

ILMAILUALAN UNIONI IAU:N JÄSENLEHTI

Unioni

22.6.2012
NRO 3

Kilpailukyky-
selvityksestä
turvaamis-
toimeen



Olipa kerran työ / 90 päivän sääntö / Kassakulma

- 3 Pääkirjoitus
- 4 Olipa kerran työ
- 6 AKT:n jäsenet luottavat liittoonsa
- 6 SMU:n johto jatkaa
- 7 Nyt etsitään edustajia SAK:n aluekokouksiin
- 9 Lyhyt kääntö
- 10 Hapsu - Kilpailukykykyselyksestä turvaamistoimeen
- 12 Keski-Euroopan työaika
- 13 Työaikajoustoja työnantajan tarpeesta ja työntekijän riskillä
- 13 Unissakävelen onnettomuuksiin?
- 14 Sairauspäivärahan maksuun muutos
- 15 Kentän tasolta
- 15 Erään ammattikunnan loppu Finnaissa
- 16 Lentokonemekaanikko – tuottava yksilö vai ongelmajäte?
- 18 Työhyvinvoinnin edistäminen
- 20 Nurkan Kundi
- 22 Työuran jälkeenkin matkustetaan

23 Varttuneita Vieraita



Arto Kujala

- 24 Nolla tapaturmaa -foorumi palkitsi
- 25 Nostotyöt tulee suunnitella huolellisesti
- 26 Jos sinut lomautetaan tai jätät työttömäksi
- 27 Kolumni
- 28 Hugo Tungo
- 29 Grilliherkku
- 29 Possusta uusi painos
- 30 Työeläkeotteella aiempaa kattavammin tietoa
- 30 Kuvakulma
- 31 Vastarakki
- 32 Lähde kesäpäiville Tallinnaan

KANSIKUVA:

Minkälaiseen turvaamistoimeen on ajateltu ryhdyttävän teollisen työn paetessa Suomesta?

Kollaasi – Karoliina Ilonoja
Hampuusi – JM Koskinen

Unioni

Levikki 4400
16. Vuosikerta

Julkaisija
Ilmailualan Unioni IAU ry

ISSN
1795-2840 (Painettu)
1795-343X (Verkkolehti)

Päätoimittaja
Juha-Matti Koskinen
Puh. 040 766 9040
juha-matti.koskinen@iau.fi

Toimitussihteeri
Pekka Kainulainen
Puh. 040 528 8166
pekka.kainulainen@iau.fi

Toimituskunta
Markus Berg
Reijo Hiltunen
Pekka Hintikka
Arto Kujala
Ari Miettinen
Vesa Suni
Sari Virta
Jyrki Väyrynen

Toimitus
John Stenbergin ranta 6
PL 337
00531 HELSINKI
Fax. (09) 47857 250

Osoitteenmuutokset
Liiton jäsenistön osoitteenmuutokset päivittyvät automaattisesti postiin/väestörekisteriin tehdyn ilmoituksen perusteella. Muut osoitteenmuutokset voi toimittaa mieluiten sähköpostitse osoitteeseen iau@iau.fi.

Ilmestyminen
Lehti ilmestyy 2012 kuusi kertaa.
Ilmestymisaikataulu sivulla 30.

Aineisto
Toimitus ei vastaa pyytämättä lähetettyistä aineistoista eikä palauta niitä.

Ulkoasu
Karoliina Ilonoja

Paino
Sälekarin Kirjapaino Oy
Somero

Kun Kiinan muuria rakennettiin

Finaviasta ja sen tytäryhtiöistä on tullut viime vuosien aikana suurimpia IAU:n jäsenistön työnantajista. Edelleen liitolla on kuitenkin vaikeuksia luoda yhtiön kanssa neuvottelujärjestelmää, joka paremmin huomioisi työehtosopimuslain hengen.

IAU on esittänyt Finavialle pyynnön tarkastella yhteisessä pöydässä henkilöstön järjestäytymistä sekä emoyhtiössä että tytäryhtiö Airprossa.

Pyynnön takana on näkemys, etteivät nykyiset työehtosopimusten sopijaosapuolet palkansaajapuolella vastaa vallitsevaa järjestäytymistä. Järjestäytyminen on muuttunut lähimenneisyydessä selkeästi Finavian lennonvarmistustoiminnoissa. Airpron osalta tilanne on ollut jo pitkään ristiriitainen yleisesti omaksuttujen työmarkkinaperiaatteiden kanssa.

Lennonvarmistuksessa työskenteleviin toimihenkilöihin sovelletaan tällä hetkellä sekä toimihenkilöitä koskevaa työehtosopimusta (319203), että Ilmailutietoteknisiä koskevaa työehtosopimusta (319205). Ensimmäisen sopimuksen soveltamisalalla työskentelevät lennonjohto-operaattorit liittyivät jäseniksemme viime syksynä. Tämän vuoden puolella huomattava osa lennonneuvojista on tehnyt vastaavan ratkaisun.

Jälkimmäisessä sopimuksessa järjestäytymistä koskevaa edustavuusongelmaa ei ole. Sopimus neuvotellaan jatkossa IAU:n ja PALTA:n välillä niin, että Ilmailutietotekniset ILTT:n ammattiosasto 005:llä on edelleen keskeinen asema sopimukseen liittyvissä kysymyksissä IAU:n työehtosopimustoimintaa koskevien linjausten mukaisesti.

Lennonvarmistuksen henkilöstön järjestäytymisen näkökulmasta luontevaa on, että kaikkien lennonvarmistuksessa työskentelevien toimihenkilöiden työehdot neuvotellaan jatkossa yhden työehtosopimuksen puitteissa. Pohjana voi olla nykyinen ilmailutietoteknisten työehtosopimus. Sopimuksen soveltamisalakirjauksessa ovat mukana jo nyt teknisen tai operatiivisen koulutuksen saaneet toimihenkilöt, jotka toimivat Finavian lennonvarmistuksen, teknisen toimialan tai terminaalitoiminnan piirissä tele- tai tietoliikenteen tehtävissä.

Airpron ja sen tytäryhtiön RTG:n osalta osapuolet neuvottelivat lähes vuoden paikallisista osa- ja työaikasopimuksista, joiden avulla oli tarkoitus poistaa esteitä Lentoliikenteen palveluja koskevan työehtosopimuksen käyttöönotolle. Nämä neuvottelut kariutuivat kalkkiviivoilla IAU:n jäsenen Airprossa suureksi pettymykseksi. Edelleen ratkaistavaksi jäi siis kiista neuvotteluoikeudesta. Tilanteen selvittämiseksi yksiselitteisin ja selkein tapa lienee IAU:n esittämä avoin jäsenmäärien tarkastelu yhdessä osapuolten kesken.

Hyvää kesää.



Juha Jaatinen

”

*Työehtosopimus-
toiminnan tarkoitus
vaarantuu, jos
järjestäytymisoikeutta
ei kunnioiteta.*

JM KOSKINEN



Mika Sarjanen

Olipa kerran työ



Tervehdys täältä RTG:n tulopalvelusta, jota kohta ei ole. Tulopalveluhan sijaitsee Helsinki-Vantaan lentoaseman terminaalissa 2. Toimipisteemme sijaitsevat saapuvalla tasolla, saapuvien matkatavaroiden halleissa 2A ja 2B.

■ Normaaleihin tuloaulavirkailijan tehtäviin kuuluvat yksin matkustavien lasten saattaminen ja noutaminen sekä viivästyneisiin ja rikkoontuneisiin matkatavaroihin liittyvät asiat. Epäsäännöllisyystilanteissa on tehtävänä järjestää maitse tapahtuvaa sijaiskuljetusta tai majoitusta jatko-yhteytensä menettäneille matkustajille. Tavanomaisen työpäivän meininki ja filinki eivät siis välttämättä ole sitä "piece of mind feat. magical moments", vaan pääosin kyseessä on väsyneiden ja pettyneiden matkustajien auttaminen.

Lyhyt historia

Tulopalvelu perustettiin 1986. Silloin tätä paikkaa sanottiin rangaistussiirtolaksi, jonne ei haettu, vaan jouduttiin töihin. Tuolloin lanseerattiin myös ammattinimike tulopalveluvirkailija. 1. syyskuuta tuo titteli siirtyi osaltamme ilmailumuseon osastolle mennyttä.

Miten tähän päädyttiin?

Tapahtumat lähtivät liikkeelle huhtikuussa 2007 kun Northport ja SGS ulkoistivat tulopalvelutoimintansa RTG Ground Handlingin alaisuuteen. Alku oli suorastaan haastavaa, ellei peräti hankalaa. Kun kahdesta tehdään yksi,

niin siinä raja- ja kosketuspinnat ja synergiat säkenöivät sekä kipunoivat useastakin eri syystä. No mutta ajan kanssa asiat alkoivat kuitenkin rullaamaan, lopulta jopa soljumaan. Yksi saturaatiopiste voidaan sanoa saavutetun kun 2010 juhannusviikon torstaina kännykkään tuli tekstiviesti – Airpro oli ostanut RTG Ground Handlingin ja tulopalvelun osana sitä. Olimme siis tehneet ympärän valtion enemmistöomistuksesta yksityisomistajuuden kautta täydelliseen valtio-omistajuuteen – osaksi Finavia-konsernia.

Lyhyen historian loppu

Siitä ei auennutkaan onni saatikka autuus. Tilanne konkretisoitui karkauspäivänä tänä vuonna kun omistajamme Airpro ja pääasiakkaamme jopa liikuttavan yli- ja yksimielisesti sanoivat palvelusopimuksensa irti siinä meidän istuessamme finaaliapäivää lain mukaisessa yhteistoimintamenettelyssä. Me työntekijätkin olimme liikuttuneita.

Omistajamme suostui sanomaan sopimuksen irti vieläpä kolme kuukautta etukäteen. Jalomielisyys perustui tuotannollis-taloudellisiin syihin. Tuotimme 20 000 tappiota kuukaudessa, joka koostui lähinnä hallinnon kuluista. Tosin todellinen syy saattaa olla koko Suomea koskevat uudelleen järjestelyt maahuolinnassa. Tulis ja sen henkilökunta oli kauppatavarana.

RTG:n tulopalvelu loppuu siis elokuun lopussa ja me kaikki 32 henkilöä siirrymme toiseen valtio-omisteisiin buljuun, jota johtaa **Lauri Ihalainen**. Kun yynnäilee ja vertailee kustannuksia niin

valtion osalta ne kasvavat. Vaan niin se on, kuten eräs ministeri aikoinaan toteasi: valtio omistaa vaan ei ohjaa.

Stay

Finnairin ottaessa nyt takaisin ulkoistamansa tulopalvelun, niin meille tuoloin siirretyille ei tarjottu edes mahdollisuutta hakea service desk- tehtäviin. Kuitenkin pääasiakkaamme tarjosi 500 euron "stay-bonusta" niille, jotka hoitavat työnsä moitteettomasti 31.8. asti. Olen kuullut samaisen firman olleen avokätisempikin. Varsinainen omistajamme ei ole ottanut kantaa vielä.

Työssä jaksamisen ja työhyvinvoinnin ylläpito irtisanottuna on ollut taiteilua. Toistaiseksi olemme ainakin keskenämme tulleet juttuun. Vallitsevaa henkeä kuvaa vanha karski vitsi: Mitä yhteistä on Hiroshimalla, Vesivehmaalla ja tulopalvelulla? – Siinä meni nuoret sekä vanhat samalla lailla.

Henkilökohtaisesti tahdon sanoa kiitos näkemiin ja bajee- hali niille, joihin

■ RTG Ground Handlingin tulopalvelun lopettaminen on osa Finnairin palvelurakenneuudistusta, jonka tavoitteena on siirtää matkustajapalvelun eri tehtäviä itsepalveluna suoritettavaksi.

Perinteistä tulopalvelua Helsinki-Vantaan lentoasemalla tarjoavat Inter Handling, ISS Aviation, North Hub Services Finland (Havas) ja Servisair Finland.

olen tutustunut tässä matkan varrella. Mukavaa, joskus hauskaakin on ollut sorvin ääressä, toisinaan myös siviilissä.

Pian poistun Helsinki-Vantaan parhaalle paikalle, laiturille nro 10. Siitä zö- raa dösä Stadiin eli linkkari hönkii He- saan.

Näihin palvelumaisematunnelmiin – ja toimenkuvamuutoksiin.

MIKA SARJANEN



Myy Tuovinen on juuri soitellut Etelä-Suomen hotellit läpi ja rukoillut myöhästyneille kortteeria.

Mika Sarjanen

AKT:n jäsenet luottavat liittoonsa

AKT:n valtuusto kokoontui kahdesti touko-kesäkuun vaihteessa. Normaalien sääntömääräisten asioiden lisäksi liitto teki tulevaisuutensa kannalta huomattavia ratkaisuja.

■ Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliiton valtuusto kääntää katseet eteenpäin ja tulevaisuuteen. Torstaina 31.5.2012 Helsingissä kokoontunut valtuuston sääntömääräinen kevätkokous korostaa, että AKT toteuttaa vahvana päätehtävänsä; jäsenten edunvalvontaa.

Pitkä historia, toimiva organisaatio sekä yksimielinen jäsenistö ovat liiton vahvuus. AKT ei suinkaan ole tuuliajolla puheenjohtajansa tehtävistään vapautuksen aikana. Liiton säännöissä on tarkasti määritelty, miten toimitaan poikkeusoloissa. Kevään aikana AKT:n jäsenmäärä on päinvastaisista arveluista poiketen ollut kasvussa. Jäsenet luottavat liittoonsa.

Nollatoleranssi kiusaamisessa

Valtuusto korostaa, että AKT:ssa kuten muissakin työpaikoissa on kiusaamisen suhteen ehdoton nollatoleranssi. Työpaikkakiusaamista ei hyväksytä.

