



**AUD .NACIONAL SALA DE LO SOCIAL
MADRID**

SENTENCIA: 00129/2022

AUDIENCIA NACIONAL

Sala de lo Social

**Letrada de la Administración de Justicia
D^a MARTA JAUREGUIZAR SERRANO**

SENTENCIA N^o129/2022

Fecha de Juicio: 5/10/2022

Fecha Sentencia: 11/10/2022

Tipo y núm. Procedimiento: CONFLICTOS COLECTIVOS 0000097 /2022

Ponente: JOSE PABLO ARAMENDI SANCHEZ

Demandante/s: COMITE DE EMPRESA DE VUELO IBERIA LAE

Demandado/s: IBERIA LAE S.A. OPERADORAS, STAVLA, UGT, SITCPLA, CANDIDATURA INDEPENDIENTE DE TCP, CCOO, COMITE DE SEGURIDAD Y SALUD DE VUELO

Resolución de la Sentencia: ESTIMACIÓN PARCIAL

Breve Resumen de la Sentencia: *Iberia incorpora a su flota el Airbus A350, que cuenta con maleteros con mayor capacidad, que para cerrarlos, en lugar de bajar el portón, hay que levantar una base basculante que sostiene los equipajes hasta la parte superior, donde se encuentra el mecanismo de cierre y sujeción.*

Esta operativa se considera que constituye un riesgo laboral moderado, de una probabilidad en producirse media/alta y de una gravedad media/baja, razón por la que de las pretensiones contenidas en la demanda se estiman las referidas al control por parte del empresario del peso de las maletas, adecuándolo al contrato de transporte, de las funciones del sobrecargo a la hora de distribuir el trabajo en la aeronave que garanticen que el cierre de los maleteros se lleva a cabo conforme las prevenciones sobre este riesgo y la consistente en volver a evaluar el riesgo ergonómico que puede implicar el nuevo equipo de trabajo (uniformes de TCP).



AUD.NACIONAL SALA DE LO SOCIAL

-
GOYA 14 (MADRID)
Tfno: 914007258
Correo electrónico:
Equipo/usuario: MAD
NIG: 28079 24 4 2022 0000099
Modelo: ANS105 SENTENCIA

CCO CONFLICTOS COLECTIVOS 0000097 /2022

Procedimiento de origen: /
Sobre: CONFLICTO COLECTIVO

Ponente Ilmo. Sr: JOSE PABLO ARAMENDI SANCHEZ

SENTENCIA 129/2022

ILMO. SR.PRESIDENTE:

D. JOSE PABLO ARAMENDI SANCHEZ

ILMOS/AS. SRES./SRAS. MAGISTRADOS/AS :

D. RAMÓN GALLO LLANOS
D^a ANA SANCHO ARANZASTI

En MADRID, a once de octubre de dos mil veintidós.

La Sala de lo Social de la Audiencia Nacional compuesta por los Sres./as. Magistrados/as citados al margen y

EN NOMBRE DEL REY

Han dictado la siguiente

SENTENCIA

En el procedimiento CONFLICTOS COLECTIVOS 0000097/2022 seguido por demanda de COMITE DE EMPRESA DE VUELO IBERIA LAE (Letrada María Zamarriego García) contra IBERIA LAE S.A. OPERADORAS (Letrado Adriano Gómez García-Bernal), STAVLA (Letrada Ana Belén Sánchez Serrano), UGT (Letrada Patricia Martínez Coronel), SITCPLA (Letrado Guillermo Peña Salsamendi), CANDIDATURA INDEPENDIENTE DE TCP (Letrado Mario González Bereijo), CCOO (Letrado Alberto Abad Madrid), COMITE DE SEGURIDAD Y SALUD DE VUELO (no comparece) sobre CONFLICTO COLECTIVO. Ha sido Ponente el Ilmo. Sr. D. JOSE PABLO ARAMENDI SANCHEZ.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.- Según consta en autos, el día 18 de marzo de 2022 se presentó demanda por COMITE DE EMPRESA DE VUELO IBERIA LAE sobre CONFLICTO COLECTIVO.

Segundo.- La Sala acordó el registro de la demanda y designó ponente, con cuyo resultado se señaló el día 12/7/2022 y posteriormente el 5/10/2022 para los actos de intento de conciliación y, en su caso, juicio.

Tercero.- Llegado el día y la hora señalados tuvo lugar la celebración del acto de juicio, previo intento fallido de avenencia, y en el que se practicaron las pruebas con el resultado que aparece recogido en el acta levantada al efecto.

Cuarto.- El comité de empresa de vuelo de IBERIA se ratifica en su demanda y escrito de ampliación a la que se adhieren los sindicatos STAVLA, SITCPLA, CCOO, UGT y TCP.

