

ILMAILUALAN UNIONI IAU:N JÄSENLEHTI

Unioni

28.10.2013

NRO 5



**Työehtomenu à la
Dr Jekyll & Chef Hyde**

Tyka syntyi – IAU ei mukana / Historian siipiä / Investointeja ilmailualalle

- 3 Pääkirjoitus
- 4 Historian siipien surinaa
- 6 Työllisyys- ja kasvusopimus
- 7 Ansiosidonnaiseen muutoksia
- 7 ISS Aviation Oy – Yt-neuvottelut
- 7 Työsuojeluongelmia LSG:ssä
- 8 Jäsentietolomake
- 9 Lyhyt kääntö
- 10 Lomalaki muuttui
- 12 Parasta liitossa on neuvotteluturva turbulentilla alalla
- 13 Liittoon kuulumisen vähentää konflikteja työpaikoilla

14 Helsinki-Vantaan kehittämiseen melkein miljardi euroa



- 16 Takaisin trapetsille
- 18 Jukeboksi
- 23 Jo vuosi ilman tapaturmia
- 24 Kumppanuussopimus
- 26 Kahdesta kympestä miljooniin
- 28 Ilmailun yhteinen työpaikka
- 29 Pakina
- 30 Opiskelu työttömyysturvalla kannattaa
- 30 Kuvakulma
- 31 SAK:n kulttuuriapurahat haussa
- 31 Tutustu vuoden 2014 hyvinvointijaksoihin
- 32 Työsuojeluvaalit

KANSIKUVA:

Yritysjärjestelyjen silinteri-imagon takaa virnistää ikävä totuus.

Robert Louis Stevenson kirjoitti romaanin
Rouben Mamoulian ohjasi elokuvan
Mrs. Jekyll piirsi kuvan
Mr. Hyde tutki alitajuntaansa ja yliminänsä

Unioni

Levikki 4400
17. Vuosikerta

Julkaisija
Ilmailualan Unioni IAU ry

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

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 2013 kuusi kertaa.
Ilmestymisaikataulu sivulla 30.

Aineisto
Toimitus ei vastaa pyytämättä lähetettyistä aineistoista eikä palauta niitä.

Ulkoasu
Karoliina Ilonoja

Paino
Sälekärin Kirjapaino Oy
Somero

Kohti liittokierrosta

Viime perjantaina 25.10. syntyi maahamme keskitetty ratkaisu työmarkkinoille, joka kulkee nimellä Työllisyys- ja kasvusopimus. Tykä, sillä Tupojen aikahan tunnetusti on ohi. Sopimus kattaa noin 90 prosenttia palkansaajista. Se luo vakautta, ennustettavuutta sekä, maltillisen palkkaratkaisunsa ansiosta, parantaa kansanvälistä kilpailukykyämme pitkällä aikavälillä.

Tästä piti jatkaa selostuksella Tykan vaikutuksista IAU:n sopimusaloilla työskenteleville. Tilaisuutta ei nyt tarjoudu, sillä valtakunnansovittelijan tunnusteluista huolimatta, jäi ilmailuala käytännössä kokonaan sopimuksen ulkopuolelle. Hyväksymättä jäi työnantajan esitys, jossa Finnairin työntekijöiden olisi pitänyt suostua säästösopimukseen, joka olisi tarkoittanut jopa viidenneksen heikennystä nykyiseen verrattuna. Tähän eivät liitot kenneet sitoutumaan, vaikka se olisi taannut Finnairin työntekijöille kahden vuoden tuotannollis-taloudellisen työsuhteturvan.

Samalla ainut järkevä ratkaisu oli vapauttaa SAK:n hallitus, ja liitoista erityisesti AKT, lupauksistaan olla vahvistamatta neuvottelutulosta. Olisi ollut kohtuutonta roikottaa lähes koko palkansaajakenttää yhden yrityksen vuoksi, kuten työnantajapuoli oli valmis tekemään.

Myöskään toinen IAU:n työehtosopimus, joka koskee Ilmailutietotekniset ILTT:tä, ei soveltamiskysymyksen vuoksi mennyt maaliin asti.

Molempia sopimuksia koskien IAU olisi ollut valmis muutoin hyväksymään Tykan sellaisenaan. Sopimuksen sisällöstä lisää tämän lehden sivulla 6.

Seuraa siis liittokierros. Tunnustelut sen käynnistämiseksi on jo aloitettu.

Ei tarvitse olla ennustaja arvataksaan, että keskeisimmiksi teemoiksi Lentoliikenteen palveluja koskevan työehtosopimuksen neuvotteluissa nousevat vapaassa järjestyksessä seuraavat aiheet: Sopimuksen yleissitovuus, myös LSG Sky Chefs Finlandia ja Airpota tarkoittaen, Finnairin asettamat säästötavoitteet, jotka työnantaja haluaa kohdistaa vain työntekijöihin, sekä maapalveluyritysten teettämän osa- ja kokoaikaisen työn keskinäinen suhde.

ILTT:n sopimuslalla vastaavasti kysymys on lennonvarmistuksessa työskentelevien IAU:n jäsenten oikeudesta järjestäytymisen mukaiseen työehtosopimukseen.

Kyseessä on siis perin haasteellinen urakka, siksi erilaisia osapuolten näkemykset ovat. Emme kuitenkaan ole ongelminemme aivan yksin. SAK:n kuljetusliitoista sopimuksen ulkopuolelle jäivät Suomen Lentoemäntä- ja Stuerttiyhdistys ja Posti- ja logistiikka-alan Unioni. Keskusjärjestöihin kuulumattomista ilmailualan liitoista, Suomen Liikennelentäjien liiton sopimus on voimassa alkuvuoteen, kun taas Suomen Lennonjohtajayhdistystä uhkaa työnantajan asettama työsulku, jos sopu ei synny ennen 30.10.

Syntykö mainittujen liittojen välille jonkinlaista yhteistyötä liittokierrosta ajatellen, on liian aikaista arvioida. Ensijaisesti täytyy kuitenkin aina olla itse valmis puolestamaan työehtojaan.

Nyt, jos koskaan, tämä viesti kannattaa välittää myös niille kollegoistanne, jotka eivät vielä ole järjestäytyneet.

JM KOSKINEN



Juhani Haapasalo

”

Yhden yrityksen vuoksi ei ole mielekästä vaarantaa työmarkkinaratkaisua.

MIKÄ TYÖ?

Finnairin huoltopalvelut paranevat

Suihkumoottorien uudista valmistuu helmikuussa

■ Helmikuussa 1980 valmistuva Finnairin suihkumoottorien uudistamistehtas tulee vastaanamaan DC-9- ja Caravelle-koneiden moottoreiden uudistamisesta. Uutta on DC-10-koneiden ja DC-8-koneiden moottoreiden osakorjaus Suomessa. Uudistamistehtaan tuotantokyvystä myydään noin neljännes laiva-, teollisuus- ja voimalaitos-turbiinien huoltoon sekä ulkomaisille tilaajille.

Suihkumoottorien uudistamistehtas tuo Finnairille uutta toimintaa mukaan moottoriosien kuten staattorin ja osin roottorin-kin siipien korjaamiseen. Aikaisemmin näitä osia on lähetetty korjattavaksi muun muassa Amsterdamiin KLM:n korjaamoon ja Sncmaalle Pariisiin. Suurimpia puutteita korjausprosessissa on ollut tilaa vievien kappaleiden lämpökäsittelyyn puuttuminen. Osakorjausta tärkeimpänä on kuitenkin DC-9 ja Caravelle-koneiden suihkumoottorien uudistaminen. Lisäksi uudistetaan teollisuuden ja voimaloiden suihkumoottoripaineita. Laivapuolen suurin asiakas tulee olemaan Finnyet.

Helmikuussa käyttöön otettavan MUTE 80:n tuotantokyvystä on tarkoitus saada aluksi myytyä ulkomaille noin viidenneksen eli 35 000 miestävuotta vuodessa. Myöhemmin määrä nousee moottorikorjaamon päällekseen Eino Kymäläinen mukaan 25:een prosenttiin.

Omaa roottorikorjausta ei vielä

Kun moottorien varaosat jatkuvasti kalliistuvat, saatava tulevaisuudessa olla perusteltua hankkia Finnairillekin työkalut ja pinnitusmenetelmät roottorin siipien korjaamiseksi kokonaan itse. Tämän hetkellä hinnalla Finnairin pitäisi diplomiansäntä Kymäläisen mukaan kuitenkin saada viisi kertaa enemmän tilaisuuksia uusia, ennen kuin investoinnit olisivat perusteltuja.

Moottorien keskimääräinen irrotusväli on 4500 lentotuntia eli noin kaksi kalenterivuotta. DC-9- ja Caravelle-koneissa käytetty Pratt & Whitney JT8D:n peruskorjausjakso on 18 000 lentotuntia. "Kuumaa päätä" eli lähinnä turbiinien polttokammio vaatii kuitenkin korjauksen 4000 tunnin välein. Moottori on lisäksi 140 käyntiaikaavolttua, pyörivää osaa. Ne vaihdetaan kunnosta riippumatta sallitun tunti- tai lentonäkökäräkin tullessa täyteen.

"Vaihto yritetään optimoida niin, että kaikki tarpeelliset vaihdetaitiin samalla kertaa", Kymäläinen sanoo.

Moottorikorjaus on kallista, JT8D:n korjaus vie noin 4000 työtuntia. Yksi lentotunti vaatii siis jokseenkin tarkkaan yhden korjaustunnin. Uudet moottorit maksavat tällä hetkellä kuitenkin noin miljoona dollaria kappale. Siksi moottoreita ei ole ilkoja varastossa: "pitkää ysejä" varten on varalle viisi moottoria. Koneityypillä Finnairilla on tällä hetkellä seitsemän.

Lyhyt läpimenoaika työn järjestelyllä

Korjaamon läpimenoaika on lyheneminen pienestä varamoottorivarsista. Läpimenoaika on lyhenemiseen taas päästään lähinnä työvälineiden järjestelyllä. Työ on siksi erikoistaita, että automaatio on mahdollista vain rajoitetusti.

"Staattorin siipien korjaamisessa me esimerkiksi pyrimme

sataprosenttiseen siipien vaihtoon", Kymäläinen sanoo ja kertoo, että prosessi on hankala. Siivet on juotettu staattorin renkaisiin hopealla ja kullalla. Jotta poisto ei tekisi vahinkoa renkaalle, on apuna käytettävä kipinätyöstöä. Opastusta on hankittu Luft Hansalta, jolta itseltäänkin meni menetelmän oppimiseen neljä vuotta.

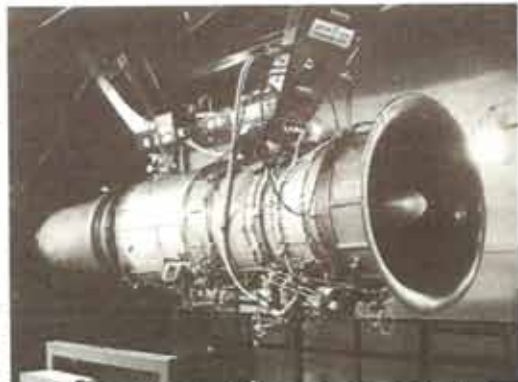
Kunnonvalvonta, On condition, saatava myös tuoda moottorin korjaamolle. Joka lennolla kapteeni kirjaa varsinainen matkalennon aikana stabiilisuudet arvot. Nämä lukemat syötetään tietokoneeseen, joka muuntaa ne standardiloja vastaaviksi. Jatkuvasti seuramalla saadaan muun muassa kierrosluvulle ja lämpötilalle käyrät. Jos kierrokset laskevat tai lämpötila nousee, on tarkastus tehtävä yksin jo lisääntyvän polttoaineen kulutuksen takia.

Moduulikorjaukseen siirrytään

Moottorien korjaamisessa on tarkoitus päästä moduulikorjaukseen. Tämä tarkoittaa sitä, että nykyisen moottorin kokonaan purkamisen asemasta moottorista riisutaisiin vain kulloinkin vaihtamiseksi tarkastuksia ja korjauksia tarvitseva osakokonaisuus. Poistettavien moduulien tilalle asennetaan uudistettu ja moottori on valmis kiinnitettäväksi koneeseen.

Suihkumoottorien korjaus on luvunvaraisista toiminnoista. Kun Finnair pyrkii moduulikorjaukseen, sen on ensin saatava ilmailuhallituksen lupa. Lupa on voimassa vuoden kerrallaan. Moduulikorjaus edellyttää laadunvalvonnalta varsin paljon. Korjaamolla kaavailaan oman pienois-tietokoneen hankkimista yksinomaan laadunvalvonnan käyttöä.