Valtuusto edellyttää, että julkisuuteen tuotu kiusaamistapaus selvitetään työpaikalla yhteisesti sovittujen pelisääntöjen mukaan.

Kuljetusliittohanke liikkeelle

Kuljetusaloilla on edessä isoja muutoksia ja tulevaisuuden haasteita. Niihin pystytään AKT:n valtuuston mielestä vastaamaan tehokkaimmin yhdistämällä voimavaroja.

AKT esittää, että väliaikaisesti pysähdyksissä ollut kuljetusliittojen yhteis-

työhanke laitetaan uudestaan liikkeelle. Valtuuston mukaan yhteistyöhankkeessa perusteellisesti tehty pohjatyö antaa hyvät eväät jatkotyölle ja uudelle yhteiselle kuljetusliitolle.

AKT etsii puheenjohtajaa

AKT:n valtuusto vapautti 7.6.2012 pitämässään ylimääräisessä kokouksessa puheenjohtaja **Timo Rädyn** tehtävistään lopullisesti. Päätös oli yksimielinen.

Päätöksen perusteena on liiton sääntöjen 10 § 4. kohdan kirjaus, jonka mukaan puheenjohtaja voidaan kesken toimikauden vapauttaa tehtävistään valtuuston päätöksellä, jos hän on vakavasti laiminlyönyt tehtävänsä hoitamisen tai käyttäytymisellään aiheuttanut vakavaa haittaa liiton toiminnalle.

Valtuusto nimitti työryhmän etsimään liitolle uutta puheenjohtajaa. Päätökset tehdään näillä näkymin valtuuston sääntömääräisessä syyskokouksessa 29.11.2012.

Etsintätyöryhmän muodostavat valtuuston puheenjohtaja **Heikki Hara**, hallituksen varapuheenjohtaja **Veijo Ruonala**, työvaliokunnan jäsen **Jarkko Arpula**, valtuuston jäsen **Annika Nurmi** sekä hallituksen jäsenet **Jorma Kauppinen**, **Vesa Malinen**, **Jani Lindholm** ja **Kai Laaksonen**. Uuden puheenjohtajan valintaan asti tehtävää hoitaa liitosihteeri **Arto Sorvali**.

SMU:n johto jatkaa

■ Merimies-Unionin edustajakokous valitsi **Simo Zittingin** jatkamaan liiton puheenjohtajana.

Liittosihteerinä puolestaan jatkaa **Kenneth Bondas**. Valtuuston uudeksi puheenjohtajaksi valittiin **Markku Lauriala**.

Merimies-Unionin uuden valtuuston toimikausi on 2012–2016.



Pekka Kainulainen

Oletko kiinnostunut?

Nyt etsitään edustajia SAK:n aluekokouksiin

■ ”SAK:n vahvuus on maan kattava alue- ja paikallistoiminta, jonka ansiosta sillä on mahdollisuus organisoida valtakunnallista toimintaa koko maassa”, totesi SAK:n edustajakokous kesäkuussa 2011.

SAK:n alueellisen yhteistyön tarkoitus on organisoida keskusjärjestön ja ammattiliittojen yhteiskunnallista edunvalvontaa, järjestää aluekohtaista toimintaa, parantaa jäsenpalvelua, sekä edistää SAK:laisen ammattiyhdistysliikkeen järjestöllistä asemaa ja jäsenten yhteenkuuluvuutta.

SAK:lainen edunvalvonta ei ulotu ammattiliittojen ja ammattiosastojen työpaikoilla tekemään työehtosopimusten tarkoittamaan edunvalvontaan.

SAK:n alueorganisaatio muodostuu viidestä toiminta-alueesta ja kolmesta toista aluetoimistosta henkilökuntineen. Lisäksi kahdeksalla jäsenliitolla on oma aluetoimistoverkostonsa.

Ilmoita halukkuudestasi

SAK:laisen ammattiyhdistysliikkeen alueellinen yhteistoiminta linjataan vähintään parillisina vuosina syys-mar-

raskuussa pidettävässä aluekokouksessa, jolloin valitaan aluetoimikuntien jäsenet.

Edustajat aluekokouksiin valitaan kaksivuotiskaudeksi kerrallaan. Aluekokous valitsee aluetoimikunnan ohjesäännön perusteella.

Ilmailualan Unioni voi nimetä yhden edustajan aluekokoukseen kaikille viidelle toiminta-alueelle. Mikäli olet itse kiinnostunut tai tiedät hyvän henkilön IAU:n edustajaksi aluekokouksiin, ilmoita asiasta liittoon 22.7. mennessä. Ilmoituksia ottaa vastaan Juha-Matti Koskinen juha-matti.koskinen@iau.fi ja Pekka Kainulainen, pekka.kainulainen@iau.fi. Lisätietoja myös puhelimitse (09) 4785 71.



SAK:n aluetoiminta

ETELÄ-SUOMEN TOIMINTA-ALUE

■ Helsingin, Lahden ja Lappeenrannan toimipiste

ITÄ-SUOMEN TOIMINTA-ALUE

■ Joensuun, Kuopion ja Mikkelin toimipiste

LOUNAIS-SUOMEN TOIMINTA-ALUE

■ Porin ja Turun toimipiste

LÄNSI-SUOMEN TOIMINTA-ALUE

■ Jyväskylän, Tampereen ja Vaasan toimipiste

POHJOIS-SUOMEN TOIMINTA-ALUE

■ Oulun ja Lapin toimipiste

Uuden linjauksen mukaan SAK:n valtuuston jäsenet kuuluvat oman alueensa aluetoimikuntaan.

Kaskovakuutus verkkokaupasta nyt



Turvan mainiot kaskovakuutukset on uudistettu valmiiksi paketeiksi, joista löydät varmasti autollesi sopivimman. Uudistuksen kunniaksi tarjoamme sinulle nyt kaskovakuutuksen 40 % edullisemmin ostaessasi sen netistä. Alennus koskee ensimmäisen vuoden vakuutusmaksua ja uusia vakuutuksia. Tarjous on voimassa verkkokauppa Turvaamossa, kun vakuutuksen alkamispäivä on 1.6.-31.10.2012. Klikkaa turva.fi/turvaamo ja hanki parasta autollesi!



Olemme asiakkaidemme omistama keskinäinen vakuutusyhtiö ja teemme yhteistyötä erityisesti ammattiliittojen kanssa. Palvelemme puhelimitse numerossa 01019 5110 ma-pe 8-18 sekä osoitteessa www.turva.fi



Vuokratyöntekijät työelämän huono-osaisia

■ Vuokratyöntekijöillä on vakituisia työntekijöitä suurempi suhteellinen todennäköisyys heikkoon taloudelliseen toimeentuloon, vähäiseen työyhteisön tukeen, työsuhteen turvattomuuteen sekä siihen, että työtehtävät eivät edellytä ammattitaitoa. Suomessa vuokratyöntekijät saavat muun muassa muita työntekijöitä vähemmän palkkaa ja ovat harvemmin esimiesasemassa.

Näin todetaan **Antti Tanskasen** huhtikuussa julkaistussa väitöskirjassa ”Huono-osaisia työntekijöitä? – Tutkimus vuokratyöntekijöiden työelämän laadusta”.

Ei nuorten palkka-alelle

■ Suomalaiset eivät hyväksy nuorten työllistämistä muita työntekijöitä alhaisemmalla palkalla. TNS Gallup Oy:n tekemän tutkimuksen mukaan noin kaksi kolmesta (62 %) pitää vääränä ajatusta, että nuoria alettaisiin palkata töihin työehtosopimuksia matalammalla palkalla. Enemmistö vastaa jista (63 %) on myös vakuuttunut, että nuorille annetaan väärä viesti työelämästä, jos heidän työehtojaan heikennetään.

- Nuorten palkka-ale ei ole vain nuorten asia. Moni vanhempi auttaa taloudellisesti lapsiaan, koska palkat ovat jo nyt niin alhaiset esimerkiksi suhteessa asumiskustannuksiin kasvukeskuksissa, toteaa SAK:n nuorisosihteeri **Tatu Tuomela**.

Valtaosa (86 %) kansalaisista toteaa, että ikä ei saa olla peruste maksaa alemmaa palkkaa, vaan osaamisen ja ammattitaidon tulee vaikuttaa palkkatasoon.

- Tuloksista voi tehdä sen johtopäätöksen, että palkkausta määriteltäessä tulisi ensisijaisesti huomioida työntekijän osaaminen, sanoo STTK:n opiskelijaja nuorisotoiminnan asiantuntija **Ulla Hyvönen**.

Helsinki-Vantaa miehen ikään

■ Helsinki-Vantaan lentoasema avattiin Helsingin olympialaisiin kesällä 1952. Lentoaseman 60-vuotismerkkipäivää vietettiin 7. kesäkuuta 2012.

Ensimmäiset koneet, Aero Oy:n kaksi DC 3 -konetta Tiira ja Lokki, laskeutuivat uudelle kentälle 26. kesäkuuta 1952.

Kentän juhlavia avajaisia vietettiin olympialippujen liehuessa 10. heinäkuuta silloisen pääministerin **Urho Kekkonen** esittäessä valtiovalan tervehdysten.

Vihkiäisten jälkeen kenttä oli olympialiikenteen käytössä elokuun puoliväliin asti. Olympiakesän aikana lennettiin kaikkiaan noin 1 700 lentoa 26 lentoyhtiön voimin. Virallisesti lentoliikenne siirrettiin Malmin kentältä uudelle lentoasemalle 26. lokakuuta.

Suomen Ilmailumuseo juhlistaa Helsinki-Vantaan lentoaseman juhluvuotta erikoisnäyttelyllä ”Helsinki-Vantaan lentoasema 60 vuotta”. Näyttely avattiin 12. kesäkuuta Ilmailumuseon 40-vuotispäivien yhteydessä.

Tietoa kesätyöntekijöille

■ Kesäduunari-info auttaa jälleen kesällä nuoria työsuhteeseen liittyvissä kysymyksissä. Maksuton palvelu aloitti toimintansa 2. toukokuuta. Se toimii puhelimitse numerossa 0800 179 279 tai sähköisen lomakkeen kautta osoitteessa www.kesaduunari.fi.

Bongareille ja muille kiinnostuneille

■ Helsinki-Vantaalle avattiin lentokoneiden tarkkailijoille uusi katseluterasi 7. kesäkuuta. Terassi on rakennettu terminaali 2:n vieressä sijaitsevan toimistorakennuksen (TOKEN) katolle. Sieltä avautuvat upeat näkymät kiitotie 1:lle ja 2:lle sekä asematasolle ja koneiden pysäköintipaikoille.

Sijainti: Lentäjäntie 1C (ns. Toimintakeskus-rakennus terminaali 2:n vieressä) Avoinna: joka päivä klo 7–22 Sisäänkäsy on maksuton.

Lähimmät pysäköintialueet ovat P1, P2 ja pikaparkkipaikka T2. Bussit pysähtyvät terminaali 2:n edessä.

3/2012

Kilpailukykykyselvityksestä turvaamistoimeen

Finnairin tekniikan henkilöstölle tiedotettiin yhtiössä käynnistettävästä kilpailukykykyselvityksestä lähes vuosi sitten. Kirjavien vaiheiden jälkeen asia paisui periaatteelliseksi selvittelyksi, jonka varjoon alkuperäinen aihe jäi.

Kilpailukykykysely

Finnair tiedotti viime vuoden elokuussa tekniikan yhtiöiden henkilöstölle käynnistävänsä kilpailukykykyselyn koskien koko huoltotoimintaa. Tähän ulostuloon liittyen henkilöstön edustajat odottivat saavansa myöhemmin tarkempia tietoja selvityksen kulusta ja niihin perustuvista suunnitelmista.

Näin ei kuitenkaan tapahtunut, vaan he saivat huhtikuussa kutsun suoraan yhteistoimintalain mukaisiin neuvotteluihin. Perusteluissa viitattiin Finnairin allekirjoittamaan aiesopimukseen moottori- ja laitehuoltopalvelujen hankkimisesta jatkossa Sveitsiin rekisteröidyltä SR Technicsiltä. Työvoiman vähentämistarpeeksi työnantaja arvioi 280 henkilöä vuoden 2012 aikana.

Työpaikat

Aiesopimuksen solmiminen ja välitön kutsu yt-neuvotteluihin tulkittiin henkilöstön keskuudessa jo tehdyksi päätökseksi moottorikorjaamon ja laiteosaston tulevaisuudesta. Työnantajalla ei ollut halua menettelyyn, jossa osapuolet yhdessä etsisivät vaihtoehtoisia ratkaisuja tehdä työ jatkossakin Helsinki-Vantaalla. Tämän vuoksi työpaikkojen säilyttämiseen pyrittiin vaikuttamaan vielä muilla keinoin.

IAU:n vaihtoehtoinen esitys yt-neuvottelujen ulkopuolelta oli, että SR Technicsin kanssa olisi ryhdytty neuvotteluihin sen mahdollisuudesta järjestää huolto- ja korjaustoimintaa myös Helsinki-Vantaalle. Näin moottori- ja laitehuoltopalveluihin liittyvä varasto olisi voitu myydä Finnairin pääomatarpeen tyydyttämiseksi ilman, että työt täällä olisivat loppuneet.

Finnairin mukaan aiesopimukseen sisältyvistä järjestelyistä ei kuitenkaan ollut enää neuvoteltavaa. Kun vastaava viesti välittyi myös omistajaohjaukseen, johon IAU oli ollut asiassa yhteydessä, ainoaksi realistiseksi tavoitteeksi jäi pyrkimys vaikuttaa työnantajan osuuteen, joka kohdistui irtisanottavaksi tulevan henkilöstön työllistymistä edistäviin toimiin.