Se opone IBERIA LAE indicando que el conflicto afectaría a los TCP de largo radio en los que se emplea el A-350 y con altura inferior a 1,63 cmts que serían las personas con dificultades para el cierre de los maleteros. Considera que el riesgo está admitido en sus justos términos conforme D91 a 95 y que AIRBUS les indicó que no existían dispositivos que aliviaran el ejercicio a realizar para cerrar los maleteros. Se ha procedido a evaluar el riesgo llegándose a la conclusión de que estaría admitido un esfuerzo hasta los 250 Nw y que la medición en campo arroja resultados de entre 150 a 180 Nw. Conforme convenio los TCP realizan 4 vuelos mensuales y 5 en verano, las operaciones en A350 son un 32% del total, lo que supone que cada TCP tendría que cerrar maleteros 4 veces al mes. La normativa aérea exige 8 TCP en el A350 y la empresa opera con 10.

No siendo posible implementar soluciones técnicas, las otras medidas para reducir el riesgo se han adoptado. Así conforme D243 se han adoptado recomendaciones para el cierre de maleteros y la colaboración en ello de dos TCP. El D245 acredita que ya se han dado instrucciones para una nueva uniformidad que permita realizar los movimientos necesarios para el cierre de maleteros. Se ha informado al personal de los procedimientos a seguir y se les ha formado conforme D 185 a 189 y 244.

Resultado y así se declaran, los siguientes

HECHOS PROBADOS

PRIMERO.- El presente conflicto afecta al grupo profesional de tripulantes de cabina de pasajeros, TCP, a bordo de la aeronave Airbus 350.

Las relaciones laborales entre los TCP y la demandada se rigen por lo dispuesto en el XVII Convenio Colectivo suscrito entre IBERIA LAE SA OPERADORA SU

y sus Tripulantes de Cabina de Pasajeros, publicado en el BOE de 8 de mayo de 2014

SEGUNDO.- En julio de 2018 Iberia incorpora a su flota el Airbus A350, que cuenta entre otras ventajas con maleteros con mayor capacidad que, a diferencia de otros modelos de aeronaves, para cerrarlos, en lugar de bajar el portón, hay que levantar una base basculante que sostiene los equipajes hasta la parte superior donde se encuentra el mecanismo de cierre y sujeción. Para ello es necesario ejercer una fuerza de empuje con el cuerpo inclinado sobre los asientos de los pasajeros para poder cerrarlos.

TERCERO.- Por el departamento de prevención laboral de IBERIA se realizaron diversos estudios ergonómicos sobre la operación de cierre de maleteros, el último el 8-8-2020.

Los estudios se llevaron a cabo con los maleteros llenos de maletas con el peso máximo permitido y concluyeron en apreciar un riesgo de sobreesfuerzo derivado de la fuerza y postura a emplear en el cierre de dichos maleteros, riesgo que se calificó de moderado de una probabilidad en producirse media/alta y de una gravedad media/baja.

CUARTO.- Por providencia de este tribunal de 30-5-2022 y a instancias de la parte actora se recabó a la Inspección de Trabajo informe sobre los riesgos que puede suponer el cierre de maleteros del A-350, informe que se emite el 21-6-2022 y que obra al D154 que se da por reproducido.

Interesa destacar los siguientes extremos:

De todo lo así actuado, SE CONSIDERAN COMPROBADOS LOS HECHOS, que a continuación se dicen:

1. Con relación a las condiciones en las que se ejecuta en el momento de la visita de inspección la tarea laboral objeto del presente informe:

- Antes del inicio de cada vuelo con la aeronave visitada, estando ya embarcado todo el pasaje, los trabajadores con función de TPC deben proceder al cierre de todos los maleteros existentes en la cabina del pasaje. El tiempo para llevar a cabo la tarea es urgente/rápido por el horario de salida del avión, de manera que hasta que no están todos los maleteros cerrados, y así se lo indica el Sobrecargo al Piloto, el avión no inicia la rodadura por pista.

En la configuración existente en la aeronave visitada, para cerrar cada maletero hay que levantar una base basculante que sostiene los equipajes allí depositados hasta la parte superior donde se encuentra el mecanismo de cierre y sujeción.

- En la ejecución de esta tarea, así descrita, se dan las siguientes condiciones:

a) Necesidad de ejercer una fuerza de empuje de abajo hacia arriba para subir la base con el peso de los equipajes allí depositados. Las cargas máximas de los maleteros, señalizadas en los mismos, van de un mínimo de 30 kilogramos hasta un máximo de 45 kilogramos, según cada maletero.