Finnairissa uskotaan kuitenkin moduulikorjaukseen päästävän jopa ulkopuolisten tilaajien kanssa, "jos hinnoista sovitaan". Suomalaiset korjausstandardit ovat nimittäin niin korkealuokkaiset, että poistettu moduuli saatava olla huonompi kuin korjaamolta ulos lähtevä.



Suihkumoottorien uudistamistehtaan välittömässä yhteydessä on kolme vuotta sitten valmistunut moottorien koeakustolaitos. Koeakustolaitos Pratt & Whitney JT8D koetulosten hyväksymistä odottamassa.

Päätös jumbosta maaliskuussa

■ Finnair päättää uuden pitkämatkan jumbonsa tyypin viimeistään ensi maaliskuussa. Valinta tapahtuu DC-kypin uudistetun version, Boeing 747 SP:n ja Lockheed 1011-500:n välillä. Ensi vuoden aikana yhtiöllä on tulossa kolme uutta pitkästä ysiä ja vuonna 1981 vielä kaksi lisää. Käytöstä poistettavat Convair Metropolitait korvataan lähinnä Banderante ja Fokker F 27-koneilla.

Lentoliikenteen alkaminen Japaniin ei yksin aiheuta tarvetta hankkia uutta jumbokalustoa, sanoo yhtiön teknillinen johtaja Kai Stude. Pitkillä lennoilla on muutenkin lisäkapasiteettiä tarvetta. Japanin liikenneliikkeen alku on vain kerran viikossa.

Ominaisuudet etusijalla

Studen mukaan hankinnoissa on etusijalla koneityypin ominaisuudet ja suoritusarvot. Käyttäjillä on jokaisella vaihtoehdolla jo niin paljon, että varosien saanti on koneen käyttäjäksi turvattu. Tutkittavana olevat vaihtoehdot ovat uudistettu DC-10-30, Lockheed 1011-600 ja Boeing 747 SP. Päättös koneityypistä tehdään viimeistään maaliskuussa 1980, sillä koneen pitää olla liikenteessä vuoden 1982 alussa.

Jumbon hinta on 50-60 miljoonaa dollaria. Lisäinvestointeja tulisi Boeingin osalle noin 5-10 miljoonaa dollaria, koska 747:lle olisi Helsinki-Vantaan lentoasemalle rakennettava halli. Lockheed sen sijaan mahtuu nykyiseen DC-kymppien halliin.

Vanhon jumbojen kohtalo on

erillinen kysymys, jota ei voida ratkaista ennen kuin koneityypin on valittu. Stude sanoo. Jos valinta kohdistuu DC-kypin uuteen versioon, saatava hyvin kunnantaa pitää myös vanhat. Näiden tämän hetkinen hinta on puolet uuden hankintahinnasta.

Finnair lähtee sinakin aluksi yhden uuden jumbon hankkimasta. Studen mukaan moottorivalmistajien kesken on odotettavissa ankara kilpailu toimintasuorituksista. Boeingin ja DC-kymppien sopi sekä Pratt & Whitney JT9D tai General Electric CF6. Lockheedin moottorikandidatti on lähinnä Rolls-Royce RB 211.

Convairien seuraajat

Käytöstä poistetaan noin neljän ja puolen vuoden kulussa Convair Metropolitait. Seuraajakysymys on käytännössä ratkennut. Finnairin valinta on jo käytössäkin brasilialais-valmistetia Banderante-potkuriturpiinikoneita.

Etelä-Koreasta ollaan yhteistyönä toimittamassa kantasotamassa käytettyjä Fokker F-27 Friendship-potkuriturpiinikoneita. Fokkerit tullessa asettamaan reitille, joiden lentoaika suihkukoneella on alle puoli tuntia. Lisäksi niillä lennetään Helsinki-Mikkeliä ja Helsinki-Kuusamo reitillä.

Ensi vuoden alkuun Finnair saa kolme uutta DC-9-61-konetta ja vuonna 1981 vielä kaksi lisää. Koneilla on tarkoitus parantaa yhtiön kilpailumahdollisuuksia Euroopan reiteillä. DC-8-koneiden vuokraaminen ulkomaille on tilauslentoliikenteen hiljaisena aikana kannattavaa ja työllistää Finnairin teknillistä ja lentohenkilöstöä. Polttoainetaloudeltaan jo vähemmän edullisiksi kytymällä koneilla on lennitetty muun muassa islamilaisia pyhiinvaeltajia.

Reiteistä neuvotellaan polttoaineen hinta uhkana

■ Finnairin reittiliikenteen kehitys on toistaiseksi ollut varsin hyvä. Viime maaliskuussa päättyneellä tilikaudella oli maksettua henkilökilometrejä ulkomaanreittiliikenteessä yli 22 ja kotimaan lennoilla lähes 16 prosenttia edellisestä kautta enemmän. Näkymäli varjostaa kuitenkin polttoainelähen hintojen raju kasvu.

Markkinointijohtaja Risto Ojanen Finnairilla sanoo, että kehitys on vielä jatkunut hyvänä. Niinpä esimerkiksi Atlantin liikenteessä on maksettujen henkilökilometrien määrä kasvanut 32 prosenttia. Ojanen mukaan hintojen korotustarve on kuitenkin jatkuvasti olemassa kohoavien poltto-

ainehintojen takia. Tällöin on ongelmallinen liikennemäärän kasvassa ja hinnankorotuspäätösten viivyessä.

Paineet liikelennoille

Finnairilla hintojen korotuspaine haluttuakin purkaa lähinnä Euroopan suuntautuvilla liikemäärälennoilla. Halpojen hintojen korottamiseen ei Ojanen mukaan mielellään mennä. Halpojen matkojen käyttäjistä suuri osa on opiskelijoita ja eläkeläisiä. Ilmailuhallitus taas on ollut painavalla kannalla hintapaineen purkamisessa.

Uusia reittejä tulossa

Ulkomaan reittiverkoston la-

jentamiseksi Finnairilla on viirellä useita neuvotteluja. Turkin ja Egyptin ilmailuviranomaisten kanssa alkaneesta sopimuksesta on tehnyt säännölliset reititlennot mahdolliseksi välillä Helsinki-Istanbul-Kairo. Myös Irakin kanssa tehty sopimus on jo parafoitu.

Liikennesopimus Saudi-Arabian osalle on täysin avoin. Neuvottelut liikenteen aloittamisesta kahteen kohteeseen Yhdysvaltain länsirannikolla ovat myös kesken.

Periaatelupa lentojen aloittamisesta Japaniin vuonna 1982 on saatu. Tämän hetkiset neuvottelut koskevat lähinnä teknillisiä ja liikenteellisiä kysymyksiä. Finnairilla on enemmän kiinnostusta Japanin lentoliikkeen kuin Japan Airlinesilla eli JAL:lla Suomen kautta kulkeviin lentoihin.

TIMO TOLSA[illegible]

Työllisyys- ja kasvusopimus

Työmarkkinakeskusjärjestöt allekirjoittivat 25. lokakuuta 2013 työllisyys- ja kasvusopimuksen. Sopimuksen piirissä on yli 90 prosenttia palkansaajista. IAU ei, kuten muualla tässä lehdessä on todettu, ole mukana. Kattavuutensa vuoksi sopimus on kuitenkin ainut varteenotettava lähtökohta alkavalle liittokierrokselle ja monet sen kohdat vaikuttavat jäseniimme.

■ Nykyoloissa sopimuksen hyväksyminen kansallisesti oli poikkeuksellisen tärkeää, kun ensisijainen tavoite on synnyttää Suomeen lisää työtä. Kattavan sopimuksen myötä työttömien asema paranee ja valtio toteuttaa muun muassa kansalaisten ostovoimaa tukevat veroratkaisunsa. Tupolla luodaan myös hyvä pohja eläkeneuvotteluille.

Kolmivuotinen sopimus korottaa työntekijöiden palkkoja ensimmäisenä vuonna 20 euroa kuukaudessa ja toisena vuonna 0,4 prosenttia. Kolmannen vuoden palkan korotukset sovitaan kesällä 2015.

Sopimuksen keskeiset kohdat

- Sopimuksella edistetään nuorten työllistymistä: oppisopimukseen kehitetään uusia malleja ja nuorten palkkaamista kannustavaa palkkatukea yksinkertaistetaan.
 - Osa-aikatyöntekijöiden asema paranee sopimuksen myötä. Luvattiin selvittää kriteereitä, joilla tehty työaika voi vakiintua työsuhteen ehdoksi. Se luo turvaa esimerkiksi nollatyösopimuksen allekirjoittaneille.
 - Sovittiin tulevien eläkeneuvottelujen aikataulu: työmarkkinajärjestöt neuvottelevat eläkeuudistuksesta syksyyn 2014 mennessä, ja uudistus tulee voimaan viimeistään vuoden 2017 alusta.
 - Valtio tukee sopimusta muun muassa tekemällä tuloveroasteikkoihin ensi vuonna 1,5 prosentin inflaatiotarkistuksen sadantuhannen euron tuloihin saakka.
- Palkankorotukset**
- Palkankorotusten ajankohta vaihtelee työehtosopimusten voimassaoloaikojen mukaan.
 - Ensimmäinen yleiskorotus on 20 euroa kuukaudessa tai vastaava tuntipalkan korotus. Se maksetaan, kun uusi työ- tai virkaehtosopimus on ollut voimassa 4 kuukautta.
 - Toinen yleiskorotus on 0,4 prosenttia ja se maksetaan vuoden kuluttua ensimmäisestä korotuksesta.
 - Keskusjärjestöt neuvottelevat myöhemmistä korotuksista 15.6.2015 mennessä. Jos sopua ei synny, työ- ja virkaehtosopimusten osapuolilla on oikeus irtisanoa sopimuksensa.



Juhani Haapasaari

Ansiosidonnaiseen muutoksia

■ Työttömyysturvaan ehdotetaan muutoksia, jotka koskisivat ansiosidonnaisen päivärahakauden pituutta, työssäoloa ja ikääntyneen työntekijän lisäpäiväoikeutta.

Ansiosidonnaista päivärahaa maksettaisiin nykyisen 500 päivän sijasta vain 400 päivältä, jos henkilön työhistoria on alle kolme vuotta. Ansiosidonnainen päivärahakausi lyhenisi 100 päivällä myös silloin, jos työnhakija kieltäytyisi ilman pätevää syytä työllistymistä edistävistä palveluista 250 ensimmäisen työttömyyspäivän aikana.

Työttömyyspäivärahan saamisen ehtona on palkansaajilla 34 viikon työssäolo työttömyyttä edeltäneiden 28 kuukauden aikana ja yrittäjillä 18 kuukauden työssäolo työttömyyttä edeltäneiden neljän vuoden aikana. Työssäoloa lyhennettäisiin palkansaajilla 26 viikkoon ja yrittäjillä 15 kuukauteen.

Ikääntyneillä pitkäaikaistyöttömillä on tällä hetkellä oikeus työttömyysturvan lisäpäiviin, jos he ovat täyttäneet 60 vuotta, kun ansiosidonnaisen työttömyysturvan enimmäisaika tulee täyteen. Lisäpäiväoikeuden alaikäraja nostettaisiin 61 vuoteen.

Lisäksi luovuttaisiin muutosturvallisästä ja muutosturvan ansio-osasta, joihin liittyy erityisehtoja. Näiden sijaan maksettaisiin työllistämistä edistäviin palveluihin osallistumisen ajalta korotusosaa tai korotettua ansio-osaa, joka olisi nykyisen muutosturvan ansio-osan suuruinen. Korotusosaa ja korotettua ansio-osaa ei enää maksettaisi 20 ensimmäiseltä työttömyyspäivärahapäivältä.

Lakien on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2014.

ISS Aviation Oy Yt-neuvottelut

■ ISS aloitti 9.10. ja päätti 23.10., aloitukseen taas 4.11. yt-menettelyn. Taloudellisin ja tuotannollisin syin käytävien neuvottelujen päätöksissä työnantaja vetoaa sopimuksissa tapahtumassa oleviin muutoksiin ja operaatiomäärien vähenemiseen.

Jo käyty menettely johti kahdeksan henkilön lomauttamiseen toistaiseksi asematasopalveluissa. Lisäksi työnantaja lomauttaa myös koko muun asematasohenkilöstön siten, että kuormausesimiesten osalta ne kestävät kahdesta neljään viikkoa ja muiden osalta neljästä kuuteen viikkoa.

4.11. alkavat neuvottelut koskevat koko henkilöstöä. Ne voivat johtaa osa-aikaistamisiin, lomautuksiin tai työsuhteiden päättämisiin.