Turvaamistoimi

Yt-menettelyssä ei lopulta löydetty yhteistä näkemystä edes työllistymispaketeista, vaan se saavutettiin vasta valtakunnansovittelijan johdolla, työriitojen sovittelusta annetun lain mukaisella tavalla. Tätä ennen ammattiosastojen järjestämä tekniikan henkilöstölle suunnattu avoin kokous oli päättynyt koko henkilöstön ulosmarssiin.



Finnair vastasi ulosmarssiin hakemalla käräjäoikeudesta turvaamistoi-
mipäätöstä. Päätöksen voimaan saat-
tamiseksi se suoritti 2,8 miljoonan eu-
ron pankkitakauksen. Summa on sama
kuin uhkasakko, joka olisi langennut
henkilöstöjärjestöille maksettavaksi,
jos ulosmarssia ei olisi keskeytetty.

Jälkipyykki

Edellä kuvatussa prosessissa yleinen
huomio on luonnollisesti kiinnittynyt
turvaamistoimen käyttämiseen keino-
na lopettaa työtaistelu. Asia on sen
kokoluokan periaatteellinen kysymys,
että myös työmarkkinakeskusjärjestöt
ovat ottaneet siihen kantaa poikkeuk-
sellisen voimakkaasti.

Oikeuskäsittely tästä kysymyksestä
jatkuu edelleen päätöksen tehneessä
Helsingin käräjäoikeudessa, jonne IAU
ja sen ammattiosasto, Ilmailutekniikan
Ammattiyhdistys ITA, ovat osaltansa jät-
täneet vastauksensa. Siinä ne vastusta-
vat Finnairin ja sen tekniikan tytäryh-
tiöiden vaatimusta turvaamistoimesta.

Kilpailukykykyselvitykseen liittyvissä
muissa asioissa ei sen sijaan ole instans-
sia, joka ottaisi ne ruodittavakseen. Yh-
täältä omistajaohjauksella ei voitu puut-
tua jo käynnistettyyn yt-menettelyyn
– toisaalta työllistymispaketeista saavu-
tetun kompromissin ehdoksi työnantaja
asetti, että yt-menettelyä ei kyseenalais-
teta oikeudessa jälkeinpäin.

teksti ja kuvitus: JUHANI HAAPASAARI
ammattiliiton puheenjohtaja

Keski-Euroopan työaikaa

■ IAU:n sopimusihteeri **Arto Kujala** soitti toissa talvena ja kyseli lentokonehuollossa käytöstä olevasta respect-työajasta. Kerroin, että se kehitettiin Työterveyslaitoksen vetämän ja EU:n rahoittaman hankkeena. Finnairin lentokonehuolto oli tuolloin pilottikohde.

Arto pyysi lähettämään tietoa asiasta SAK:n edustajalle, joka välittäisi sen sitten Brysseliin.

Sain **Markkasen Eerolta** valmiin power-point esityksen, jonka käänsin englanniksi ja lähetin eteenpäin.

Seminaariin

Toukokuun alussa Arto soitti uudelleen ja kertoi että 10–11 toukokuuta on seminaari työaikadirektiivin toimeenpanosta, ja ohjelmassa on myös respect. Järjestäjänä toimi ETUC – European Trade Union Confederation, siis Euroopan ammatillinen yhteistyöjärjestö. Kysymys kuului olisiko mahdollista että osallistuisin? Mahdollista oli.

Seminaari pidettiin EU:n parlamenttirakennuksen vieressä olevassa Marriott hotellissa. Hotellin isossa juhlasalissa oli paikat arviolta noin sadalle ihmiselle. Pöydät olivat asetettu vastakkain u:n muotoon puheenjohtajan pöytä päädyssä. Salin yksi seinusta oli täynnä tulkkien koppeja.

Ensimmäisestä päivästä jäi mieleen professori **Wendy Reid:n** esitys sairaalat yöllä. Hän kertoi kuinka Lontoon sairaaloissa lääkärit työskentelivät yli-työviikkoja. Asiaan on puututtu kun havaittiin 3 ja 4 yövuoron jälkeen hoito- virheiden määrän raju kasvu, sekä pikku- seikka että ”operointi yöllä ei ole turvallista”. Kylmäsi, kun käsitin hänen tarkoit- taneen leikkauksia.

Monissa esityksissä ja puheenvuorois- sa mainittiin myös minulle vieras käsite OPT-OUT. Kahvitauolla tapasin suoma- laisen palkansaajien edustajan **Ari Åber-**

gin jolta kysyin asiaa. Kävi ilmi että ky- seessä on työntekijän ja työnantajan välinen sopimus siitä, että työaikalakia ei noudateta.

Perjantaina seminaarin toisen päivänä oli useita esityksiä palokuntien työajois- ta.

Saksalaisen kemian tehtaan johtaja kertoi kuinka työntekijät pitävät heidän työaikatarkistuksistaan tehdä vuorokausi töitä putkeen. Yhtään työntekijöiden edustajaa ei vaan ollut paikalla. En ih- mettele, olivat luultavasti liian väsynei- tä osallistumaan.

Ranskalaisen terästehtaan ja Itäval- talaisen vartiointialan edustajilla ei ol- lut minkäänlaisia valmisteluja esityksiä aiheistaan. Suoraan sanottuna he vain riitelivät keskenään yleisön kuunnelles- sa tukkanuottasta tulkkien välityksellä.

Respect

Iltapäivän lounastauon jälkeen pidin oman esitykseni nopeasti kiertävästä työaikamuodosta respectistä ja sen tut- kitusti hyvistä puolista. Vireystilan ol- lessa hyvä tapahtuu virheitä vähem- män.

Esimerkkinä vaarantavasta virheestä vanhassa vuorotyössä kerroin työtover- istani, joka toisen yövuoron jälkeen meni aamulla kotiinsa, heitti vaimon ulos ja meni kissan kanssa nukkumaan.

Kerroin myös oman kokemukseni kuinka parin yön valvomisen jälkeen menin bussilla kotiin ja ihmettelin siel- lä miksi jätin auton työpajan parkki- paikalle.

Loppuyhteenvedon puheenvuorois- sa brittiläinen edustaja toi mainiosti es- ille tosiasian, että vain tehollinen työai- ka on merkityksellistä, ei työn ääressä nuokuttu.

Seminaari loppui ja riensin iltakoneel- la kotiin. Tullessani tunsin suurta helpo- tusta, että minun ei tarvitse tehdä eu- rokraatin työtä.

TEKSTI MARKUS BERG

Respect - Innovatiiviset työajat ikääntyville

Lentokonehuollossa suoritettun tut- kimushankkeen tavoitteena oli laatia ikääntyville työntekijöille paremmin sopiva vuorojärjestelmä. Järjestelmän piti tukea ikääntyvien työntekijöiden terveyttä, hyvinvointia ja työssä suoriu- tumista. Vuorojärjestelmällä haluttiin myös lisätä operatiivista työaikaa yöllä, jolloin huollettavien koneiden määrä on suurin.

■ Käytössä ollut vuorojärjestelmä (III–AAA–YYY–, vuorot vaihtuivat pääosin klo 07, 15 ja 23) muutettiin no- peasti eteenpäin kiertäväksi vuoro- järjestelmäksi (AIY–, A on 10 tuntia klo 06–16, I on 10 tuntia klo 15–01 ja Y on 9 tuntia klo 21–06).

■ Järjestelmän edut olivat: ainoastaan yksi yövuoro kerrallaan, enemmän va- paa-aikaa yksittäisten vuorojen välissä ja eteenpäin tapahtuva kierto. Yötyön määrä tavallaan lisääntyi ilt- ja yövu- orojen päällekkäisyyden vuoksi, mut- ta kuormitus siirtyi pois aamuyön tun- neilta. Aamuvuoro alkoi aiempaan järjestelmään verrattuna tuntia aiem- min.

■ Nopeasti eteenpäin kiertävä vuoro- järjestelmä vaikutti myönteisesti sekä nuorten että ikääntyvien työnteki- jöiden uneen, vireyteen ja suoritusky- kyyn työssä sekä yleiseen hyvinvointi- in. Myönteiset vaikutukset näkyivät erityisesti ikääntyvien työntekijöiden nopeampana palautumisena. Vapaa- aika koettiin aiempaa laadukkaampana luultavasti paremman nukkumisen ja vireyden myötä.

LÄHDE: TYÖTERVEYSLAITOS

Työaikajoustoja työnantajan tarpeesta työntekijän riskillä

■ Suomalainen työaika on Euroopan joustavin, mutta joustot tapahtuvat käytännössä työnantajan ehdoilla. Tästä esimerkkejä ovat ylityöt, vuoroja yötyö sekä vastentahtoinen osa-aikatyö.

Ei varmasti ole yllätys, että erityisesti kuljetusalalla tehdään poikkeuksellisen paljon yö- ja vuorotyötä, minkä haitat ovat hyvin tiedossa. Vaikka unen tarve on yksilöllinen, iltaan ja yöhön ajoittuvat työajat ovat monille ongelma. Lähes kaikkien vuorotyöläisten on todettu kärsivän ainakin lyhytaikaisesta unetomuudesta.

Yötyö on terveydelle vaarallisempaa kuin aiemmin on luultu. Elimistö ei kykene sopeutumaan yövuororytmiin satunnaisten yötyövuorojen aikana. Liian lyhyet vuorojen välit vaikeuttavat työstä palautumista.

Neljäsosa kolmivuorotyöläisistä kokee itsensä toistuvasti väsyneeksi. Tunne on suurin yövuorojen aikana. Väsymys vaikuttaa kykyyn vastaanottaa, käsitellä ja tuottaa tietoa. Kynnys ottaa riskiä alenee, luovuus kärsii ja työsuoritus heikkenee.

Pidempikestoinen univaje muuttaa unen rakennetta. Tämä johtaa nukahtamisvaikeuksiin sekä katkonaiseen uneen. Herättyään ihminen kokee, että uni ei ole virkistänyt.

Valvominen vaikuttaa myös ruokahuiluun. Energia-aineenvaihdunta muuttuu, sillä valvominen vaatii energiaa. Ruokahalu kasvaa ja väsymys voi siten johtaa myös lihomiseen.

Elimistön puolustusjärjestelmä muuttuu niin että pitkäaikainen unenpuute heikentää sen kykyä toimia. Unenpuute voi altistaa tulehduksille, sokeritautidille

ja verenpaineen nousun kautta jopa sydän- ja verisuonitaudeille.

SAK:n 31.5.2012 julkaisema työolobarometri kertoo, että työntekijän kannalta mielekkäät työaikajoustot SAK:laisilla työpaikoilla ovat harvinaisia. Työaikojen tulisi kuitenkin joustaa enemmän työntekijälähtöisesti esimerkiksi työaikapankkien ja liukuvan työajan kautta. Kun työaika joustaa myös työntekijän tarpeen mukaan, se auttaa lisäämään työn mielekkyyttä sekä jakamaan työssä pidempään.

Matkustamopalvelutyössä tulisi olla riittävä mahdollisuus lepoon ja palautumiseen työvuorojen välillä. Työn ja vapaa-ajan yhteensovittamisen solmukohтия tulisi myös helpottaa.

HANNELE SIIKA-AHO
JÄRJESTÖSIHTEERI, SLSY

Unissakävelen onnettomuuksiin ? Sleepwalking into disaster

■ SLSY:n edustajat varapuheenjohtaja **Anu Hietala**, valtuutettu **Johanna Juntunen** ja järjestösihteeri **Hannele Siika-aho** osallistuivat Kölnissä 14.5. 2012 pidettyyn mielenosoitukseen, jolla muistutettiin EASAA lentohenkilökunnan väsymyksen aiheuttamista riskeistä lentoturvallisuudelle.

Lentoturvallisuusvirasto EASA esittää työaikamääräysten muutoksia, jotka johtaisivat mm. pidempiin työaikoihin ja lyhyempiin lepoihin. ETF organisoii EASAn toimiston edessä Kölnissä

pidetyn mielenosoituksen, jossa noin 300 eurooppalaista lentävän henkilökunnan edustajaa toivat esiin huolensa heikennysten vaikutuksista.

Tutkimukset osoittavat, että uupuneena työskentely aiheuttaa vaaratilanteita lennolla. ETF:n mielestä EASA ei ole ottanut tutkimustuloksia vakavasti vaan antanut lentoyhtiöiden voitontavoittelun vaikuttaa päätöksentekoonsa.

HANNELE SIIKA-AHO



SLSY:n mustanaamiot ovat kovia koville – vanha viidakon sanonta.

Sairauspäivärahan maksuun muutos

Sairauspäivärahan maksamisen edellytykset ovat muuttuneet kesäkuun alusta. Lakimuutoksen jälkeen päivärahan maksaminen 90 sairauspäivärahapäivän jälkeen edellyttää, että vakuutettu toimittaa Kelalle työterveyshuollon lausunnon. Tavoitteena on ehkäistä työkyvyttömyyden pitkittymistä ja helpottaa paluuta työhön sairausloman jälkeen.

Kela kehottaa kirjeellä työntekijää ennen 90 päivän täyttymistä hankkimaan tarvittavan lausunnon työterveyshuollosta. Työterveyshuollon velvollisuus on arvioida työkyky ja laatia tarvittava lausunto.

Mitä uusi sääntö tarkoittaa työntekijälle?

