

Billigflaggen im Luftverkehr



“Aber anders als noch vor 50 Jahren wissen wir jetzt und haben bereits erlebt, wie schrecklich die Folgen eines noch so gemäßigten Schrittes in Richtung einer Einführung von Billigflaggen im Luftverkehr sein können.”

Allan Mendelsohn, Georgetown Law School, 2014

“Liberalisierung und Deregulierung ermöglichen es Fluggesellschaften, sich selbst und ihre Maschinen in Ländern zu registrieren, wo die Standards der Sicherheitsaufsicht unter den international vereinbarten Normen liegen.”

Als die ITF-Sektion Zivilluftfahrt vor über zehn Jahren erstmals vor Billigflaggen im Luftverkehr warnte, wurde das als Panikmache abgetan. Dass der Luftverkehrssektor dem Beispiel des Schifffahrtsektors folgen werde, wenn Liberalisierung und Deregulierung ungebremst fortgesetzt würden, erschien manch einem als absurd.

Mit der lobenswerten Ausnahme der der ITF angeschlossenen Luftverkehrsgewerkschaften zog der Großteil der Branche es vor, diese “unbegründeten” Bedenken zu ignorieren. Schließlich sei die Sicherheit in der Zivilluftfahrt stark reguliert – eigentlich sogar zu stark reguliert und bedürfe einer einschneidenden und umgehenden Liberalisierung.

Leider gab die Zeit der ITF Recht. Liberalisierung und Deregulierung ermöglichen es Fluggesellschaften, sich selbst und ihre Maschinen in Ländern zu registrieren, wo die Standards der Sicherheitsaufsicht unter den international vereinbarten Normen liegen.

Heute räumt die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) als globale Regulierungsbehörde der Branche die Existenz von Billigflaggen im Luftverkehrssektor ein.

Der Begriff wird auch von der Europäischen Kommission (EK) und dem Verband der Fluggesellschaften IATA verwendet. Im Jahr 2006 erklärte der damalige Generaldirektor und CEO der ICAO Giovanni Bisignani: “Billigflaggen haben in einer sicheren Branche keinen Platz.”

Die ICAO hat einige Maßnahmen eingeführt, um die Gefahren für die Sicherheitsbilanz der Branche einzudämmen.

Interessanterweise wird der Begriff „Billigflaggen“ zwar von ICAO, EK und IATA verwendet, ist aber kein offizieller Begriff für die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO).

Bedeutet das nun, dass alle Akteure der Branche sich der Gefahr nun bewusst sind und die möglicherweise daraus entstehenden Probleme in Angriff nehmen, sodass Luftverkehrsgewerkschaften keinen Grund mehr zu Sorge haben? Leider nein – diese Sicht der Dinge wäre allzu optimistisch und selbstgefällig.

Die ICAO unterscheidet zwei verschiedene Arten von Billigflaggenunternehmen im globalen Luftverkehrssektor:

- Solche, denen steuerliche Erwägungen zugrunde liegen und bei denen im Allgemeinen zwischen dem Eintragungsstaat und dem Staat des Betreibers Absprachen getroffen werden, um eine ordnungsgemäße Aufsicht zu gewährleisten.
- Solche, die „sich ein System mit minimaler wirtschaftlicher und technischer Aufsicht zunutzen machen“.

Diese zweite Gruppe gibt laut ICAO Anlass zu „ernsten Sicherheitsbedenken“ und macht Gegenmaßnahmen erforderlich. Die ICAO erklärt, dass sie den Begriff Billigflagge nur für diese letztgenannte Gruppe für angemessen erachte.

Sie hält die bereits erfolgten Maßnahmen für ausreichend, um die mit Billigflaggen im Luftverkehr einhergehenden Risiken zu senken. Sie räumt jedoch ein, dass noch einige Probleme gelöst werden müssen. So bedürfe es u. a. einer präziseren Bestimmung von Begriffen wie „Haupt-Unternehmensstützpunkt“ und der Frage des Flugzeug-Leasings, bei dem nicht die

Billigflaggen im Luftverkehr



Kontrolle, sondern die Eigentümerschaft anderswo verortet ist. Auch die Vereinfachung der zwischenstaatlichen Rechenschaftspflichten in Fällen, wenn ein Flugzeug in einem anderen Staat stationiert ist und betrieben wird, als dem Eintragungs-und/oder Betreiberstaat, wird als ein Feld gesehen, wo weiterer Handlungsbedarf besteht.