Ennen yllä kuvattuja neuvotteluja on ISS käynyt reilun puolen vuoden sisällä yt-menettelyn Vaasassa, Helsinki-Vantaalla, Oulussa ja Kuopiossa.

Työsuojeluongelmia LSG:ssä

LSG Sky Chefs Finlandin toimintatavat herättävät ärsyyntymisen sekaista ihmetystä.

Liikaa ylitöitä

Päälouottamusmies **Reijo Hiltusen** mukaan ylitöitä on kertynyt joillekin työntekijöille kahdessa viikossa jopa yli 70 tuntia. Pidemmällä aikavälillä 80 hengen joukko oli ylitöissä viiden kuukauden aikana lähes 13 000 tuntia. Työsuojelua valvova aluehallintoviranomainen on vastaanottanut ilmoituksen jatkuvista ylitöistä johtuvasta työsuojelurikkomuksesta.

Puutteita vaarojen arvioinnissa

Yritys ryhtyi keväällä käyttämään trollien pesulinjassa natriumhypokloriittia, joka aiheutti ilman suojaimien käyttöä erilaisia oireita osalle työntekijöistä. Niitä olivat muun muassa silmien punoitus, kirvely nenän limakalvoissa ja nielussa, sekä välittömiä oireita seurannut pahoinvointi. Kaksi työntekijää joutui hengitysvaikeuksien vuoksi turvautumaan sairaalahoitoon.

Samaan aikaan, kun oireita ilmeni, valittiin työnantaja MTV3:n 45 -minuuttia ohjelmassa, että ainetta käytetään ohjeiden mukaan ja sille soveltuvaan tarkoitukseen.

Samassa ohjelmassa kuitenkin ylitarkastaja Kimmo Karhin Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukesista ilmaisi näkemyksensä, että natriumhypokloriitti voi aiheuttaa oireita.

– On mahdollista, että jos hengittää ainetta sisältävää höyryä, se voi ärsyttää hengityselimiä, silmiä ja ihoa.

Karhin mukaan tällaisessa tilanteessa on huolehdittava kunnollisesta ilmanvaihdesta ja asianmukaisista suojaimista.

Yhtiön johdolla on suojainten tarpeesta erilainen näkemys.



JÄSENTIETOLOMAKE

Ilmailualan Unioni IAU ry:n ammattiosaston, sekä
Ilmailu- ja Rautatiekuljetusalan työttömyyskassan
jäseneksi liittymislomake / jäsenrekisteri-ilmoitus
Jäsenmaksun perintäsopimus



TÄYTÄ LOMAKE SELVÄSTI PAINOKIRJAIMIN

Työntekijä

Henkilötunnus

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Suku- ja etunimet

Lähiosoite

Postinumero ja -toimipaikka

Puhelin koti

työ

GSM

e-Mail

Ammatti

Äidinkieli

Ammattiosasto/työttömyyskassan asiamies

- ☐ 001 Ilmailutekniikan Ammattiyhdistys ITA ry
☐ 003 Insta RepAir ry
☐ 005 Ilmailutietekniset ILTT ry
☐ 007 Ilmailualan Maapalvelutyöntekijät ILMA ry
☐ 009 Finavian Maapalvelutyöntekijät FIMA ry
☐ 010 Suomen Siviililentoliikennevirikailijoiden liitto ry
☐ 012 Siviililentoliikenteen Työntekijät ry

Työpaikkaosasto

No

Nimi

Sopimusala

- ☐ 01 Lentoliikenteen palveluja koskeva työehtosopimus
☐ 05 Finavia/Ilmailutieteknisiä koskeva sopimus (319205)

Muutostiedot

Edellinen liitto/työttömyyskassa

Jäsenyyensaika ed. liitossa/tk:ssa

Ilmoituslaji

- ☐ Uusi jäsen ☐ Jäsenmaksuvapaushakemus
☐ Opiskelijajäsen ☐ Siirryn eläkkeelle
☐ Jäsenyyden päättyminen ☐ Työnantaja vaihtuu

Alkamis/päättymispäivämäärä

Lisätietoja

Jäsenmaksun maksaminen

- ☐ Työnantaja perii jäsenmaksun palkastani
☐ Maksan jäsenmaksut itse

- ☐ Valtuutan ammattiliiton/työttömyyskassan ilmoittamaan
erostani edelliseen ammattiliittoon/työttömyyskassaan.
☐ Osoitetietojani ei saa käyttää muuhun kuin jäsenetu-
markkinointiin

Työntekijän allekirjoitus

Päiväys

.

.

20

Allekirjoitus

Ammattiosaston/työttömyyskassan asiamiehen allekirjoitus

Lomake vastaanotettu

.

.

20

Vastaanottajan allekirjoitus

Jäsenyyden alkamispäivämäärä

.

.

20

Ammattiosaston allekirjoitus

TIEDOT TYÖNANTAJASTA

Työnantajan nimi

Yhteyshenkilö

Lähiosoite

Postinumero

Postitoimipaikka

Puhelinnumero

Y-tunnus

Työnantajan palkka/jäsenmaksuasuiden hoitaja

Nimi

Lähiosoite

Postinumero

Postitoimipaikka

Puhelinnumero

Työnantajan allekirjoitus

Päiväys

.

.

20

Allekirjoitus

Nimen selvennys

Jäsenmaksusuorituksen saajat:

Ilmailualan Unioni IAU ry, liitto no 055
John Stenbergin rantaa 6, PL 337, 00531 HELSINKI
www.iau.fi
Yllämainittu ammattiosasto

Ilmailu- ja Rautatiekuljetusalan Työttömyyskassa
Kaisaniemenkatu 10, 8. krs, 00100 HELSINKI
www.irkatk.fi

Jäsenmaksutili:

SAMPO 800013-56737
FI7680001300056737 SWIFT/BIC: DABAFIHH

VALTUUTUS JA VOIMASSAOLOAJA

Tällä valtakirjalla työnantaja perii liiton ja työttömyyskassan jäsenmaksun ennakonpidätyksen alaisesta kokonaisansiosta.
Jäsenmaksuperuste ilmoitetaan työnantajalle vuosittain. Tällä valtakirjalla valtuutan myös työttömyyskassan perimään jäsenmaksun työttömyyskassan maksamista ennakonpidätyksen alaisista etuuksista ammattiliiton/työttömyyskassan voimassa olevien päätösten mukaisesti. Valtakirja on voimassa toistaiseksi.
Valtakirjan voi peruuttaa kirjallisesti. Valtuutus raukeaa työsuhteen päättyessä valtakirjassa mainittuun työnantajaan. Valtuutus on voimassa, jos työsuhdetta jatketaan enintään kuukauden kuluessa. Tällä valtakirjalla kumotaan mahdollisesti aiemmin antamani jäsenmaksun perintäsopimus.

Jos vaihdan ammattiliittoa/ammattiosastoa/työttömyyskassaa, ammattiliitto/ammattiosasto/työttömyyskassa yhdistyy/purkaantuu tai sopimusalani siirtyy toiseen SAK:laiseen liittoon, jäsenyytietoni saa luovuttaa uudelle liitolle.

Voit tehdä tällä lomakkeella kaikki jäsentietoihin liittyvät ilmoitukset.
Osoite ja nimenmuutoksia ei tarvitse tehdä, koska ne päivitetään Väestörekisterin muutostietojen mukaan.

Lomake versio: 1/2012

Palauta lomake osoitteeseen (postimerkkiä ei tarvitse liittää):
Ilmailualan Unioni IAU ry
Tunnus 5015942
00003 VASTAUSLÄHETYS



Työterveyshuolto edistämään työntekijän terveyttä ja työkykyä

■ Työterveyshuollon painopistettä halutaan muuttaa entistä paremmin edistämään työntekijöiden terveyttä ja työkykyä sekä ehkäisemään työkyvyttömyyttä.

Edellytyksenä on toimiva ja tiivis yhteistyö työntekijän, työpaikan ja työterveyshuollon välillä. Kun työntekijä saa tarpeenmukaista hoitoa tai kuntoutusta riittävän varhaisessa vaiheessa, voidaan poissaoloja ehkäistä ja työkyvyttömyys-aikaa lyhentää.

Jotta työterveyshuollon toiminta on oikea-aikaista ja tarpeenmukaista, on sen pohjaututtava työpaikkaselvitykseen. Selvityksessä arvioidaan työstä, työympäristöstä ja työyhteisöstä aiheutuvat terveysriskit ja kuormitustekijät.

Selvityksen perusteella suunnitellaan ja toteutetaan tarpeelliset toimenpiteet terveyden ja työkyvyn tukemiseksi.

Hyvä työterveyshuolto myös edellyttää, että tiedonkulku, työnjako ja yhteistyö työterveyshuollon, perusterveydenhuollon ja opiskeluterveydenhuollon, erikoissairaanhoidon ja kuntoutuksen välillä on sujuvaa, tehokasta ja saumatonta.

Valtioneuvosto antoi torstaina 10. lokakuuta asetuksen hyvän työterveyshuoltokäytännön periaatteista, työterveyshuollon sisällöistä sekä ammatihenkilöiden ja asiantuntijoiden koulutuksesta. Uusi asetus tulee voimaan 1. tammikuuta 2014.

Yhteystiedot

■ Oletko toimittanut sähköpostiosoitteesi liittoon? Sähköpostiosoitteiden ja puhelinnumeroiden muutokset tulee ilmoittaa iau@iau.fi -osoitteeseen. Samasta osoitteesta saa myös jäsensivujen kirjautumistunnukset.

Muuttoilmoitukset ja nimenmuutokset tehdään Väestörekisteriin. Ne tarvitsee ilmoittaa erikseen liittoon vain, jos liitto ei osoitteenluovutuskielemalla takia voi saada tietoja automaattisesti.

SAK:n Duunari-stipendi nuorelle rekkakuskille

■ SAK on palkinnut kokkolalaisen rekkakuljettajan **Mikko Markkanen** Duunari-stipendillä.

Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestön mukaan Markkanen on osoittanut ammattitaitoa ja nostanut esimerkillään alansa arvostusta.

27-vuotias Markkanen kuljettaa työnsä Kokkolan Halpa-Hallissa myytävää tavaraa ympäri Pohjanmaata. Kyy-

dissä kulkee muun muassa talouspaperia, vaatteita ja jauhoja.

Markkanen on aktiivisesti mukana Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliiton toiminnassa. Hän myös kiertää alan opilaitoksissa kertomassa työstään.

– Haluan kertoa nuorille, kuinka tärkeää on kuulua ammattiliittoon ja kuinka paljon hyötyä liiton tuesta voi olla. On hyvä, että työntekijällä on iso porukka

selän takana puolustamassa hänen oikeuksiaan, Markkanen kertoo.

Kahdeksatta kertaa annettu Duunari-stipendi myönnetään vuosittain nuorelle, joka osoittaa duunarihenkeä ja toimii aktiivisesti yhteiskunnassa. Palkinnolla SAK haluaa nostaa ammatillisen osaamisen arvostusta.

Tuhannen euron stipendi luovutettiin Markkaselle SAK-päivillä Kuopiossa.

Lomalaki muuttui

Vuosilomalakiin tehtiin tänä vuonna merkittäviä muutoksia. Ne koskevat sairastumista tai muuta työkyvyttömyyttä loman aikana sekä vuosilomapalkan laskentaa.

Sairastuminen loman aikana

Seitsemän päivän karenssin poistuminen koskee sekä vuosiloman alkaessa että sen aikana sairaudesta, tapaturmasta tai synnytyksestä johtuvaa työkyvyttömyyttä. Vuosiloma on työntekijän pyynnöstä siirrettävä myöhempään ajankohtaan ensimmäisestä sairauspäivästä alkaen.

Karenssin poistuminen koskee vain lakisääteisiä lomia, eikä siis ulotu työehtosopimuksella sovittuihin pidempiin lomiin. Tämän vuoksi on tärkeää erotella työvuoroluettelossa tms., mitä loma/vapaata työntekijä kulloinkin pitää.

Uuden lain mukaan työntekijän on nimienomaisesti pyydettävä loman siirtämistä. Pelkkä ilmoittaminen tai lääkärin todistuksen toimittaminen työnantajalle ei riitä. Pyyntö on tehtävä ilman aiheutonta viivytystä ja työnantajalta on saatava vahvistus työkyvyttömyyden hyväksymisestä ja loman siirrosta.

Työntekijän on työnantajan pyynnöstä esitettävä luotettava selvitys työkyvyttömyydestään. Menettelystä on syytä sopia tarkemmin työpaikoilla. Asiassa on huomioitava, että työntekijöitä on kohdeltava yhdenvertaisesti.