Työntekijän on hankittava lausunto Kelaa varten. Mikäli lausuntoa ei toimiteta, voi Kela katkaista päivärahan maksun. Kela käyttää katkaisussa kohtuullisuusharkintaa. Mikäli työntekijä ei ole saanut lausuntoa työterveyshuollosta tai työnantajista johtuvista syistä tai työntekijä on niin sairas, ettei voi huolehtia lausunnon pyytämisestä, ei päivärahaa katkaista. Kohtuullisuusharkintaa käytetään myös silloin, jos 90 päivää täyttyy yllättäen vanhoista sairauslomista johtuen. Sen sijaan taloudelliset syyt eivät ole este päivärahan katkaisulle.

Työntekijän on osallistuttava työterveysneuvotteluun/kolmikantapalaveriin, jossa pohditaan työntekijän mahdollisuuksia jatkaa omassa työssään tai muussa työssä työnantajan palveluksessa. Tavoitteena on löytää työnantajan, työntekijän ja työterveyshuollon kesken yhteinen näkemys toimintatavoista, joilla työhön palaaminen onnistuu tai todeta yhteisesti työhön paluun olevan vielä mahdotonta.

Neuvotteluun osallistuu työntekijän lisäksi lähiesimies tai muu työnantajan edustaja, jolla on valta päättää tarvittavista työpaikalla tehtävistä toimenpiteistä, sekä työterveyshuollon edustaja. Työntekijä voi halutessaan pyytää neuvotteluun tuekseen luottamusmiehen tai työsuojeluvaltuutetun, mikä onkin suositeltavaa. Neuvotteluun voi työntekijän toivomuksesta osallistua myös hoitava lääkäri.

Neuvottelussa voidaan sopia ja tehdä suunnitelma, millä keinoilla työhön palaamista sairauslomalta tuetaan.

Muistilista luottamusmiehelle ja työsuojeluvaltuutetulle

- edellyttä, että työterveyshuolto on perehtynyt työpaikan olosuhteisiin
- pyri neuvottelemaan etukäteen pelisäännöt työkyvyn hallinnasta ja tuesta
- ole työntekijän tukena työterveysneuvotteluissa ja ehdota työn ja työolojen muokkaamista
- lisätietoja oman ammattiliitoksi lisäksi internetistä: SAK, Kela, Työterveyslaitos, Sosiaali- ja terveysministeriö

Muistilista työntekijälle

- kerro hoitavalle lääkärille, mitä työtä teet ja miten
- ole yhteydessä työterveyshuoltoon ja työnantajaan sairausloman pitkittyessä
- osasairauspäivärahalla oleminen nopeuttaa usein työkyvyn palautumista
- hanki ajoissa työterveyshuollon lausunto Kelaa varten, 90 päivää on ehdoton takaraja
- pyydä työterveysneuvottelussa työterveyshuoltolta selvitys lääkinnällisen tai ammatillisen kuntoutuksen tarpeesta ja mahdollisuuksista
- mieti, miten työnantajan olisi muokattava työtäsi voidaksesi palata töihin ja kerro mielipiteesi neuvottelussa
- muista, että palkka on parempi kuin sairauspäiväraha tai työkyvyttömyyseläke

Liiton nettisivulta osoitteesta www.iau.fi, ajankohtaista 15.6.2012, löytyy SAK:n asiantuntijalääkäriin **Kari Haringin** ohje 90 päivän säännöstä.

KENTÄN TASOLTA

Onko sinulla jokin juhannustraditio?

teksti ja kuvat: JYRKI VÄYRYNEN



PETJA JÄSKE
Swissport Finland Oy

- On. Olen töissä.



KARI SKOGBERG
Finnair Catering Oy

- Ei ole. Teen mitä mieleen juolahtaa.



HEIKKI KOLEHMAINEN
Inter Handling Oy

- Kyllä on. Teen töitä.



TERO LAHTINEN
Finnair Catering Oy

- On. Juhannus menee mökkeillen Päijänteellä.

Erään ammattikunnan loppu Finnairissa

■ Muistan kuin eilisen päivän, kun minulle kerrottiin, että olin valittu ramp-valvojaksi. Meitä oli neljä naista, ja olimme ensimmäiset naiset ramp-valvojina. Sitä ylpeyden ja ilon määrää!

Meidän tehtävänämme on varmistaa, että koneella kaikki sujuu aikataulun mukaisesti, ja että lento pääsee lähtemään ilman myöhästymistä.

Teemme myös koneselvitystöitä. Suunnittelemme kuinka kone kuormataan niin, että se lentää mahdollisimman taloudellisesti. Lisäksi laadimme lentäjille painolaskelmat.

Sitten 2000- luvun alussa kaikki muuttuu. Yhtäkkiä saammekin kuulla,

että paino- ja tasapaino laskemat siirretään tehtäväksi Bangkokissa ja Prahasssa. Meidän alasajomme on alkanut. Meille kerrotaan, ettei koneillekaan tarvinnut enää mennä. Kaikki tiedon siirto tapahtuu sähköisesti. Onneksi meillä on vielä vieraita yhtiöitä ja rahtikone. Niiden parissa saatamme nauttia osaisestamme.

Tänä kesänä loppuu sekin ilo. Finnair on valinnut uudet ihmiset tekemään osin niitä töitä, joita me teimme. Vaihto johdetaan Finnairin mukaan siitä, etteivät he enää halua valvojia, vaan päättäjiä. Osa näistä uusista päättäjistä on meidän entisiä kollegoita.

Meidät on nyt koulutettu asiakaspalvelijoiksi. Ympyrä on sulkeutunut. Siihen ammattiin aikoinaan taloon tulimme. Toinenkin ympyrä on sulkeutunut. Tuolimme Finnairille töihin, sitten perustettiin tytäryhtiö Northport hoitamaan maapalveluita. Sen leivissä teimme tätä kevääseen 2012. Finnairilaisia olemme taas 16.05.2012 alkaen.

Vaan kuinka kauan...

REIJA ANTILA
PÄÄLUOTTAMUSMIES

Kirjoitus on julkaistu Kiljavan Opiston kuukauden kurssin julkaisussa.

ATR-72 potkuri pyörii ja vie konetta eteenpäin, jossain Suomen taivaalla. Tämän potkurin ja moottorin huoltaa tulevaisuudessa joku jossain.



Lentokonemekaanikko – tuottava yksilö vai ongelmajäte?

Lentokoneet eivät huolla itse itseään. Lentokoneen turvallinen operointi edellyttää moninaisia työtehtäviä, jokaisen tehtävän vaatiessa oman osaajansa. Lentokoneisiin tarvitaan polttoainetta, niitä pitää kuormata ja purkaa, lennoille on laadittava lentosuunnitelmia ja monia muita tehtäviä on tehtävä ennen ja jälkeen lennon. Yksi tärkeimmistä on lentokoneen lentokelpoisuuden ylläpito, joka edellyttää muun muassa erilaisia tarkastuksia sekä huoltotoimenpiteitä. Näihin tehtäviin tarvitaan monenlaisia, koulutettuja ja ammattinsa osaavia, huolellisia ihmisiä – lentokonemekaanikkoja ja -asentajia.

■ Lentokoneet tarvitsevat jatkuvaa huoltoa ja sitä jopa edellytetään, jotta niiden eri järjestelmät toimivat ja koneet pysyvät lentokelpoisina. Vaatimuksia koneiden ylläpitoon ja huoltotoimintaan asettavat viranomaiset Suomessa ja muualla maailmassa.

Myös lentokoneiden valmistajat edellyttävät huolto-ohjeiden sekä korjaus- ja tarkastusvaatimusten noudattamista. Lentokoneiden huoltotoiminnassa merkittävä osa tehtävästä työstä vaatii erilaisia kelpuutuksia, lupakirjoja ja valtuutuksia omaavien henkilöiden työpanosta. Näistä henkilöistä, yksi tärkeimmistä, on lentokonemekaanikko.

Eri huollot vaativat monenlaisia eri toimenpiteitä, koneista irtoaa ja saattaa irrota osia ja tarvikkeita lähempää tarkastelua varten. Tarkastelun tuloksena osa, joko päätty takaisin koneeseen huoltamisen jälkeen tai omaan korjaus-

kiertoonsa. Aina näitä osia ja tarvikkeita ei voida korjata takaisin koneeseen, vaan ne päätyvät romutukseen ja tai muuhun kierrätykseen. Moni osa ja tarvike saattaa olla myös ns ongelmajäte, niiden sisältämien aineiden takia. Usein romutettava osa on siinä mielessä ongelmajäte, että sen pääsy uudelleenkäyttöön lentokoneosana tulee estää. Tehtävistä toimenpiteistä yhtenä vastuullisena osapuolena on lentokonemekaanikko. Hänen ammattitaitonsa, visuaalinen havainnointikyky ja tarkkuus ovat merkittävässä asemassa lentokoneen huoltotoiminnassa.

Työllinen vai työtön?

Mihin on perustunut monien suomalaisten lentoyhtiöiden ja lentotoimintaan liittyvien yritysten toiminta ja kyky tuottaa erilaisia tuotteita sekä palveluja? Yksi syy on varmasti ollut juuri

osaava ja koulutettu henkilökunta. Tarvitaanko Suomessa enää suomalaisten ammattitaitoa, heidän tekemäänsä työtä ja tuottamaansa palvelua? Esille ovat nousseet väitteet suomalaisen työn kalteudesta ja tuottamattomuudesta sekä tehottomuudesta.

Aikain kuluessa yhteiskunta on tarvinnut erilaisia tuotteita ja palveluja omiin tarpeisiinsa ja sekä taataksaan mahdollisuuden liikkumiseen ja kasvatukseen yhteiskunnallista hyvinvointiaan. Yhteiskunnallinen kehitys on ollut mahdollista kehittyneiden laiva-, maantie- ja rautatieverkostojen sekä hyvin toimivan lentoliikenteen ansiosta.

Tämä kaikki on liittynyt suomalaisen osaamiseen ja kykyyn toimia vaikeissakin olosuhteissa. Sen perusta on ollut suomalainen työ. Ei ole perustetta väittää, onko työ muualla huonompaa tai tehokkaampaa, oleellista on, että me

täällä Suomessa teemme ja tarvitsemme suomalaista työtä, aivan kuten ranskalaiset Ranskassa ja saksalaiset Saksassa, jotta yhteiskuntamme toimii ja tuo hyvinvointia.

Koko 2000 -luku on puhuttu tehokkuudesta ja korkeista kustannuksista. Yritykset ovat lakkauttaneet toimintonsa Suomessa ja siirtäneet niitä muihin maihin. On puhuttu myös ulkoistamisesta ja ydinliiketoimintaan keskittymisestä, jolla on haettu kustannustehokkuutta. Tämä on aiheuttanut irtisanomisia, työn siirtyessä muualle tai muiden toimista tehtäväksi. Toisaalta, onko kustannustehokkuus sitä, että suomalainen mekaanikko on työtön ja tarvittava työ teetetään muualla?

Työntekijät!

Pääsääntöisesti yritys tarvitsee työntekijöitä, vai sanoisiko modernisti, yritys tarvitsee ihmisiä toimiakseen, oli kysymyksessä yhtiön hallitus, johto tai tuotanto. Tulisiko näiden ihmisten olla tästä vai jostain muusta yhteiskunnasta? Kaikkea ei voi siirtää ulkomaille, rakiskvoja on vaikea huollon takia siirtää Kiinaan. Sama koskee tieverkkoa. Lentokoneet voidaan lennättää muualle huoltoon ja se on tämän päivän tosiasia. Suomessa huolletaan edelleen lentokoneita, mutta vähemmässä määrin. Ilmiö ei ole vieras muillakaan aloilla. Ja jos ei voi jotain siirtää, niin tuodaan työvoima muualta tekemään työt. Nykyään kaiken voi ostaa tai vuokrata, kun vain hinnoista pääsee yksimielisyyteen, lue pyritään edullisempaan työvoimaan tai jopa teettämään ilmaiseksi. Tämä koskee kaikkia tasoja yrityksissä. Tosin, vielä ei taida olla suomalaisessa yritystoiminnassa halpistojärjestelmää, kun yritysjohdon työmarkkinat ovat marginaaliset ja kaikki tuntevat toisensa. Yritysjohdon tuottaminen ei vielä onnistu halpismaista halpaan hintaan, kun ne halpismaiden johtajat eivät jostain syystä suostu halvalla tekemään.

Miten tämä kaikki liittyy lentokone-mekaanikkoon?

Ei oikeastaan mitenkään ja paljonkin. Lentokone-mekaanikon kun pitää osata työnsä, jota sinällään toimitusjohtajan ei tarvitse, riittää kun osaa vaatia riittävästi palkkaa ja bonuksia, sekä myydä osia yhtiöstä ja antaa potkuja.

Tämä on sanottu kyllä aika karrikoidusti, mutta tämän näköinen kuva saatava tulla, kun lukee päivän lehtiä. Sinällään t:n työ on vaativaa, monitaito-osamista, johon harva kykenee.

Tarvitaanko lentokone-mekaanikkoo Suomessa?

Suuressa määrin ei mihinkään. Tämä ammatillinen ryhmä ei suomalaisessa yhteiskunnassa ole ollut koskaan monituhapäinen, vaan se on hyvin pitkälle muodostunut toimivien lentoyhtiöiden tarpeiden mukaan. Tarpeet ovat edelleen olemassa, vain tekijät haetaan muualta.

Aiemmin osaavaa henkilökuntaa on koulutettu juuri yhtiöiden oman tarpeen mukaan, siihen ammattiin ja erikoisosaamiseen, jota on tarvittu kunakin aikakautena.

Näin on tapahtunut myös lentokone-mekaanikoiden kohdalla. Peruskoulutuksen jälkeen on koulutukseen sisällynyt tyyppi-, laite- ja moottorikoulutusta sekä monia lisä- ja erikois-koulutuksia, joka on mahdollistanut mekaanikon lupakirjan.

