

Aero O/Y:n johtokunnalle.

Komitea, jonka Aeron johtokunta kesäkuun 26 päivänä 1950 pitämässään kokouksessa päätti asetettavaksi harkitsemaan yhtiön toimenhaltijain, lähinnä liikennelentäjien eläkekysymystä, saa täten kunnioittaen jättää johtokunnalle laatimansa ehdotuksen Aero O/Y:n toimenhaltijain eläkesäännöksi ja lausuu ehdotuksensa perusteluiksi seuraavaa:

Vaikka komitean tehtävä lähinnä koski liikennelentäjiä, se on katsonut tarpeelliseksi harkita eläkekysymyksiä laajemmalla kannalla. Syyinä siihen on ollut, että on näyttänyt välttämättömältä nähdä eläkekysymyksen taloudellinen paino kokonaisuutena. Myöskään ei ole näyttänyt tarkoituksenmukaiselta ensimmäiseksi laatia eläkejärjestelmää suhteellisen pientä erityisryhmää varten, koska sellaisen sopeuttaminen yleisempään eläkejärjestelmään, joka kuitenkin ennen pitkää tulisi päiväjärjestykseen, saattaisi myöhemmin tuottaa vaikeuksia. Toisaalta komitea on sulkenut pois tehtävästään perhe-eläkkeiden suunnittelemisen, koska näiden järjestäminen ei näytä mahdolliselta ilman toimenhaltijoiden osallistumista eläkkeiden kustantamiseen. Sellainen järjestelmä ei kuitenkaan kävisi päinsä muulla tavoin kuin ottamalla vakuutus tai perustamalla eläkekassa, joita menettelytapoja komitea myöhemmin mainittavista syistä ei ole katsonut voivansa ehdottaa. Niin ikään on komitea jättänyt myöhempien järjestelyjen varaan kysymyksen yhtiön työntekijäin eläkkeistä, koska työntekijäin palkkaussuhteitten vakiintumattomuus ei näytä tarjoavan kiinteätä pohjaa pysyvän eläkejärjestelmän suunnittelukselle.

Näin ollen komitea on päätenyt ehdottamaan eläkesääntöä yhtiön toimenhaltijoiden henkilökohtaisten vanhuus- ja työkyvyttömyyseläkkeiden järjestämiseksi. Siihen on voitu sisällyttää myös lentävää henkilöstöä koskevat määräykset puheena olevan ryhmän erityislaadusta huolimatta. Tästä on ollut sekin hyöty, että on voitu huomioon ottaa sellaisetkin odotettavissa olevat tapaukset, että sama henkilö tulee palvelleeksi Aeroa sekä lentävään henkilöstöön kuuluvana että muuna toimenhaltijana.

Eläkekysymystä harkittaessa havaitaan, että asian järjestämiseksi on valittavissa kolme menettelytapaa:

- a) henkilökuntaa varten otetaan eläkevakuutus Varma-yhtiöstä,
- b) henkilökuntaa varten perustetaan eläkekassa, tai
- c) yhtiö pitää eläkkeet omalla vastuullaan ja maksaa ne aikanaan vuotuisina kuluina.

Näiden vaihtoehtojen suhteen on huomattava seuraavaa:

a) Eläkevakuutuksen suuri etu on siinä, että kustannukset eläkkeistä normaalioloissa pysyvät täsmälleen ennakkolaskelmien mukaisina aiheuttamatta mitään yllätyksiä yhtiön finanssihallinnolle ja että järjestelmä eläkkeensaajan kannalta tarjoaa käytännöllisesti katsoen 100 %:sen varmuuden. Varma-yhtiö on komitean suunnittelemien eläkemääräysten perusteella laskenut, että niistä 44 nykyisestä toinihenkilöstä, jotka 21 vuotta täytettyään ovat olleet 10 vuotta Aero-yhtiön palveluksessa, eläkevakuutusmaksu olisi 3,1 mnk vuodessa, minkä lisäksi olisi suoritettava 24,4 mnk suuruisen kertamaksu. Tästä määrästä tulisi 5 lentävään henkilöstöön kuuluvan osalle yli puolet eli vuosimaksuista 1,1 mnk ja kertamaksusta 14,6 mnk. Maksut kasvaisivat myöhemmin jonkin verran sitä mukaa kuin uusille henkilöille tulisi 10 palvelusvuotta täyteen.