Im Jahr 2006 führte die Europäische Union eine schwarze Liste für Fluggesellschaften ein, um „der Ausfluggung ein Ende zu setzen, bei der einige Länder zweifelhaften Luftfahrtunternehmen Luftverkehrsbetreiberzeugnisse ausstellen“.

Die US-amerikanische Federal Aviation Authority (FAA) prüft auch die Sicherheitsaufsichten anderer Länder und kann je nach den Ergebnissen dieser Prüfung die Erlaubnis für Flüge in die oder innerhalb der USA erteilen bzw. verweigern.

Angesichts der fortschreitenden Liberalisierung im Zuge von „Open Skies“-Politiken lautet die Millionen-Dollar-Frage für Luftverkehrsgewerkschaften: Können wir an einem global harmonisierten System der Sicherheitsaufsicht festhalten?

Mit anderen Worten, reichen solche Maßnahmen aus, um die Arbeitsbedingungen von Luftverkehrsbeschäftigten zu schützen und weiterem Sozialdumping Einhalt zu gebieten?

Die in diesem Modul enthaltenen Fallbeispiele geben uns die Grundlagen für eine kritische Beantwortung dieser entscheidenden Fragen.

Die Definitionen der ICAO und anderer Organisationen für Billigflaggen im Luftverkehr sind zu eng gefasst und 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. Wie diese Fallbeispiele belegen, nutzen manche Fluggesellschaften Billigflaggen auf Kosten menschenwürdiger Arbeitsnormen aus.

Indem sie ihren Arbeitskräften unter der Norm liegende Bezahlung und Bedingungen aufzwingen, bedrohen solche Fluggesellschaften auch die Normen für Luftverkehrsbeschäftigte in anderen Regionen der Welt.



Dieses Modul zielt darauf ab, der ITF angeschlossene Luftverkehrsgewerkschaften über die unmittelbaren und langfristigen Gefahren aufzuklären, die sich aus der Ausweitung von Billigflaggen-Praktiken im globalen Luftverkehrssektor ergeben.

Billigflaggen im Luftverkehr



“Aber anders als noch vor 50 Jahren wissen wir jetzt und haben bereits erlebt, wie schrecklich die Folgen eines noch so gemäßigten Schrittes in Richtung einer Einführung von Billigflaggen im Luftverkehr sein können.”

Allan Mendelsohn, Georgetown Law School, 2014

“Die Ergebnisse dieser Recherchen ließen ein faszinierendes Muster von Billigflaggen im Luftverkehr erkennen.”

Im Mai 2013 führte die ITF-Sektion Zivilluftfahrt eine informelle Sitzung mit einer repräsentativen Gruppe von Pilot/innen bei UPS durch. Die ITF wurde gebeten, Recherchen zu MNG, einer türkischen, nicht gewerkschaftlich organisierten Frachtfluggesellschaft, und ihrer slowenischen Tochtergesellschaft Solinair durchzuführen.

Die Ergebnisse dieser Recherchen ließen ein faszinierendes Muster von Billigflaggen im Luftverkehr erkennen.

Solinair (SOP) ist eine Fluggesellschaft mit Sitz in Slowenien. Ihre Haupt-Drehkreuze sind die Flughäfen Ljubljana Jože Pučnik und Portorož. Weitere Drehkreuze befinden sich in Köln/Bonn und Johannesburg. Ihre Flotte besteht aus drei Flugzeugen.

Das Mutterunternehmen ist die türkische Fluggesellschaft MNG Airlines. MNG kaufte Solinair im Jahr 2008. Möglicherweise geschah das, um eine Fluggesellschaft mit Sitz in einem europäischen Land zu haben und somit Nutzen aus der “Open Skies”-Politik der EU ziehen zu können. Wie für alle türkischen Luftverkehrsgesellschaften gelten auch für die MNG die Schutzbestimmungen des türkischen Luftverkehrsmarkts.

