

ACA Positionspapier zu Wet-Lease

„Ein Wet-Lease-Vertrag kann eine kurzlebige Angelegenheit sein, für nur einen einzigen Flug, wenn die mietende Fluggesellschaft wegen Ausfalls eines eigenen Flugzeugs einen kurzfristigen Engpass hat. Es kann aber auch eine Miete für mehrere Flüge sein, weil ein eigenes Flugzeug einen höheren Aufwand für Wartung bedeutet, bzw. wenn eigene Flugzeuge wegen anstehender Wartungsarbeiten ausfallen. Oft werden auch längerfristige Abkommen getroffen, wenn der Mieter ein neues Flugziel testweise anfliegen oder eine saisonale Route anbieten will. In solchen Fällen erhält das Flugzeug meist den Anstrich (Livery) des Leasingnehmers.“

Verfolgt man diesen Wikipedia Artikel weiter, stellt man fest, dass Wet-Lease nur Vorteile hat. Vor allem bei langfristigen Wet-Lease Verträgen.

„Ein Vorteil des Wet-Leasing ist ferner die einfachere Verwendung anderer Flugzeugtypen. Da für (fast) jeden Flugzeugtyp ein eigenes Type Rating erforderlich ist und oft auch Flugzeuge, die in einem Land zugelassen sind, nicht von Piloten aus anderen Ländern geflogen werden dürfen, kann nicht einfach die Besatzung des ausgefallenen Flugzeugs mit der ihr fremden Maschine den Flug durchführen.“ (...)

Firmen, die fast ausschließlich mit diesem Geschäftsmodell Flüge anbieten, sogenannte ACMI-Unternehmen (Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance) profitieren besonders von zwischenstaatlichen Verträgen, die Wet-Lease zwischen Staaten zulassen. Wie es derzeit innerhalb der EU möglich ist.

Die grundsätzliche Idee des Wet-Lease hat sich in den letzten Jahren vollkommen verändert. Früher ging es vorrangig darum, Produktionsspitzen oder Unregelmäßigkeiten in der eigenen Fluglinie durch Fremdkapazität auszugleichen. Heute ist dies anders, Wet-Lease Verträge werden langfristig abgeschlossen. Dadurch ergeben sich vollkommen neue Chancen und Risiken.

Low Cost Airlines lagern ihr Personal über Schein-Firmen-Konstrukte in Drittstaaten aus und umgehen dadurch Sozialausgaben. Die großen Hub-Carrier reagieren darauf, indem sie die Sozialkosten ihres Personals über dritte Airlines aus unterschiedlichen Staaten auslagern. Hier einige Beispiele:

- Swiss bedient sich eines Teils der Austrian Flotte, um im Wet-Lease Regionalverkehr in der Schweiz abzuwickeln, denn die Schweizer haben viel höhere Personalkosten unter anderem wegen ihrer gesetzlichen, betrieblichen Pensionsvorsorgekasse.
- TuiFly bedient sich der Niki-Flotte, um Verkehr in Deutschland abzuwickeln. So spart sich TuiFly Kosten für die Gesundheitsabsicherung, die im Niki Kollektivvertrag günstiger, bzw. nicht vorhanden ist.

- Austrian Airlines verwendete den Wet-Lease von Tyrolean, um nach dem Betriebsübergang mit demselben Personal und denselben Flugzeugen die sozialen Aspekte des ehemaligen Austrian Kollektivvertrags außer Kraft zu setzen.
- Eurowings Deutschland ist darauf ausgelegt, künftig hauptsächlich die Produktion von Wet-Lease Betreibern wie Sun Express durchführen zu lassen, um ehemalige Lufthansa-Strecken mit Personal ohne die entsprechende soziale Absicherung durchzuführen.

Dies sind Beispiele, die sich alleine im deutschsprachigen Raum abspielen. Die Liste lässt sich in Europa entsprechend weiterführen. Was sind nun die Auswirkungen dieser Entwicklung:

Für uns bedeutet dies einerseits den Verlust von sozialen Errungenschaften, wie die betriebliche Pension oder aber die kollektivvertragliche Absicherung im Krankheitsfall. Denn viele der Wet-Lease Fluggesellschaften bezahlen ihre Piloten und Flugbegleiter hauptsächlich nach geleisteten Flügen. Im Krankheitsfall oder an Bereitschaftstagen ist dies genau Null!

Noch viel schlimmer wiegt für Piloten der Verlust der Homebase: derzeit fliegen deutsche Piloten der Air Berlin im Wet-Lease für Austrian Airlines Destinationen von Wien weg. Gleichzeitig fliegen Niki Piloten für TuiFly im Wet-Lease Strecken aus Deutschland. Bei Austrian fliegen derzeit hauptsächlich deutsche Kopiloten. Viele davon fliegen Wet-Lease für die Swiss. Andererseits fliegt Austrian permanent auch Wet-Lease für Lufthansa auf Deutschland-Strecken. Der Gesetzgeber verlangt mindestens sieben freie Tage auf der Homebase. Bei Austrian und Niki sieht der Kollektivvertrag zwar mehr freie Tage vor. Dennoch kommt es vor, dass Piloten 20 Tage und mehr pro Monat nicht auf ihre Homebase kommen.

Die viel größeren Auswirkungen sind allerdings langfristig zu befürchten. Auf Grund der immer stärker werdenden Konkurrenzsituation, sparen die Fluglinien immer mehr an den selbst beeinflussbaren Kostenpunkten – sprich, dem Personal. Dabei geht es gar nicht mehr um die Gehälter selbst – diese regulieren sich durch Angebot und Nachfrage – vielmehr werden bei den sozialen Nebenkosten gespart. Die Low-Cost-Airlines sparen durch Auslagerung an Personalleasingfirmen bzw. durch Scheinselbstständigkeit. Die etablierten Airlines sparen bei Pensions- und Gesundheitskosten. All diese Abgaben und Zahlungen bedeuten auch Leistungen, für die letztendlich dann staatliche Institutionen aufkommen müssen. Somit werden die soziale Verantwortung und Verpflichtung der Betriebe dem Staat in alleiniger Weise aufgebürdet und belasten somit das gesamte Sozialsystem.

Wet-Lease-Verträge sind neue und vielfach eingesetzte Mittel, um soziale Kosten für die Unternehmen zu vermindern. Die gesamte Idee des Wet-Lease Konstruktes hat sich von der kurzfristigen Produktions-Überbrückung zu einer systematischen Unterwanderung des Sozialsystems entwickelt. Die Beispiele dafür sind vielfältig und offensichtlich. Daher muss jede Lockerung des gesetzlichen Umfelds zwangsläufig auch Bedacht auf die soziale Komponente legen.

Zu welcher Entwicklung Wet-Lease bislang in Europa geführt hat, lässt erahnen, was passieren könnte, wenn sich derzeit noch in Kraft befindliche Beschränkungen für Drittstaaten lockern ließe. Der Druck der Unternehmen außerhalb der EU ist groß, dafür rasch zu sorgen.