b) Eläkekassankin perustamisella saavutettaisiin melkoinen heilahdusuoja, koska siinäkin tulevat eläkkeet rahoitetaan etukäteen suoritettavin maksuin. Yhtä suurta varmuutta tässä suhteessa ei kuitenkaan kassatekniikka voi taata, mikä onkin ymmärrettävää, kun kassan jäsenistö rajoittuu yhden ainoan liikkeen henkilökuntaan ja siitäkin muutamia harvat muodostavat oman, muihin jäseniin epäverrannollisen ryhmän. Sen vuoksi eläkekassalinjalla voi osoittautua tarpeelliseksi joinakin vuosina maksaa suurempia maksuja kuin alkujaan on suunniteltu tai pienentää luvattuja eläkkeitä. Melkoisella varmuudella voidaan otaksua, että kassan hallintokulut olisivat pienemmät kuin Varman ilmoittamiin vakuutusmaksuihin sisällytetty hallintokustannuserä. Eläkekassojen aiheuttamista kustannuksista on Avustuskassojen Yhdistyksen asiamies, maisteri Antti Melkas komitean pyynnöstä suorittanut laskelmia Aeron koko nykyisestä henkilökunnasta ja ne osoittavat, että Aeron tulisi suorittaa joko heti kertamaksuna 32,0 mnk ja sen jälkeen vuosimaksuna 11,5 mnk tai, jos kertamaksukin jaetaan vastaisina vuosina suoritettavaksi, vuosimaksuna 15,4 mnk. Lentokapteenien, -paramiesten ja -sähköttäjien osalta yksinään sanotut menot ovat vastaavasti 17,3, 3,6 ja 5,5 mnk.

c) Sitä vastaan, että liike pitää eläkkeet omalla vastuullaan, on tärkein huomautus, että jos yhtiö konkurssin tai muun syyn vuoksi lakkaa olemasta, eivät henkilökunnan vastaiset eläke-edut nauti mitään oikeussuojaa vaan niitä varten kerätyt varatkin kuuluvat posän varoihin, joihin kaikilla velkojilla on samanlainen oikeus. Eläkkeenmaksajan kannalta toisen eläkkeet muodostavat laskenattoman menoerän, varsinkin työkyvyttömyyseläkkeiden osalta, vaikka tämän kokonaissuunnitelmiin haitallisesti vaikuttavan tekijän merkitystä voidaankin melkoisesti pienentää suunnitelmallisesti varaanalla vastaisia eläkesuorituksia varten ennakolta varoja erityiseen eläkerahastoon tai nieluunmin -säätiöön. Jos hallintomenot jätetään huomioonottamatta, mikä haitatta voidaan tehdä, koska ne vakuutusjärjestelmässäkkin, missä ne ilmeisesti ovat suurimmat, muodostavat häviävän pienen osan varsinaisista vastuumenoista, on tässä mainittujen järjestelmien ero eläkkeenontajan kannalta siinä, miten eläkejärjestelmästä aiheutuvat menot jakautuvat eri vuosina kannettaviksi, ja eläkkeensaajan kannalta siinä, ninkälaisen oikeudellisen varmuuden järjestelmä tarjoaa.

Saadakseen käsityksen siitä, mitä eri vaihtoehdot taloudellisesti merkitsevät, komitea on, kuten edellä a ja b kohtien kohdalla ilmeni, toimituttanut tarkat teknilliset laskelmat syyskuussa 1950 voimassa olleiden palkkojen perusteella, jotka seuraavat tämän mietinnön liitteinä. Kun niihin oli perehdytty komiteassa, ilmoittivat Aeron johtoa edustavat komitean jäsenet, että Aeron nykyisen rahatilanteen kannalta olisi toivottavaa päästä sellaiseen järjestelmään, joka ei edellytä niin suuria alkumenoja kuin sekä vakuutus- että kassajärjestelmä edellyttäisivät. Sen johdosta ja kun komitea muistakaan, jäljempänä mainituista syistä ei ole pitänyt vakuutus- tai kassalinjaa nykyoloissa tarkoituksenmukaisena, on se keskittäytynyt tekemään ehdotuksensa sille pohjalle, että Aero pitää eläkkeet omalla vastuullaan ja merkitsee eläkkeet, sitten kun niitä tulee maksettavaksi, juokseviksi kuluiksi.

