



Roj: **STS 1642/2025 - ECLI:ES:TS:2025:1642**

Id Cendoj: **28079140012025100270**

Órgano: **Tribunal Supremo. Sala de lo Social**

Sede: **Madrid**

Sección: **1**

Fecha: **03/04/2025**

Nº de Recurso: **27/2023**

Nº de Resolución: **284/2025**

Procedimiento: **Recurso de casación**

Ponente: **RAFAEL ANTONIO LOPEZ PARADA**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

Resoluciones del caso: **SAN 4695/2022,**
STS 1642/2025

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Social

Sentencia núm. 284/2025

Fecha de sentencia: 03/04/**2025**

Tipo de procedimiento: CASACION

Número del procedimiento: **27/2023**

Fallo/Acuerdo:

Fecha de Votación y Fallo: 02/04/**2025**

Ponente: Excmo. Sr. D. Rafael Antonio López Parada

Procedencia: AUD.NACIONAL SALA DE LO SOCIAL

Letrada de la Administración de Justicia: Ilma. Sra. Dña. María Magdalena Hernández-Gil Mancha

Transcrito por: AGS

Nota:

CASACION núm.: **27/2023**

Ponente: Excmo. Sr. D. Rafael Antonio López Parada

Letrada de la Administración de Justicia: Ilma. Sra. Dña. María Magdalena Hernández-Gil Mancha

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Social

Sentencia núm. 284/2025

Excmas. Sras. y Excmos. Sres.

D.^a Concepción Rosario Ureste García, presidenta

D. Ángel Blasco Pellicer

D. Ignacio Garcia-Perrote Escartín

D.^a Isabel Olmos Parés

D. Rafael Antonio López Parada

En Madrid, a 3 de abril de 2025.

Esta Sala ha visto el recurso de casación interpuesto por Iberia Líneas Aéreas de España SAU, Operadora, representada y asistida por el letrado D. Adriano Gómez García-Bernal contra la sentencia de la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, de fecha 11 de octubre de 2022, recaída en su procedimiento de conflictos colectivos, autos número 97/2022, promovido a instancia de Comité de Empresa de Vuelo, a la que se adhirieron los sindicatos STAVLA, SITCPLA, CCOO, UGT y CANDIDATURA INDEPENDIENTE DE TCP, contra Iberia Líneas Aéreas de España SAU y Comité de Seguridad y Salud de Vuelo.

Ha comparecido en concepto de partes recurridas el Sindicato de Tripulantes Auxiliares de Vuelo de Líneas Aéreas (STAVLA) representada y asistida por la letrada D^a. Ana Belén Sánchez Serrano, el Comité de Empresa de Vuelo, representada y asistida por el Letrado D. Jorge Aparicio Marbán y con la intervención del Ministerio Fiscal.

Ha sido ponente el Excmo. Sr. D. Rafael Antonio López Parada.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Por la representación de Comité de Empresa de Vuelo se interpuso demanda de conflicto colectivo, de la que conoció la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional. En el correspondiente escrito, tras exponer los hechos y fundamentos de derecho que estimó de aplicación, terminaba suplicando se dictara sentencia por la que:

«Se reconozca que el esfuerzo realizado en la ejecución de la maniobra del cierre de los maleteros del avión AIRBUS 350 perjudica la salud de los trabajadores y se declare el derecho de los mismos a no estar obligados a realizarlo condenando a la compañía a adoptar una solución técnica al defecto de diseño de los mismo.»

SEGUNDO.- Admitida a trámite la demanda se celebró el acto del juicio, con la intervención de las partes, y el resultado que se refleja en el acta que obra unida a las actuaciones. Recibido el pleito a prueba se practicaron las propuestas por las partes y declaradas pertinentes.

TERCERO.- Con fecha 11 de octubre de 2022 la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional dictó sentencia en la que consta la siguiente parte dispositiva:

«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.»