Solinair betreibt hauptsächlich Charter-Frachtverkehr, u. a. für Logistikunternehmen wie UPS und TNT. Das Unternehmen besitzt ferner eine Flugschule, die verschiedene Pilotenlizenzen erteilt, für Privatpiloten (PPL) wie für Berufspiloten (CPL).

Am 9. April 2011 nahm Solinair seine neu erworbene, ehemals zur MNG-Flotte gehörende Boeing 737-4K5 S5-ABV (msn 24128) in den Farben der spanischen Layonair Airways in Betrieb. Layonair ist ein ursprünglich mauritanisches Unternehmen, das sich jedoch im April 2010 auf den Kanarischen Inseln niederließ. Im Auftrag von Iberia Cargo wurde am 6. April 2011 der Flugbetrieb zwischen Las Palmas und dem Flughafen Madrid-Barajas aufgenommen.

Im Dezember 2012 schloss die südafrikanische Division von DHL Aviation mit Solinair einen Wet-Lease-Vertrag für den Frachtverkehr mit einer B737-4K5F (msn 24128/S5-ABV) ab. Seitdem betreibt die nigerianische Fluggesellschaft Airstream Cargo das oben genannte Flugzeug von Lagos aus. Diese hat es von Solinair unter dem Rufzeichen von Axiom Air geleast.

Türkei, Slowenien, Nigeria, Spanien, Südafrika und Mauretanien. All diese Länder sind also auf die ein oder andere Weise in den Betrieb einiger weniger Flugzeuge, die zur Flotte einer relativ kleinen Fluggesellschaft gehören, involviert.

Kurz gesagt haben wir es also mit einem verwirrenden Geflecht komplexer Geschäftsbeziehungen zu tun, dessen Struktur dem Billigfluggensystem im maritimen Sektor gleicht. All diese Fluggesellschaften sind nicht gewerkschaftlich organisiert. Diese Informationen stammen zum überwiegenden Teil aus Sekundärquellen und spiegeln möglicherweise nicht das vollständige Bild in seiner gesamten Komplexität wider.

Billigflaggen im Luftverkehr



“In Australien werden Bezah-lungs- und Be-schäftigungs-bedingungen untergraben. Lange Schichten führen darüber hinaus zu Über-müdung und entsprechenden Sicherheits-problemen.”

“Aber anders als noch vor 50 Jahren wissen wir jetzt und haben bereits erlebt, wie schrecklich die Folgen eines noch so gemäßigten Schrittes in Richtung einer Einführung von Billigflaggen im Luftverkehr sein können.”

Allan Mendelsohn, Georgetown Law School, 2014

Fallstudie: Jetstar

Die Hintergründe

Auf australischen Inlandsflügen eingesetztes ausländisches Kabinenpersonal benötigt ein Visum 457. Der Arbeitgeber muss nachweisen, dass er für die Stelle keine/n australischen Beschäftigte/n finden konnte und die ausländische Arbeitskraft nicht untertariflich bezahlt wird. Um sein aus Thailand stammendes Kabinenpersonal dennoch untertariflich zu bezahlen, machte sich Jetstar ein Schlupfloch im australischen Special Purpose Visa-System zunutze, das es australischen Fluggesellschaften ermöglicht, unterschiedliche Sätze für auf Inlandsflügen eingesetzte ausländische Besatzungsmitglieder anzuwenden. Hierfür weist Jetstar Flüge mit internationalen Flugnummern als Inlandsflüge aus. So wird beispielsweise einem Flug eine internationale Flugnummer zugewiesen, obwohl er z. B. in Adelaide startet und in Melbourne, Sydney und Brisbane zwischenlandet, wo einige Passagiere aussteigen und somit nur einen Inlandsflug absolvieren, bevor das Flugzeug ins Ausland weiterfliegt. Das ausländische Kabinenpersonal von Jetstar wird auf solchen Flügen eingesetzt. In Australien werden Bezah-lungs- und Beschäftigungsbedingungen untergraben. Lange Schichten führen darüber hinaus zu Übermüdung und entsprechenden Sicherheitsproblemen.