Työkyvyttömyyden vuoksi siirretyn vuosiloman ajankohta

Työkyvyttömyyden päätyttyä vuosiloma jatkuu ja päättyy alkuperäisen ilmoituksen mukaisesti. Siirretty kesäloma on annettava lomakaudella, ja siirretty talviloma on annettava ennen seuraavan lomakauden alkua.

Jos edellä mainittu ei ole mahdollista, siirretty kesäloma voidaan antaa lomakauden jälkeen saman kalenterivuoden aikana ja talviloma seuraavan kalenterivuoden loppuun mennessä, tai jos loman antaminen ei edellä mainittunakaan aikana ole mahdollista, saamatta jäänyt loma voidaan korvata lomakorvauksella.

Vuosilomapalkan laskentaa koskevat muutokset

Lakimuutos koskee viikko- ja kuukausipalkkaisia työntekijöitä. Vuosilomapalkan laskentasääntö muuttuu tilanteissa, joissa työntekijän työaika ja palkka muuttuvat lomanmääräytymisvuoden (1.4.–31.3.) aikana, hänen siirtyessään kokoaikatyöstä:

- osittaiselle sairauslomalle
- osa-aikaeläkkeelle
- osatyökyvyttömyyseläkkeelle
- osittaiselle hoitovapaalle
- sopimukseen perustuvalla muulla lyhennetyllä työajalla.

Muutos koskee vastaavasti myös tilanteita, joissa työntekijä palaa osa-aikatyöstä takaisin kokoaikatyöhön.

Lomapalkka lasketaan tällöin prosenttiperusteista lomapalkan laskentasääntöä käyttäen siten, että lomapalkka on yhdeksän prosenttia, jos työsuhte on jatkunut alle vuoden lomakautta edeltävän lomanmääräytymisvuoden loppuun mennessä, tai 11,5 prosenttia, jos työsuhte on kestänyt vähintään vuoden lomakautta edeltävän lomanmääräytymisvuoden loppuun mennessä.

Prosenttilaskennassa vuosilomapalkan perusteena on lomanmääräytymisvuonna (1.4.–31.3.) työssäolon ajalta maksettu tai maksettavaksi erääntynyt palkka.

Hätätyöstä ja ylityöstä maksettavia korotuksia ei oteta huomioon palkka-perusteessa, mutta siihen lisätään laskennallisesti tiettyjen poissaolojen ajalta saamatta jäänyt palkka. Tällaisia ovat perhevapaat, sairaus, kuntoutus, karanteeni ja lomautus.

Jos työntekijän työaika muuttuu vasta lomanmääräytymisvuoden (1.4.–31.3.) päättymisen jälkeen, ennen loman tai sen osan alkamista, lomapalkka lasketaan lomanmääräytymisvuoden aikaisen työajan ja sitä vastaavan kuukausipalkan mukaan. Tällaisessa tapauksessa muutos tulee vasta seuraavan vuoden vuosilomapalkkaan.

Kuukausi- ja viikkopalkan jakajat

Vuosilomalakiin on lisätty kuukausi- ja viikkopalkkojen jakajat, joita käytetään lomakorvausta laskettaessa. Yhden lomapäivän palkka saadaan käyttämällä kuukausipalkkaisuilla jakajaa 25.

ARTO KUJALA

Lähde: SAK:n kalvosarja
(<http://www.sak.fi/aineistot/julkaisut/kalvot/vuosilomalain-muutokset-2013-2013-09-18>)

Vuosilomalain kehitys on ay-liikkeen huomattavimpia saavutuksia

- 1922 Työsopimuslaki, johon sisältyi määräys työntekijöiden 4–7 päivän palkallisesta vuosilomasta.
- 1939 Vuosilomalaki: työntekijöiden vuosiloma oli työsuhteen kestosta riippuen 5–12 työpäivää.
- 1946 Uusi vuosilomalaki (vuosiloma 12 päivää–1 kuukausi).
- 1960 Vuosilomalaki (vuosiloma 18–24 päivää).
- 1972 Lomaltapaluuuraha käyttöön.
- 1973 Vuosilomalain uudistaminen, vuosiloman pituus 24–26 päivää.
- 1977 Vuosiloman pituus 24–30 päivään, josta viikko talvilomaa.
- 1978 Talviloma vuosilakiin.
- 1979 Talvilomaoikeuden laajennus.
- 1991 Vuosiloman säästämisjärjestelmä.
- 1996 Vuosilomalain osittaisuudistus.
- 2005 Vuosilomalain uudistus.

SAK:n työehtoasiantuntija Katarina Murto kävi kertomassa vuosilomalain muutoksista liiton edunvalvontavaliokunnalle 22.10.2013.



”Parasta liitossa on neuvotteluturva turbulentilla alalla”

Helsinki-Vantaan lentoasemalla työskentelevällä matkustajapalveluvirkailija Olli Lampilalla on selkeä näkemys, miksi on liittynyt liittoon: yt-neuvottelujen riivaamalla ilmailualalla se tuo neuvotteluvoimaa ja -turvaa.

■ **Olli Lampila**, 26, aloitti työt Helsinki-Vantaalla kaksi vuotta sitten. Vuoden vaihteeseen saakka vuoroesi- miehenä työskentelevä Lampila liit- tyi IAU:hun puolitoista vuotta sitten. Työttömyysturvan takiako?

- Ei oikeastaan. Vaikka aikaisemmin neuvotellut kohtuulliset ehdot takaa- vat työehtosopimukset ovat hieno jut- tu, tärkeintä minulle on liiton neuvotte- luvoima, sen neuvotteluturva, kun mei- dän alalla on jatkuvasti yt-neuvotteluja, ilmailutermein sanottuna turbulenssia, Lampila toteaa.

Vertaiskeskusteluja ja liiton miehiä

Liittoon liittymisessä meni puoli vuot- ta. Oliko se oman pohdinnan tulos?

- Oli, mutta keskustelin paljon työ- kavereiden kanssa. Asia hahmottui si- tä kautta. Ja kävihän meillä liiton mie- hiä mainostamassa jäsenyyden etuja, sa- noo Lampila.

Palvelualan työt lentoasemalla ovat joutuneet ilmakeuoppiin muun muassa omistusjärjestelyjen takia. Kesällä 2012 sveitsiläisen alan jätti Swissport osti suo- malaisen Inter Handling Oy:n ja muunsi sen Suomen-yhtiökseen. Kansainvälisel-

le yritykselle suomalainen sopimuskäy- täntö oli vieras, eikä yhteiselon alkutai- val käynyt kivutta.

- Isoja työnteon tapaan liittyviä pää- töksiä saattoi tulla yllättäen, neuvotte- lematta ja pahimmillaan jälkikäteen tie- dottaen. Epävarmuus ja työntekijöiden vaihtuvuus lisääntyivät, mutta nyt käy- tännöt ovat selkeytyneet, Lampila to- teaa.

Jotain muutospyrteistä kertoo sekin, että hänen lyhyehkön työuransa aikana oma luottamusmies on vaihtunut kah- desti.

Vuoristokiipeilijän ura jäi

Mikä henki järjestäytymiseen on Hel- sinki-Vantaalla, onko liittoon kuulumi- sesta haittaa?

- Ei ole, ehkä jäsenmaksun maksamis- ta lukuun ottamatta, Lampila naurahtaa. - Kyllä meidän työpaikalla on sellainen henki ja perinne, että liittoon kuulutaan.

Miten nuori mies sitten päätyi mat- kailualalle, oliko se lapsuuden haave?

- Ei ollut. Halusin vaahtosammut- timen kokoisena vuoristokiipeilijäksi. Onneksi se jäi, Lampila naurahtaa.

- Työskentelin ennen opiskelua Thai-

maassa puoli vuotta matkatoimistossa. Ja alan opiskelu tuntui luontevalta, kun joitakin sukulaisiakin on opiskellut Por- voossa [Haaga-Helian ammattikorkea- koulussa] ja he ovat pitäneet siitä.

Uskotko, että olet vielä viiden vuoden kuluttua nykyisessä työssäsi?

- En usko - tai en ainakaan toivo. Ha- luaisin kokeilla jotain omaa yritystä. Toisille voiton kerääminen tuntuu jos- kus vähän turhalta, sanoo Olli Lampila.

JAAKKO TAKALAINEN



Ella Takalainen

**Olli Lampila suoritti 3,5-vuotista Haaga-Helian matkailualan tutkinnon 5 vuodessa. Välillä res-
tonomiopiskelija Lampila joutui ”hakemaan
inspiraatiota”, ja säännöllinen vuorotyökin vä-
hensi opiskelun hurmiota.**

SAK:n erikoistutkija:

Liittoon kuuluminen vähentää konflikteja työpaikoilla

■ Kun työntekijät ovat järjestäytyneet laajasti ammattiliittoihin, työpaikoilla on vähemmän konflikteja. Näin totesi SAK:n erikoistutkija **Tapio Bergholm** Yle Radio Suomen Ajantasa-ohjelmassa maanantaina 14.10.

Suomen ja Skandinavian historian dosentti Bergholm keskusteli ohjelmassa ammattiyhdistysliikkeen merkityksestä.

– Myös lakkoja on todennäköisesti vähemmän. Matalan järjestäytymisen maissa työntekijöiden pitää aloittaa

lakko ennen kuin edes neuvottelut saadaan aikaiseksi, Bergholm kertoi.

Bergholm viittasi myös bangladeshilaisten huonoihin työoloihin. Työlainsäädäntö ei yksin riitä, jos työntekijät eivät voi järjestäytyä ja painostaa työnantajia noudattamaan lakeja.

Yrityskohtaiset edut herkästi uhattuina

Kun työehdoista sovitaan yrityksissä yksittäin, Bergholmin mukaan ehto-

ja heikennetään helposti yritysten joutuessa vaikeuksiin. Sen sijaan valtakunnallisen sosiaaliturvan ja työehtosopimusten etuna on, ettei laajasti sovittuja etuja lähdetä leikkaamaan yhtä helposti.

Ohjelmassa keskusteltiin myös muun muassa ay-liikkeen ja politiikan yhteyksistä. Lisäksi Bergholm vastasi lähetykseen soittaneiden kansalaisten kysymyksiin.

Helsinki-Vantaan kehittämiseen melkein miljardi euroa

Finavia Oyj käynnistää Helsinki-Vantaan lentoasemalla laajan kehittämisohjelman, joka ajoittuu vuosille 2014–2020. Ohjelma on suuruudeltaan noin 900 miljoonaa euroa ja sen työllisyysvaikutus on arviolta 14 000 henkilötyövuotta. Lentoasema valmistautuu palvelemaan 20 miljoonaa matkustajaa 2020-luvun alkupuolella.

■ Kehittämisohjelma kohdistuu pääasiassa lähtöselvitys- ja vaihtomatkustuskapasiteetin kasvattamiseen sekä liikennejärjestelyjen parantamiseen.

Finavia on aiemmilla investoinneillaan turvannut Helsinki-Vantaan tien merkittäväksi vaihtokentäksi Aasian ja Euroopan välisillä reiteillä sekä mahdollistanut lentoaseman kapasiteetin 15 miljoonaan matkustajaan. Lentoliikenteen kasvu on kuitenkin ruuhkauttamassa lentoaseman tulevana vuosina.

– Ennusteiden mukaan Helsinki-Vantaalla on 20 miljoonaa matkustajaa 2020-luvun alkupuolella. Tämä tarkoittaa, että nykyiset tilat käyvät riittämättömiksi ja että Helsinki-Vantaan on kyettävä uusiutumaan ja kehittämään prosessejaan. Päälentoasemamme menestymisen johtavana vaihtokenttänä takaa suomalaisille kattavat lentoyhteydet myös tulevaisuudessa ja parantaa maamme kilpailukykyä merkittävästi, sanoo Finavian toimitusjohtaja **Kari Savolainen**.

Lentoasemalle 5000 pysyvää työpaikkaa

Helsinki-Vantaan kehittämisohjelma on suuruudeltaan noin 900 miljoonaa euroa. Sen työllisyysvaikutus on arviolta 14 000 henkilötyövuotta. Kun lentoaseman matkustajamäärä nousee 20 miljoonaan matkustajaan seuraavan kymmenen vuoden kuluessa, lentoasemalle syntyy lisäksi eri yrityksiin noin 5 000 pysyvää työpaikkaa.

Kehittämisohjelma käynnistyy terminaali 2:sta lähtöselvitysaulan paran-



nustöillä. Samaan aikaan käynnistettiin tarkempi suunnittelutyö, jolloin tehdään lopulliset päätökset laajennustöiden kohdistamisesta.