CUARTO.- En dicha sentencia se declararon probados los siguientes hechos:

«1º.- 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.

2º.- 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.

3º.- 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.

4º.- 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 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 jornada. 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 DEBERÍA 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 riesgo 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.

5º.- 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.

6º.- Establece la norma UNE EN 1005-3 un valor máximo admitido para mover una carga fija de 250Nw.

7º.- 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.

8º.- 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.

9º.- 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.»

QUINTO.- Contra dicha resolución se interpuso recurso de casación por la representación de Iberia Líneas Aéreas de España SAU, Operadora en el que se alegan los siguientes motivos:

PRIMERO.- Al amparo de la letra d) del art. 207 de la ley reguladora de la jurisdicción social, en denuncia del error en la apreciación de la prueba, basado en documentos que obren en autos que demuestren la equivocación del juzgador, sin resultar contradichos por otros elementos probatorios, con objeto de adicionar un nuevo texto a la vigente redacción del hecho probado sexto de la sentencia.

SEGUNDO.- Al amparo de la letra d) del art. 207 de la ley reguladora de la jurisdicción social, en denuncia del error en la apreciación de la prueba, basado en documentos que obren en autos que demuestren la equivocación del juzgador, sin resultar contradichos por otros elementos probatorios, con objeto añadir un hecho probado décimo a la sentencia recurrida.

TERCERO.- Al amparo de la letra d) del art. 207 de la ley reguladora de la jurisdicción social, en denuncia del error en la apreciación de la prueba, basado en documentos que obren en autos que demuestren la equivocación del juzgador, sin resultar contradichos por otros elementos probatorios, con objeto de modificar el hecho probado octavo de la sentencia recurrida.

CUARTO.- Al amparo de la letra e) del art. 207 de la ley reguladora de la jurisdicción social, por infracción de los arts. 14.2 y 16.2 de la ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de riesgos laborales, el art. 5 del real decreto 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el reglamento de los servicios de prevención y el art. 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.

QUINTO.- Al amparo de la letra e) del art. 207 de la ley reguladora de la jurisdicción social, por infracción de los arts. 14.2 y 16.2 de la ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de riesgos laborales, en relación con el ORO.CC.200 del reglamento UE nº 965/2012, de la comisión europea, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del reglamento CE nº 216/2008, elaborado por Parlamento Europeo y el Consejo.

SEXTO.- Al amparo de la letra e) del art. 207 de la ley reguladora de la jurisdicción social, por infracción de los arts. 14.2 y 16.2 de la ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de riesgos laborales.

El recurso fue impugnado por el Sindicato de Tripulantes Auxiliares de Vuelo de Líneas Aéreas (STAVLA) y por el Comité de Empresa de Vuelo.

SEXTO.- Admitido a trámite el recurso de casación por la Sala, se dio traslado por diez días al Ministerio Fiscal que emitió informe en el sentido de considerar que el recurso es improcedente.

Instruido el Excmo. Sr. Magistrado Ponente se declararon conclusos los autos, señalándose para votación y fallo el día 02 de **abril** de **2025**, en cuya fecha tuvo lugar.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- 1. La demanda de instancia, en procedimiento de conflicto colectivo, tuvo por objeto reclamar de la empresa Iberia LAE S.A. Operadora una serie de medidas en materia de prevención de riesgos laborales relativas al cierre de los maleteros de cabina de los aviones Airbus 350, formación preventiva en materia de manipulación manual de cargas y evaluación de riesgos de los nuevos uniformes de los tripulantes de cabina de pasajeros (TCP). La sentencia de la Audiencia Nacional la estima parcialmente y recurre en casación Iberia LAE S.A. Operadora.