Aunque los maleteros tienen señalizada la carga máxima que puede depositarse allí, no existe implantado ningún medio de control por parte de la Empresa para verificar el cumplimiento de tal limitación de carga. Según el contrato que se firma con la adquisición del billete, cada pasajero puede llevar hasta 10 kilos (14 kilos en Business) a la cabina de la aeronave, si bien no hay ningún control de peso antes del embarque, y en el acceso al avión los TCP sólo verifican que el equipaje de mano portado quepa por volumen en los maleteros, bajando a la bodega aquellos que no quepan o cuando los maleteros ya están llenos.

b) Necesidad de ejercer la fuerza por encima de los hombros dada la altura desde la cual se toma la base y la altura hasta donde hay que subirla: Bases (posición inicial) situadas a una altura mínima sobre el suelo de 1,65 metros hasta 2,00 metros máximo, según el maletero. Altura de cierre del maletero (posición final cerrado), situadas a una altura mínima sobre el suelo de 1,85 metros hasta 2,20 metros máximo, según el maletero a cerrar.

Esa necesidad es mayor o menor según sea la estatura del TCP que ejecute la tarea, pudiendo realizar esta tarea trabajadores con estatura de hasta 1.60 metros, o con un poco menos de esa talla.

c) La tarea se realiza con el pasaje sentado en su butaca Normalmente el TCP realiza la tarea en posición vertical sin invadir el espacio de la butaca del pasajero, pero existen asientos en la cabina de pasaje (zona business y Turista premium, butacas de la parte central) que por la configuración del asiento, más ancho, hace necesario que el trabajador deba de inclinarse para poder hacer la tarea, y de esta manera, invade el espacio del pasajero sentado. Además, estos maleteros son los que están a mayor altura. Todo ello determina, sobre todo para trabajadores femeninos de 1,60 metros de estatura o similar, una postura forzada desde el punto de vista físico y una postura muy incómoda con respecto de la situación

d) La tarea se realiza normalmente por un total de 10 TCP en la cabina del avión, incluyendo al trabajador con función de sobrecargo. No obstante, es posible y habitual que puedan ir en el vuelo un mínimo de 8 TCP. Con arreglo a la información facilitada por la Empresa entre Febrero y Junio de 2022 la media de vuelos con 10 TPC ha sido del 85%. el resto han ido con 9 ó con 8. En Enero de 2022, debido a situaciones de IT derivadas de la Pandemia del COVID 19, la media de vuelos con 6 tripulantes fue del 54%, yendo con 10 tripulantes sólo el 23%.

Corresponde al Sobrecargo la distribución de los TPC por la cabina del avión, sin que tengan indicado ningún criterio organizativo por parte de la Empresa, asignando a cada trabajador la puerta de entrada de pasaje correspondiente, 2 por puerta, uno recibe y el otro se encarga del acomodo del pasajero y verificación de colocación del equipaje de mano. Cada TPC tiene un área de influencia con un número de

maleteros a cerrar. En la Aeronave visitada hay 112 maleteros. 30 en clase Business y 82 en el resto. En las condiciones más desfavorables, vuelo con sólo 8 TPC, 2 trabajadores se encargan de los maleteros de business, lo que supone el cierre de 15 cada uno, y los 6 restantes de los 62 que quedan, lo que supone el cierre de una media de 14 cada uno.

- Normalmente la aeronave visitada, AIRBUS 350 se utiliza por la Empresa para realizar trayectos de largo recorrido. por lo que la tarea laboral descrita la deben realizar los TPC una sola vez durante su jomada. También es posible que sea utilizado para trayectos más cortos, duración de hasta 2,30 horas, en este caso hay viaje de ida y vuelta, y la tarea se realiza dos veces durante la jornada por parte del TCP.

Según se ha manifestado por los Delegados de Prevención al Inspector que suscribe en el curso de la visita, en el escenario más desfavorable es posible realizar hasta 10 vuelos al mes en este tipo de aeronaves, de los cuales al menos uno es de corta distancia. La Empresa ha manifestado por escrito no estar conforme con lo así indicado, señalando que el modelo de la aeronave visitada sólo es el 32% de los aviones que dispone, y que en la media de lo transcurrido del año 2022, en el escenario más desfavorable no se han hecho más de 5 vuelos al mes por parte de los TPC con este modelo de avión.

- Por último, durante la visita de Inspección los Delegados de Prevención indicaron al Inspector que suscribe que había habido un cambio de uniformidad en la Empresa, que en lo que se refiere a las prendas de parte superior para el personal femenino; Vestido o chaqueta, por su configuración y por el material del que estaba hecho les suponía una mayor incomodidad/rigidez a la hora de realizar los movimientos por encima del hombro necesarios para ejecutar la tarea Los técnicos de prevención presentes manifestaron desconocer esta circunstancia.

De todo lo comprobado antes expuesto, SE OBTIENEN LAS SIGUIENTES CONCLUSIONES, a juicio del Inspector de Trabajo y Seguridad Social que suscribe:

1. En la tarea laboral objeto de este informe existe manipulación manual de cargas que no puede ser evitada por medios mecánicos, atendiendo a lo indicado por la Empresa en cuanto al conocimiento que tiene de lo previsto por el Fabricante de la Aeronave a este respecto.