Die Unternehmensstrategie

Jetstar gehört der staatlichen Fluggesellschaft Qantas. Aus Thailand stammende Flugbegleiter/innen werden über die Qantas-Tochter Tour East Thailand eingestellt. Die Strategie des Unternehmens besteht darin, die in Australien gel-

tenden strengeren Vorschriften für Ruhezeiten und Bezahlung sowie weitere Arbeitsgesetze zu umgehen.

Im Jahr 2011 verklagte ein Angestellter Jetstar wegen Übermüdung. Corporation (ABC) wurde ein Bericht über die gegen Jetstar erhobenen Anschuldigungen ausgestrahlt, wonach die Angestellten keine regulierten Arbeitszeiten haben, schlecht bezahlt und bei Entlassung oder Kündigung unter Umständen mit finanziellen Sanktionen belegt werden. Die thailändischen Flugbegleiter/innen bei Jetstar hatten keinen Anspruch auf Krankengeld und erhielten nur die Hälfte des Jahresurlaubs ihrer australischen Kolleg/innen. Der Bericht offenbarte ferner, dass thailändische Kabinenpersonalmitglieder bei vorzeitiger Kündigung oder Entlassung manchmal bis zu viereinhalb Grundmonatsgehälter zurückzahlen müssen.

Im Jahr 2012 leitete die Regierungsbehörde Fair Work Ombudsman (FWO), die die Einhaltung der australischen Arbeitsgesetze überwacht, ein Verfahren gegen Jetstar und Valuair¹ ein. Die Behörde macht geltend, dass Jetstar und Valuair den in Thailand eingestellten Flugbegleiter/innen bis zur Hälfte der ihnen zustehenden Mindestansprüche vorenthalten. Sie will eine Einstellung dieser Praxis erwirken und sicherstellen, dass ausländisches Kabinenpersonal gemäß dem australischen Aircraft Cabin Crew Award 2010 bezahlt wird. Der Fall ist noch anhängig. Die Anhörungen sind abgeschlossen, das Bundesgericht in Sydney hatte aber zum 16. Mai 2014 noch kein Urteil gefällt. Die der ITF angeschlossene Transport Workers' Union of Australia (TWU) beobachtet diesen Fall mit großem Interesse.

¹ Valuair ist eine Billigfluggesellschaft mit Sitz in Singapur, die im Jahr 2005 mit Jetstar Asia fusionierte, gleichzeitig aber weiterhin unter ihrem eigenen Airline-Code Flüge zwischen Singapur und Indonesien betreibt. Aus rechtlichen Gründen, wonach Fluggesellschaften mit Sitz in Singapur mehrheitlich im Eigentum Singapurs stehen müssen, teilen sich die Singapur Investmentgesellschaft Westbrook Holdings (51%) und die Qantas-Group-Tochter Jetstar Asia Holdings (49%) die Anteile an Valuair.

Billigflaggen im Luftverkehr



Die Reaktion der Gewerkschaft

Die TWU trägt Informationen über die Aktivitäten von Jetstar und Valuair zusammen und nimmt dazu Stellung. Es ist schwierig, mit thailändischen Kabinenpersonalmitgliedern während ihres Aufenthalts in Australien in Verbindung zu treten, aber über Kontakte der TWU konnten die Erfahrungen der aus Thailand stammenden Flugbegleiter/innen bestätigt werden. Im Mai 2012 gaben die TWU und die Australian and International Pilots' Association (AIPA) in Medienberichten und Interviews mit Nachrichtenreportern öffentlich ihre Unterstützung für die Ermittlungen der FWO bekannt. Seitdem nimmt die TWU im Rahmen ihrer breit angelegten Luftverkehrskampagne regelmäßig zu unterschiedlichen Themen im Zusammenhang mit der Behandlung von Beschäftigten durch Qantas und Jetstar Stellung. Unter dem Slogan "Aussie work, Aussie rights" (Australi-

sche Arbeit – australische Rechte) vertritt sie den Standpunkt, dass für Beschäftigte, die in Australien tätig sind, auch australische Bezahlung und Beschäftigungsbedingungen gelten müssen.

