



Uutiskirje Jäsenille

N:o 5 (188) * Perjantaina 6. maaliskuuta 2015
Toimittanut Juhani Haapasaari

Operaatio

Kummitäti

1. Tilaisuus

Suomen Ilmailumuseolla

tiistaina 17.3. kello 11-14

**Operaatio Kummitäti on IAU:n kampanja,
jolla tavoitellaan samoja työehtoja samoihin töihin
myös Finavia -konsernissa.**

**Kaikki ilmailualan työntekijät ovat tilaisuuteen tervetulleita -
asia koskettaa kaikkia. Tilaisuudessa jaossa tiedon lisäksi myös
Operaatio Kummitädin viralliset pipot.**

Kummitädin Uutisanalyysi 2: Finavia ja vapaa kilpailu

s. 2-3



Kummitädin Uutisanalyysi 2

Helsingin Sanomat uutisoi keskiviikon HS Digi-lehdessään IAU:n ja Finavian välisestä kiistasta. IAU vaatii Finavian teettävän konsernissaan samat työt samoin työehdoin. Finavian kannan mukaan tilanne on vapaan kilpailun periaatteiden mukainen. Kummitäti suhtautuu kriittisesti Finavian väitteeseen. Fianvialla on lentoasemanpitäjänä poikkeukselliset mahdollisuudet vaikuttaa ”vapaaseen kilpailuun”.

Lentokentän maapalvelujen työntekijät uhkaavat lakolla – vaarassa vain Norwegianin lennot

Ilmailualan Unioni (IAU) on jättänyt valtakunnansovittelijalle ennakkoilmoituksen työtaistelusta. Ilmoitus koskee Airprota, joka tuottaa maapalveluja lentoyhtiö Norwegianille. Jos työtaistelu toteutuu, ensimmäinen lakko alkaisi Airrossa tiistaina 24.3. kello 6.00 ja loppuisi kello 9.30. IAU antoi lakkovaroituksen, koska se katsoo, että Airpron työehtosopimus ei ole samantasoinen kuin toisen maapalveluita tarjoavan yrityksen, RTG:n. Molemmat yritykset ovat valtion omistaman Finavian tytäryhtiöitä.

Lähde: HS Digilehti 4.3.2015



Finavia:

HS:n uutisen mukaan Finavia ei näe ongelmaa teettää samaa työtä eri työehdoin konsernin sisällä, vaan puolustelee asiaa vedoten vapaaseen kilpailuun: ”Finaviasta vastataan, että tilanne on vapaan kilpailun mukainen, ja että molemmat työehtosopimukset ovat laillisia.”



Kummitäti:

Kummitäti suhtautuu varauksellisesti Finavian puheisiin vapaasta kilpailusta lentoasemilla ja kokee asiassa olevan myös ilmailulain kanssa ristiriitaisia piirteitä.

Airpron toimialat

Ilmailulaki edellyttää maa-huolintapalveluja eli lyhyesti maapalveluja tarjoavan yrityksen pitävän kirjanpidossaan maapalvelut erillään muista toiminnoista.

Finavia on Airpron tilinpäätöstiedoissa huomionnut tämän jakamalla liikevaihtonsa kolmeen toimialaan (suluissa

osuus liikevaihdosta vuonna 2013):

Maapalvelut (35,1 %)
Turvatarkastus (34,2 %)
Muut palvelut (30,7 %)

Muihin palveluihin sisältyy mm. matkustamohenkilökunnan vuokrausta sekä asematasobussien ja jälkeenjääneiden matkatavaroiden kuljetusta.

”Moniosaaajat”

Maapalvelujen osalta Finavia väittää, että kaikki niitä tekevät Airpron työntekijät ovat moniosaaajia, joista yhdenkään työntekijän työtehtävistä maapalvelut eivät muodosta yli 50 %. Tarve tällaisen väitteen esittämiseksi on syntynyt sen jälkeen, kun IAU:n ja JHL:n kesken on sovittu, että Airpron työehtosopimus ulottuisi vain sellaiseen työhön, josta yli 50 % on muuta kuin maapalvelutyötä.

Jos väite muutettaisiin käytännöksi, olisi Airpron lisättävä henkilöstöään muissa toiminoissa sitä mukaa, kuin sen työvoiman tarve maapalveluissa lisääntyisi.

Turvataarkastuksen asema

Käytännössä Airrossa voitaisiin ryhtyä tällaisiin järjestyihin ainoastaan turvatarkastuksen osalta. Siihen Finavialla on todellinen määräysvalta lentoaseman pitäjän ominaisuudessa. Turvatarkastuksista järjestämiensä kilpailutusten jälkeen Finavia päättää missä ja millon mikäkin yhtiö saa ne tehtäväkseen.

Sen sijaan Airpron vuokraaman matkustamohenkilökunnan määrään vaikuttaminen on vaikeaa ja käyttäminen ”moniosaaajatehtävissä” miltei mahdotonta. Asematasobussien kuljettaminen ei puolestaan ole kiistanalaisen Airpron työehtosopimuksen piirissä.

Väite, että yhdenkään Airpron työntekijän työtehtävistä maapalvelut eivät muodostaisi yli puolta kaikista työtehtävistä, voisi siis teoriassa pitää paikkansa, jos Finavia järjestelisi kilpailutuksissaan Airprolle turvatarkastustyötä aina enemmän kuin sillä olisi maapalvelutyötä.

Jatkuu seuraavalla sivulla...

...jatkoa edelliseltä sivulta

Ilmailulaki

Todellisuudessa Airrossa maapalvelutehtäviä eivät tee moniosaajat jo yksin maapalvelutöiden ja turvatarkastuksen yhtäaikaista vuoksi. Mutta kun IAU on vaatinut maapalvelutyössä noudatettavan alan yleissitovaa työehtosopimusta, kiistääkseen IAU:n vaatimuksen, Airpron toimitusjohtaja Janne Hattula onkin väittänyt ryhtyvänsä järjestelmään yhtiön maapalvelutyöt käytännössä turvatarkastajien tehtäväksi.

Ilmailulain mukaan maapalvelutoimintaa harjoittavan yrityksen on kuitenkin pidettävä

kirjanpidossaan maapalvelutoimintaan liittyvä toiminto erillään muista toiminnoista. Tämä ei toteudu Hattulan esittämällä tavalla, erottelematta turvatarkastustyötä ja maapalvelutyötä.

Toisaalta Finavian suunnalta on samaan aikaan tullut väite, että turvatarkastuksen ja maapalvelujen ristiintekemisessä aloitteellinen osapuoli olisi ollut lentoyhtiö. Jos näin on, Finavia on lähtenyt suosimaan Norwegiania tavalla, jonka järjestelyt ovat kyseenalaiset ilmailulain kannalta.

Vapaa kilpailu

Finavian toimet asiassa eivät muutoinkaan ole lentoaseman

pitäjälle sopivia. Lentoyhtiöiden tasapuolisten toimintaedellytysten lisäksi häiriintyy myös muiden maapalveluyhtiöiden toiminta.

Airpro kilpailee maapalveluita muiden maapalveluyhtiöiden kanssa samaan aikaan, kun se turvatarkastaa matkustajien lisäksi sekä itsensä oman henkilökuntansa ja käsittelemänsä matkatavarat - että kilpailijoiden henkilökunnan ja matkatavarat.

Ilmailulain ja vapaan kilpailun kannalta ongelmaa ei olisi, jos Finavia pitäisi tarjoamansa maapalvelut tilinpidollisesti, toiminnallisesti ja hallinnollisesti täysin omana kokonaisuutenaan eri yhtiössä.