2. Es por ello, que conforme a lo dispuesto en el artículo 3.2 del Real Decreto 487/1997 de 14 de abril, sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas a la manipulación manual de cargas que entrañe riesgos, en particular dorso lumbares, para los trabajadores, BOE del día 23, la Empresa debe evaluar los riesgos tornando en consideración los factores indicados en el anexo del RD y sus posibles efectos combinados. Asimismo, la nueva evaluación era obligatoria desde el momento en que debió iniciarse la tarea laboral objeto de este informe, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 16.2 a) de la Ley 31/1995 de 8 de Noviembre de Prevención de Riesgos Laborales (BOE del día 10, en relación con lo dispuesto en el artículo 4.2 del Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, por el que se

aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención, BOE del día 31, en cuanto que ha habido un cambio mediante la introducción de un nuevo equipo de trabajo con condiciones distintas.

La Empresa sólo hizo esa nueva evaluación 7 meses después del inicio de la tarea laboral objeto de este informe, evaluaciones ergonómicas de Enero y Mayo de 2019, revisadas en la evaluación del riesgo ergonómico de 8 de Agosto de 2020, que es la vigente en la fecha del presente informe. Se trata de una evaluación conforme a los criterios establecidos en la Normativa de Prevención de Riesgos Laborales citada en este apartado.

3. De conformidad con lo dispuesto en los artículos 3.2 y 4 del citado Real Decreto 487/1997, la Empresa debe tomar medidas de organización adecuadas y garantizar que los trabajadores y sus representantes especializados reciban una formación e información adecuadas sobre los riesgos derivados de la manipulación manual de cargas, así como sobre las medidas de prevención y protección que hayan de adoptarse.

En la evaluación vigente en la fecha del presente informe sólo se recogen medidas de información; la elaboración y puesta a disposición de los trabajadores afectados de fichas de información sobre recomendaciones ergonómicas para llevar a cabo la tarea laboral. No hay acciones de formación preventiva alguna. Las medidas organizativas previstas en dicha evaluación son muy generales y quedan al arbitrio y a la voluntariedad de los trabajadores afectados.

Es por ello que la Empresa no ha establecido las medidas preventivas adecuadas frente al riesgo laboral evaluado en su informe de 8 de Agosto de 2020, incumpliendo así lo que establece el artículo 16.2 b) de la Ley 31/1995 ya citada, en relación con lo dispuesto en el artículo 3,2 del citado Real Decreto 487/1997. Además, no ha facilitado a los trabajadores afectados una formación preventiva suficiente y adecuada, teórica y práctica sobre las recomendaciones ergonómicas que deben observar para realizar la tarea sin peligro, infringiendo así lo dispuesto en el artículo 19.1 de la citada Ley 31/1995 en relación al artículo 4, primer párrafo, del citado Real Decreto 487/1997.

Asimismo, el cambio de uniformidad ordenado por la Empresa puede suponer un cambio en las condiciones en las que pueda realizarse la tarea laboral objeto de este informe, y pese a ello, la Empresa no ha evaluado nuevamente el riesgo ergonómico de la tarea con el uso del nuevo uniforme, a fin de detectar la existencia de un cambio o no de las condiciones de trabajo. Incumplirla lo dispuesto en el artículo 4.2 del citado Real Decreto 39/1997 de 17 de Enero.

A juicio del Inspector que suscribe la Empresa DEBERIA ACTUAR, para proteger adecuadamente el riesgo ergonómico evaluado, DE LA FORMA SIGUIENTE:

- Establecer medidas organizativas, de cumplimiento obligatorio para los trabajadores con función de Sobrecargo a la hora de distribuir el trabajo en la aeronave, que garanticen que el cierre de los maleteros con mayor riesgo

ergonómico evaluado se realice bien por dos trabajadores, bien por un trabajador con estatura adecuada. Para garantizar, también, que los trabajadores de estatura de 1,60 o similar sean ayudados por otro trabajador para los maleteros de mayor altura o los que lleven un mayor peso.

- Facilitar a los TPC que puedan ser empleados en las aeronaves AIRBUS modelo A350 una formación preventiva, teórica y práctica, suficiente y adecuada sobre las recomendaciones ergonómicas para realizar sin nesgo ergonómico la tarea de cierre de los maleteros pivotantes.

- Establecer medidas de control de peso del equipaje de mano que los pasajeros lleven a la cabina que garanticen, tanto el cumplimiento del contrato suscrito con la adquisición del billete de viaje (máximo 10 kilos, salvo business que el máximo es 14 kilos) como que los maleteros no son cargados por encima del peso máximo admisible, señalado en el propio maletero.

- Volver a evaluar el riesgo ergonómico en la ejecución de la tarea laboral objeto de este informe realizada con la nueva uniformidad establecida por la Empresa.