Nyt ollaan romuttamassa tämä osaaminen ja ammattitaito useita vuosia kestäneiden eri yt-neuvottelujen, irtisanomisien, ulkoistamisien, sopeutuksien, yhdistymisien ja yritysosien yhtiöittämisen myötä.

Tämä on mahdollistanut ja tuonut tullessaan alalle myös vuokratyövoiman. Perusteluina on ollut muun muassa erittäin ankara kilpailu lentokoneiden huolloista.

Sinänsä liikennöivien lentokoneiden määrä ei ole pienentynyt vaan kasvaa määrältään jatkuvasti. Huollon kannalta, koneiden huoltojärjestelmät ovat virtaviihaistuneet uuden teknologian myötä, toisaalta jatkuva tekniikan kehittyminen on vaatinut lentokone-mekaanikoilta

myös jatkuvaa kehittymistä ja uuden oppimista.

Tässä on onnistuttu kautta vuosikymmenien erittäin hyvin ja tekninen osaaminen on ollut erityisen hyvää ja arvosettua myös maailmalla. Tämä on mahdollistanut lentokoneiden käyttämisen tehokkaasti tekniikan osalta.

Nyt tilanne on kuitenkin muuttunut, työ on kadonnut. Suomalainen mekaanikko on irtisanottu, koska hän ei tuota yhtiöille tarpeeksi. Jos katsotaan viimeistä kymmentä vuotta Finnairin tekniikassa, vähennys on ollut lähes 60% luokkaa, henkilömäärältään noin 1500 henkilöä. Näistä henkilöistä lentokone-mekaanikoita ja -asentajia lienee vähintäänkin puolet. Osa henkilöistä löytää uusia töitä, mutta monen kohdalla hämmöttää työttömyyskortisto. Erityisen hankalaa asiassa on se, jos henkilö ei löydä alan töitä, hänen osaamisellaan ei juuri ole sijaa, koska lupakirja, kelpuutukset ja valtuutukset vanhenevat. Hänestä on tullut työtön, tai kuten monista osista, ongelmajäte, ilman lopetuspaikkaa.

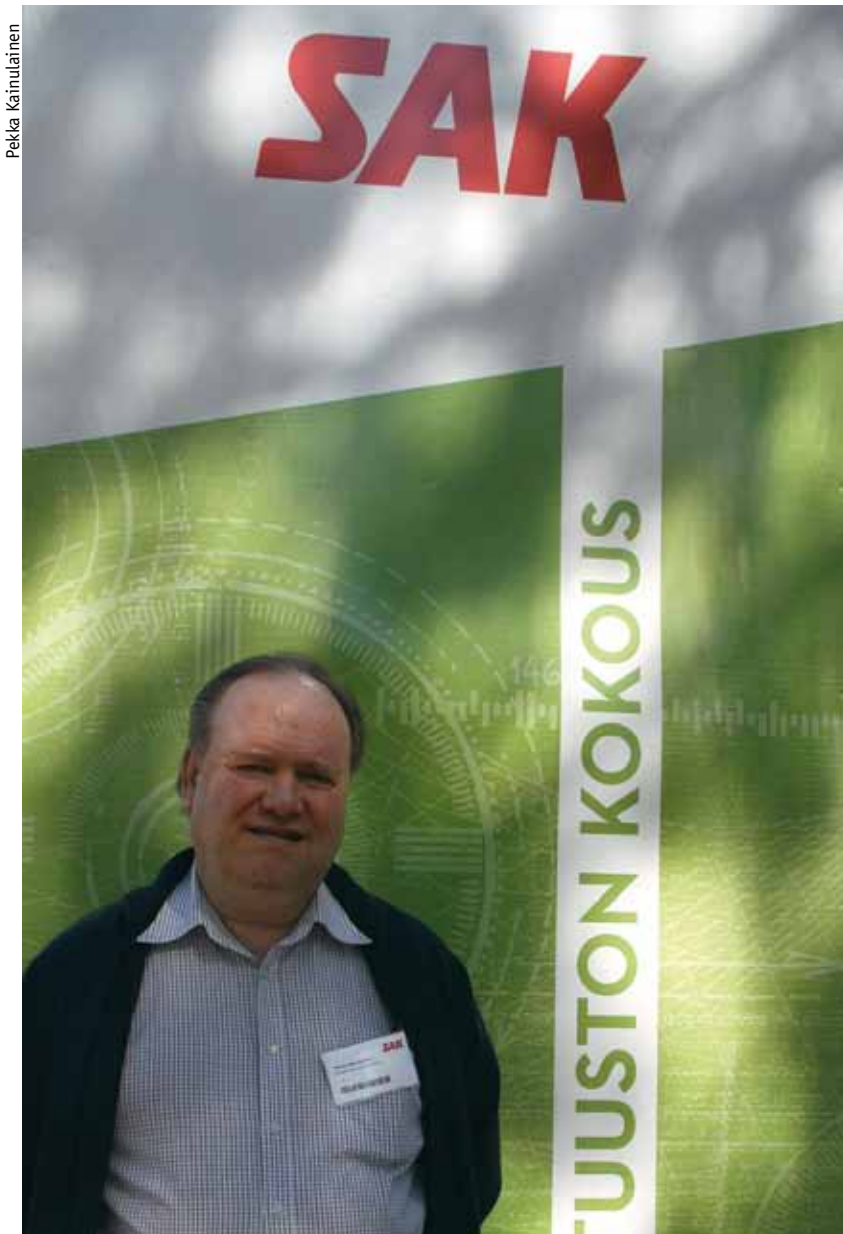
Teksti ja kuvat: PEKKA HINTIKKA



Kuvakooste IAU:n ja Ammattiliitto PRO:n 24.03.2011 järjestämän mielenilmaisun banderolleista.

Työhyvinvoinnin edistäminen

Risto Rautiainen toimii IAU:n edustajana SAK:n valtuustossa. Julkaisemme osan hänen puheenvuorostaan valtuuston kevätkokouksessa 23.–24. toukokuuta Kiljavalla.



Pekka Kainulainen

■ SAK on aktiivisesti ollut mukana erilaisissa kokouksissa ja seminaareissa, joiden pyrkimyksenä on ollut työhyvinvoinnin, tasa-arvon ja työelämän laadun parantaminen. Yksi suurimmista esteistä edellä mainittujen toteutumiselle on työpaikkakiusaaminen. Kiusaamista tapahtuu organisaation kaikilla tasoilla. Ongelmana on, että kiusaamiseen on hyvin vaikeaa puuttua, oli työpaikka sitten yleishyödyllisen yhdistyksen organisaatiossa, valtion tai kunnan virastoissa tai yksityisen yrityksessä.

Yhteistä näille kaikille on, että työnantajan edustaja yleensä kiistää työpaikkakiusaamisen ja kertoo että ei tunnista kiusaamista tapahtuvan heillä. Vaatii erityistä rohkeutta kiusatulta nostaa oma tapauksensa esille ja vaatia muutosta saamaansa kohteluun. Jostain syystä olemme sokeita näkemään näitä kiusaamistapauksia ja kiusatun on vaikea löytää todistajia tapaukselleen.

Ammattiyhdistykset ovat myös työnantajia. Niiden palveluksessa on paljon työntekijöitä eri tehtävissä. Luulisi, että ammattiyhdistysliike on mallityöpaikka, jossa työhyvinvoinnin kaikki osate-

Risto Rautiainen osallistui viimeisen kerran SAK:n valtuuston kokoukseen jäädén eläkkeelle kesäkuussa 2012.

kijät toimivat työntekijän parhaaksi ja työ koettaisiin mielekkääksi ja motivoivaksi kaikilla organisaatiotasolla.

Miksi näin ei kuitenkaan ole?

Toimiva työyhteisö ei ole ristiriidaton. Työpaikan ristiriidat voivat alkaa käsittelemättömistä näkemys- ja mielipide-eroista, vaikkapa poliittisista, uskonnollisista. Avoimesti keskustelemalla voidaan ristiriidat, näkemys- ja mielipide-erot ratkaista. Aina tulisi ottaa huomioon työsuhteessa myös heikomman osapuolen näkemys niin, että molemmat tuntevat vaikuttavansa hyväksyttävään lopputulokseen. Luulisi ammattiyhdistyksistä löytyvän omasta takaa riittävästi tietotaitoa ja asiantuntemusta kiusaamisasioiden selvittämiseen ilman virkavallan apua. On todella surullista ja epäluottamusta herättävää ammattiyhdistysliikettä kohtaan, että asian laita ei näin ole. Tässä tapauksessa ainoa voittaja on työnantaja. He viilaavat omaa organisaatiotaan aina vain vahvemmaksi. Hajanainen ay- liike ei pysty siihen vastaamaan. Olen erittäin huolissani tästä kehityksestä.

Ei tämä kuitenkaan voivottelemalla parane. On luotettava siihen että meiltä löytyy ammattilaisia, jotka osaavat oikeanlaisen keskustelun ja päätöksen teon taidon, jolla ongelmat ratkeavat. Vain aidosti kuuntelemalla oppii ymmärtämään työtoveriaan, esimiestään tai alaistaan.

Kohtele muita niin kuin toivoisit heidän kohtelevan itseäsi ja opi tuntemaan itseäsi. Työelämä on sellaista, jollaiseksi sen itse teet.

Jos et heti onnistu, yritä aina uudestaan ja sen minkä teet, tee kunnolla. Päätäväisyys kasvattaa, epärointi kuluttaa sinut loppuun. Opiskele, keskustele ja ennen kaikkea avaa silmäsi totuudelle ja anna itsellesi lupa oppia uusia asioita, äläkä pelkää epäonnistumista. Muista että ihminen tekee luonnostaan virheitä ja tekeväälle sattuu. Ota virheistäsi opiksesi. Elä tässä hetkessä. Opi menneestä.

Ihanneorganisaatio on tehokas, oppiva ja hyvinvoiva. Se on älykäs ja osaa oikealla tavalla painottaa näitä tekijöitä, sillä on kyky jatkuvasti uusiutua ja ennakoita muutoksia, eikä se vain vastusta niitä. Ihanneorganisaation oppiminen on nopeampaa kuin ympäristön muutokset, ja tällä tavoin se kykenee johtamaan muutosta. Henkilöstö on organisaation tärkein resurssi, ja siksi se on rakennettu henkilöstön hyvinvointi huomioiden.

Organisaatio tulisi rakentaa ihmisiä varten eikä mukauttaa ihmisiä organisaatiota varten. Viihtyisä organisaatio tarkoittaa, että ihmiset viihtyvät työssään. Heillä on hyvä motivaatio tehdä työtä, joka on perusasia jaksamiselle. Todellinen tehokkuus tarkoittaa, että pidämme hyvää huolta omasta jaksamisestamme ja hyvinvoinnistamme.

Jaksamiseen johtaminen on oltava organisaatiossa esimiesasemassa olevien henkilöiden johtamisstrategia.

Kestätkö nuhteet polttamatta päreitäsi? Kestätkö hylkäävän päätöksen masentumatta? Pystytkö nauramaan muiden mukana kun pila kohdistuu itseesi? Pystytkö pitämään mielialasi korkealla kun kaikki asiat menevät pieleen jäät yksin eikä kukaan tue sinua? Kykenetkö pysymään rauhallisena kun huomaa olevasi aivan väärässä, ja kykenetkö tunnustamaan sen itsellesi? Kykenetkö toimimaan ja pysymään rauhallisena hätätilanteessa?

Arjen tasolla paras asenne työpaikalla on myönteisyys ja positiivisuus. Empatia ei ole vain tunnetta tai kunnioitusta, vaan aktiivista mielenkiinnon suuntaamista ja ymmärtämistä toista ihmistä kohtaan. Oletko itsekkeskeinen vai otatko muut ihmiset ja heidän tarpeensa huomioon? Onko ammattiyhdistysliikkeen johtajien rooli tullut liian kovaksi? Ensiksi pitäisi olla luunkova neuvottelija, joka ei pelästy vastapuolen vaatimuksia ja sitten olla empaattinen oman organisaation jäseniä kohtaan, unohtamatta omia alaisiaan?

SAK:lainen ammattiyhdistysliike toimii aina ja ensisijaisesti heikomman puolesta. Tämän periaatteen tulee näkyä sen kaikilla toiminnan tasoilla kirkkaana, myös ammattiyhdistysliikkeen sisällä.

RISTO RAUTIAINEN

Nurkan Kundi

Reijo Kosonen kuuluu sodanjälkeisistä suurista ikäluokista siihen suurimpaan – vuonna 1947 syntyneisiin. Yhdessä sadankahdeksantuhannensadankuudenkymmenen kahdeksan (108 168) luokkatoverinsa kanssa he tulivat ryminällä työelämään 60-luvun puolivälistä alkaen. Nyt kun he pääosin ovat siirtyneet eläkkeelle, on aika tallentaa muistoja muuttuneesta Suomesta. Reiskan työelämän käännteet kietoutuvat kiinnostavalla tavalla Finnair-tekniikan ja IAU:n historiaan.

On selvää, että tuollaisessa joukossa täytyi pitää puolensa. Mielipiteensä ilmaiseminen tai niiden puolustaminen ei ollut sanavalmiille Reiskalle varsinaisen ongelma. Tästä ominaisuudesta seurasi kuitenkin myöhemmin ongelmia.

Alalle vie

Moottorialupseerina reserviin siirtynyt Reiska suunnitteli monien tavoin lähtevänsä rauhanturvaajaksi, sillä entiseen työpaikkaan Volvo-autolle ei ollut paluuta. Kirjoittamattomaksi luvuksi hänen panoksensa Kyproksen kriisin selvittelyyn jäi, kun Finnairin ilmailuopiston ovet aukenivat syyskuun alussa -69. Hän suoritti kaksivuotisen laitemekaanikkolinjan päätyen kuitenkin moottorikorjaamon sijasta lentokonekorjaamolle, nurkkaan, työhön.