Da der Fall bei der FWO noch nicht abgeschlossen ist, hat die TWU in direktem Zusammenhang damit noch keine weiteren Maßnahmen ergriffen. Als weitere Schritte plant die TWU,

- bis zur Urteilsverkündung weitere Beweise unter thailändischen Kabinenpersonalmitgliedern zu sammeln.
- die Durchführbarkeit einer Kampagne zu Jetstar und Valuair zu prüfen.
- zu prüfen, inwieweit hierfür externe Unterstützung benötigt wird und welche Organisationen diese leisten können.



Welche Gefahren birgt das Jetstar-Modell für Gewerkschaften?

- Die Praktiken von Billigflaggen gefährden die Bezahlung und Bedingungen von Luftverkehrsbeschäftigten in ihren Heimatländern.
- Direkt und indirekt können sie auch die Bezahlung und Bedingungen von Luftverkehrsbeschäftigten in vielen anderen Ländern unter Druck setzen.
- Billigflaggen im Luftverkehr können innerhalb des Sektors schleichend zur gängigen Praxis werden.
- Ihre Ausbreitung kann Luftverkehrsgewerkschaften Mitglieder und Stärke kosten.
- Die Institutionalisierung von Billigflaggen im Luftverkehr kann die Flugsicherheit untergraben.

Nutzen Fluggesellschaften in eurem Land Billigflaggen?

- Ist bei eurer Fluggesellschaft ausländisches Personal beschäftigt?
- Registrieren Fluggesellschaften eures Landes ihre Flugzeuge in anderen Ländern?
- Registrieren ausländische Fluggesellschaften ihre Flugzeuge in eurem Land?
- Gibt es bei euch Luftverkehrsbeschäftigte, die befristet oder unbefristet über Vermittlungsagenturen eingestellt werden?

Billigflaggen im Luftverkehr



“Aber anders als noch vor 50 Jahren wissen wir jetzt und haben bereits erlebt, wie schrecklich die Folgen eines noch so gemäßigten Schrittes in Richtung einer Einführung von Billigflaggen im Luftverkehr sein können.”

Allan Mendelsohn, Georgetown Law School, 2014

Fallstudie: Norwegian Air Shuttle

Die Hintergründe

Im Jahr 2012 gab die Billigfluggesellschaft Norwegian Air Shuttle (NAS) die größte Flugzeugbestellung in der Geschichte Europas auf. Sie wird 222 Boeings und Airbusse für ungefähr 10 Milliarden US-Dollar erwerben, um den großen europäischen Billigfliegern Ryanair und EasyJet Konkurrenz zu machen.

Die wachstumsstarke Norwegian Air Shuttle nutzt Billigflaggen zur Umgehung der strengen nordischen Bestimmungen, Arbeitskosten und Steuern. In welcher Weise läuft das ab?

- Sie stationiert Flugzeuge in Spanien und am Londoner Flughafen Gatwick.
- Sie rekrutiert Personal in Spanien und London (Großbritannien).
- Sie schließt Leasingverträge inklusive Besatzung (Wet Lease) mit Hi Fly, einer europäischen Fluggesellschaft mit Hauptsitz in Lissabon (Portugal) ab.
- Sie legt ihren Verwaltungssitz nach Lettland.
- Sie siedelt ihre IT-Abteilung in der Ukraine an.
- Sie betreibt asiatische Flüge von Bangkok (Thailand) aus und stellt dafür lokales Kabinenpersonal zu lokalen Beschäftigungsbedingungen ein.
- Sie rekrutiert Pilot/innen für die asiatischen Flüge über Air Crew Asia Ltd, eine Personalvermittlungsagentur mit Sitz in Singapur. Die Pilotenlizenzen werden in Europa ausgestellt,

da die Flugzeuge den Bestimmungen der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) unterliegen. NAS erklärt Bangkok zum “Zweitstützpunkt”. Nach thailändischem Recht dürfen europäische Pilot/innen nur in einer thailändischen Heimatbasis eingesetzt werden, wenn sie bei einem lokalen Unternehmen beschäftigt sind.