2. La sentencia de la Audiencia Nacional recurrida en casación resuelve la demanda presentada por el Comité de Empresa de Vuelo de Iberia LAE, a la que se adhirieron los sindicatos STAVLA, SITCPLA, CCOO, UGT y Candidatura Independiente de TCP, dirigida contra Iberia LAE S.A. Operadora, en la que pedía que se reconociera que el esfuerzo realizado al cerrar los maleteros del avión Airbus 350 perjudica la salud de los trabajadores y se declarase su derecho a no estar obligados a realizarlo, condenando a la compañía a adoptar una solución técnica al defecto de diseño. Mediante un escrito de ampliación de demanda posterior se añadieron nuevas peticiones consistentes en medidas organizativas, formación preventiva y una nueva evaluación de riesgos por los nuevos uniformes.

Respecto a la pretensión inicial, esto es, al cierre de los maleteros del avión Airbus 350, el tribunal estima parcialmente la demanda. Si bien reconoce que la tarea conlleva un sobreesfuerzo y un riesgo laboral, desestima la petición de declarar el derecho a no realizar la maniobra de cierre, argumentando que si los maleteros no se cierran, el avión no puede despegar y que no se trata de un riesgo grave e inminente que justifique tal medida. Respecto a la solución técnica, el tribunal considera probado que podrían existir dispositivos de ayuda, pero no se ha demostrado que los existentes puedan implantarse en los A350 ya construidos. Por tanto se centra en las medidas de control de peso del equipaje de mano. La Audiencia Nacional estima esta pretensión, argumentando que, dado que las evaluaciones de riesgo se basan en que el equipaje cumple con los límites de peso contractuales (10-14 kg), y la Inspección de Trabajo constató que no existen mecanismos de control de peso, la empresa demandada debe establecer mecanismos efectivos de control de peso para prevenir el riesgo. También estima lo relativo a la adopción de medidas organizativas, consistentes en concreto en que los trabajadores con función de sobrecarga a la hora de distribuir el trabajo en la aeronave 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 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. Argumenta que, si bien existen manuales y cursos de prevención, no se determinan obligaciones concretas para el sobrecarga en la dinámica del cierre de maleteros. Por el contrario desestima

la pretensión de que cada A350 cuente con 12 TCP, al no estar reconocido en la normativa ni en el convenio y no servir para limitar el riesgo.

Respecto a la pretensión de formación preventiva teórica y práctica la desestima. La Audiencia Nacional considera que la conducta de Iberia, aunque siempre sería perfectible, colma las exigencias sobre información y formación del artículo 4 del Real Decreto 487/1997, sobre manipulación manual de cargas, ya que tras la actuación de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social se elaboró una ficha de recomendaciones ergonómicas y se actualizó el curso de prevención.

Finalmente la Audiencia Nacional estima la pretensión dirigida a que se vuelva 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. Lo fundamenta en que Iberia reconoce defectos en la uniformidad y está en proceso de modificación y la Ley de Prevención de Riesgos Laborales exige la actualización de la evaluación cuando cambian las condiciones de trabajo, en este caso, la ropa.

3. El recurso de casación formulado por Iberia LAE S.A. Operadora se inicia con tres motivos de revisión de hechos probados al amparo del artículo 207 d) de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Social por error en la apreciación de la prueba. Después los motivos cuarto a sexto se amparan en el artículo 207 e) para denunciar la infracción de normas del ordenamiento jurídico y jurisprudencia.

En el cuarto se denuncia la infracción de los artículos 14.2 y 16.2 de la Ley 31/1995, de prevención de riesgos laborales (LPRL), del artículo 5 del Real Decreto 39/1997 y del artículo 3.2 del Real Decreto 487/1997. Se argumenta que Iberia ha cumplido con la normativa preventiva, evaluando el riesgo y adoptando medidas organizativas. Se considera innecesario el control de pesos impuesto por la sentencia, ya que el informe pericial acredita que las evaluaciones de riesgo se realizaron conforme a la normativa y que las instrucciones ya impartidas a los TCP son suficientes.