QUINTO.- A requerimiento de IBERIA de 6-12-2018 el fabricante AIRBUS le indicó que la familia A350 de fuselaje extra ancho (XWB), Airbus solo ofrece un tipo de compartimentos superiores de equipaje (OHSC, Overhead Stowage Compartments). Actualmente hay 223 aviones A350 en servicio en el mundo, todos ellos con el mismo diseño de compartimento superior de equipaje.

A petición especial de la compañía japonesa JAL (Japan Airlines), se realiza un proyecto piloto para el diseño de un mecanismo específico para este operador que reduciría parcialmente la fuerza empleada en el cierre de los maleteros.

Existen en el mercado sistemas mecánicos de ayuda a la elevación de cargas en maleteros de aviones.

SEXTO.- Establece la norma UNE EN 1005-3 un valor máximo admitido para mover una carga fija de 250Nw

SÉPTIMO.- El 30-9-2022 IBERIA remite el comité la ficha “Recomendaciones ergonómicas para tripulantes de cabina de pasajeros durante el cierre de maleteros pivotantes” que incorpora la forma de actuación cuando el levantamiento se realiza entre dos personas, que se da por reproducida

OCTAVO.- También en esa fecha IBERIA remite al comité los análisis que está llevando a cabo para una mejor adecuación de los uniformes de los TCP a la actividad de cierre de maleteros.

NOVENO.- Se ha actualizado el curso de prevención de riesgos laborales que incorpora las recomendaciones ergonómicas referidas a sobreesfuerzos en el cierre de maleteros. Su contenido al D244 que se da por reproducido.

Se han cumplido las previsiones legales.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Los hechos se declaran probados atendiendo a los siguientes elementos de convicción:

- hecho 1º: no es controvertido
- hecho 2º: por los documentos a los D70 y 90
- hecho 3º: conforme los D91 a 94
- hecho 4º: informe ITSS al D 154
- hecho 5º: por los documentos a los D 102, 109 y 157
- hecho 6º: conforme los D90 y 96
- hecho 7º: por el D243
- hecho 8º: por el D 245
- hecho 9º: por el D 244.

SEGUNDO.- Se establece en el art. 9 del TFUE que *En la definición y ejecución de sus políticas y acciones, la Unión tendrá en cuenta las exigencias relacionadas con la promoción de un nivel de empleo elevado, con la garantía de una protección social adecuada, con la lucha contra la exclusión social y con un nivel elevado de educación, formación y protección de la salud humana.*

El art. 31 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la UE nos indica que *Todo trabajador tiene derecho a trabajar en condiciones que respeten su salud, su seguridad y su dignidad.*

También en la Carta Social Europea se reconoce en el punto 3 de la I parte que *Todos los trabajadores tienen derecho a la seguridad y a la higiene en el trabajo*

Y la Directiva 89/931 en su art. 6.1 establece que *En el marco de sus responsabilidades, el empresario adoptará las medidas necesarias para la protección de la seguridad y de la salud de los trabajadores, incluidas las actividades de prevención de los riesgos profesionales, de información y de formación, así como la constitución de una organización y de medios necesarios.*

En consonancia con ello, nuestra legislación nacional también reconoce como derecho básico de los trabajadores, art. 4.2.d) ET, el relativo a *su integridad física y a una adecuada política de prevención de riesgos laborales*

La Ley 31/95 de Prevención de Riesgos Laborales LPRL es la base normativa fundamental para la aplicación de este derecho que se desarrolla en numerosas disposiciones reglamentarias.

Su art. 14.1 nos señala que *Los trabajadores tienen derecho a una protección eficaz en materia de seguridad y salud en el trabajo.*

Y en consecuencia que *El citado derecho supone la existencia de un correlativo deber del empresario de protección de los trabajadores frente a los riesgos laborales.*

Ahora bien, debemos precisar que la obligación legal que se impone al empresario es una obligación de medios, no de resultado.

No se le obligaría por tanto (sin perjuicio de las soluciones reparadoras del sistema de Seguridad Social) a garantizar que los trabajadores no pudieran padecer daños (accidentes o enfermedades) como consecuencia del trabajo, sino que la obligación legal pasa por adoptar todas las medidas de prevención exigibles con el fin de evitar o disminuir los riesgos derivados del trabajo.

LA STJUE Comisión vs. Gran Bretaña C-127/05, nos indica que el empresario no es un sujeto sometido al régimen de responsabilidad objetiva (responsabilidad ésta que en España se traslada al sistema de Seguridad Social), sino que el art. 6.1 de la Directiva 89/931 (41) *obliga al empresario a garantizar a los trabajadores un entorno laboral seguro, cuyo contenido es precisado en los artículos 6 a 12 de la Directiva 89/391 y en diversas directivas específicas que establecen las medidas preventivas que deben adoptarse en determinados sectores concretos de la producción. (42) En cambio, no cabe afirmar, sólo en virtud del artículo 5, apartado 1, de la Directiva 89/391, que sobre el empresario deba recaer una responsabilidad objetiva.*

Descrita la normativa general de aplicación pasamos a analizar el concreto conflicto que se suscita.