Tässä yhteydessä on kuitenkin vielä palattava eläkkeensaannin varmuuteen, josta edellä jo yleiseltä kannalta mainittiin. Voidaan näet sanoa, että Aeron tapauksessa varmuusvarmistus ei ehdottomasti edellytä vakuutusta tai kassaa. Eiväthän valtio ja kuntakaan varmistaa eläkkeitään mainituin tavoin. Aero ei tosin ole valtion tai kunnan kaltainen organisaatio, mutta se on kuitenkin osakeyhtiö, jossa valtio omistaa

osake-enennistön, ja se on elin, jonka kautta valtio harjoittaa lentoliikennettä. Ei voida ajatella olosuhteita, joissa kulkuneuvojen kehityksen pyörää käännettäisiin sillä tavoin taaksepäin, ettei maassamme ollenkaan senotunlaista liikennettä harjoitettaisi. Ainoa olosuhteiden muutos, joka inhimillisesti katsoen on ajateltavissa, olisi, että valtio, purkaen Aero-yhtiön, ottaisi lentoliikenteen välittömään hoitoonsa. Mutta silloin on valtion pakko ottaa koko Aeron henkilökuntakin välittömään palvelukseensa eikä voida ajatella, että valtio silloin ei ottaisi vastatakseen niistä eläke-eduista, jotka Aeron palveluksessa on ansaittu. Konitea sen vuoksi katsookin, ettei eläkkeen saannin turvaaminen tässä tapauksessa välttämättä voidi vakuutus- tai kassajärjestelmän käytäntöön ottamista.

Mitä sitten tulee siihen epäkohtaan, mikä Aero-yhtiöllä voi olla vuotuismenojen epätasaisuudesta ja laskenattomuudesta, voidaan sitä huomattavasti lieventää tekemällä tilaisuuden tullen sopivia ennakkovarauksia, joiden suuruuden arvioimisessa maisteri Melkkaan laskelmat tarjoavat varsin sopivan lähtökohdan. Toiseksi on huomattava, että vaikka osa siitä vastuusta, joka tähän mennessä jo on Aerolle karttunut, joutuukin rahoitettavaksi tulevien vuosien liikennetuloilla, sekään ehkä ei tule olemaan niin rasittavaa kuin miltä se tällä hetkellä ensi katsannolta näyttää. Tämä optimistinen arvelu perustuu siihen, että täytynee otaksua Aeron liikenteen tulevina vuosina melkoisesti paisevan. Niin ollen tulisivat edellä tarkoitetut tulevaisuuteen siirtyvät jo kasvaneet kustannukset jakautumaan nykyistä paljon suuremman kuljetusyksikkömäärän osalle.

Lopuksi on vielä mainittava erästä seikasta, joka on ehkä kaikkain huomioitettavin. Sekä vakuutus- että kassajärjestelmä ovat syntyneet vakaisissa taloudellisissa oloissa ja täyttävät tehtävänsä noitteettonasti vain niissä. Inflaatiota vastaan ne ovat voimattomat. Kokemus on opittanut, että kaikki sellaiset yritykset, jotka ovat luulleet järjestäneensä henkilökuntansa eläkekysynyksen mainittuja teitä noitteetonalla tavalla, ovat saaneet havaita inflaation sotkeneen laskelmat tältäkin osalta. Eläkkeensaajilla ei tietenkään ole ollut mitään oikeudellisesti pätevää vaadetta saada eläkkeensä korotetuksi rahan arvon alenemista eli elinkustannusten kallistumisesta vastaavalla määrällä, mutta sen ovat kuitenkin kaikki kunnialliset toiminimet tehneet.

Ilmeisesti on nykyisen henkilökunnan tynnyttämisen tehnyt välttämättömäksi huolenpidon jo eronneistakin toimihenkilöistä. Seuraus on ollut, että tällaiset yritykset joutuvat vakuutuksesta tai kassasta huolinatta täydentämään niiden maksamia eläkkeitä varoilla, jotka ilmeisesti on merkittävä nykyisen tuotannon tai liiketoiminnan kustannuksiksi. Komitea ei ole katsonut tarpeelliseksi kerätä tietoja siitä eri liikkeistä, sillä selviönä voidaan muutoinkin pitää, että ennen sotaa vallinnut eläketaso on ollut tällaisiin lisäyksiin korotettava markkanääräisesti 6-8-kertaiseksi. Johtopäätöksenä täytynee tähän katsoen lausua, etteivät tällaiset yritykset ole senottavasti edullisemmassa asemassa kuin Aero, joka menneinä vuosina ei ole mitään eläkevarauksia tehnyt.