Opiskeluajasta parhaiten mieleen jäivät lentokoneen hallintalaitteita säätelevän heepeli-pukin rakentaminen, joka ei ollut aivan yksinkertainen tehtävä, vastapäätä koulua sijainneet parakit, joissa lentoasemalle toisesta syystä muuttaneet pitivät majaansa, sekä alkanut edunvalvonnallinen ja poliittinen työ. Reiskan omia sanoja suoraan lainaten – ”kapina”.

Paha Rastila

Oli nimittäin niin, että opintotukijärjestelmää ei tunnettu ja opiskelijat saivat pärjätä miten parhaiten taisivat. Yhdessä vaiheessa rahaton Reiska serkuineen muutti telttamajoitukseen, vielä rakentamattoman Rastilan alueelle.

Syksyn sateiden ropistessa teltan kattoon ja kylmän ahdistellessa miestä vähemmän hilpeää, alkoi poliittinen suuntautuneisuuskin terävöityä. Nuoren miehen itsetunto sai vaurioita naisten nyrpistellessä nenäänsä linja-autossa puutteellisissa hygieniao-losuhteissa asuvalle.

Sitkeän väännön jälkeen ilmailualan opistossa alettiin maksaa ns. opistolisää, joka hiukan paransi tilannetta.

Mainitut kokemukset yhdistettynä perheen aatteelliseen perintöön ja yhteiskunnalliseen aikalaistodellisuuteen, joista kannattaa mainita metalliliiton pitkä lakko -71, toimivat katalysaattorina. Ehkä lopullisen sysäyksen antoivat kuitenkin viimeisillä rahoilla ostetut oranssit sileäsamettihousut, jotka Hispano Suizan siivelle kavutessa repesivät. Jokainen ymmärtää tapahtuman radikaalisuuden vaikutuksen.

Nurkan takaa

Varsinaisiin töihin ryhtyessään tutuksi tulivat ensin DC-3:n ja Convairin ohjainlaitteet, myöhemmin Caravellet sekä ”höyry-” että ”super” ja hiukan myöhemmin ”ysit”. Yhä enenevässä määrin Finnair-tekniikkaan tuli huoltoon myös muiden lentoyhtiöiden koneita. Elettiin laajentumisen aikaa.

Nuori mies jaksoi paahtaa paitsi työssä, myös liiton ja Suomen Kommunistisen Puolueen tehtävissä. Hän osallistui muun muassa legendaariselle Sirola-opiston pitkälle kurssille. Tämä oli kauan ennen kuin laitavasemmiston ongelmaksi muodostui taloudellinen kriisi, joka Reiskan analyysin mukaan oli seurausta ”hitaista hevosista ja nopeista naisista”.

IAU:ssa hän toimi liittotoimikunnan ja liittovaltuuston jäsenenä, ja hiukan myöhemmin nurkan luottamusmiehenä. Nykylukijan on hyvä ymmärtää, että ilmailualan ay-toiminta oli tuolloin vankasti puoluepoliittista. Kipinät sinkoilivat välillä paitsi työnantajan ja -tekijöiden, myös liiton enemmistö- ja vähemmistöryhmän välillä. Tilanne ei välttämättä ole tyystin muuttunut, vaikka poliittisia tunnuksia ei enää tunnustetakaan.

Samoin kuin nykyäänkin yhteistyö kuitenkin sujui pääosin hyvässä hengessä. Tapa antoi myös tiettyä ennustettavuutta ja pitkäjänteistä ryhtiä päätöksentekoon, eikä voi vähätellä ryhmärajojen yli syntyneitä henkilökohtaisia ystävyysuhteita.

Kohti uraporttia ja uutta

Näkyvä rooli ja kova asenne vastustajiksi kokemiaan kohtaan saivat aikaan sen, että Reiskan asema kyseenalaistettiin useamman kerran. Kritiikki, jota hän jakoi, oli usein varsin suorasukaisia ja siinä määrin henkilökohtaisia, että se muistettiin. Oman porukan tuki pelasti hänet monta kertaa. Tilanne kuitenkin muuttui -93, jolloin ulosmarssin jälkei-

Lentolehti

Lentolehti oli ilmailualan SKDL:n julkaisu Finnairin työntekijöille. Se ilmestyi epäsäännöllisesti kahdeksankymmentäluvun alusta alkaen hiukan yli kymmenen vuotta. Tärkein vuotuinen numero ajoitettiin vapulle.

Lehden alkuperäinen nimi oli Liihotaja (mainio nimi muuten toim. huom.). Sen primus motoreina toimivat **Matti Jähi**, **Sampo Vuorenmaa** ja **Reijo Kosonen**. Julkaisun perustamisvaiheessa he saivat jonkin verran apua, ja juttuja, ammattitoimittajanimerkiltä **Juorkunan Jussilta (Kerttu Kauniskangas-Salonen)**, mutta ylivoimaisen enemmistön artikkeleista he senttasivat itse. Ongel-

ma tuolloin, kuten usein nykyäänkin, oli vapaaehtoisten avustajien haaliminen.

Lentolehteä kopioitiin ja jakelu hoidettiin puolisalaa, kädestä käteen periaatteella – maanalaisen toiminnan parhaiden perinteiden mukaisesti. Tästä syystä sen vuosikerrat ovat liitossamme puutteellisesti arkistoituna. Osa hallussamme olevista numeroista on saatu henkilökohtaisina lahjoituksina. Toinen osa on vanhempaa perua. Niin usein joutuivat monet liiton toimijat lehden hampaisiin, että kiinnostus oli taattu. Yksi numero kokonaisuudessaan hävisi Helsingin yöhön taksin mukana sinne unohduttuaan.

Lentolehti otti kantaa sekä työpaikan, että valtakunnan asioihin räväkästi ja robustilla, poliittisesti ei aina kovin korrektilla, huumorilla. Tarpeen toisi-



naan niin vaatiessa lehti toi julki mielipiteensä myös suurvaltapoliittisella tasolla. Se on tärkeä dokumentti vallinneesta miesenemmistöisen työpaikan kulttuurista, joka ajallisesti ei ole kovin kaukana, mutta tuntuu lähes tyystin kadonneen.

JM KOSKINEN

sessä sekavassa ilmapiirissä Finnair irtisanoi Reiskan vedoten siihen, että hän ei ollut hoitanut osastoluottamusmiehen velvollisuuksiaan. Itse hän kirjoituksessaan entisille työtovereilleen kuvaili potkuja kyyditykseksi.

Huolimatta oikeudessa saavuttamastaan voitosta ja korvauksista, jotka hän laittomasta irtisanomisesta sai, näytti tulevaisuus synkältä. Sellaiselta kuin se tänäkin päivänä näyttää työhaluiselle ja -kykyiselle viittäkymppiä lähenevälle, joka saa potkut pitkän työuran jälkeen, mutta eläkkeelle on vielä aikaa. Vaihetta Reiskan osalta jatkui parisen vuotta, lyhyen katkon siihen muodosti aika, jolloin hän oli IAU:ssa työllistettynä. Samoin hän osallistui erilaisille kursseille. 90-luvun alussa kohtalotovereita oli paljon.

Lopulta vettä Vantaassa oli virrannut niin paljon, että IAU:n ja Finnairin avulla hän aloitti yhden miehen jakelupalvelun, jonka pääasiallisena asiakkaana olivat matkatoimistot. Sen nimeksi tuli, ajan tapaa ja muotia tarkoituksellisesti vastustava, "Rahti Reiska".

Eläkkeelle

Reiska siirtyi jokunen vuosi takaperin eläkkeelle kuluttavasta yksityisyrittäjän työstä. Nykyään hän täyttää vapaa-ajansa kieliohinnoilla, mökkeilemällä ja

välillä – sille päälle sattuessaan – suorittamalla kilpalaulantaa karaokessa.

Harvemmin, joskus sentään, hän seuraa haikein mielin ilmailualan teknisten töiden katoamista Suomesta.

JM KOSKINEN



Pekka Kainulainen

Miten on vakuutuksen laita?

Työuran jälkeenkin matkustetaan

Suomalaiset ovat matkailukansaa. Aiemmin majoituttiin leirintäalueilla ja kesähotelleissa, nyt suosittuja ovat kylpylät ja erilaiset kuntokeskukset. Ulkomailta haetaan elämyksiä ja historian havinaa. IAU:n jäsenilleen ottama matkustajavakuutus päättyy, kun jäsen jää pysyvästi eläkkeelle.

■ Matkalla sattuu ja tapahtuu. Reissajan kannattaa pitää matkustajavakuutuksensa ajan tasalla. Monissa matkustajavakuutuksissa on ikärajoituksia ja voi olla, että 70-vuotiaalle ei enää myönnetä matkustajavakuutusta. **Turvassa matkustajavakuutuksen edellytyksenä on kotivakuutusasiakkuus.**

– Eihän matkailua tarvitse lopettaa, kun työura päättyy – päinvastoin, silloinhan on aikaa pidempiinkin reissuihin, muistuttaa Turvan tuotepäällikkö **Jaana Heliö.**

Jos et kuulu enää jäsenvakuutuksen piiriin, kannattaa hankkia erillinen matkustajavakuutus.

Jatkuva vai määräaikainen matkustajavakuutus?

Useamman kerran vuodessa matkustavan kannattaa ottaa jatkuva matkustajavakuutus. Silloin ei tarvitse erikseen muistella vakuutusasioita ennen matkaa vaan vakuutus on voimassa ympäri vuoden kaikilla matkoilla. Ulkomailla vakuutus on voimassa enintään 45 vuorokautta tai 3 kuukautta matkan alkamisesta. Jos matka kestää pidempään, täytyy yli menevää osuutta varten ottaa lisävakuutus.

Matkustajavakuutus korvaa matkasairauden ja -tapaturman hoitokuluja. Lisäksi vakuutus korvaa ehtojen mukaisesti matkan keskeytymisen ja peruuttamisen sekä matkalta myöhästymisen kuluja.

Määräaikainen matkustajavakuutus on hyvä vaihtoehto, jos matkoja tehdään satunnaisesti.

– Määräaikaisen matkustajavakuutuksen voit ottaa kätevästi netissä (alle 70-vuotias), jos sinulla on jokin voimassaoleva vakuutus Turvassa, kertoo Jaana Heliö.

Jos olet täyttänyt 70 vuotta, voit ottaa vakuutuksen joko käymällä Turvan toimipaikassa tai puhelimitse. 70 vuotta täyttäneiltä edellytämme kotivakuutusta Turvassa.

Määräaikaisessa matkustajavakuutuksessa ei ole varsinaisesti yläikärajaa, mutta vakuutuksenottajan ikä vaikuttaa vakuutusmaksuun. Samoin matkakohde saattaa vaikuttaa maksun suuruuteen.

Jatkuva matkustajavakuutus voimassa jopa 85-vuotiaaksi saakka Turvassa **jatkuvan matkustajavakuutuksen voi ottaa alle 70-vuotias, jolla on Turvassa kotivakuutus.** Tällöin jatkuva matkustajavakuutus on voimassa sen vakuutuskauden loppuun, jonka aikana vakuutettu täyttää 85 vuotta.

– Jos sairastut matkan aikana, voit ottaa yhteyttä SOS Internationaliin, joka palvelee Turvan asiakkaita suomen kielellä kaikkina vuorokauden aikoina. SOS:issa osataan yli 30 kieltä, mikä on hyvä etu, jos matkalainen sairastuu maassa, jossa tarvitaan tulkkia apua vaikkapa sairaalassa, Jaana Heliö opastaa.

Terveys selvitys yli kolmen kuukauden matkustajavakuutuksiin Vakuutettavan henkilön terveydentila vaikuttaa matkustajavakuutuksen

myöntämiseen, kun vakuutusta haetaan yli kolme kuukautta kestäväälle matkalle. Tällöin matkustajavakuutus hakemuksen yhteydessä täytetään terveys selvitys.

Matkatavarat ovat vakuutettuina usein kotivakuutuksessa

Matkatavaralla tarkoitetaan matkalle mukaan otettua omaisuutta ja matkalla hankittua koti-irtaimistoon rinnastettavaa omaisuutta sekä passia ja matkalippuja. Matkatavaravakuutukseen sisältyy matkavastuuvakuutus. Matkatavara- ja matkavastuuvakuutusten vakuutusmäärät ovat matkakohtaisia. Erillisissä matkatavaravakuutuksissa ei ole omavastuuta.

Matkavastuuvakuutus korvaa yksityishenkilönä toiselle aiheutettuja henkilö- ja omaisuusvahinkoja, joista vakuutettu on korvausvastuussa.

Jos sinulla on Turvan **laajan tason** kotivakuutus (kuten Isokoto, Kotiturva Plus tai Peruskotiturva Plus), et tarvitse erillistä matkatavaravakuutusta. Turvassa laajan tason kotivakuutus kattaa matkatavarat.

– Jos sinulla on joku muu kuin laajan tason kotivakuutus Turvassa, voit hankkia jatkuvan matkatavara- ja matkavastuuvakuutuksen vaikkapa netistä (alle 70-vuotias). Yli 70-vuotias voi ottaa vakuutuksen Turvan toimipaikoissa tai soittamalla puhelinpalveluumme, Jaana Heliö neuvoa.

Turvallista matkaa!