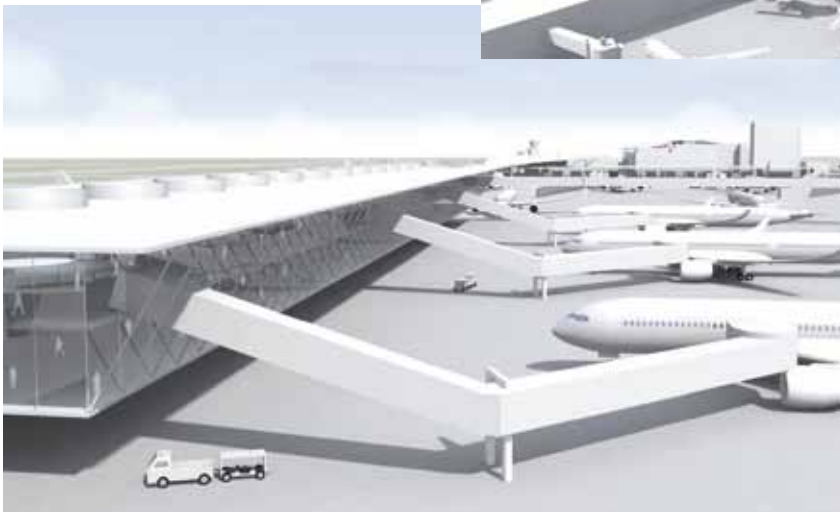
Kokonaan uuden infrastruktuurin rakentaminen käynnistyisi näillä näkymin vuonna 2015. Yhtenä vaihtoehtona Finavia tutkii mahdollisuutta rakentaa ns. satelliittiterminaali terminaali 2:n viereen. Yhtiö suunnittelee myös terminaali 2:n laajentamista nykyisten P1- ja P2-pysäköintitilojen alueelle.

Kehittämisohjelma saadaan käyntiin valtion myöntämän pääomituksen ansiosta, kun valtio sijoittaa Finaviaan 200 miljoonaa euroa. Sen ansiosta Finavian omavaraisuusaste ja mahdollisuudet ottaa velkaa paranevat.

– Pääomitus kohdistetaan Helsinki-Vantaan kehittämiseen, jotta voimme palauttaa valtion sijoituksen takaisin liiketoimintamme tuotoilla. Samalla pystymme hoitamaan keskeisten verkostolentoasemien korjausvelkaa nykyistä enemmän, Savolainen sanoo.

Kehittämisohjelman lisäksi Finavia toteuttaa Helsinki-Vantaalla, keskeisillä verkostolentoasemillaan sekä lennonvarmistuksessa noin sadan miljoonan euron arvoiset korjaus- ja ylläpitotyöt. Ne sisältävät muun muassa kiitoteiden päällystyksiä ja terminaalirakennusten ylläpitotöitä.

lähde: Finavia Media Desk



Helsinki-Vantaan kehittämisohjelma 2014–2020

Lähtöselvitys- ja turvatarkastuskapasiteetin kehittäminen Terminaali 2:ssa

- Matkustajien turvatarkastuskapasiteetin lisäys
- Congress-alueen kehittäminen
- Lähtöselvitys- ja bag drop -automaatio
- Toteutus vuonna 2014

Vaihtoliikenteen kapasiteetin kehittäminen

- Lisää laajarunkokonepaikkoja Non-Schengen-liikenteelle
- Terminaalin kasvattaminen esimerkiksi satelliittiterminaalin avulla
- Voidaan toteuttaa asteittain kysynnän mukaan 2015–2020

Lähtevän ja saapuvan liikenteen kehittäminen Terminaalissa 2

- Terminaali 2:n laajennus edusta-alueelle ja pysäköintikapasiteetin kehittäminen
- Keskitetty lähtöselvitysalue, turvatarkastus ja matkatavaroiden luovutus
- Liikennejärjestelyiden kehittäminen
- Mahdollisuus kaupallisten palveluiden lisäämiseen
- Alustava aikataulu 2017–2019 riippuen toisten hankkeiden aikataulutuksesta



Helsinki-Vantaan lentoasema kasvaa rivakkaa vauhtia. Muitakin muutoksia tulee, havainnekuvien perusteella lumisateet loppuvat.

Takaisin trapetsille

Tutkiva journalisti saa tottua mitä kummallisimpiin vaateisiin. Tämän haastattelun ehdoksi SLSY:n sopimussihteerin Anu Hietala asetti, että jutussa tulee mainita sähköisistä iltapäivälehdistä tuttu klikkaushoukutin – KÄÄK, katso myös kuvat! Nyt kun se on hoidettu, voimme siirtyä itse asiaan.

SLSY täyttää tänä vuonna 60 vuotta. Onko liitto vetreässä vedossa vai joko alkaa tossu painaa?

Ei paina tossu jalkaa, eikä murhe mieltä. Pitkät perinteet tuovat mukanaan laajaa kokemusta lentoliikenteen eri aikakausilta, mutta olemme myös tiukasti kiinni nykypäivässä ja katse kohti tulevaisuutta.

Toimit aiemmin luottamusmiehenä Finnairilla ja varapuheenjohtajana SLSY:ssä. Olit sittemmin jonkin aikaa pois. Mikä sai palaamaan takaisin?

Vauhdin huumaa houkutteli takaisin, sekä mahdollisuus päästä osallistumaan monipuolisesti vähän kaikkeen liiton toiminnassa. Toimin PAM:ssa vuoden kouluttajana ja sekin oli opettavaista ja mielenkiintoista puuhaa, mutten silti harkinnut hetkeäkään kieltäytymistä kun minulle tarjottiin kokopäiväistä sopimussihteerin paikkaa SLSY:ssä. Eihän tästä sirkuksesta olisi kauempaa malttanut pois ollakaan.

Tes-neuvottelut ovat kesken vielä haastattelua tehtäessä, mutta kuinka luonnehtisit prosessia toistaiseksi?

Neuvotteluprosessi on edennyt hitaasti, mutta rakentavasti. Oman mausteensa soppaan tuo Työllisyys- ja kasvusopimus, joka asettaa tietyt rajat neuvotteluille. Toi-

saalta erityisesti Finnair hakee samalla myös mittavia säästöjä. Näiden kahden tavoitteen välillä tasapainoillaan ja haetaan ratkaisua.

SLSY:n ja Finnairin välillä on julkisuudessa ollut viime aikoina varsin tiukkasanaista ajatusten vaihtoa. Näin on myös IAU:n toisinaan käynyt. Onko sinulla ajatuksia, millaisin keinoin rauha ja järki saadaan palautettua kortteliin?

Rauhan palautumisen ensiaskeleita meidän kohdallamme voisi olla vaikkapa se, että työnantaja reilusti myöntäisi suunnitelleensa rikkureiden palkkaamista. Eikä yrittäisi vierittää syytä yhden johtajan ”yksityisajattelun” piikkiin. Työrauhan suhteen laajemmin viisaus eläisi mielestäni siinä, että neuvottelut käytäisiin neuvottelupöydässä ja henkilökunnan jatkuva painostaminen turhilla sähköposteilla, eheytystilaisuuksilla, säästövinkeillä ja ”Kerro, mistä haluat säästää”-kampanjoilla jätettäisiin vähemmälle.

Millainen on suhde muihin työnantajiin alallanne?

SLSY:n jäseniä on töissä Finnairilla, Blue1:llä, Flybellä, Norwegianilla, Airprolla, Airfixillä, Jetflitellä ja Adcolla ja Air Ålandilla. Välit työnantajiin,



Jonglööri pudotti kaikki lehdet.

mukaan lukien Finnair, ovat pääsääntöisesti oikein hyvät. Mutta parin eri liiton yhtiökohtaisesti sopimat, SLSY:n yleissitovaa työehtosopimusta heikommatt työehdot, hankaloittavat yhteistyötä ja jäsentemme elämää. Erityisesti harmia tuottaa JHL:n ja Pardian tekemä matkustamohenkilöstön kannalta surkea työehtosopimus Airprossa.

SLSY on tehnyt aiesopimuksen liittymisestä AKT:n yhteisöjäseneksi ensi vuonna. Miten maailma muuttuu tuolloin?

SLSY:tä on vuosien varrella usein syytetty epäpäteväksi pieneksi sisäpiiriksi. Väitehän on perätön ja kaikin puolin typerä, mutta minusta on hauska leikkiä sillä ajatuksella, että kaikki osapuo-

let varmasti nyt ilahtuvat AKT-yhteistyöstämme. Ehkä sen myötä saadaan niitä vastapuolen kaipaamia oikeita ammattilaisiakin tarvittaessa mukaan neuvottelupöytään.

Kuvat ja haastattelu: JM KOSKINEN



You`ll never walk alone – Et koskaan kulje yksin

Yhteisöllisyys on päivän sana. Sen katoamisesta ollaan syystäkin huolissaan valtionjohtoa myöten. Yhteisöllisyyden kääntöpuolen, yksinäisyyden, tiedetään tulevan yhteiskunnalle kovin kalliiksi. Mutta minne ja miksi yhteisöllisyys katoaa? Voisiko sen kenties kilpailuttaa ja synnyttää siltä pohjalta kasvuyrityksiä? Tätä konstiahan tavataan nykyisin tarjota ratkaisuksi aivan kaikkeen. Tai ehkä yhteisöllisyys ei katoakaan, vaan se rajautuu entistä pienemmille ryhmille.

■ Laulu *You`ll never walk alone* on peräisin Broadway-musikaalista *Carousel*. Teoksen säveltäjän **Richard Rodgersin** ja sanoittajan **Oscar Hammerstein II:n** yhteistyön hedelmistä paremmin tunnettuja ovat jatkuvasi teattereissa pyörivät *Oklahoma*, sekä erityisesti *The sound of music*, josta on tehty kuuluisa elokuvakin.

Kappaleen ovat versioineet lähes kaikki länsimaisen viihdemusiikin legendaarisimmat nimet. Parhaiten tunnettuja lienevät **Elvis Presleyn** ja **Frank Sinatran** levytykset.

Yksinkertaisen ja yleisinhimillisen viestinsä ansiosta laulu on kelvannut myös hengellistä musiikkia esittävien artistien repertuaariin. Sen vaikutuk-

sen voi kuulla monissa myöhemminkin tehdyissä hiteissä, tässä esimerkkinä käyköön **Kari Tapio** -vainaan *Myrskyn jälkeen*.

Monille *You`ll never walk alone* tuo mieleen myös Liverpoolin jalkapalljoukkueen. Otamme sen lähtökohdaksi ja siirrymme tutkimaan yhteisöjä ja yhteisöllisyyttä niiden yksinkertaisimmasta muodosta – urheiluseuran kannattamisesta – jatkaen kohti hieman laajempia näkökulmia ja lopulta lähelle palaten.

Kop, kop

Futis synnyttää syvää heimotunnetta ympäri koko maailman. Ikäkulun italialaisen viisauden mukaan mies voi rakastaa useampaa naista, mutta vain yh-





tä jalkapallojoukkuetta. Sanontaan on helppoa uskoa, kun kuulee ja näkee Liverpoolin tosifanien veisaavan kansallislauluaan lähes transsissa silmät pulloittaen tuuman päistä ulkona.

You'll never walk alone kiertää kaikuina ympäri joukkueen kotiareenan Anfield Roadin. Kertosäe alkaa vetoavana kerta toisensa jälkeen entisestä seisomakatsomosta Spion Kopista, jota fanaattisin osa kannattajista miehittää. Tuttavallisemmin sitä kutsutaan vain lyhenteellä the Kop.

Nimi juontuu yli sadan vuoden taakse toisen buurisodan aikoihin. Katson jyrkkä muoto toi aikalaisille mieleen Spion Kop -vuoren taistelumaismat Etelä-Afrikassa. Toinen yhtäläisyys lienee siinä, että tässä katsomossa otetun seuraaminen Manchester Unitedin värejä tunnustaen on vain hiukan vaarallisempaa kuin jalkaväkimiehen elämäntapa sota-aikana.

Urheiluseuran kannattaminen on luonteeltaan rajaavaa yhteisöllisyyttä ilman solidaarisuuden häivääkään. Vaikka useimpien lajien ja joukkueiden kannattajat janoavatkin ensisijaisesti nähdä hienoja suorituksia kentäl-

lä, niin niistä katoaa hohto jos tempun tekee vastustaja. Pahimmillaan tämä yksisilmäisyys purkautuu väkivaltaana. Jalkapallolla kaikista lajeista on tässä suhteessa surullisimmat perinteet. Mellakat ja kuolonuhrit ovat seuranneet peliä koko sen historian ajan. Jalkapallon suhteesta ja erosta edeltäjänsä rugbyyn ovatkin englantilaiset nasevasti todenneet, että rugbyssa herrasmiehet katselevat huligaanien pelaavan, jalkapallossa on päinvastoin.

