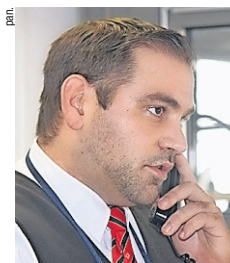


Die Luftfahrtbranche – ein Teil des SEV

«Ich entstamme einer Airline-Familie.»

Alex Fokas, Shiftleader und Supervisor Ramp bei Swissport



Alex Fokas.

Er gehört jetzt auch zu uns

Der Sektor Luftfahrt hat im SEV seit dem Eintritt mehrerer hundert neuer Mitglieder aus diesem Bereich an Gewicht zugelegt, auf den 1. Juli wurde die frühere Gewerkschaft Push eingegliedert. Dies gibt uns Gelegenheit, in eine oftmals und weitgehend unbekannte Welt einzutauchen – mit unserer Reportage vom Flughafen Zürich, aber auch mit Gedanken, was der SEV tun muss, um in diesem komplexen und heiklen Umfeld Fuss fassen zu können – insbesondere in Genf, wo er mit der Arbeit in Cointrin beginnt.

Über 26 000 Menschen arbeiten am Flughafen Zürich, rund 2500 davon sind bei Swissport angestellt. Einer von ihnen ist Alexandros Fokas – der als Sohn griechischer Eltern im Kanton Zürich aufgewachsene Mann nennt sich Alex. Ihn am Arbeitsplatz zu besuchen, ist nicht ganz einfach: ohne Voranmeldung, von der Flughafenpolizei ausgestelltem Besucherausweis und Pass oder ID geht nichts. Die Eingangstüren zum «inneren Bereich» sind gut gesichert, wer keinen Badge mit PIN hat, wird von der Polizei

erst nach Kontrolle des Ausweises eingelassen. Und dann folgt die Schleuse, wo Waffen oder verbotene Gegenstände gefunden würden – wie sie auch alle Flugreisenden heute kennen. Die Kontrollen sind sinnvoll, der Flughafen ist eine sensible Zone.

Ein familienkompatibler Job

Doch Alex lässt den Besuchern diese Atmosphäre schnell vergessen: er ist offen, freundlich, aufmerksam, zugänglich. Gute Voraussetzungen für seinen Job als «Shiftleader» – und fürs Engagement in der Perso-

nalkommission der Swissport. Bevor er zu seiner Arbeit am Flughafen kam, hat Alex allerdings ein paar andere Dinge ausprobiert. Den Ausschlag, sich als «Supervisor Ramp» zu bewerben, gab die Familiengründung; die Arbeitsschichten sind planbar. Der Supervisor ist der Mann, der das Laden und Entladen der Flugzeuge anleitet und überwacht. Für diese Aufgaben werden die Anwärter «on the job» in einem modularen Lehrgang ausgebildet. Später kam die Ausbildung als Disponent bei BluCoDi dazu, also in der Blue Collar Dis-

position – die Abteilung, welche dafür verantwortlich ist, dass auf der Ramp die richtigen Leute zum Ent- und Beladen zur Stelle sind. Die BluCoDi ist das Herzstück der ganzen Ramp. In der Zwischenzeit ist Alex Fokas zum Shiftleader aufgestiegen, zum Schichtleiter der BluCoDi. Wenn er als Shiftleader Dienst hat, arbeitet er in einem Raum mit 6 Arbeitsplätzen und 22 Monitoren und behält den Überblick über die Tagesdisposition sämtlicher Mitarbeitenden auf der Ramp. Doch sein zweiter Arbeitsplatz, draussen am Flugzeug, bietet

ihm Abwechslung. Und auch das De-Icing (Enteisen) der Flugzeuge beherrscht er.

Schicht im Flughafen

Der Betrieb am Flughafen läuft in Schichten rund um die Uhr. Deshalb braucht Alex ein Auto, auch wenn er keine 10 Kilometer vom Arbeitsplatz entfernt wohnt. In die Ferien allerdings geht es dann doch meistens mit dem Flugzeug: «Mehrere hundert Kilometer Auto fahren, das wäre nichts für mich», sagt er. Und schliesslich, so meint er, entstamme er ja auch einer «Airline-Familie». **Peter Anliker**



Harte Arbeit beim Gepäckumlad auf dem Rollfeld.



Technisches Umfeld: der Arbeitsplatz der BluCoDi.



Mal Shiftleader (Bild links oben), mal Supervisor Ramp: Alex Fokas im Arbeitstunne unter einem Flugzeug.

Flughafen Genf

Cointrin: «Arbeit mit langem Schnauf»

Der SEV ist künftig auf dem Flughafen Genf aktiv! Nach der Integration der ehemaligen Mitglieder von Push in den SEV auf den 1. Juli geht es SEV-Gewerkschaftssekretär Tony Mainolfi darum, in Cointrin Kontakte zu knüpfen.