En el quinto se denuncia la infracción de los artículos 14.2 y 16.2 LPRL en relación con el Reglamento UE nº 965/2012. Se argumenta que, aunque la sentencia considera insuficientes las medidas organizativas de Iberia al no establecer instrucciones específicas al sobrecargo, el Reglamento UE 965/2012 ya establece funciones genéricas para el sobrecargo, y la normativa interna de IBERIA detalla sus funciones en la estiba del equipaje, incluyendo la necesidad de prestar atención a la manipulación y solicitar ayuda con pesos excesivos, por lo que se considera superflua la condena impuesta.

Finalmente en el sexto motivo se denuncia la infracción de los artículos 14.2 y 16.2 LPRL porque se dice que la condena a Iberia de volver a evaluar el riesgo de los nuevos uniformes es innecesaria, ya que la empresa ya estaba llevando a cabo dicha evaluación, como se comunicó al Comité de Seguridad y Salud el 30 de septiembre de 2022, recabando información del proveedor.

4. Presentan escritos de impugnación del recurso el comité de empresa de vuelo y el Sindicato de Tripulantes Auxiliares de Vuelo de Líneas Aéreas (STAVLA).

5. El Ministerio Fiscal informa proponiendo que el recurso de casación interpuesto por IBERIA sea desestimado en su totalidad.

SEGUNDO.- 1. Comenzando por la primera de las revisiones de hechos pretendida en el recurso de casación de la empresa, al amparo de la letra d del artículo 207 de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Social, la misma consiste en adicionar al ordinal sexto de los hechos probados de la sentencia de instancia de este párrafo:

"El fabricante AIRBUS ha certificado que las fuerzas de manipulación de los maleteros de la aeronave A350 se encuentran entre los 150Nw y 180Nw. Vid. Folio nº 45. En las evaluaciones del riesgo ergonómico asociado a la manipulación de los maleteros de la aeronave A350 realizadas por IBERIA, aplicando la metodología REBA y el sistema HADA, realizadas en las condiciones más extremas que pudieran darse, los valores obtenidos fueron mayoritariamente inferiores a los exigidos por la norma UNE EN 1005-3, fijados en 250Nw. Vid. Descriptor nº 90.

De conformidad con lo previsto en el Extracto del Compendio de Normas de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros de Iberia (Descriptor nº 98), Epígrafe 3.7.1.3 Equipaje de mano o efectos personales., apartado 3.7.1.3.1, relativo a los Límites de número, peso y medidas del equipaje de mano: "El personal de facturación y embarque deberá garantizar que todos los pasajeros aceptados al mismo cumplen con la política de bultos de mano de Iberia. Cuando se exceda el número de piezas autorizadas, o las piezas superen las medidas máximas indicadas, se enviarán a bodega y se tratarán como equipaje facturado."

La primera parte de la revisión se apoya en dictamen pericial aportado como prueba en los autos, prueba no apta en el marco del recurso de casación para fundar un motivo de la letra c del artículo 207 de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Social, que solamente admite dicha pretensión cuando se funde en prueba documental.

En cuanto a la segunda parte del texto propuesto, que se extrae del compendio de normas vigentes en la empresa para los TCP y en concreto se refiere a las normas sobre facturación de equipaje de mano, no existe controversia sobre la fijación de tales límites por los criterios internos de la empresa y la sentencia recurrida los asume, pero es que precisamente lo que está en cuestión es su efectiva exigencia y aplicación y las medidas que deban adoptarse para ello, por lo que la inclusión de este hecho no resulta relevante para alterar el fallo.

El motivo se desestima.

2. La segunda revisión de hechos probados pretendida consiste en adicionar a los hechos probados uno nuevo con el siguiente texto:

"De conformidad con el apartado **3.6.1** ("Consideraciones generales"), del epígrafe **3.6** ("Procedimiento Control Pre-Vuelo a bordo") incluido en el Compendio de Normas de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros de IBERIA (descriptor nº 98, Folio nº 203), así como lo previsto en el Curso de prevención de riesgos laborales para TCPs de IBERIA " (vid. descriptor nº 186, Folio nº 393), una vez a bordo, la tripulación de cabina de pasajeros será distribuida por el Sobrecargo de acuerdo con la asignación de sectores del avión realizada por éste último.