Nykyisin tilanne on tosin parempi verrattuna vanhoihin ”hyviin aikoihin”. Väkivallan väheneminen katutasolla on muutenkin tilastollinen tosiasia lähes kaikkialla, vaikka lehtiä lukemalla voisi toista kuvitella. Onko jalkapalloväkivallalla siis jokin yhteys muuhun yhteiskuntaan? Tilan puutteen vuoksi tarkastelemme asiaa vain oman mantereemme näkövinkkelistä.

Raskas teollisuus, raskaat hovit

Silmäilemällä Euroopan karttaa voi havaita jalkapallon historiasta seuraavaa. Vanhimpien, toki osin myös nykyisten, suurjoukkueiden kotikaupungit seuraavat keskisen Pohjois-Euroopan ylit-

tävää aluetta aina Brittein saarilta Ukrainaan asti, joka teollistui nopeasti kivihiilen käytön ja teräksen tuotannon monikertaistumisen myötä. Samanaikaisesti peli levittyi kohti Etelä-Euroopan pää- ja satamakaupunkeja, jotka kasvoivat samaisen teolliseksi vallankumoukseksi nimetyn yhteiskunnallisen rakennemuutoksen myötä.

Syntyi uudenlainen urbaani yhteiskunta, jossa jalkapallon rooli oli toimia alimpien luokkien huvituksena sekä venttiilinä köyhyyden ja kurjuuden aiheuttaman turhautumisen purkamiseen.

Suomessa kehityskulku oli toinen. Jalkapallon aiheuttamaa rauhattomuutta ei toistaiseksi ole paljon ollut, toisaalta ei ole tullut juuri menestystäkään. Meillä nimittäin teollistuminen ja siitä johtuva kaupungistuminen lähtivät lopullisesti käyntiin vasta sotakorvausten maksamisen aikana 40-luvun lopulla ja sittenkin ensin varsin hitaasti.

Kapea väestöpohja pakotti suunnittelemaan paremmin ja nykyisin kolmannen maailman maista tuttu yksinkertaiseen tuotantoon sidottu kurjalisto jäi syntymättä. Täällä prosessia seurasivat aito elin- ja koulutustason nousu kohti

YOU'LL NEVER WALK ALONE

*When you walk through a storm hold your head up high
and don't be afraid of the dark.
At the end of a storm there is a golden sky
and the sweet silver song of a lark.
Walk on through the wind.
Walk on through the rain.
Though your dreams be tossed and blown.
Walk on – walk on with a hope in your heart.
And you'll never walk alone.
You'll never, ever walk alone.*

**Vapaamittainen käännös Poseidon's wake ltd/ John Matthew Smallriver*

ET KOSKAAN KULJE YKSIN

*Kulkiessasi läpi myrskyn pidä pystyssä pää,
äläkä pelkää pimeää.
Myrskyn jälkeen on taivas kultaa
ja hopeaa sulolaulu leivosen.
Kulje vaan läpi tuulen,
Kulje vaan läpi sateen,
vaikka unelmasi viskataan pois.
Kulje vaan – kulje vaan toivo sydämessäsi.
Niin et koskaan kulje yksin.
Et koskaan milloinkaan kulje yksin.*

vankkaa ja vakaata keskiluokkaa, jolla oli varaa sijoittaa itseensä ja perheeseensä. Köyhyyteen tuomittu kollektiivi kävi aina vain vähäisemmäksi. Kansanosiemme tasa-arvoistumiskehitys jatkui vuosikymmenten ajan niin, että lopulta mahdollisuudet yhteiskuntaluokkaretkelynä tunnettuun ilmiöön olivat jo lähes kaikkien ulottuvilla.

Ay caramba I

Globalisaation ajan myötä perinteinen teollisuutemme on kuitenkin hurrjaa vauhtia hupenemassa ja mikäli uudenlaista kekseliäisyyttä ja innovaatiota ei enää synny uhkaa hyvinvointivaltiota hidas alasajo.

Tätä mahdollisuutta ennakoiden on viime aikoina virinnyt uudestaan jo vaimentunut yhteiskunnallinen periaatekeskustelu. Sen toisen äärilaidan, jota ei nykyisin selkeästi voi kuvata vasemmisto-oikeistoakselilla, mielestä kyseessä on kansakunnan kertakaikkinen laiskistuminen ja mukavoituminen. Syyllisiä siihen heidän mukaansa ovat tahot, kuten ay-liike, joka on ajanut työväestön taloudellisen ja muun itsemääräämisoikeuden lisäämistä totuttaen sen liian hyvään. Mielipiteen ydin on logiikassa, jonka mukaan dynaamiset markkinat tarvitsevat toimiakseen ennen kaikkea hyvin pitkälle menevää ja nopeaa joustavuutta.

Tässä argumentissa on kuitenkin joitain heikkouksia. Se ei näe laajan ja monipuolisen koulutuksen siunauslisuutta uuden kehittämisessä. Nimitäin säätelemättömimmät taloudet itse harvoin luovat mitään uutta tai mullistavaa. Niiden kasvu on käytännössä aina tuontitavaraa. Toisekseen Suomessa soisi tuki olevan enemmän yritteliäisyyttä ja yrittäjiä, mutta suhteellisesti eniten heitä on Mosambikissa, ja ongelmamme ovat heinäntekoa sikäläisiin verrattuna.

Hämmästyttävintä kuitenkin kenties on, että kaikkein armottomimman kilpailuyhteiskunnan kannattajissa on niin suuri osa sukutaustoiltaan juuri niitä, joiden esivanhemmat tuskin olisivat koskaan päässeet mielipiteitään esittämään, jos yhteiskuntakehitystä maassamme olisi ohjailtu näiden kovan linjan vaatijoiden suuntaan. Ja jossain määrin ärsyttävää puolestaan on se, että esitetty heikennykset eivät koskaan osu tähän ryhmään itseensä. He jalosti toteavat oman osansa tehdyksi ja erittäin yksituumaisen yhteisöllisesti vierittävät syyn kansantalouden heikosta tilasta lyhentämättä muualle.

Ay caramba II

Valitettavasti työmarkkinoiden suunta näyttää juuri nyt olevan matkalla kohti edellä kuvattua. Sitä indikoi keskipalkkaisten töiden nopea väheneminen ja tuloerojen ääripäiden etäännyminen toisistaan. Syntymässä on hyvin palkatuissa asiantuntija-ammateissa olevien ja sosiaalitoimelta ansioidensa jatkeen hakevien maailmat, jotka eivät enää matkalla kehdosta hautaan kohtaa. Ennen muinoin ay-liikettä epäiltiin yrityksestä saada verot valtion maksettaviksi, paljon vähemmän on tietänyt elinkeinoelämä huutia siirtäessään palkanmaksun samaan osoitteeseen. Ainaisen osa-aikainen tai muu pätkätö johtaa myös tosiasialliseen työuran lyhentymiseen ja lopulta siitä seuraavaan olemattomaan eläkekertymään, joten luukulle uhkaa kertyä tulevaisuudessa entistä pidempi jono. Siihen nämä nykypäivän kirveslinjalaiset vastaavat luonnollisesti aikeella sulkea koko luukku.

Lentoliikenne, ilmailuala ja sen ammattiliittojen jäsenet ovat vain häviävän pieni osa alati villimmäksi käyvää työ-

markkinakenttää. Toistaiseksi olemme kuitenkin sinnikkään yhteisöllisyytemme avulla jotenkin pystyneet puolustautumaan. Siitäkin huolimatta, että parempien työ- ja palkkaehtojen tavoittelu ei aina ole ollut alalle pyrkivien liittojen kärkitavoite, vaan työnantaja on saanut sivustatukea shoppaillessaan sopimuksilla. Menestyäkseen jatkossakin, täytyy ilmailualan liittojen, joilla on riittävästi jäseniä täyttämään yhteisön tunnusmerkistö, olla valmiita kulkemaan läpi myrskyn. And You 'll never, ever walk alone.

teksti: JM KOSKINEN

kuvitus: ELINA RAJALA

Ps. Paljon onnea 60 vuotta vanha Suomen Lentoemäntä- ja Stuerttiyhdistys SLSY ry.



Palkitsemme ykköskuskit



Turva on reilu autovakuuttaja ja palkitsee parhaat kuskit.

Turvan Liittokasko on vain liittojen jäsenille räätälöity autovakuutus. Se sisältää paljon mainioita ominaisuuksia, mutta yksi on ylitse muiden - ainutlaatuinen bonusetu. Bonusetu syntyy, kun olet ajanut kolme vuotta ilman törttöilyjä. Bonus ei putoa

vahingon sattuessa, kuten perinteisissä autovakuutuksissa. Ykkösjuttu, eikö totta? Hoidetaan yhdessä vakuutuksesi Turvaan. Tule käymään tai jätä yhteydenotto pyyntö nettisivuillamme.

* Alennus koskee Liittokaskon ensimmäisen vuoden vakuutusmaksua ja uutta vakuutusta, jonka alkamispäivä on 1.9.-31.12.2013. Alennus edellyttää Turvan liikenne- ja kotivakuutusta.



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



Yli vuosi ilman tapaturmia

■ GA Telesis Vantaan moottorikorjaamon työntekijöiden työsuojeluvaltuutettu **Arto Mäenpää** on tyytyväinen. Toukokuussa amerikkalaisomistukseen siirtyneen entisen Finnairin Moottorikorjaamon henkilöstö on välttynyt työtapaturmilta nyt jo yli vuoden.

Uudelle työnantajalle on erittäin tärkeää, ettei työtapaturmia satu.

Amerikkalaisen ajattelutavan mukaan työtapaturmien riskiä ei kannata ottaa, ne kun eivät tuota mitään muuta kuin inhimillistä kärsimystä, Arto kertoo.

Kun kysyn, miten he ovat onnistuneet työturvallisuudessa niin hyvin, vaikka

työpaikkaa ovat ravistelleet suuret muutokset, Arto mainitsee syiksi työpaikan järjestyksen ja siisteyden, sekä ammat-

titaitoiset työntekijät. Kulkuväylät ovat kunnossa ja tarvittavat suojavälineet ovat käytössä ja saatavilla.

Teksti ja kuvat: MARKUS BERG

Arto Mäenpää ja tapaturmattomat päivät



Seppo Väyrynen ja työharjoittelija Tomi Raatikainen tarkastavat moottorin osaa.

Kumppanuussopimus?

Vähän yli vuosi sitten Finnair Cateringin maailma muuttui. Toteutettiin yritysjärjestely, joka oli siinä määrin luova, että ainakaan kirjoittajat eivät pysty sille nimeä antamaan. Kyseessä ei ollut liikkeenluovutus, vaan jonkinlainen työnjohto-oikeuden ulkoistus. Olemme keränneet tähän juttuun materiaalia työnantajan tiedotteista ja vastauksista työntekijöiden esittämiin kysymyksiin tuolta ajalta. Niiden perässä on kursivilla havaintoja ja tuntoja, joita viestintä herätti.

Mitä tapahtui?

Finnair on solminut kumppanuussopimuksen LSG Sky Chefs Groupin kanssa koskien Finnair Catering Oy:n liiketoimintaa. Sopimuksen myötä LSG Sky Chefs ottaa johtovastuun Catering-yhtiön toiminnasta. Finnair Catering pysyy Finnairin tytäryhtiönä, mutta sen nimi muuttuu LSG Sky Chefs Finland Oy:ksi, eikä sitä enää sisällytetä Finnairin taloudelliseen raportointiin. LSG Sky Chefs Groupilla on mahdollisuus ostaa Finnair Catering Oy myöhemmin. Kumppanuussopimus astuu voimaan 1.8.2012.

Yhtiön uusi toimitusjohtaja nimitetään myöhemmin. Yhtiön hallitukseen tulee sekä LSG Sky Chefs Groupin että Finnairin edustus.

Tämä oli virallinen ilmoitus, joka työntekijöille järjestetyssä info-tilaisuudessa annettiin 1.8.2012.

Se otettiin vastaan hiukan hämmennyneenä, sillä vastahan 1.5. 2012 oli ilmoitettu että yrityskauppa ei toteudukaan. No ajattelimme että elämä jatkuu uuden, yhden maailman suurimmista catering- yhtiöistä, johdon alaisuudessa. Toiveissa vilahti jopa, että ehkä päästiin jatkuvasta yrityksestä säästää työehdoista.

Miksi tapahtui?

