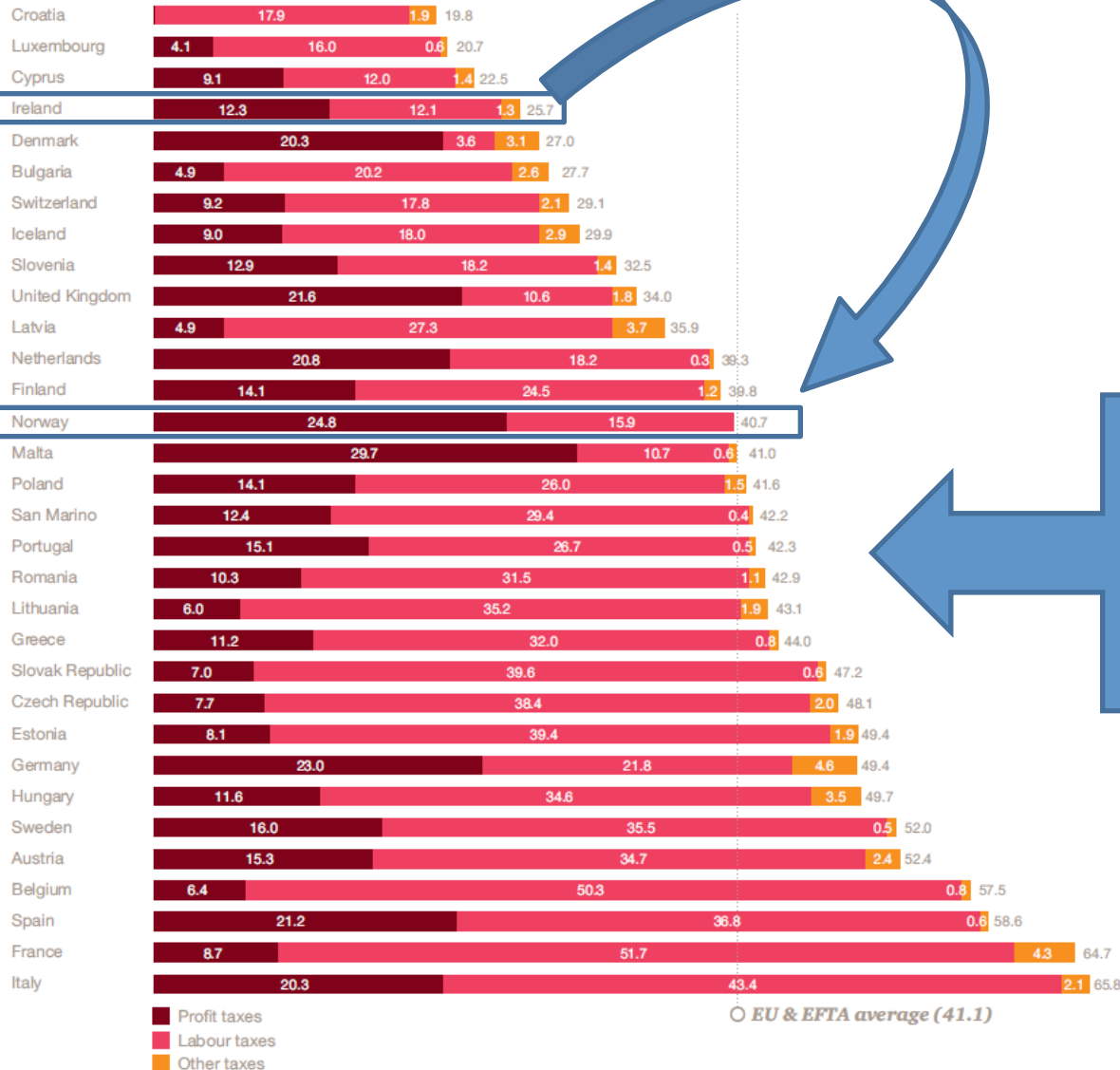
Ihre und unsere Billigflaggen

- Die Definitionen der ICAO und anderen Organisationen der Billigflaggen im Luftverkehr sind zu eng gefasst.
- Sie tragen den sozialen Aspekten des Problems keine Rechnung.
- Weder die ICAO noch die EU, die FAA oder die IATA sind ernstlich darüber besorgt, dass Fluggesellschaften sich in anderen Ländern nach Arbeitsgesetzen und Vorschriften umschauen, die für ihre Geschäftsbilanzen am vorteilhaftesten sind. **Sie haben nichts dagegen, dass Fluggesellschaften die Zahlung nationaler Steuern und nationale Rechtsvorschriften zum Schutz von Arbeitskräften und sozialen Bedingungen umgehen, indem sie eine Billigflagge nutzen.**

Economy sub-indicator results by region: EU & EFTA

Quelle: "Paying Taxes 2014", PwC Bericht, S. 157

Total Tax Rate (%)



Unterschiedliche Steuersätze, die Schlichtungsverfahren / Sozialdumping begünstigen

Die Realität ...

- Einige Fluggesellschaften versuchen mit Billigflaggen-Strategien menschenwürdige Arbeitsnormen auszuhöheln.
- Indem sie ihren Arbeitskräften unter der Norm liegende Löhne und Bedingungen aufzwingen, bedrohen solche Fluggesellschaften auch die Normen für Luftverkehrsbeschäftigte in anderen Teilen der Welt.
- **Wenn andere Länder dem Beispiel Irlands folgen, werden Billigflaggen-Staaten in naher Zukunft beginnen, miteinander um Fluggesellschaften zu buhlen.**