La Formación impartida en materia preventiva a los Sobrecargos de IBERIA (vid. descriptor nº 185, Folio nº 369) establece su responsabilidad en la correcta estiba del equipaje, señalando que "Al ayudar en la colocación de los equipajes de mano se prestará especial atención a su manipulación, teniendo previsto el lugar de colocación, evitando giros y torsiones del tronco y solicitando ayuda cuando el peso sea excesivo".

De nuevo nos encontramos ante una cuestión no relevante para la resolución del recurso, porque la sentencia ya parte de que la asignación de tareas a los TCP dentro de la aeronave es responsabilidad del sobrecargo y que existen unas instrucciones genéricas sobre manipulación de equipajes de mano, de manera que incluso puede tenerse por acreditado que coinciden con el texto propuesto ("Al ayudar en la colocación de los equipajes de mano se prestará especial atención a su manipulación, teniendo previsto el lugar de colocación, evitando giros y torsiones del tronco y solicitando ayuda cuando el peso sea excesivo"). El problema es que en la sentencia se considera que esas normas son insuficientes por no tener suficiente precisión y por ello lo que se hace es precisar unos criterios con un detalle que no aparece en las mismas y este debate no resulta afectado por la revisión fáctica propuesta.

La modificación también se desestima en consecuencia.

3. La tercera revisión de hechos probados pretendida consiste en dar una redacción alternativa al ordinal octavo de los hechos probados de la sentencia de instancia. Dicho hecho probado en su versión original dice: "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".

Se pretende que diga: "Con fecha 30-9-2022 IBERIA remite al Comité de Seguridad y Salud comunicado relativo a la evaluación de riesgos que venía llevando a cabo respecto de la nueva uniformidad de los TCPs, del siguiente tenor literal (descriptor nº 245):

Hola. Buenos días.

Adjunto documento que recoge los resultados previos del análisis de las especificaciones que nos ha hecho llegar ECI. En general no hay muchas discrepancias entre la propuesta inicial y la composición/características de las prendas entregadas. Cabe destacar las siguientes observaciones:

Para la prenda de abrigo, se han solicitado los siguientes ensayos adicionales:

o Resistencia térmica y al vapor de agua - EN ISO 11092:2015

o Permeabilidad al Aire - EN ISO 9237:2016

o Resistencia a la penetración de agua - UNE EN 20811

o Resistencia al Vapor de Agua - UNE EN 31092

o Resistencia al mojado superficial - UNE EN 4920:2013

Para la prenda de punto

o Aunque se ha mejorado la propensión al pilling con respecto al vestuario anterior, sí que el valor de 4 indica pilling ligero, por lo que este aspecto podría ser mejorable.

o Con respecto al encogimiento al lavado y secado doméstico, el valor resultante sería mejorable.

o Con respecto a la solidez a la luz, resistencia del tejido al cambio de color como resultado de su exposición a la luz del sol o una fuente de luz artificial, los valores son inferiores a los esperados, el mínimo requerido era un 7.

o Con respecto a la solidez al frote, capacidad de mantener el color original de las telas teñidas tras sufrir una fricción superficial, los valores han bajado con respecto al frote en húmedo.

Disponemos de todos los certificados OEKO-TEX, excepto los correspondientes a abrigo y prenda de servicio. En cuanto tengamos todos os los enviamos.

A partir de esta información concluiremos el informe de valoración general del vestuario.

Saludos"

Se trata de reproducir en su integridad el mismo documento que ha sido valorado en la sentencia de instancia y en el que fundamenta la resultancia fáctica recogida en el ordinal octavo, por lo que ninguna objeción puede oponerse, sin prejuzgar en este punto la relevancia que ello pueda tener sobre el fallo.