Edellä olevan tarkastelun perusteella komitea vakuuksenaan lausuukin, että nykyoloissa on, ei vain puolustettavissa oleva vaan ainoa järkevä menettelytapa se, että Aero hyväksyy eläkejärjestelmän, joka perustuu siihen, että yhtiö pitää eläkkeet omalla vastuullaan.

Mitä sitten tulee ehdotetun eläkesäännön yksityiskohtiin, on komitea käyttänyt esikuvina virkamiesten sekä upseerien, aliupseerien ja lentonestarien eläkelakeja, eräiden valtionyhtiöiden ja muiden liikkeiden eläkejärjestelmiä ja Suomen kannalta läheisempien ulkomaisten lentoyhtiöiden eläkesääntöjä. Tärkeimmät seikat niistä on kerätty taulukkoon, joka liitetään tähän ehdotukseen. Sen lisäksi komitea on kuullut asiantuntijana lääketieteen ja kirurgian tohtoria, lääkintäeversti. Torsten Yngve Roschieria lentävän henkilöstön erikoisten palvelusolosuhteiden huomioinnon osalta eläkenääräyksissä. Tri Roschierin esittämät näkökohdat sisältyvät myös kirjalliseen lausuntoon, joka niin ikään oheen liitetään.

Komitea on edellyttänyt, että eläke-etu on palkkaan verrattavissa oleva etuus, joka yhtenä sopimuskohtana sisältyy kunkin toinenhaltijan kanssa tehtyyn kirjalliseen tai suulliseen toinisopimukseen. Ehdotettu eläkesääntö määritteli sen eläke-edun, minkä yhtiö normaalitytapauksessa takaa toinisopimuksessa, mutta poikkeustapauksessa saattaisi esiintyä sellaisiakin toinisopimuksia, joihin eläke-etu ei ole syystä tai toisesta liitetty, vaan on esim. palkka määrätty vastaavasti korkeammaksi. Kuitenkin komitea edellyttää, että eläke-etu liitetään kaikkien nykyisten toimihenkilöiden palvelussopimukseen.

Eläkeiksi ehdotetaan miespuolisille toimihenkilöille yleensä 65

vuotta ja naispuolisille 60 vuotta. Erikseen on täytynyt harkita lentävän henkilöstön eläkeikää, koska heitä ei voida pitää lentopalveluksessa niin korkeaan ikään. Skandinaavisten lentoyhtiöiden eläkejärjestelmien mukaisesti, jotka perustuvat vakuutukseen, on komitean enemmistö onksunut sen kannan, että kapteenien ja perämiesten eläkeiäksi riittää 55 vuotta sekä sähköttäjien eläkeiäksi 60 vuotta. Itse asiassa voitaisiin alempaakin eläkeikää heidän kohdaltaan puoltaa, niin myös tri Roschier lausunnossaan, mutta komitean mielestä ei ole kansakunnan kannalta hyväksyttävissä, että mainittua ikää nuorempi henkilö poistuisi tuottavasta työstä. Luultavasti normaalitapauksessa kukaan ei tule lentämään näin korkeaan ikään saakka, mutta sen sijaan voidaan keski-ikä sivuuttaneelle lentäjälle järjestää tilaisuus palvella yhtiötä muussa tehtävässä, kunnes täyden eläkkeen vastinukset tulevat täytetyiksi. Lentäjämännin fysiologinen kuluttavuus on toisellakin tavalla otettu huomioon ehdotettaessa, että lentävältä henkilöstöltä ei voida muuta kuin 20 eläkevuotta vastinuksien muiden osalta ollessa 30 eläkevuotta ja että kapteeneille ja perämiehille jokainen palvelusvuosi lasketaan 1½ eläkevuodeksi.

Lentäjien edustajat olivat ehdottomasti sillä kannalla, että lähinnä oikeudennukainen eläkeikä on kapteeneilla ja perämiehillä 50 vuotta ja sähköttäjillä 55 vuotta. Perusteluina he esittivät, että KLM:ssä on vastaava ikä molemmilla ryhmillä 50 vuotta, ja että tohtori Roschierin lausuntoa ei voida huomioida sivuuttaa, koska se edustaa pätevintä mahdollista asiantuntemusta. Lisäksi on lentokapteeni M. Raunion joutuminen pois 49-vuotiaana liikennelentäjän tehtävistä juuri Aero O/Y:n aloitteesta selvä merkki siitä, että eläkeikä liikennelentäjälle 55 vuotta on kohtuuton korkea.