- Sie registriert Flugzeuge unter der Nummer EI-LNA/LNB in Irland.
- Sie unterhält einen Besatzungsstandort im JFK International Airport (USA), und rekrutiert und bildet Kabinenpersonal für seine Basis in Fort Lauderdale aus.

Die Bemühungen des Carriers, strenge Verwaltungsvorschriften zu unterlaufen, schließen also mehrere Länder ein: Spanien, Portugal, Lettland, Ukraine, Irland, Thailand, USA und Singapur.

Die Vorteile des Unternehmens

Das Unternehmen profitiert von geringeren Arbeitskosten. Spanien leidet unter einer schweren Wirtschaftskrise. NAS stellt arbeitslose spanische Flugbegleiter/innen zu schlechteren Bedingungen für norwegische Inlandsflüge ein. Ihre Verträge enthalten keine dezidierten Angaben zu ihren Tätigkeiten, was es dem Unternehmen ermöglicht, sie unter der in Spanien geltenden üblichen Durchschnittsbezahlung für Kabinenpersonal zu entlohnen. Viele dieser Flugbegleiter/innen werden ausschließlich auf Flüge innerhalb Norwegens oder zwischen Skandinavien und anderen Ländern eingesetzt.

Einer jüngsten Untersuchung zufolge sieht das Bruttolohnniveau (indexiert für New York) in den großen Städten dieser Länder folgendermaßen aus:

“Norwegian Air Shuttle, nutzt Billigflaggen zur Umgehung der strengen nordischen Bestimmungen, Arbeitskosten und Steuern.”

Billigflaggen im Luftverkehr



“ Die der ITF angeschlossene norwegische Luftverkehrsgewerkschaft PARAT führt eine vehemente Kampagne gegen Billigflaggen im Luftverkehr. ”

Stadt	Bruttolohnniveau
Oslo	119,1
Barcelona	59,6
Riga	24,2
Bangkok	14,6
Kiew	10,5

Die Einstellung von Personal in entfernten Ländern mit billigen Arbeitskräften ist nicht die einzige Taktik von NAS. Das Unternehmen verlangt zudem Arbeitsrechtsreformen in Norwegen und droht damit, weitere Flugzeuge außer Landes zu stationieren.

Die Unternehmensstrategie

Vor dem Hintergrund des sprunghaften Anstiegs der Treibstoffpreise in der Mitte des ersten Jahrzehnts dieses Jahrhunderts und der zunehmenden Konkurrenz durch andere Billigflieger wie Ryanair und EasyJet vertrat Bjørn Kjos (CEO von NAS) den Standpunkt, dass die einzige Überlebenschance darin bestehe, neue, treibstoffeffiziente Flugzeuge zu kaufen, um Größenvorteile zu erzielen, und einige davon in billigeren Ländern zu stationieren.

Im April 2013 kündigte NAS an, die Registrierung einer Langstreckenmaschine in Irland in Erwägung zu ziehen, um norwegische Gesetze zu umgehen, die die Einstellung "billigerer" asiatischer Flugbegleiter/innen verbieten.

Das NAS-Management versuchte sogar, bei der norwegischen Regierung eine Änderung der Einwanderungsgesetze zu erwirken. Sein Plan war, eine neuen Dreamliner-Flüge ohne Angestellte aus EU-Ländern zu betreiben, um in Asien geltende Bezahlungs- und Beschäftigungsbedingungen einzuführen. Damit unterlägen die Beschäftigungsbedingungen und Ruhe-

zeitregelungen nicht mehr der strikten Kontrolle einer EU-Regierung. Mit seinem Vorschlag einer Reform des Einwanderungsrechts verfolgte die Fluggesellschaft das Ziel, Kabinenpersonal aus drei verschiedenen Ländern einzusetzen.

Die Reaktion der Gewerkschaft

Die der ITF angeschlossene norwegische Luftverkehrsgewerkschaft PARAT führt eine vehemente Kampagne gegen Billigflaggen im Luftverkehr. Sie setzt vor allem die norwegische Regierung unter Druck, die Forderung des Unternehmens nach einer Änderung der Einwanderungsgesetze zurückzuweisen.