4. Al amparo de la letra e) del artículo 207 de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Social se articula un cuarto motivo casacional por infracción de los artículos 14.2 y 16.2 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales (LPRL), el artículo 5 del Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención (RSP) y 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.

Debemos comenzar por identificar los términos del litigio, que parecen ser objeto de cierta confusión. La función del proceso judicial no es la de realizar una inspección de cumplimiento de normativa por parte de la empresa, sino resolver sobre una pretensión concreta de la parte demandante y es esa pretensión la que tensiona el razonamiento y da sentido a la función judicial. Así cuando el fallo estima la pretensión y condena 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", lo que se debate en el proceso no es si la empresa ha incumplido o no la normativa de prevención de riesgos laborales, sino si está obligada o no a establecer las medidas objeto del pronunciamiento judicial estimatorio de la pretensión. El recurso contra ese fallo solamente cobra sentido si la empresa está en desacuerdo con esa obligación que se le impone y la combate mediante argumentos jurídicos. Pero lo que se expresa en este recurso no es ningún desacuerdo con la obligación impuesta, sino que se limita a afirmar que ya ha dado cumplimiento a la misma. La discusión sobre si la obligación está cumplida o no habrá de plantearse en su caso en vía de ejecución de sentencia o, si fuera el caso, en las demandas individuales o colectivas en las que se reclamasen las consecuencias de un eventual incumplimiento. En ese sentido el recurso es inadmisiblemente ambiguo. No cabe sostener simultáneamente que ya se han adoptado las medidas exigibles y al mismo tiempo manifestar el desacuerdo con las mismas y decir que son "superfluas", como literalmente se dice.

Así, en relación con el primer punto del fallo, en el que se establece la obligación de control de peso del equipaje de mano embarcado, esa medida no se puede sustituir por la mera mención contenida en el Compendio de Normas de los TCP al respecto, puesto que la mención a que "el personal de facturación y embarque deberá garantizar..." el cumplimiento de las normas sobre peso máximo y características del equipaje de cabina es inerte si no se han proporcionado los medios para ello, en concreto para el control de peso, en el momento del embarque. Se podría discrepar sobre si dicha medida establecida en el fallo de la sentencia de instancia se ajusta o no a Derecho y puede ser impuesta a la empresa, pero lo que no puede admitirse es que pueda ser sustituida por una mera mención documental a la responsabilidad del personal de facturación y embarque para realizar dicho control.

En ese sentido la afirmación final del motivo, según la cual "las medidas organizativas identificadas por IBERIA colmarían las exigencias de los arts. 14.2 y 16.2 de la Ley 31/1995, tras haber evaluado adecuadamente el riesgo en liza, a la luz de lo previsto en el art. 5 del Real Decreto 39/1997, de 17 de enero y el art. 3.2 del Real Decreto 487/1997, de 14 de **abril**", implican una confusión entre la evaluación del riesgo y la posterior actividad preventiva subsiguiente. El propio informe pericial referido por la demandada recoge la calificación del riesgo como moderado y da cuenta de que la evaluación por tanto ha identificado un riesgo sobre el que debe actuarse. Si la evaluación identifica un riesgo, el artículo 16 LPRL y el artículo 8 RSP obligan a planificar la actividad preventiva que proceda con objeto de eliminar o controlar y reducir dichos riesgos, conforme a un orden de prioridades en función de su magnitud y número de trabajadores expuestos a los mismos. Por tanto la evaluación solamente es un paso inicial de la actividad preventiva y no su culminación. Solamente si



se hubiera realizado la evaluación poniendo de manifiesto la inexistencia de riesgo o la existencia de un riesgo marginal tolerable, de manera que no fuera preciso adoptar medida preventiva alguna, podría combatirse la obligación impuesta. En otro caso, si la evaluación sí puso de manifiesto un riesgo, lo que podrá discutirse es cuál es la medida concreta que la empresa esté obligada a adoptar, pero la argumentación de que no hay que adoptar medidas porque el riesgo ya se ha evaluado no es admisible y es imposible acogerla dentro del sistema de gestión de la prevención de riesgos laborales que mandata nuestro ordenamiento jurídico, incorporando así el Derecho de la Unión Europea sobre la materia a partir de la Directiva 89/391/CEE del Consejo, de 12 de junio de 1989, relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo y las que la desarrollan.