Paitsi eläkeikään tuleminen, olisi työkyvyttömäksi tuleminen eläkkeeseen oikeuttava seikka. Eräänlaiseksi työkyvyttömyydeksi on katsottu lentäjille myös ns. lisenssin menettäminen terveyssyistä. Viimeksi mainittu seikka ei ehdotuksen mukaan olisi ehdottomasti eläkkeeseen oikeuttava, koska asianomainen siitä huolinatta voisi muissa tehtävissä olla täysin työkykyinen ja sen vuoksi on Aerolle ehdotettu pidätettäväksi oikeus siirtää tällainen lentäjä muuhun hänen työkykyään vastaavaan toimeen, josta palkan kuitenkin tulisi olla vähintään eläkkeen määräinen.

Eläkesäännössä ei ole otettu lentoemäntiä erikseen huomioon lentävään henkilöstöön kuuluvina, koska on katsottu, että heihin soveltuvat

sanot määräykset kuin muihinkin naispuolisiin toinihenkilöihin.

Mitä eläkkeen suuruuteen tulee, ei komitea ole pitänyt tyydyttävänä sitä yleisimmin esiintyvää laskutapaa, että eläke on määrätty prosenttiluku eläkkeensaajan palkasta johonkin enimmäismäärään saakka, josta se ei nouse, vaikka tulonäärä ylittäisikin sanottua rajaa vastaavan tulon määrän. Komitea on katsonut, että jos eläke on määrätty suhteessa tuloon, niin suurempaa tuloa aina pitää vastata suuremman eläkkeen. Toisaalta on otettava huomioon, että alemmissa tuloluokissa niin sanotut välttämättömät kustannukset ovat prosentuaalisesti suuremmat kuin ylemissä, joten ns. eläkkeen sosiaalinen porrastus on oikeudennukainen ratkaisu. Näiden näkökohtien perusteella komitea ehdottaa eläkkeen laskenista tulosta sellaisen alenevan asteikon mukaan, että sen määrä 360.000 mk tuloon saakka olisi $\frac{2}{3}$ siitä, mainitun tulon ylittävästä osasta $\frac{1}{2}$ ja sen eli 720.000 mk tulon ylittävästä osasta $\frac{1}{3}$. Eläkkeen ja palkan suhdeluku lausuttuna prosenteissa palkasta alenisi siis 360.000 mk:sta lähtien 66. $\frac{2}{3}$ %:sta 58 $\frac{1}{3}$ %:iin 720.000 mk tulon kohdalla ja 50 %:iin 1.080.000 mk tulon kohdalla ja siitä edelleen 43 $\frac{1}{3}$ %:iin 1.800.000 mk tulon kohdalla jne. Yhtiön kokonaismenojen kannalta laskutavalla ei ole suurta merkitystä, koska erilaisilla laskutavoilla voidaan säästää vain muutamana harvina korkeimman toinihenkilön osalta. Sen sijaan on tärkeätä laatia järjestelmä sellaiseksi, että kaikki ylimmästä alimpaan voivat tuntea kohtuulliset toivomuksensa huomioonotetuiksi.

Edellä olevat luvut perustuvat syyskuun 1950 palkkatason, mutta komitea edellyttää, että niihin tehdään palkkatason muutoksia vastaavat korjaukset.

Muutoin komitea on koettanut laatia ehdotuksensa niin yksinkertaisiksi kuin mahdollista ja ne määräykset, jotka siihen edellä kosketeltujen lisäksi on otettu, eivät näytä kaipaavan erityisiä perusteluja.

Jos ehdotettu eläkejärjestelmä hyväksytään, tulee ehkä tarpeettomaksiinvaliditeetin osalta se lentotapaturnavakuutus, minkä Aero on lentävälle henkilökunnalle kustantanut. Kun tämä eläkesääntö kuitenkin ei sisällä perhe-eläkkeitä, ehdottaa komitea, että sanotut vakuutukset säilytettäisiin sikäli kuin ne koskevat kuolemantapausriskiä, jolloin ne muodostaisivat perhe-eläkkeen korvikkeen, kunnes viimeksi mainitutkin eläkkeet tulevat järjestetyiksi.