Finnair säästää tällä järjestelyllä merkittävästi: se saavuttaa täydet säästöt kolmantena sopimusvuonna. Säästösumma nousee noin 9 miljoonaan euroon vuodessa. LSG Sky Chefs on maailmanluokan toimija ja heillä on laajan toimintansa kautta mittakaava- ja synergiaetuja esimerkiksi ostotoiminnoissa, mikä vaikuttaa yksikkökustannuksiin. Heillä on myös erittäin hyvä ja

laaja kokemus lentokeittiötoiminnan prosesseista. Merkittävä säästökohde Finnairille on myös uusi tuotannonohjausjärjestelmä, jonka LSG tuo Finnair Cateringiin nykyisen Movexin tilalle.

Finnair ostaa jatkossa lento-catering-palvelunsa LSG:ltä, jonka johdolla Finnair Catering jatkossa toimii. Kumppanuussopimuksen perusteella vastuu ja päätösvalta Finnair Cateringin operatiivisesta toiminnasta siirtyvät täysimääräisesti LSG:lle 1.8.2012. IFRS:n (kansainvälinen tilinpäätösstandardi) mukaisesti järjestelyä käsitellään kirjanpidossa yrityskauppana, minkä vuoksi Finnair ei enää konsolidoi tytäryhtiötään konsernitalinpäätökseensä tämän jälkeen ja LSG vastaavasti konsolidoi sen omaan toimintaansa. LSG maksaa korvauksena määräysvallan siirtymisestä Finnairille kolme miljoonaa euroa vuodessa sopi-





Jyrki Väyrynen



Jyrki Väyrynen

muskauden aikana, minkä Finnair tulouttaa IFRS:n mukaisesti täysimääräisesti vuoden 2012 tulokseensa. Kumppanuussopimuksen perusteella LSG:llä on oikeus ostaa Finnair Catering Oy:n osakekanta ennalta sovittuun hintaan sopimuskauden aikana. Mikäli LSG käyttää osto-oikeuttaan, pienentävät jo maksetut erät Finnair Catering Oy:stä maksettavaa kauppahintaa.

Alkoi vaikuttaa vankasti, että emme päässeetkään säästöjä pakoon, vaan tahtoja, jotka säästöjä meiltä edellyttää tuli yksi lisää. Summien suuruus askarrutti myös. Alkuun pitäisi löytää kuusi ja sitten yhdeksän miljoonaa euroa. Eli ei ihan nappikauppaa. Esitimme kysymyksiä ja saimme vastauksia.

Miten säästö saataisiin aikaan?

LSG Sky Chefs on maailmanluokan toimija. Heillä on laajan toimintansa kautta mittakaava- ja synergiaetuja esimerkiksi ostotoiminnoissa, mikä vaikuttaa yksikkökustannuksiin. Heillä on myös erittäin hyvä ja laaja kokemus lento-keittiötoiminnan prosesseista. Merkittävä säästökohde Finnairille on myös uusi tuotannonohjausjärjestelmä, jonka LSG tuo Finnair Cateringiin nykyisen Movexin tilalle. Ilmoiteltiin myös, että työtä tuli tehdä ”smarter not harder”.

Eli samat laulut, joita oli toistettu jo aiemmin.

Mitä työsuhteen ehdoille tapahtuu kumppanuusjärjestelyn yhteydessä?

Työntekijöiden työehdot säilyvät entisellään. LSG Sky Chefs Finland noudattaa työsuhteen ehtoja sellaisina, kuin Finnair Catering oli niitä velvollinen

noudattamaan. Työnantaja ei tietenkään voi muuttaa työsuhteen ehtoja kuten työaikaa tai palkkaa yksipuolisesti.

Toivottavasti ei edes yritä.

Vaikuttaako tämä järjestely työsuhteisiin?

Tällä ei ole vaikutusta työsuhteisiin tai työsuhte-etuihin, jotka on kirjattu työsuhteen tai työehtosopimukseen.

Sehän on selvä, että kaikki muu menee. No, kunhan perusjutut pysyy.

Mitä työehtosopimusta uusi yhtiö noudattaa?

LSG Sky Chefs Finland on velvollinen noudattamaan samaa työehtosopimusta, joka on aiemmin sitonut Finnair Cateringiä koko sen voimassaoloajan. Järjestely ei siis vaikuta työehtosopimuksen voimassaoloaikaan.

Miten se voisikaan? Kysymyksessä ei ole yrityskohtainen, vaan yleissitova Lentoliikenteen palveluja koskeva työehtosopimus.

Vaan mitä sitten tapahtui?

Karu totuus tuli eteen 12.9.2013. Tällöin LSG yksikantaan ilmoitti vaihtaneensa työnantajaliittoa ja liittyneensä Matkailu- ja Ravintolapalvelut Mara ry:n jäseneksi ja näin ollen tulisi soveltamaan meihin Maran työehtosopimusta. Ilmoitusta ei edeltänyt minkäänlainen kommunikaatio työntekijöiden kanssa aiheesta. Manööverin seurauksena työntekijöiden työ- ja palkkaehdot heikkenisivät dramaattisesti. Palkka heikkenisi jossain tapauksissa lähes kolmanneksen ja työsuhteiden ikävimmät muodot, pahamaineisia nollatuntisopimuksia myöden, tulisivat käyttöön rajoituksetta. Samoin oli

si ulkopuolisen työvoiman käytön laita. Hirtehishuumoria ilmoituksessa edusti työnantajan kommentti, jossa se edellytti, että ”tämä muutos olisi vietävä yhteistyössä läpi.”

Siis pitäisi yhteistyössä työnantajan kanssa samassa rintamassa olla valmis murtamaan oman liiton yleissitova työehtosopimus. Jep.

Ällistys vaihtui pian ärsyyntyneisyydeksi ja työntekijät marssivat ulos saman päivän iltana.

Tämän jälkeen työnantaja on aloittanut massiivisen informaatio-kampanjan, jossa MaRa:n edustaja on ollut kertomassa kuinka kaikki heidän näkemyksensä mukaan tapahtuu. Tapaamisiin on sisällytynyt ikävää painostusta ja uhkailun sävyistä viestintää, jossa vaihtoehtoisiksi on esitetty työnantajan valitsemat työehdot tai töiden ulosliputus Suomesta. Sen ainut vaikutus toistaiseksi on ollut työntekijöiden entistäkin suurempilukuinen järjestäytyminen IAU:iin. Työntekijöitä on tällä hetkelle noin 450, joista kymmenkunta ei ole liittynyt. Toinen seurauksen asenneilmastossa on tiivistettyä lauseeseen, jonka kuulin tällaisen tilaisuuden jälkeen: ”Ja kilin vitut. Työ karkaa Viroon tai mihin maailmankolkkaan tahansa heti, kun työnantaja saa siitä tarvittavan taloudellisen hyödyn. Palkkoja alentamalla ei ole työpaikkoja pystytty takaamaan.”

Tässä vaiheessa liikekannallepano on käynnissä, ja valmistautuminen Lentoliikenteen palveluja koskevan työehtosopimuksen puolustamiseksi kaikin mahdollisin keinoin on alkanut.

Edessä ovat kovat ajat, mutta yhtenäisyydellä ja toisiamme tukien tulemmme olemaan vahvoilla tässäkin tuoksinnassa.

REIJO HILTUNEN JA JM KOSKINEN

lähde: LSG Sky Chefs Finland ja Finnair

Kahdesta kympestä

Joutomies istahti sienestysreissullaan taannoin kannolle erään hakkuuaukean reunalla viettämään niin sanottua tupakkitaukoa. Siinä aikansa tuumittuaan, menneitä ja nykyisiä muistellen, alkoi kuulua ääniä. Ka, joukossa tutun oloinen ääni taivaalla. Onko tosiaan? Vaan kyllä, sehän se. Yksi aikansa ilmojen jättiläisistä, ennen miljoonia ihmisiä kuljettanut, nyt ehtoopäivinäan rahtikoneen virkaansa toimittaen, oli laskeutumassa Helsinki-Vantaan lentoasemalle.

Jaa'a niin se lentää tuokin vielä vaan, mutta ken sen huoltaa?

Siinä istuskellessaan (huom. Joutomies ei ole istumalakossa), huomasi Joutomies tuon alustanaan olevan kannon sijaitsevan juuri laskeutumisreitillä, jonka ylitti koneiden virta. Saattoi niistä olla jokunen sinivalkoinen siiviltään, useampi kuitenkin jotain muuta väriä tunnustava.

Tätä näkyä seuratessa nousivat monenmoiset ajatukset esille.

Onko suomalainen hyvinvointivaltio murenemassa? Missä tilassa olemme Suomi-neidon kamaralla? Lehdet kirjoittavat ja tv suoltaa uutisia. Suomella menee hyvin tai Suomella menee huonosti. Milloin on ketäkin uskominen?

SOSTE:en, Suomen sosiaali ja terveys ry:n, kokoama Sosiaalibarometri 2013 antaa ymmärtää, että hyvinvoin-

nin kannalta Suomessa tilanne on lähes hyvä. Jopa niin, että olemme nyt parhaimmalla tasolla useamman vuoden tarkastelujaksoja verraten.

Tehdyn kyselytutkimuksen mukaan sosiaalialan johtavien toimijoiden mukaan reilut 80 % väestöstä voi hyvin. Jos tulosta vertaa vuosien 1997- 98 tilanteeseen, on nousu huima. Kyseisenä aikana vastaava tulos oli alle 40 %.

Toisaalta Suomi on hyvinvoinnin kannalta hyvin jakautunut maa.

Ongelmaksi nousee pienituloisuus. Köyhyys on Suomessa lisääntymään päin. Jos pidetään köyhyyden rajana noin 1 100-1 200 € tuloja kuukaudessa, niin tilastollisesti runsaat puolet työeläkkeen saajista on köyhiä. Työeläkkeensaajia oli vuoden 2011 lopussa 1 321 507 ja tämän vuoden elokuun lopussa 1 402 472. Lisäksi ovat muut pieni- ja vähätuloiset, sekä edellisten perheiden alaikäiset lapset. Suuntaa-antavana arviona väestössämme on yli miljoona huonosti toimeentulevaa, köyhää ihmistä.

Sen voi suhteuttaa koko väestön määrään, joka oli 2012 lopussa 5 426 674 henkilöä.

Tutkitusti menee siis paremmin, mutta mistä johtuvat leipäjonot, lasten ja nuorten ongelmien kasvu, suuret terveyserot kansanryhmien välillä, mielen-terveyshäiriöiden lisääntyminen, työttömyys jne.?

Viimeisten tilastojen mukaan työttö-

Lähteet:

Sosiaalibarometri 2013, SOSTE Suomen sosiaali ja terveys ry, ISSN 1237-7708

Suomen työeläkkeensaajat ja vakuutetut 2011, Suomen virallinen tilasto, Sosiaalituva 2013, Eläketurvakeskus, ISSN 1796-6698

Työllisyyskatsaus, Elokuu 2013, Työ- ja elinkeinoministeriö ISSN 1797-3694

miljooniin

myys on kasvanut. Elokuun lopussa oli yli 44 000 työtöntä työnhakijaa enemmän, kuin vastaavana aikana 2012. Kaikkiaan reilut 290 000 henkilöä. Mikä pahinta, nuorisotyöttömyys jatkaa kasvuaan. Alle 25-vuotiaista 39300 oli työtä vailla.

Suomalaisen yhteiskunnan rikkaus täytyy olla aivan valtava. Sillä on varaa pitää ihmisiä leipäjonoissa, työttöminä ja siirtää työpaikat rajojen ulkopuolelle. Jopa valtion omistavat yritykset tekevät niin.

Viime aikoina on esille noussut arktisen osaamisemme hyödyntäminen ja sen tuomat mahdollisuudet. Toki se on tärkeää, mahdolliset työpaikat. Mutta mahdollisuudet ovat kuitenkin aika marginaalisia. Työpaikat tuolla napajätikköllä. Varsinkin kun se suurin hyöty valuu johonkin muualle, riskien kasaantuessa paikallisille tahoille. Joutomiehen käsityksen mukaan suomalainen arktinen osaaminen tietotaitoineen lienee omistuksellisesti suurimmalta osaltaan olevan aivan muiden käsissä kuin suomalaisten.

Niin, viime aikoina Valtion omistaja-ohjaus on toiminut tietyllä tavalla Arctia Shippingin suhteen, mutta toisaalla ei ole kyennyt puuttumaan esimerkiksi Kemi-joki Oy:n tai Finnairin toimintaan. Niistä on sanottu irti satoja, jopa tuhansia työntekijöitä.

Ilmailualalla Finnairin henkilöstövähennys on lähes 5 000 henkilöä. Vuonna 2001 Finnair-konsernin palveluksessa oli keskimäärin 10847 ja kesäkuussa 2013 keskimäärin 5 981 henkilöä. Vähennysten jatkuessa edelleen.