TERCERO.- No se cuestiona por IBERIA que la tarea que se impone a los TCP a bordo del A-350 conlleva un sobreesfuerzo físico que constituye un riesgo laboral así apreciado por su departamento de prevención, tal como releva el HP3º.

Consecuencia necesaria de este dato es que por el empresario se deben adoptar las necesarias medidas de prevención para lo que deberá seguir los principios de la acción preventiva que se establecen en el art. 15 LPRL.

El primer principio pasa por la evitación de los riesgos, el segundo y subsidiario por evaluar y adoptar las medidas precisas en aquellos que no se pueden evitar.

CUARTO.- El riesgo se produce en la manipulación manual de cargas consistente, como indica la ITSS, en ejercer una fuerza de empuje de abajo hacia arriba para subir la base con el peso de los equipajes allí depositados, fuerza que se ejerce por encima de los hombros dada la altura desde la cual se toma la base y la altura hasta donde hay que subirla.

Evitar el riesgo sería tanto como suprimir los maleteros en la cabina de pasajeros, posibilidad que estimamos inviable.

Por tanto, las medidas a tomar serán todas aquellas previstas en el art. 14 LPRL: combatir los riesgos en su origen, adaptar el trabajo a la persona, tener en cuenta la evolución de la técnica, sustituir lo peligroso por lo que entrañe poco o ningún peligro etc.

QUINTO.- Los demandantes proponen como medida primigenia la instalación en los maleteros de un mecanismo de ayuda que aliviaría el esfuerzo físico a realizar para su cierre.

Conforme la prueba practicada que referimos en el HP5º, damos por cierto que puedan existir este tipo de dispositivos, pero no ha quedado demostrado que los existentes pudieran implantarse en los maleteros de los A350 construidos y en vuelo. A esta conclusión llega el informe de la ITSS.

SEXTO.- La otra medida relevante para evitar en lo posible el riesgo pasaría, tal como indica la ITSS, por establecer medidas de control de peso del equipaje de mano que los pasajeros lleven a la cabina que garanticen, tanto el cumplimiento del contrato suscrito con la adquisición del billete de viaje (máximo 10 kilos, salvo business que el máximo es 14 kilos) como que los maleteros no son cargados por encima del peso máximo admisible, señalado en el propio maletero que es de un máximo de 45 kgms.

El informe pericial refiere que las evaluaciones realizadas por el perito ergónomo sobre situaciones reales analizadas daban una medida de fuerza de entre los 150 y 180 Nw en la manipulación de maleteros, partiendo de una carga de los mismos de entre 30 y 45 kgms.

Dicha medición como puede observarse parte de la premisa de que todas las maletas cumplen con el peso máximo fijado en el contrato de transporte, de 10 a 14 kgms.

No supo el perito indicar a partir de qué peso incorporado al maletero se superarían los 250 Nw fijados como fuerza máxima admisible en la normativa de manipulación de cargas, lo que no deja de ser sorprendente.

Por tanto, si admitimos que los 250 Nw no podrían superarse, la limitación del riesgo pasaría en primer lugar porque IBERIA estableciera efectivos mecanismos de control del peso del equipaje a bordo del pasaje a fin de que ninguna maleta o bulto superara el peso máximo fijado en el contrato de transporte, de 10 a 14 kgms.

Este control no se lleva a cabo tal como indica la ITSS y constituye la primera y esencial medida necesaria para prevenir el riesgo descrito, debiendo estimarse la pretensión de la parte actora en este sentido.

SÉPTIMO.- En el apartado 1.2.B del suplico contenido en el escrito de ampliación de demanda se solicita que se condene a IBERIA a *Establecer medidas organizativas de cumplimiento obligatorio para los trabajadores con función de Sobrecargo a la hora de distribuir el trabajo en la aeronave que garanticen que el cierre de los maleteros con mayor riesgo ergonómico evaluado se realice por dos*

trabajadores o subsidiariamente bien por dos trabajadores bien por un trabajador con estatura adecuada, para garantizar también que los trabajadores de estatura de 1,60 o similar sean ayudados por otro trabajador para los maleteros de mayor altura o los que lleven un mayor peso, asignando en todo caso como mínimo 12TCPS como tripulación de cabina de cada vuelo del A350.

Sostiene la demandada que ya ha dado cumplimiento a esta obligación a través de la ficha referida en el HP7º y que las obligaciones del sobrecargo están ya fijadas en el Reglamento UE 965/2012.

Pues bien, debemos indicar que el reglamento UE que se cita hace referencia a las obligaciones genéricas del sobrecargo: gestión de los recursos humanos de la tripulación, pero no incide de forma expresa en cómo deben actuar los TCP a su mando en relación con el cierre de los maleteros, tal como reconoce el ITSS.