Helsingissä, helmikuun 12 päivänä 1951

Aero O/Y:n eläkekomitea
K. Kalliala A. Nyström
V. Härnälä V. Pokela
P. Suni

Aero O/Y:n toimenhaltijain eläkesääntö.

1 §.

Aero O/Y:n toimenhaltijoilla on oikeus saada sen varoista eläkettä tässä eläkesäännössä määrätyn ehdoin.

Toimenhaltijalla tarkoitetaan tässä eläkesäännössä niitä yhtiön palveluksessa olevia henkilöitä, joiden toimisopimukseen eläke-etu on liitetty.

2 §.

Yleensä toimenhaltija tulee eläkkeeseen oikeutetuksi sen kuukauden lopussa, jonka aikana hän täyttää 65 vuotta, jos hän on mies, ja 60 vuotta, jos hän on nainen. Kuitenkin sovelletaan alempaa eläkeikää seuraaviin lentävään henkilökuntaan kuuluviin toimenhaltijoihin: kapteeneihin ja lentoperämihiin 55 (50) vuoden sekä sähköttäjiin 60 (55) vuoden ikää.

Edellä mainittu eläkeikä määräytyy sen toimen mukaan, jossa toimenhaltija on erotessaan, 8 §:ssä mainituin poikkeuksin.

3 §.

Täyden eläkkeen saamisen edellytyksenä on, että toimenhaltijalla on 30 eläkevuotta tai, jos hän on kapteeni, perämies tai sähköttäjä, 20 eläkevuotta.

Kukin palvelusvuosi vastaa yleensä yhtä eläkevuotta, kapteeneilla ja perämiehillä kuitenkin puoltatoista eläkevuotta.

Sitä palvelusaikaa, joka toimenhaltijalle mahdollisesti on kertynyt ennen sen kuukauden loppua, jonka kuluessa hän on täyttänyt 21 vuotta, ei oteta huomioon eläkevuosia laskettaessa.

Kun toimenhaltijalle myönnetään eläke-etu, määrätään samalla, luetaanko hänelle jokin määrä eläkevuosia sellaisesta palveluksesta, joka on ollut muualla kuin Aero O/Y:ssä.

4 §.

Ellei toimenhaltijalla tullessaan muutoin eläkkeeseen oikeutetuksi ole 3 §:ssä määrättyjä eläkevuosia, saa hän, jos hänellä on vähintään 10 eläkevuotta, osaeläkkeenä niin monta osaa täydestä eläkkeestä kuin hänen eläkevuotensa ovat hänen toimessaan 3 §:n mukaan vaadittavista eläkevuosista.

5 §.

Eläkevuosia laskettaessa palvelusajan ei katsota keskeytyneen sinä aikana, jolloin toimenhaltija on ollut:

- a) vuosilomalla;
- b) toimessa saadun ruumiinvamman tai sairauden vuoksi virkavapaana;
- c) muun sairauden vuoksi enintään 6 kuukautta virkavapaana;
- d) raskauden tai synnytyksen vuoksi enintään 3 kuukautta virkavapaana;
- e) lentotoimintaan liittyvän julkisen viran tai tehtävän hoitamisen vuoksi enintään 6 kuukautta virkavapaana; tai
- f) yhtiön etua tarkoittavien opintojen vuoksi virkavapaana.

Edellä e ja f kohdissa mainittua virkavapautta myönnettäessä on todettava, keskeyttääkö virkavapaus eläkkeeseen oikeuttavan palvelusajan laskemisen, jolloin edellä sanotuista määräyksistä kuitenkin harkinnan mukaan voidaan poiketa.

Jos keskeytyksiä, joita ei lueta eläkkeeseen oikeuttavaksi palvelusajaksi, sattuu, lasketaan eri palvelusajat yhteen.

6 §.

Eläkkeen täysi määrä on $\frac{2}{3}$ vuosipalkan alkavasta 360.000 markasta lisätynä $\frac{1}{2}$:lla sen yli menevästä 360.000 markasta ja $\frac{1}{3}$:lla tämän yli menevästä osasta.

Eläkkeen laskemisperusteena olevalla vuosipalkalla tarkoitetaan eläkkeelle tulon ajankohdan peruspalkkaa vastaavaa vuotuista palkkaa. Lentävän henkilöstön osalta otetaan kuitenkin peruspalkan lisäksi huomioon taattu lentolisä.

7 §.