Mihin ovat nämä ammattitaitoiset henkilöt joutuneet? Osa on sijoittunut alan uusien yritysten palvelukseen. Toiset ovat päätyneet muille aloille. Osa menettänyt pysyvästi työnsä eikä uutta löydy. Ilmailun tekninen osaaminen on suurelta osin katoamassa, koska pääosa huolloista lienee siirretty muihin maihin. No, eipä se taida kiinnostaa ketään.

Siksipä myös Joutomies jatkaa sienestystään. Ammattitaito on katoamassa, vaan ehkä sillä ei enää ole merkitystä, näin elämänehtoolla. Siihen ei auta lääkkeeksi eläkeiän nostokaan, kun ei töitä ole. Sanovat ministerit mitä tahansa,

Mutta ilmojen jättiläinen jatkaa työtään ainakin toistaiseksi, vaikka sitä ei huolla Joutomies, eikä kukaan muukaan suomalainen mekaanikko.

Työllisyys- ja kasvusopimuksen palkankorotus taisi olla 20 €. Vai oliko se 20 miljoonaa €, vai jaettiin se muualle? Taisi olla pukki kaalimaassa, paljon vartijana. Lentokone meni jo. Tuttu ääni kuuluu yhä.

Jaha, tupakkitauko on ohi. Tuossapa hyvä sieni. Ah kärpässieni...

JOUTOMIES

Suomen työeläkkeensaajat 31.08.2013, kuukausitilasto, elokuu 2013, 18.9.2013, Eläketurvakeskus, pdf, viitattu 10.10.2013.

Tilastokeskus/Tuotteet ja palvelut/Suomi lukuina/Väestö, taulukko väestö iän mukaan 2012 lopussa, viitattu 10.10.2013.

http://www.stat.fi/tup/suoluk/suoluk_vaesto.html#vaestorakenne

Finnair Oyj, vuosikertomus, taloudellinen katsaus, vuosikatsaus, osavuotiskatsaus

Ilmailun yhteinen työpaikka

Työturvallisuuskeskuksen ilmailualan työryhmä on tuottanut videon yhteisen työpaikan haasteista. Videolla kahdeksan ammattilaista kertoo omasta työstään ja yhteistyöstä lentokoneen kääntötilanteessa.

■ Tervetuloa tutustumaan lentoaseman työturvallisuusyhteistyöhön työntekijöiden silmin. Tällä videolla lentoasemalla työskentelevät eri ammattiryhmien ja yritysten työntekijät kertovat lentokoneen kääntöön liittyviä huomioitaan työturvallisuudesta, jokainen omasta näkökulmastaan. Video ei ole opetusvideo, jossa opetetaan itse työn tekemistä turvallisesti vaan videon tarkoituksena on huomioida niitä yhteisiä vaaratekijöitä, joita lentoko-

neen käännön yhteydessä on tunnistettu.

Videon tavoitteena on lentoaseman työturvallisuuden jatkuva parantaminen. Merkittävin tekijä lentoaseman työturvallisuuden kehittämisessä on kokonaisuuden hahmottaminen. On tärkeää tuntea oman työn vaikutukset muiden työtehtäviin nähden ja toisaalta arvioida kaiken aikaa muiden työn vaikutusta omaan työhön.

Yhteiset haasteet työturvallisuusyh-

teistyössä ovat esimerkiksi: tiedonkulku, yhteisten pelisääntöjen noudattaminen ja riittävän koulutuksen varmistaminen.

Lentokoneen kääntöön liittyy suuri joukko toimijoita, ajallisia paineita ja myös erityisiä työturvallisuusnäkökulmia, joista videolla kerrotaan lisää.

Tunnistatko sinä samoja vaaratekijöitä kuin videolla esiintyvät ammattilaiset?

Millaisia ratkaisuja niiden voisimme yhdessä rakentaa?

Video löytyy osoitteesta: <http://www.tyoturva.fi/toimialat/ilmailuala>



Valtion vettä ja leipää

Te vastaaja N.N. siis lokakuun 25. päivänä kuluva vuotta poistuitte ravintola B Kutosesta tämän illan mittaan tapaamanne Ranen kanssa laskua maksamatta. Kuinka vastaatte?

Solidi likvidi oli negatiiviseksi kään-
tyneen kassavirran vuoksi käynyt vähiin
illan viimeisellä neljänneksellä rattoo-
sasti sujuneiden kolmen kvartaalin jäl-
keen. Lisäksi paikalliset neuvottelut ei-
vät tuottaneet toivottua tulosta – Pilk-
ku oli jo tullut.

Tämän jälkeen otitte luvatta käyt-
töönne taksin, jolla ajoitte Tammiston
Jättijakoon, jossa rikottuanne polkupyö-
rätelineellä ikkunan, anastitte neljä laa-
tikkoa keskiolutta, kymmenen karton-
kia savukkeita sekä 22 pakettia nakkeja.

Puutteet logistisessa toimintaympä-
ristössämme edellyttivät kapasiteetin
kasvattamista strategiamme keskeisten
toimintojen varmistamiseksi. Tämän ta-
voitteen määrätietoisesta toteuttamisen
ansioista pystyimme vaikeasta tilanteesta
huolimatta operoimaan kustannuskilpai-
lukykyisesti ja tyydyttämään keskeisten
kumppaniemme meille asettamia vaati-
muksia – Ranea hiukoi.

Jonka jälkeen, silminnäkijöiden an-
tamien tietojen mukaan, teidät nähtiin
noin tunnin kuluttua ravintola Pataäs-
sän edustalla, jossa ahdistelitte paikalla
ollutta naista, sekä ajauduitte nyrkkitap-
peluun hänen seurassaan olleen mies-
henkilön kanssa.

Naismarkkinoilla vallinneesta vinou-
tuneesta tarjonnasta johtuen meillä oli
vaikeuksia tähdätä yrityksessämme kas-
vuun ja erittäin kielteisesti siihen vaikut-

ti henkilöstön valitettava asenne uusien
järjestelyjen käyttöönoton suhteen – Pa-
taan tuli niin että tukka soi.

Tämän jälkeen liikkeistänne ei ole
varmaa tietoa. Mutta seuraavana aa-
muna naapureiden tekemän häiriöil-
moituksen perusteella poliisipartio otti
teidät kiinni kerrostalokaksiosta Koillis-
Helsingistä. Mainittu Rane puolestaan
löytyi taloyhtiön roskakatoksen takaa
Mora-merkinen puukko kyljessään.

Vaikea kokonaistilanne johti kipei-
siin ratkaisuihin... En muista mitään.
En kommentoi.

Ette siis muista mitään, ja näin ollen
ette myöskään kommentoi?

Juurikin näin.

Siinä tapauksessa luen oikeuden pää-
töksen. Teidät N.N. tuomitaan suureh-
kon Suomalaisen valtionyrityksen hen-
kilöstöhallinnon tehtäviin. Kyseessä on
niin kutsuttu avainhenkilötuomio ja se
sisältää normaalit palkitsemisjärjeste-
lyt. Asianajajanne tekee niistä tarkem-
paa selkoa.

Tapaus on loppuun käsitelty.



Hugo Tungo

Opiskelu työttömyysturvalla kannattaa – vapaus päättää itse kannustaa koulutielle

SAK pitää rohkaisevina tuloksia, joiden mukaan mahdollisuus opiskella työttömyysturvaa menettämättä on parantanut huomattavasti työttömien työnsaantimahdollisuuksia.

Työ- ja elinkeinoministeriön mukaan reilut 60 prosenttia työttömistä saa työpaikan puolen vuoden sisällä opiskelujaksosta.

■ SAK:n kehittämisjohtaja **Markku Liljeström** korostaa, että vapaus päättää opinnoista itse kannustaa koulutielle. Tämä lienee yksi syy, miksi työllistyminen on parempaa kuin työ- ja elinkeinotoimiston järjestämässä työvoimakoulutuksessa.

– On tärkeää, että työtön pääsee itse vaikuttamaan riittävästi opintojaan koskeviin asioihin. Aikaisemmin opinnot pudottivat työttömän toimeentuloa, joten suurempi tuki rohkaisee nyt opiskelemaan, Liljeström tähdentää.

Käytäntö voimassa vuodesta 2010

Yli 25-vuotiaat työttömät ovat voineet vuodesta 2010 lähtien opiskella päätoimisesti menettämättä työttömyys-etuutta. Opiskelua tuetaan, jos työ- ja elinkeinotoimisto uskoo sen parantuvan mahdollisuuksia saada töitä. Henkilö voi esimerkiksi saattaa loppuun keskeneräiset opinnot, täydentää osaamistaan tai vaihtaa alaa.

Vuosina 2010–2012 opiskelun työttömyysetuuden turvin aloitti noin 34 800 henkilöä. Ministeriön mukaan ilman tukea moni olisi jättänyt opinnot väliin.

KUVAKULMA

UNIONIN ILMESTYMINEN 2013

Numero 6 ilmestyy 20.12.
aineisto toimitukseen 2.12.

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 €



Yllä olevasta, nuoren talousjohtajamme laatimasta graafisesta esityksestä, voi jokainen tarkistaa sekä osastoaan koskevan, että henkilökohtaisen säästö-osuuden.

SAK:n kulttuuri- apurahat haussa

Tutustu vuoden 2014 hyvinvointi- jaksoihin

■ SAK kulttuurirahasto julistaa vuoden 2014 apurahat haettaviksi.

Apurahoja voivat hakea kaikki SAK:laisen ammattiyhdistysliikkeen yksityiset jäsenet tai harrastajaryhmät.

Hakuohjeet ja hakusovellus löytyvät 1.11.2013 alkaen KSR:n osoitteesta www.sivistysrahasto.fi. Internetissä täytetty, tulostettu ja allekirjoitettu hakemus liitteineen **toimitetaan 31.12.2013 mennessä hakijan omaan ammattiliittoon.**

Ilmailualan Unionissa hakemukset toimitetaan osoitteeseen: Ilmailualan Unioni IAU ry, **Juha-Matti Koskinen**, PL 337, 00531 Helsinki.

Apurahojen saajien nimet julkaistaan SAK:n kotisivuilla (www.sak.fi) sekä seuraavassa Palkkatyöläisessä ja Löntägarinissa maaliskuun loppuun mennessä. Päätös apurahasta ilmoitetaan saajalle myös henkilökohtaisesti.

Lisätietoja: **Merja Lehmussaari** puh 040 504 2152 (merja.lehmussaari@sak.fi) tai **Tarja Kaukovaara** 040 578 1208 (tarja.kaukovaara@sak.fi).

■ Palkansaajien hyvinvointi ja terveys PHT ry järjestää tuettuja, työkykyä ja terveyttä edistäviä 1. askel- hyvinvointijaksoja työkäisille aikuisille ja heidän perheilleen.

Jaksoja toteutetaan suomalaisissa hoteleissa, lomakeskitymissä, terveyskylpylöissä ja urheiluopistoissa eri puolilla Suomea. Jaksoille haetaan sähköisessä hakujärjestelmässä ja osallistumisesta maksetaan vain edullinen omavastuuosuus.

Klikkaa sivuille www.pht.fi ja löydä oma vaihtoehtosi.

Neuvonta- ja asiakaspalvelu puhelin: 020 144 1318 arkisin klo 9–10 ja 13–15, sähköposti: asiakaspalvelu@pht.fi

Ilmailualan Unioni IAU ry

John Stenbergin rantaa 6
PL 337
00531 HELSINKI

Puhelin: (09) 4785 71 (vaihde)
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

Asiakaspalvelu on avoinna
tiistaisin ja torstaisin klo 10.00–12.00.

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

kassanhoitaja	Paula Seppälä	p. 09 47857 200
kassanhoitaja	Mirva Tuomi	p. 09 47857 203
kassanjohtaja	Kari Kallio	p. 09 47857 201

email: irka.kassa@iau.fi
kotisivut: www.irkatk.fi



ON AIKA VAIKUTTA!

TYÖSUOJELUVAALIT

1.11.–31.12.2013

Nyt etsitään ihmisiä, jotka ovat valmiit tekemään työtä työturvallisuuden ja työyhteisön hyvinvoinnin eteen. Työsuojeluvaltuutettu on työsuojeluasioissa työpaikan työntekijöiden edustaja.



Työsuojeluvaaleissa marras- ja joulukuussa valitaan työsuojeluvaltuutetut, -varavaltuutetut ja työsuojeluasiamiehet. Työpaikalla, jossa työskentelee 10 työntekijää, on valittava työsuojeluvaltuutettu. Myös pienemmillä työpaikoilla voidaan työsuojeluvaltuutettu valita.

Työnantaja ja työntekijöiden edustajat sopivat valintojen käytännön järjestelyistä.

Lisätietoja liiton toimistosta (09) 4785 7227