Der stellvertretende Vorsitzende von PARAT Vegard Einan erklärt unmissverständlich: "Wir sind nach wie vor sehr beunruhigt über die Ankündigung der Fluggesellschaft, sie werde ihre Pläne zur Einführung asiatischer Beschäftigungsbedingungen in anderen europäischen Ländern, möglicherweise Schweden, weiter vorantreiben. Wir befürchten eine gravierende Beeinträchtigung der Beschäftigungsbedingungen und der Flugverkehrssicherheit sowohl in den USA, als auch in der EU, wenn Fluggesellschaften alle Vorteile eines 'Open Skies'-Abkommens in Anspruch nehmen dürfen, ohne alle damit verbundenen Verpflichtungen einzuhalten. Zudem werden dadurch sicher transatlantische Wettbewerbsverzerrungen für andere Fluggesellschaften entstehen."

Die PARAT alarmierte auch ihre Schwesterorganisationen in Skandinavien und den USA, den neuen Anflugszielen der NAS. Diese Gewerkschaften drängen nun ihre Regierungen, die Pläne der NAS zu stoppen.

Im Februar 2014 erteilten irische Behörden der NAS-Tochter Norwegian Air International Limi-

Billigflaggen im Luftverkehr



ted (NAI), die ihren Hauptsitz in Dublin hat, ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis und eine Betriebslizenz. Mit dieser Genehmigung wird die Verwaltung des NAS-Longstreckensektors der NAI übertragen. Das Unternehmen hat seine Geschäftsführung sowie sämtliche vorgeschriebenen Regulierungsfunktionen in Dublin angesiedelt.

In Irland gelten spezifische Bestimmungen und Rechtsvorschriften, die den Einsatz amerikanischer oder asiatischer Crews erlauben. Zum Zeitpunkt der Niederschrift wartete die Fluggesellschaft auf die Erteilung einer Betriebsgenehmigung für ausländische Luftverkehrsunternehmen durch das US-amerikanische Verkehrsministerium. Damit könnte sie das "Open Skies"-

Abkommen zwischen der EU und den USA nutzen und erhaltene Streckenrechte für Flüge zwischen allen EU-Ländern und den USA. Die US-amerikanische Air Line Pilots Association (ALPA), die AFL-CIO und die PARAT traten bei einer öffentlichen Anhörung in den USA gemeinsam als Vertreter der Arbeitnehmer/innen auf. Sie rieten dem Verkehrsministerium dazu, die Betriebsgenehmigung abzulehnen, da das Unternehmen Arbeitnehmer/innenrechte untergräbt und die Vorteile des "Open Skies"-Abkommens missbräuchlich in Anspruch nimmt.

Angesichts all dieser Entwicklungen ist es nicht überraschend, dass Bjørn Kjos wiederholt erklärte, er sei dazu "bereit, sich unbeliebt zu machen".



Welche Gefahren birgt das NAS-Modell für Gewerkschaften?

- Die Praktiken von Billigflaggen können die Bezahlung und die Beschäftigungsbedingungen der bestehenden NAS-Belegschaft weiter unter Druck setzen.
- Direkt und indirekt können sie auch die Bezahlung und Bedingungen von Luftverkehrsbeschäftigten in vielen anderen Ländern unter Druck setzen.
- Billigflaggen im Luftverkehr können innerhalb des Sektors schleichend zur gängigen Praxis werden.
- Ihre Ausbreitung kann Luftverkehrsgewerkschaften Mitglieder und Stärke kosten.
- Die Institutionalisierung von Billigflaggen im Luftverkehr kann die Flugsicherheit untergraben.

Nutzen Fluggesellschaften in eurem Land Billigflaggen?

Dieses Fallbeispiel spiegelt eine zunehmende Tendenz im Luftverkehrssektor wider. Was geschieht in eurem Land?

- Ist bei eurer Fluggesellschaft ausländisches Personal beschäftigt?
- Registrieren Fluggesellschaften eures Landes ihre Flugzeuge in anderen Ländern?
- Registrieren ausländische Fluggesellschaften ihre Flugzeuge in eurem Land?
- Gibt es bei euch Luftverkehrsbeschäftigte, die befristet oder unbefristet über Vermittlungsagenturen eingestellt werden?