In diesem Sinn war auch das Programm des 22. November zusammengestellt, des Tages, an dem Mainolfi Claude-Alain Aymon treffen wollte, den SEV-Gewerkschaftsdelegierten bei Swissport. Swissport ist eines jener drei Unternehmen in Cointrin, mit denen der SEV einen GAV abgeschlossen hat. «Im Luftfahrtmarkt sind Unternehmen wie das unsere, die Unterstützungsdienste anbieten, unter starkem Druck



Claude-Alain Aymon (Swissport) diskutiert mit SEV-Gewerkschaftssekretär Tony Mainolfi – beobachtet von Henri-Pierre Mullner.

Wenn ein Reiseveranstalter ein Billett für 100 Franken verkauft, wie viel bleibt da für den Erbringer von Dienstleistungen? In einem Umfeld wie diesem ist ein guter GAV nötiger denn je.»

Beim Aufbauen richtiger SEV-Gewerkschaftsaktivitäten bei Swissport können Tony Mainolfi und Claude-Alain Aymon

noch bis April auf 2018 auf die Unterstützung von Henri-Pierre Mullner – «Monsieur Push» in Genf – zählen. In dieser Phase des Umbruchs gilt es, die Mechanismen des Ozeandampfers verstehen zu lernen, den der Flughafen Genf mit seinen zahlreichen Angestellten darstellt, mit seinem Gemenge von privaten und öffentlichen

GEFRAGT: PHILIPP HADORN

«Unser Betätigungsfeld hat sich vergrössert»

Philipp Hadorn ist beim SEV verantwortlich für den Bereich Luftfahrt und Präsident der Sektion SEV-GATA. Er beurteilt die Situation, wie sie sich nach der Eingliederung der ehemaligen Push-Mitglieder in den SEV am 1. Juli darstellt.



■ **Philipp Hadorn, die Mitgliederzahl von SEV-GATA hat mit der Aufnahme der ehemaligen Push-Mitglieder stark zugelegt. Wie gliederst du diese Sektion mit mehreren hundert Mitgliedern ein?**

Mit der Aufnahme der Kolleg/innen aus Swissport, SBS, Priora, ISS und Cargologic ist unsere Themenvielfalt nochmals gewachsen. Nun sind wir dabei, die berechtigten Er-

wartungen unserer neuen Mitglieder gemeinsam als gewerkschaftliche Bewegung umzusetzen.

■ **Welche Herausforderungen bringt der Wechsel für die Sektion?**

Für die Sektion ist es eine willkommene Erweiterung des Wirkungsfeldes. Die hinzugewonnenen Kolleg/innen wurden mit offenen Armen empfangen und es entsteht ein intensiver Austausch. Für SEV-GATA ist es eine Anerkennung des langjährigen Engagements.

■ **Was sind die wichtigsten gewerkschaftlichen Aktualitäten in der Luftfahrt?**

Während im laufenden Jahr die GAVs mit Swiss und ISS Genf neu abgeschlossen werden konnten, gilt es im 2018 den GAV mit den Swissport-Betrieben und das Lohnsystem mit der Swiss zu verhandeln. **Fragen: vbo**

Playern, wo auch der gewerkschaftliche Mix reichhaltig und komplex ist. Es dürfte eine ebenso spannende wie schwierige Herausforderung werden in dieser Tieflohnbranche, wo der gewerkschaftliche Organisationsgrad tief und die Fluktuationsrate hoch ist. Für den SEV, der sich im öffentlichen Verkehr einen Organisationsgrad von mehr als 50 Prozent bedeutet schwieriger, was Tony Mainolfi bei Claude-Alain Aymon deutlich ausgesprochen hat: «Wir werden eine gewerkschaftliche Präsenz aufbauen. Das braucht Zeit. Es ist eine Arbeit mit langem Schnauf.» Um seine Anwesenheit zu zeigen, wird sich Tony Mainolfi deshalb auf Claude-Alain stützen, der bei Swissport eine unverzichtbare Drehscheibe darstellt.

Bereits haben die beiden beschlossen, eine regelmässige Sprechstunde einzurichten und die Information des Personals zu verbessern. Zwar eines nach dem andern, aber doch so schnell wie möglich. Für Tony Mainolfi ist die Arbeit zusammen mit den Angestellten die Grundlage, das Markenzeichen des SEV. «Ich will bei Swissport, aber auch bei ISS und Priora, mit denen wir GAVs ausgearbeitet haben, in die Fläche gehen, Leute treffen, ihre Bedürfnisse aufnehmen und klare Mandate erhalten. Bei ISS und Priora müssen wir uns ebenfalls auf Delegierte dieser Unternehmen stützen können. Ich vertraue den Mitgliedern und stehe dem Personal dieser Unternehmen zur Verfügung», sagt er zum Abschluss. **vbo/pan**
Info: <http://sev-gata.ch>