KATI IHARANTA/TURVA

Varttuneita Vieraita

Vanhat tutut olivat koolla Helsingin Hakaniemessä maanantaina 14. toukokuuta, kun IAU:n eläkeläiset kokoontuivat tapaamiseen. Tilaisuudessa varapuheenjohtaja Reijo Hautamäki kertoili meneillään olevista hankkeista ja menosta muusta. Vilkas keskustelu osoitti, että täysinpalvelleiden ilmailuammattilaisten keskuudessa seurataan edelleen tarkasti ja erittäin kiinnostuneesti, sekä asiantuntevasti tapahtumain kulkua alalla. Ajatusten vaihto hiljeni vain hetkeksi lihapullilla kuormatun pitopöydän äärellä. Pöytäkirjaan merkittiin, että ruoka oli hyvää, sitä oli riittävästi ja järjestys oli hyvä.

Jutunjuurta juurta jaksain.



kuvat: Arto Kujala

Tarjoilu pelaa.

**Juhani Sinisalo
ja Rainer Hakala
muistelivat menneitä
ja pohtivat tulevaa.**



Finnair Cateringille 3. tason luokitus

Nolla tapaturmaa -foorumi palkitsi

Reijo Hiltunen
etsimässä työsuojelun
rajoja Cateringissa.

Seminaarin teemana oli tänä vuonna ”Sitoutuminen työturvallisuuden jatkuvaan parantamiseen”. Puhujina seminaarissa olivat muun muassa professori emeritus **Matti Ylikoski**, nostemestari **Heikki Peltola**, sekä Jorma Saari -palkinnon nro2 saaja TTT:n päällikkö **Pauli Karjalainen**.

Jäsenseminaarissa jaettiin myös turvallisuustason kehityksestä myönnetty tasoluokitukset. Tasoja on kolme. Ykkösluokan tason saavutti 17 työpaikkaa, kakkostason saavutti 13 työpaikkaa ja kolmostason 12 työpaikkaa, niiden joukossa oli Finnair Catering Oy.

Tähän saavutukseen ei olisi päästy ilman työntekijöiden esimerkillistä sitoutumista työturvallisuuteen omassa jokapäiväisessä aherruksessaan.

Suurkiitos kohdistetaan kaikille Cateringin työntekijöille heidän toiminnastaan työtapaturmien välttämiseksi ja vaaratilanteiden aktiivisesta raportoinnista. Kiitos myös positiivisesta asenteesta työturvallisuutta kohtaan.

Tästä on hyvä jatkaa teidän kanssanne eteenpäin kohti nollan tapaturman tilannetta, sillä yhteistyöllä se on saavutettavissa.

Työturvallisuus terveisin,

REIJO HILTUNEN
TYÖSUOJELUVALTUUTETTU



Jyrki Väyrynen

■ Nolla tapaturmaa -foorumi on suomalaisten työpaikkojen muodostama verkosto. Foorumi kokoaa yhteen työturvallisuuden parantamiseen ja nolla tapaturmaa -ajattelun toteuttamiseen sitoutuneita työpaikkoja. Verkostoitumisen ansiosta jäsenet saavat käyttöönsä käytännön työkaluja ja tietoa toimintatapojensa uudistamiseksi. Foorumin avoin ilmapiiri kannustaa keskustelemaan ja vaihtamaan ideoita muiden työpaikkojen kanssa. Nolla tapaturmaa verkoston foorumissa on jo mukana 287 työpaikkaa ympäri Suomea.

Nolla tapaturmaa -foorumiin voivat liittyä kaikki työpaikat työturvallisuuden tasosta, työpaikan koosta tai toimialasta riippumatta. Tärkeintä on aito halu turvallisuuden parantamiseen ja pyrkimys kohti nollaa tapaturmaa. Jäsenyys foorumissa on osoitus johdon ja henkilöstön halusta sitoutua työturvallisuuden parantamiseksi tehtävään työhön.

Tasoluokitukset ja kiitokset

Nolla tapaturmaa -foorumin jäsenseminaari järjestettiin 9.–10.5.2012 Naantalissa Kylpylässä

Nostotyöt tulee suunnitella huolellisesti

Työoloihin ja työn turvallisuuteen on helppointa vaikuttaa jo suunnitteluvaiheessa. Nostotyön aiheuttamaa ylikuormitusta voidaan vähentää hyvällä suunnittelulla, joka kohdistuu työmenetelmiin, työtiloihin, työvälineisiin sekä työasentoihin ja työliikkeisiin.

Noston suunnittelussa tulee huomioida:

- käytä apuvälineitä
- suunnittele nosto niin, ettei vartaloa tarvitse taivuttaa tai kiertää noston yhteydessä
- nosta mieluummin useita pieniä taakkoja kuin yksi iso ja painava taakka
- hyvä nostokorkeus on rystytasolla, vältä lattiatasolla ja hartiatason yläpuolella tehtäviä nostoja.
- käytä jalkalihaksia ja pidä selkä suorana, kumara asento rasittaa selkää
- nosta tasaisella voimalla niin, että taakka on lähellä vartaloa - älä tempaise
- mieti, voitko käyttää jotain apuvälinettä nostossa jos kädensijat eivät ole oikein sijoitetut, oikeanmuotoiset, pitävät ja tilavat
- huolehdi riittävästä valaistuksesta
- huolehdi, että nostoon ja siirtoon on riittävästi tilaa
- pidä huolta lattian järjestyksestä ja siisteystestä, ettet kompastu tai liukastu
- portaat ja liuskat lisäävät vaaraa
- pidä selkä- ja vatsalihakset hyvässä kunnossa.

Työnantajan on varmistettava, että työntekijät saavat riittävästi opetusta erilaisista nostotilanteista ja nostamiseen liittyvistä vaaroista.

Lähde: Käsin tehtävät nostot ja siirrot työssä, Aluehallintovirasto

**TURVALLISUUS**
SAFETY • SECURITY **2012**

Pohjoismaiden suurimmat
TURVALLISUUS-
MESSUT

TAMPEREELLA KOHTAAVAT
SUOMEN JOHTAVAT
TURVALLISUUSALAN AMMATTILAISET



Turvallisuus, Security, Työhyvinvointi
5.-7.9.2012
Tampereen Messu- ja Urheilukeskus

www.turvallisuusmessut.fi



Tampereen Messut
Tampere Trade Fairs

Jos sinut lomautetaan tai jäät työttömäksi

Käynti työ- ja elinkeinotoimistossa

Ilmoittaudu työ- ja elinkeinotoimistoon viimeistään ensimmäisenä työttömyyspäivänä. Työttömyyspäivärahaa voidaan maksaa vain siltä ajalta, jolloin työnhaku on ollut voimassa. Ota ensimmäisellä käyntikerralla mukaan lomautustodistus tai työtodistus sekä irtisanomisilmoitus.

Työvoimaviranomaiset työ- ja elinkeinotoimistossa antavat työttömyyskassalle hakijaa koskevan työvoimapolitiittisen lausunnon. Työnhaku on pidettävä voimassa työ- ja elinkeinotoimiston määrittämällä tavalla.

Hakemukset liitteineen työttömyyskassaan

Työttömyysajalta sinulle voidaan maksaa työttömyyskassan kautta ansiopäivärahaa. Päivärahaa voidaan maksaa työssäoloehdon täyttäneille jäsenille, joilla jäsenyys on kestänyt vähintään 34 viikkoa ja jäsenmaksut ovat kunnossa. Päivärahaa maksetaan vain hakemuksen perusteella. Hakemuksen saat joko työ- ja elinkeinotoimistosta tai voit tulostaa sen sivulta www.tyj.fi.

Täytä hakemus huolellisesti

Päiväraha hakemus tulee täyttää huolellisesti ja hankkia liitteeksi kaikki tarvittavat asiakirjat. **Puutteellisesti täytetty hakemus viivästyttää käsittelyä.** Mikäli palkanlaskija toimittaa palkkatodistuksen suoraan kassalle, ilmoita siitä hakemuksessasi.

Ansiopäivärahaa haetaan aina jälkikäteen. Ensimmäisen hakemuksen liitteineen voi lähettää kahden viikon työttömyyden jälkeen, jatkossa ansiopäivärahaa haetaan aina 4 kalenteriviikolta tai kalenterikuukaudelta jälkikäteen. Täytä hakemus ensimmäisestä työttömyyspäivästä lähtien. Kassa huomioi korvauksettomat päivät. Työsuhteen päättyessä maksettu lomakorvaus jaksotetaan, eikä jaksotusajalta ole oikeutta ansiopäivärahaan. Samoin jaksotetaan muu työnantajan maksama taloudellinen etuus, kuten tukipaketti. Ensimmäisestä hakemuksesta otetaan 7 arkipäivän pituinen omavastuu aika.

Hakemuslomakkeen lisäksi tarvitaan ainakin seuraavat liitteet:

-Palkkatodistus alkuperäinen palkanlaskijan tekemä palkkatodistus 34 työssäolo viikolta. Todistuksessa tulee näkyä eriteltynä lomараha ja -korvaus, maininta palkattomista poissaoloista, työnantajan y-tunnus sekä palkanlaskijan yhteystiedot.

-Kopio työtodistuksesta tai irtisanomisilmoituksesta

-Kopio lomautusilmoituksesta

Seuraamalla hakemuksen ohjeita tiedät mikäli juuri sinun tulee toimittaa muita liitteitä.

Ilmailu- ja Rautatiekuljetusalan Työttömyyskassan osoite on: Kaisaniemenkatu 10, 8 krs, 00100 Helsinki. Työttö-



Pekka Kainulainen

myyskassan asiakaspalvelu on avoinna maanantaista perjantaihin klo 10.00–13.00.

Hakemuksen voi lähettää myös e-asiointina

Hakemuksen (sekä ensimmäisen, että jatkohakemuksen) voi lähettää myös sähköisesti. Kirjautuminen sähköisen palveluun tehdään pankkitunnuksilla Ilmailu- ja Rautatiekuljetusalan Työttömyyskassan sivuilla www.irkatk.fi olevan linkin kautta.

Moottorin uudistamistehdas

Jos joku pahoittaa mielensä seuraavasta kirjoituksesta, niin hyvä. Tosin se ei tuo takaisin työpaikkoja entisille työtovereilleni, heidän puolestaan on minun mieleni musta.

Vanhaa kunniakasta moottorikorjaamoa, mutea, ollaan ajamassa alas mielestäni vähintäänkin kyseenalaisin keinoin. Operaatio tapahtuu siirtämällä Finnairin moottorit Sveitsiin korjattavaksi, vaikka mute on tehnyt jatkuvasti positiivista tulosta konsernin sisäisistä tulonsiirroista huolimatta. Kaiken lisäksi on ulkopuolinen rahaa tuova työ lisääntynyt koko ajan hankalasta kilpailuasetelmasta huolimatta. Pahimmassa tapauksessa alasajo tarkoittaa, että Suomesta häviää kokonainen ammattikunta ja vähitellen sukupolvien aikana kertynyt huippuammattitaito. Seurauksena on satoja työttömiä, jotka maksavat yhteiskunnalle kymmeniä miljoonia käyttämättömänä potentiaalina.

Samaan aikaan Sveitsissä taputetaan käsiä kaupan johdosta. Kauppa on nimittäin kuin taivaan lahja Sr-technicsille, jolla ei aiemmin juuri moottoritoita ole ollut. Aiemmin he ovat lähinnä erikoistuneet tekemään lentokoneiden sisustuksia ja muita kabiinitöitä. Onko todella parempi työllistää sveitsiläisiä kuin suomalaisia? Julkinen peruste on, kuten aina, kymmenessä vuodessa tulevat kymmenien miljoonien säästöt. Jos katsoo ilmailualan nykytilan vaikeuksia ja arvaamattomuutta, tai vaikka vain kaksi

vuotta taaksepäin, on helppo todeta ennustamisen olevan mahdotonta. Arviot ovat yhtä luotettavia, kuin **Taneli Hassisen** Barona-kaupasta lupaamat 80 miljoonan säästöt.

Samaan aikaan kun kannattavia toimintoja ja kiinteätä omaisuutta myydään, niin johtoa palkitaan ruhtinaallisesti. Ammattiliitto Pro ja IAU olivat 2011 messukeskuksen edessä Finnairin yhtiökokouksen aikaan osoittamassa mieltään. Seurauksena oli vähäinen julkisuus ja sakot työtuomioistuimesta. Olimme etuajassa, sillä tänä vuonna uutteran median ansiosta tuli lopulta julki, että mitä enemmän henkilökunta on säästännyt, niin samassa suhteessa johdon palkkiot ovat kasvaneet. Johdon sitouttamisraha oli viimeinen pisara ainakin minulle. Johto sitoutettiin, että uuden toimitusjohtajan ei tarvitse tulla tyhjiin taloon. Rahat saatuaan monet sitoutetut liukenivat. Nyt taloa tyhjennetään työntekijäpäästä, että heidän tilalleen saadaan lisää lentoalaa hallitsemattomia hyviä veljiä ja siskoja Siimes Networkilta.

Äiti jaksoi aina muistuttaa että ei pitäisi liikkua epämääräisessä porukassa. Nykyinen ja entinen työnantajani tekevät neuvon noudattamisen mahdottomaksi.

REIJO HAUTAMÄKI

Kirjoittaja seurasi maailman menoa mutenmäeltä neljännesvuosisadan ja on IAU:n varapuheenjohtaja.



Pekka Kainulainen

”

Arviot ovat yhtä luotettavia, kuin Taneli Hassisen Barona-kaupasta lupaamat 80 miljoonan säästöt.

Hauvan partaalla

Kesän kirkas huomen on pian läsnä ja on siis syytä terhentää jatkuvaa koirakeskustelua. Aloittajan vapaus on valita aihe, ja nyt se lähtee eri päästä koiraa. Keväisen keskustelun aihepiiri, tuloksista puhumattakaan, ei ole kovin mielenkiintoinen ja saa siksi jäädä koiraihmissen jäsentenväliseksi liukasteluksi.