Jos toimenhaltija ennen eläkeiän saavuttamista ruumiinvamman tai sairauden vuoksi pysyvästi menettää työkykynsä tai jos hän menettää toimessaan vaadittavan erityisen kelpoisuuden eikä Aero O/Y voi siirtää häntä toiseen toimeen, johon hänen jäljellä olevat kykynsä riittävät ja jonka palkkaus on vähintään yhtä suuri kuin hänen eläkevuosiensa mukainen eläke olisi, on hänellä oikeus saada 4 §:ssä sanottujen perusteiden mukaan laskettu työkyvyttömyyseläke.

Jos ruumiinvamma tai sairaus on palveluksen aiheuttama ja toimenhaltijan sen vuoksi on pakko erota Aero O/Y:n palveluksesta, maksetaan täysimääräinen eläke eläkevuosien lukumäärään katsomatta.

8 §.

Toimenhaltijalle, joka on palvellut Aero O/Y:n eri toimissa, luetaan eläkevuodet kussakin toimessa palvellun ajan osalta niitä koskevien määräysten mukaan.

Jos toimenhaltija ennen eläkeikään tulemista on siirtynyt toiseen Aero O/Y:n toimeen, tulee hän oikeutetuksi eläkkeeseen siinä iässä, mikä ensiksi tarkoitettun toimen osalta on määrätty ja maksetaan hänelle erotessaan aikaisempaa tointa koskevien määräysten mukaan laskettu eläke, jos se on suurempi kuin mihin hän viimeisen toimensa perusteella olisi oikeutettu.

9 §.

Jos eläkkeensaaja on oikeutettu tämän eläkesäännön mukaisen eläkkeen lisäksi tapaturmavakuutuslain mukaiseen elinkorkoon tai muuhun Aero O/Y:n kustantamaan eläkkeenluontoiseen avustukseen taikka eläkkeeseen valtion varoista, maksetaan hänelle tämän säännön mukaisesta eläkkeestä vain se osa, jolla se ylittää sanotun elinkoron, avustuksen tai eläkkeen.

10 §.

Jos toimenhaltija siirtyy valtion tai muun valtion laitoksen tahi yhtiön toimeen ja hänellä siitä on oikeus saada eläke, jota laskettaessa Aero O/Y:ssä palveltu aika otetaan huomioon, ei hänellä ole oikeutta tämän eläkesäännön mukaan saada eläkettä.

P.M.

Koskien Aero O/Y:n lentokapteenien ja perämiesten eroamisikää ja oikeutta eläkkeeseen ilmailulääketieteelliseltä kannalta katsottuna.

Arvosteltaessa tätä kysymystä on pidettävä mielessä lentopalveluksen erikoisluontoisuus ja jatkuvat suuret riski- ja jännitystekijät, jotka siihen liittyvät. Ainoastaan henkilö, joka itse on toiminut vastuunalaisena ohjaajana voi täysin käsittää mistä on kysynyt. Henkilö, joka on valinnut lentäjän kulluttavan ja vastuunalaisen alan on tietoinen siitä, että hänen ruumiillisten ja henkisten kykyjen kuluminen on suurempi kuin ehkä millään muulla alalla ja hän kokee itse aika ajoin rasitustekijöistä riippuen vaikeitakin henkisiä sopeutumistaisteluja voidakseen jatkaa ammattiaan. Nuorella ijällä palvelus on huomattavasti helpompaa, mutta vaikeutuu iän mukana vuosi vuodelta. Määriteltäessä liikennelentäjien eroamisikää ja oikeutta eläkkeeseen on otettava huomioon, että määräykset tähtäävät:

- Lentoliikenneturvallisuuden tehostamiseen.
- Henkilöstön valitsemiseen, joka terveydellisessä suhteessa vastaa lentopalveluksen sille asettamia vaatimuksia.
- Lentopalveluksessa parhaat vuotensa uhranneiden yksilöiden terveyden ja jatkuvan toimeentulon turvaamiseen.

Lentoliikenneturvallisuuden tehostamiseksi on ilmailulääketiede kehittänyt tutkimusmenetelmiä, joiden avulla voidaan määrittellä yksilön kelpoisuus lentopalvelukseen. Kelpoisuusvaatimukset on julkaistu I.C.A.O:n (International Civil Aviation Organization) Personnel Licensing. Siinä esitetyt vaatimukset ovat minimivaatimuksia, joita on sovellettava kaikissa I.C.A.O:n kuuluvissa maissa. Jos lentävään henkilöstöön kuuluvassa todetaan sellainen tauti tai ruumiinvamma, joka rajoittaa hänen työkykyään ohjata lentokonetta, on hänet joko määrääjäksi tai kokonaan poistettava lentävästä henkilöstöstä. Viimemainitussa tapauksessa olisi asianomaiselle myönnettävä eläke palvelusvuosien mukaan.