Más específico acerca de cómo realizar esta operación resulta ser el manual que se aporta al D243 y se refiere en el HP 7º y el curso de prevención al HP9º. Pero en ninguno de ellos se determinan obligaciones concretas para el sobrecargo en la dinámica de esta actividad, por lo que también esta pretensión debe ser estimada.

No así la referida a que cada A350 deba contar con 12 TCP, número no reconocido en la normativa aérea ni en el convenio colectivo y que tampoco serviría para limitar el riesgo.

OCTAVO.- Se solicita también en el suplico que se condene a IBERIA a *Facilitar a estos TCPs una formación preventiva teórica y práctica, suficiente y adecuada sobre las recomendaciones ergonómicas para realizar sin riesgo ergonómico la tarea de cierre de los maleteros pivotantes.*

El informe de la ITSS indica que *En la evaluación vigente en la fecha del presente informe sólo se recogen medidas de información; la elaboración y puesta a disposición de los trabajadores afectados de fichas de información sobre recomendaciones ergonómicas para llevar a cabo la tarea laboral. No hay acciones de formación preventiva alguna. Las medidas organizativas previstas en dicha evaluación son muy generales y quedan al arbitrio y a la voluntariedad de los trabajadores afectados.*

Es por ello que la Empresa no ha establecido las medidas preventivas adecuadas frente al riesgo laboral evaluado en su informe de 8 de Agosto de 2020, incumpliendo así lo que establece el artículo 16.2 b) de la Ley 31/1995 ya citada, en relación con lo dispuesto en el artículo 3,2 del citado Real Decreto 487/1997. Además, no ha facilitado a los trabajadores afectados una formación preventiva suficiente y adecuada, teórica y práctica sobre las recomendaciones ergonómicas que deben observar para realizar la tarea sin peligro, infringiendo así lo dispuesto en el artículo 19.1 de la citada Ley 31/1995 en relación al artículo 4, primer párrafo, del citado Real Decreto 487/1997.

Tras la visita de la ITSS, IBERIA, conforme indicamos en los HP 7º y 9º ha elaborado una ficha sobre recomendaciones ergonómicas en el cierre de maleteros y ha actualizado el curso de prevención de riesgos incorporando esas recomendaciones.

El art. 4 del RD 487/1997 indica que: *En particular, proporcionará a los trabajadores una formación e información adecuada sobre la forma correcta de manipular las cargas y sobre los riesgos que corren de no hacerlo de dicha forma, teniendo en cuenta los factores de riesgo que figuran en el anexo de este Real Decreto. La información suministrada deberá incluir indicaciones generales y las precisiones que sean posibles sobre el peso de las cargas y, cuando el contenido de un embalaje esté descentrado, sobre su centro de gravedad o lado más pesado.*

Consideramos que la conducta de IBERIA, siempre perfectible, colma las exigencias sobre información y formación, que conllevan para los trabajadores una actitud propositiva en orden al cumplimiento empresarial de sus obligaciones, art. 29.2.6º LPRL.

NOVENO.- En el apartado D del suplico piden que se condena a IBERIA a *Volver a evaluar el riesgo ergonómico que puede implicar el nuevo equipo de trabajo adoptando las medidas oportunas a este respecto tras realizar dicha evaluación.*

Se están refiriendo a los uniformes de los TCP confeccionados con una tela y diseño que dificulta la movilidad de las extremidades superiores.

IBERIA reconoce estos defectos en la uniformidad al punto de que ha procedido a solicitar nuevas propuestas de los proveedores, D245, para la solución del problema. La parte actora a su vez reconoce este proceso de modificación de la ropa de trabajo y es por lo que se limita a solicitar una reevaluación de los nuevos uniformes, pretensión que encaja en las previsiones del art. 16.2.a) LPRL en orden a su actualización cuando cambien las condiciones de trabajo, en este caso la ropa. Por tanto, esta pretensión se estima.

DÉCIMO.- Finalmente en el apartado E del suplico se solicita que mientras las medidas interesadas no sean implantadas, se declare el derecho de los trabajadores a no estar obligados a realizar la maniobra de cierre de maleteros.

Es evidente que si los maleteros no se cierran el avión no puede despegar debido al riesgo de caída de objetos durante el vuelo.

La petición de los demandantes así articulada no encuentra encaje legal.