Haukkuminen, koirien haukunta, on vakava meluhaitta, josta ainakin koirilla kuuluu olevan mielipide. Osoitan pientä esimerkkiä. Kesäinen ilta hämärtäy, järvi tyyntyy – kohta kuuluu kuikan haikea huuto saunan vilvoittelijoille. Vielä mitä. Samassa ilmaa leikkaa saaresta tai naapurustosta kuuluva iltahauku, johon jostain toinen haukku vastaa. Pitkään ja väsymättä. Keksi siinä sitten seurueelle hurttia huumoria.

Entäs helmisen talviyön pöllöretki. Rävähämätön kuulas hiljaisuus on laskeutunut leimikoiden ja aukkojen ylle. Vain tovi, niin lehto-, viiru- tai helmipöllö, ettei vielä huuhkajakin aloittavat keväiset, toiveikkaat kosiokutsunsa. Vaan silloinpa kaikuu saloilla jostain *peninkulmista* hirveä haukku, oikea rähäkkä. Pian toinen, kolmas ja niin edespäin. Loputtomiin.

Luulen monien meistä olevan valmiita käänteiseen koiraveroon. Pulittamaan kertasuorituksena heti kylmällä käteisellä esimerkiksi 8 euroa, jos vain jotenkin saisi sen hallin hampaan vaikenemaan. Mutta rahastajaa ei kuulu, ja haukku jat-

kuu. Niin on pöllöjenkin sen iltainen viire tiessään.

Esimerkkejä olisi kosolti. Haluan kuitenkin pysyä asiassa, että ei menisi tämäkin räksytykseksi.

Haukkuminen on, niin sanotaan, koiran työtä. Tuotantosuhdeiden pohtijan on siksi vaikea ymmärtää, miksi koirien omistajat eivät ota täyttä ja lyhentämätöntä hyötyä tästä ponnistuksesta haukuttamalla koiriaan sisätiloissa. Vallitsevassa tilanteessa vaikuttaa iso osa työn lisäarvosta valuvan meidän varsin vastentahtoisten edunsaajien hyväksi.

Joskus tätä loputonta kennel-kerhotoiminnan kokoontumishaukkua kuunnella toivoo, että Instan poikain täsmäämää F/A 18 pyyhältäisi paikalle täällä vartioin minä -viholliskuva maalinsoituksenaan. Jo herkeisi musse toviksi kuulumasta.

PS. Kun nopeimmat ovat jo tuohtuneina tarttumassa kynään, että kylläpä on vähän ongelmia, kun täytyy tämmöisestä valittaa. Niin vastaan jyrkästi ei. Jumalauta on paljon kaikenlaisia murheita, mutta tämä saatana on vielä niiden päälle.

PPS. Kirjoittaja on vanha rankkuri



Hugo Tungo

Grilliherkku

Lohi- tiikerirapu vartaat

Lohta 100-150g / ruokailija

Tiikerirapuja noin 50g / ruokailija

Marinadi

Ruokaöljyä ½ dl

Sitruunamehua

Suolaa noin teelusikallinen

Inkivääritahnaa 1/4–1/2 teelusikallista

Valkosipulin kynsi tai kaksi maun mukaan

Mustapippuri rouhittuna maun mukaan

Sweet chili- kastiketta 1–2 ruokalusikallista

Leikkaa lohi noin 5 kertaa 5cm paloiksi ja sulata ravut. Laita molemmat marinoitumaan liemeen vähintään kahdeksi tunniksi. Mieluiten yön yli. Pujottele ne varrastikkuun ja grillaa noin 2–3 min puolimiedolla hiilloksella.



Erkki Viira

Kurkku, fenkoli ja kevätsipuli salaatti

Avomaan tai tuorekurkkua noin 600g

1 fenkoli

2 kevätsipulia

1dl väkiviina etikkaa

1.5 dl vettä

2.5dl sokeria

0.25 dl suolaa

Tuoretta tilliä

Keitä vedestä, etikasta, suolasta ja sokesta liemi. Leikkaa kurkku, fenkoli ja kevätsipuli ohuiksi suikaleiksi. Hienonna

tilli ja laita ne kippoon. Kaada liemi päälle, anna olla jääkaapissa vähintään 2 tuntia. Siivilöi ennen esille laittoa.

Tämä on 4 henkilön salaattiohje. Liisänä voi tarjota vaikka uusia perunoi- ta jos haluaa. Viininä voi nauttia vaikka Black Towerin Riesling Gewurztraminer- valkoviiniä tai Casa Rivasin Roséta.

Kotona testasin ja varsinkin Casa Rivas yllätti todella positiivisesti.

ERKKI VIIRA

Possusta uusi painos

Työsuhdetta, työympäristöä ja työoloja koskevaa tietoa aineistoa on tehty enimmäkseen suurten ja keskisuurten työpaikkojen tarpeisiin – siis työpaikoille, joissa on erikoisammattilaisia niitä hyödyntämässä. Pienyritysten tarpeisiin soveltuvaa aineistoa on ollut käytettävissä varsin vähän.

Pienyrityksen työympäristö tuloksen tekijänä 2012 -tietopaketti pyrkii paikkaamaan puutetta. Tähän ns. Possu-julkaisuun on koottu tärkeimmiksi katsottuja aiheita, joista on tehty tiivistetty kansantajuinen esitys.

Julkaisu on tarkoitettu koko henkilös-

tön käyttöön. Näkökulmana on työsuhde- ja työympäristöasiat.

Aineisto on koottu siten, että siihen voi tutustua aihe kerrallaan. Kun työpaikalla tulee esille jokin työoloihin liittyvä ongelma tai muuten ratkaisua vaativa asia, voi tästä kirjasta löytää ”ensikäden tiedot”. Erityisesti työsuhdeasioita koskevat tiedot on tiivistetty niin, että jokaisesta aiheesta on mallilomake. Lomakkeet ovat vapaasti kopioitavissa ja käytettävissä.

Suomenkielinen possu on nyt päivitetty. Se on saatavana PDF-julkaisuna ja kuuden euron hintaisena kirjaseinä.



Julkaisujen osoitteet ovat:
suomenkielinen:

http://tyosuojelujulkaisut.wshop.fi/fi/387/t_66

ruotsinkielinen:

http://tyosuojelujulkaisut.wshop.fi/se/372/t_93

englanninkielinen:

http://tyosuojelujulkaisut.wshop.fi/fi/391/t_167

Työeläkeotteella aiempaa kattavammin tietoa

■ Työeläkeotteella on tänä vuonna ensimmäistä kertaa mukana kaikki työeläkkeeseen vaikuttavat tiedot. Ootteella on sekä yksityisen, julkisen työnantajan palveluksessa että yrittäjätoiminnasta kertynyt eläke. Vuodesta 2005 eteenpäin mukana on myös eräiden sosiaalietuuksien (esim. äitiysraha, sairauspäiväraha) ja opiskelun perusteella kertynyt eläke.

Työeläkeote kertoo eläkekertymän edellisen vuoden loppuun. Lisäksi 50 vuotta täyttäneet saavat arviolaskelmat vanhuuseläkkeestä. Mahdollista oikeutta Kelan kansaneläkkeeseen tai takuueläkkeeseen työeläkeotteella ei näy.

Työeläkeote syytä tarkistaa hyvin

Työeläkeote on tarkoitettu omaan työeläkkeen laskentaan vaikuttavien tietojen seuraamista ja tarkistamista varten. Jos kaikki tiedot ovat oikein, ei tarvitse tehdä mitään. Jos kuitenkin huomaa puutteita tai virheitä, kannattaa virheestä ilmoittaa eläkelaitokselle nopeasti. Lain mukaan yksityisillä työeläkelaitoksilla on velvollisuus selvittää viimeisen kuuden vuoden ansiotietoja.

Apuna tarkistuksessa voi käyttää työtodistuksia ja vuosittaisia palkkalaskelmia.

Kenelle ja kuinka usein työeläkeote tulee?

Työeläkeote postitetaan tämän vuoden aikana lähes kaikille 18–68-vuotiaille Suomessa asuville, jotka eivät vielä ole eläkkeellä. Otekirjeen lähettää eläkelaitos, jossa henkilö on viimeksi ollut vakuutettuna. Ensi vuodesta alkaen yksityisten alojen eläkelaitokset lähettävät vakuuttamilleen henkilöille työeläkeotteen postitse joka kolmas vuosi.

Otekirjeen voi milloin tahansa tarkistaa sähköisesti oman työeläkelaitoksensa sivustolta tai Työeläke.fi -verkkopalvelusta.

UNIONIN ILMESTYMINEN 2012

Numero 4 ilmestyy 7.9.
aineisto toimitukseen 20.8.

Numero 5 ilmestyy 19.10.
aineisto toimitukseen 1.10.

Numero 6 ilmestyy 14.12.
aineisto toimitukseen 21.11.

ILMOITUSKOOT JA HINNAT (alv 0%)

koko sivu, 180 x 230 mm, 240 €

1/2 sivua, 180 x 115 mm, 120 €

2/6 sivua, 118 x 115 mm, 80 €

1/6 sivua, 57 x 115 mm, 40 €

KUVAKULMA



Merja Kaimulainen

Hyvää kesää kaikille Unioni-lehden lukijoille.

Vastarakista vähäsen

Taloudellisen ja henkisen pääoman
ero on, että jälkimmäinen EI kasva
nollien lukumäärän lisääntyessä.



Elina Rajala ja JM Koskinen

Ilmailualan Unioni IAU ry

John Stenbergin ranta 6
PL 337
00531 HELSINKI

Puhelin: (09) 4785 71 (vaihte)
faksi: (09) 4785 7250
sähköposti: etunimi.sukunimi@iau.fi
kotisivut: www.iau.fi

Puheenjohtaja	Juhani Haapasaari	(09) 4785 7220
Varapuheenjohtaja	Reijo Hautamäki	(09) 4785 7221
Liittosihteeri	Juha-Matti Koskinen	(09) 4785 7225
Sopimussihteeri	Arto Kujala	(09) 4785 7222
Työympäristösihteeri	Pekka Kainulainen	(09) 4785 7227
Taloussihteeri	Ari Miettinen	(09) 4785 7228

Jäsenasiat: Ari Miettinen (09) 4785 7228
jasenasiat@iau.fi

Ilmailu- ja Rautatiekuljetusalan Työttömyyskassa

Toimisto on avoinna arkisin klo 10.00–13.00



osoite: Kaisaniemenkatu 10, 00100 HELSINKI
faksi: 09 47857 209

kassanhoitaja	Paula Seppälä	p. 09 47857 200
kassanhoitaja	Sari Meling	p. 09 47857 202
kassanhoitaja	Mirva Tuomi	p. 09 47857 203
kassanhoitaja	Kari Kallio	p. 09 47857 201

email: etunimi.sukunimi@iau.fi
kotisivut: www.irkatk.fi

Lähde kesäpäiville Tallinnaan

Ilmailualan Unioni järjestää kesäpäivät Tallinnassa 1.–2. 9. 2012.

Kesäpäivien majoittumispaikkana on Tallinnan satamassa sijaitseva Tallink Spa & Conference Hotel. Matka tehdään M/S Star laivalla.

AIKATAULU

Lauantai 1.9.

- 09.40 Kokoontuminen Länsisatamassa
- 10.30 M/S Star lähtee
- 12.30 Saapuminen Tallinnaan ja majoittuminen hotelliin noin kello 14.00
- Hotellin kylpylä käytössä. Tutustuminen Tallinnaan
- 19.00 Päivällinen hotellin ravintolassa
- Mukavaa yhdessäoloa

Sunnuntai 2.9.

Aamiainen 08.00 – 11.00

- 13.00 Shuttle Buffet -lounas laivan ravintolassa
- 13.30 M/S Star lähtee Tallinnasta
- 15.30 M/S Star saapuu Länsisatamaan

KESÄPÄIVIEN HINNAT

Kesäpäivien hinnat ovat seuraavat sisältäen laivamatkat, majoituksen, päivällisen hotellissa, lounaan laivalla (paluumatkalla), sekä aamiaisen ja kylpylän käytön:

- jäsenet 40 euroa
- puoliset/seuralaiset 100 euroa/henkilö
- lapset 40 euroa (6–12-vuotiaat)

Hinnat sisältävät liiton tuen.

Matka tulee maksaa 5. 8. mennessä tilille Okopankki, IBAN: FI02 5541 2810 0000 50, SWIFT/BIC: OKOYFIHH. Maksaessa tulee viestikenttään lisätä osallistujan (jäsenen) nimi.

TERVETULOA

ILMAILUALAN UNIONI



kuvat: Ari Miettinen

ILMOITTAUTUMINEN

Ilmoittautuminen tapahtuu sähköpostitse osoitteeseen: **iau.kesapaivat@gmail.com**

Ilmoita liiton jäsenen nimi ja syntymäaika (etunimi, sukunimi, pp.kk.vvvv), sekä matkapuhelinnumero ja sähköpostiosoite. Ilmoita myös puolison tai seuralaisen, sekä lasten nimet ja syntymäajat (etunimi, sukunimi, pp.kk.vvvv).

Mikäli haluat yöpyä kaverisi kanssa samassa huoneessa ilmoittaudu hänen kanssaan samalla sähköpostilla.

Ilmoittautua voi myös puhelimitse **Reijo Hautamäelle** tai **Pekka Kainulaiselle** (09) 4785 71 (vaihde).

Ilmoittautumisaika päättyy 1.8.

Mukaan tulee ottaa passi tai kuvallinen 1.3.1999 jälkeen myönnetty henkilökortti. Ajokortti ei käy henkilöllisyystodistuksena Virossa.