



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2010.12.28

No. 34 - 44

発行: 日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan

LEG 委員会

〒144-0043

東京都大田区羽田5-11-4

フェニックスビル

TEL.03-5705-2770

FAX.03-5705-3274

E-mail:office30@alpajapan.org

Legal 委員会ニュース

佐賀便労災に対して IFALPA STATEMENT 発行される

佐賀便労災事件は 2000 年 9 月 11 日に発生してから、既に 10 年以上の年月が経過していますが、現在最高裁判所に控訴し労災認定を求めています。日乗連 LEGAL 委員会は IFALPA LEGAL 委員会（10 月 21 日開催）に於いて佐賀便事件発生の際の経緯を説明しました。そして IFALPA に本件判決の不当性及び今後我々の労働条件に与える影響の大きさから IFALPA STATEMENT の発行を求めました。そして今回以下内容の STATEMENT が発行されましたのでその内容を紹介します。（英文のオリジナルは裏面参照）

12 月 24 日に皆さんから提出された署名、アンケートと共に最高裁判所に提出をしました。

2010 年 12 月 21 日

最高裁判所第一小法廷 御中

私は、100 以上以上の国の 10 万人を超えるパイロットを代表して、全日空エアバス機長の佐賀便における労働災害に関して、意見を述べます。

私達は、全日空のエアバス機長は、脳血管の病変によって進展した小脳出血の結果死亡したものと理解しております。また私達は、機長の死亡についての重要な医学的問題の核心は、彼が死亡に至る前の数ヶ月にわたって、疲労させるような飛行スケジュールで乗務していたことにあると理解しております。彼のスケジュールは、全日空における他の機長らよりも多い飛行時間と着陸回数になっていました。その結果として、私達は、彼は疲労の蓄積の犠牲者であったと確信しております。また私達は、機長の名古屋空港における着陸は、空港の気象条件が悪かったために、非常に困難なものであったと理解しております。疲労状態にあるパイロットは、休養を得たパイロットに比べて、視程の悪い中での進入を試みることによるストレスによる影響を一層受けやすい状態にあります。このような状況下における、この異常な着陸は、当該機長にとって極度に緊張度の高いものであり、小脳出血の発症をもたらしたものであろうと考えられます。

IFALPA は、十分な休息によりパイロットの高い水準のアラートネス（警戒能力）を保証する、科学的知見に基づいた飛行時間制限規定を擁護するものです。ICAO の基準は、科学的な飛行時間制限を要請しています。私達は、パイロットの過度に長時間の労働や困難な天候下における着陸は、パイロットの健康に有害な影響を持ち得ると考えております。蓄積疲労を含む疲労の影響を除去しようとする重要な科学研究が、私達の結論を支持するものと考えられます。

私達は、貴裁判所に、当該機長の業務スケジュールが飛行時間制限の規則に基づいて編成されるよう考慮されていなかったことについて、よく検討されるよう要請します。当該機長のスケジュールは、公にされている飛行時間の規則によって編成されていたかもしれませんが、それにもかかわらず、不安全で、パイロットの健康を損なうような影響を与えるものでした。疲労を管理する科学は、イギリス、ニュージーランド、オーストラリアなどの政府によって、疲労リスク管理システムが採用されるという段階に至っています。以上により、当該機長の実際に行われていた業務スケジュールと、同僚パイロットらが指摘するところの疲労とストレスによる影響が、本件における当該機長の死亡の原因であることを考慮すべきであると考えます。

敬具

IFALPA 会長

Captain Carlos Limon



The International Federation of Air Line Pilots' Associations



IFALPA

The Global Voice of Pilots

21st December 2010

First Petty Bench of the Supreme Court

Dear Sir,

I'm writing to you as the President of the International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA) which, as you know, represents more than 100,000 airline pilots in over 100 countries. We are deeply concerned about the work related accident of an ANA airbus Captain on a flight to Saga Airport.

We understand that an ANA Airbus Captain died as a result of a cerebella haemorrhage which developed due to cerebrovascular lesions. We also understand that prior to the Captain's fatal medical issue he had been operating a fatiguing flight schedule for several months prior to his death. His schedule involved more flight hours and landings than other ANA captains. As a result we believe he was a victim of cumulative fatigue.

We also understand that the landing at Nagoya airport was very difficult due to the poor weather conditions at the airport. A pilot suffering from fatigue may well have been more susceptible to the stress associated with a challenging low visibility approach than a well-rested pilot. This particular landing, under these circumstances, was extremely stressful to the captain.

IFALPA is a champion of flight limitations regulations that are scientifically based to ensure that pilots are well rested and have a high level of alertness. ICAO standards now require science based flight time limitations. We believe that excessive working hours for pilots and stressful landings under difficult weather conditions can have a detrimental effect on a pilot's health. There is considerable science on the adverse effects of fatigue, including cumulative fatigue that would support our conclusion.

We urge the court to consider the Captain's work schedule without regard to whether it complied with the flight limitation regulations. A schedule may comply with the published flight time rules but nevertheless be unsafe and negatively impact a pilot's health. The science of fatigue management has reached this conclusion which seems to be supported by the adoption of Fatigue Risk Management Systems by States, including the United Kingdom, New Zealand and Australia. Therefore, the actual work schedule of the Captain and the opinions of pilots regarding the effects of fatigue and stress must be considered in determining the cause of death in this case.

Yours faithfully,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Carlos Limon', written in a cursive style.

Captain Carlos Limon
President