Yksilön sopivaisuuden lentopalvelukseen määrää ensi sijassa hänen fyysillinen ja psyykillinen kuntonsa, hänen ohjaajakykynsä ja kokemuksensa lentäjänä. Lentopalveluksen aiheuttama rasitus ja käytettävänä olevan lentokaluston laatu vaikuttaa jatkuvasti lentäjän kuntoon ja palveluskelpoisuuteen.

Yksilön fyysillinen ja psyykillinen kunto on riippuvainen monesta eri tekijästä. Jokaisella on määrätty konstitutionellinen peruskunto, joka voidaan sopivilla karaisemis- ja harjoittelumenetelmillä kohottaa määrärajaan saakka. Toiselta puolen tapahtuu iän mukana kulumisilmiöitä, jotka ovat riippuvaisia elintavoista ja työrasituksesta. Lentopalvelu on, kuten jo aikaisemmin mainitsin tavattoman kuluttavaa. Riippuen yksilön henkisestä ja ruumiillisesta rakenteesta tämä kuluminen tapahtuu eri tavalla, jonka seurauksena on, että n.s. biologinen ikä vaihtelee. Toiset voivat jo 45 - 50 v. ikäisinä biologiselta iältään vastata 50-55 v:n ikäisiä ja päinvastoin. Lääketieteelliset tutkimukset osoittavat, että n.s. vanhuudenmuutokset alkavat toisille jo 40 v:n iässä ja useimmissa tapauksissa saavuttavat 50 v:n iässä asteen, joka eittämättä vaikuttaa haitallisesti toimintaan lentäjänä. Senjälkeen uhkaavat hidastuneen psyken ja verenkiertoelimiston toimintahäiriöiden taholta vaaroja, jotka saattavat olla laskemattomat ja vaikeat ennakolta määrätä.

Yksilöllinen ohjaajakyky on toinen tärkeä ja huomioonotettava tekijä. Sen määrää määrätty perinnölliset taipumukset sekä harjoittelulla ja kokemuksella saavutettu taito. Lentäjän ohjaajakyky ei liion ole pysyvä, vaan iän mukana muuttuva. Määrätyssä iässä todennäköisesti psyken hidastumisen, kulumisen aiheuttaman lentoväsymyksen, huomiokyvyn ja tarkkuuden alenemisen takia huononee ohjaajataito vähitellen. Siirtyminen uusiin konetyyppeihin tuottaa vuosi vuodelta suurempia vaikeuksia ja tuo mukanaan epävarmuuden tunnetta ja palvelusväsymystä. Ikäraja lentotaidon alenemiselle on 40-50 ikävuoden välillä.

Kasvava vastuuntunne perheellisillä, huoli tulevaisuudesta on omiaan jouduttamaan kehitystä huonoon suuntaan.

Valtion ja yhteiskunnan velvollisuus on taata lentäjäuralle parhaat vuotensa uhranneille yksilöille toimeentulo senjälkeen, kun he yleisen edun ja turvallisuuden takia eroavat varsinaisesta lentopalveluksesta.

Määrättyjen lääketieteellisten vaatimusten sanelema eroamisikä antaa lentäjälle turvallisuuden tunteen. Havaitessaan lisääntyvän lentoväsymyksensäkin he kestävät paremmin raskaan palveluksensa loppuun saakka.

Käsitykseni mukaan pidän edellä esitetyn perusteella sopivana eroamisikäinä lentokapteenille ja perämiehille 50 v. Heillä

tulisi olla oikeus laskea palvelusvuotensa $1 \frac{1}{2}$ kertaisina ja palvelutaan 20 v. tulisi heillä olla oikeus täyteen eläkkeeseen. Viimemainitulla oikeudella turvattaisiin ne yksilöt, jotka lentoväsymyksen tai heikentyneen terveyden takia haluaisivat erota jo aikaisemmin lentopalveluksesta.

Helsingissä, helmikuun 12 päivänä 1951.

Lääk.eversti
Psyko-fys.laitoksen johtaja T.Y. Roschier