El art. 21.2 LPRL indica que *el trabajador tendrá derecho a interrumpir su actividad y abandonar el lugar de trabajo, en caso necesario, cuando considere que dicha actividad entraña un riesgo grave e inminente para su vida o su salud*, y el art. 4.4º define como riesgo grave e inminente *aquel que resulte probable racionalmente que se materialice en un futuro inmediato y pueda suponer un daño grave para la salud de los trabajadores*

Pues bien:

- Atendiendo a que los TCP llevan a cabo las operaciones de cierre de estos maleteros con una frecuencia de una vez por vuelo y se trata de aviones de largo radio, el riesgo podrá producirse en a lo sumo dos ocasiones por jornada laboral, salvo si el A350 se emplea en trayectos de corta distancia en cuyo caso serían dos las ocasiones, tal como refiere la ITSS. Por tanto estamos en presencia de un riesgo ocasional
- Atendiendo a la valoración del riesgo realizada por el departamento de prevención de la demandada, dato no cuestionado, estamos, HP3º, ante un riesgo moderado con una probabilidad en producirse media/alta y de una gravedad media/baja.

En consecuencia, no podemos estimar que estemos ante un riesgo grave e inminente que justifique la pretensión ejercitada cuyo perjuicio para el empresario sería muy relevante.

Lo dicho no excusa para que por éste se dé cumplimiento al fallo que dictamos. En este apartado la demanda se desestima.

UNDÉCIMO.- Contra esta sentencia, sin perjuicio de su ejecutividad, cabe recurso ordinario de casación conforme el art. 206.1 LRJS.

VISTOS los preceptos legales citados y demás de general y pertinente aplicación,

FALLAMOS

Estimamos parcialmente la demanda formulada por el COMITÉ DE EMPRESA DE VUELO IBERIA LAE a la que se adhirieron los sindicatos STAVLA, SITCPLA, CCOO, UGT y CANDIDATURA INDEPENDIENTE DE TCP y condenamos a IBERIA LAE S.A. OPERADORAS a dar cumplimiento a las siguientes obligaciones en materia de prevención de riesgos relacionada con el cierre de maleteros en las aeronaves Airbus 350:

A.- Establecer medidas de control de peso de equipaje de mano que los pasajeros lleven a la cabina que garanticen, tanto el cumplimiento del contrato suscrito con la adquisición del billete de viaje (máximo de 10kg salvo Business que el máximo son 14kg) como que los maleteros no son cargados por encima del peso máximo señalado en el propio maletero.

B.- Establecer medidas organizativas de cumplimiento obligatorio para los trabajadores con función de Sobrecargo a la hora de distribuir el trabajo en la aeronave que garanticen que el cierre de los maleteros con mayor riesgo ergonómico evaluado se realice por dos trabajadores o subsidiariamente bien por

dos trabajadores bien por un trabajador con estatura adecuada, para garantizar también que los trabajadores de estatura inferior a 1,63 mts. sean ayudados por otro trabajador para los maleteros de mayor altura o los que lleven un mayor peso.

C.- Volver a evaluar el riesgo ergonómico que puede implicar el nuevo equipo de trabajo (uniformes de TCP) adoptando las medidas oportunas a este respecto tras realizar dicha evaluación.

Notifíquese la presente sentencia a las partes advirtiéndoles que, contra la misma cabe recurso de Casación ante el Tribunal Supremo, que podrá prepararse ante esta Sala de lo Social de la Audiencia Nacional en el plazo de **CINCO DÍAS** hábiles desde la notificación, pudiendo hacerlo mediante manifestación de la parte o de su abogado, graduado social o representante al serle notificada, o mediante escrito presentado en esta Sala dentro del plazo arriba señalado.

Al tiempo de preparar ante la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional el Recurso de Casación, el recurrente, si no goza del beneficio de Justicia Gratuita, deberá acreditar haber hecho el depósito de 600 euros previsto en art. 229.1.b de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Social, y, en el caso de haber sido condenado en sentencia al pago de alguna cantidad, haber consignado la cantidad objeto de condena de conformidad con el art. 230 del mismo texto legal, todo ello en la cuenta corriente que la Sala tiene abierta en el Banco de Santander Sucursal de la Calle Barquillo 49, si es por transferencia con el nº 0049 3569 92 0005001274 haciendo constar en las observaciones el nº 2419 0000 00 0097 22 (IBAN ES55) ; si es en efectivo en la cuenta nº 2419 0000 00 0097 22 (IBAN ES55), pudiéndose sustituir la consignación en metálico por el aseguramiento mediante aval bancario, en el que conste la responsabilidad solidaria del avalista.

Llévese testimonio de esta sentencia a los autos originales e incorpórese la misma al libro de sentencias.

Así por nuestra sentencia lo pronunciamos, mandamos y firmamos.

La difusión del texto de esta resolución a partes no interesadas en el proceso en el que ha sido dictada sólo podrá llevarse a cabo previa disociación de los datos de carácter personal que los mismos contuvieran y con pleno respeto al derecho a la intimidad, a los derechos de las personas que requieran un especial deber de tutelar o a la garantía del anonimato de las víctimas o perjudicados, cuando proceda.

Los datos personales incluidos en esta resolución no podrán ser cedidos, ni comunicados con fines contrarios a las leyes.