5. Al amparo de la letra e) del artículo 207 de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Social se articula un quinto motivo casacional por infracción de los artículos 14.2 y 16.2 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales (LPRL) en relación con el ORO.CC.200 del Reglamento UE nº 965/2012, de la Comisión Europea, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento CE nº 216/2008, elaborado por parlamento europeo y el consejo. Se combate aquí el pronunciamiento de la sentencia de instancia sobre el establecimiento de instrucciones al Sobrecargo, llamadas a determinar sus obligaciones en la dinámica de la maniobra de cierre de los maleteros pivotantes. Se comienza diciendo que esa obligación ya es inherente a las funciones del sobrecargo o bien ya constan reflejadas en la normativa de Iberia. Se dice que en virtud del " Reglamento UE nº 965/2012 (elaborado por la Comisión Europea, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento CE Nº 216/2008, elaborado por Parlamento Europeo y el Consejo), y, concretamente, bajo el ORO.CC.200, consta ya que el sobrecargo es el responsable de la realización y coordinación de los procedimientos normales y de emergencia en la aeronave" y que entre sus funciones ya está la de dar instrucciones prevuelo, incluido el cierre obligatorio de los maleteros, la cooperación y gestión de la tripulación, los factores humanos y la gestión de recursos de la tripulación y complementariamente la normativa interna de Iberia contenida en el Compendio de Normas de los TCP detalla esas funciones y permite al sobrecargo "emparejar a los TCP de menor altura (y eventualmente afectados por una mayor dificultad de acceso a los maleteros del avión) con otros de mayor estatura en línea con la recomendaciones incorporadas por Iberia".

Como hemos dicho anteriormente "lo que se debate en el proceso no es si la empresa ha incumplido o no la normativa de prevención de riesgos laborales, sino si está obligada o no a establecer las medidas objeto del pronunciamiento judicial estimatorio de la pretensión" y "el recurso contra ese fallo solamente cobra sentido si la empresa está en desacuerdo con esa obligación que se le impone y la combate mediante argumentos jurídicos".

El punto del fallo que se combate en este motivo es el que condena a la empresa 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 inferior a 1,63 mts. sean ayudados por otro trabajador para los maleteros de mayor altura o los que lleven un mayor peso". Ese texto especifica la medida que debe adoptar el sobrecargo con mayor precisión que la normativa interna de Iberia y por tanto no puede considerarse superflua, como sostiene la empresa. Por el contrario, si la empresa recurrente no está en desacuerdo con esa medida impuesta en la sentencia recurrida, el motivo de recurso carece de objeto procesal, puesto que la discusión sobre si realmente se está aplicando efectivamente ya no corresponde a esta fase declarativa del proceso.

6. Al amparo de la letra e) del artículo 207 de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Social se articula un sexto y último motivo casacional por infracción de los artículos 14.2 y 16.2 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales (LPRL). Lo que aquí se combate es el último punto del fallo, en el que se condena a Iberia a "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". Lo que se dice es que llegado el momento del juicio y tal y como revela la última revisión de hechos probados, que ha sido admitida, Iberia ya había iniciado acciones para el cumplimiento de su obligación de evaluación del nuevo vestuario. Concretamente dice que "en relación con la evaluación del nuevo vestuario laboral que, a esa fecha, venía desarrollándose por la demandada, es claro que, a la fecha de celebración del acto de juicio, IBERIA se encontraba, precisamente, en plena evaluación del riesgo ergonómico asociado a los nuevos uniformes destinados a su tripulación de cabina".

Esa alegación, como en los casos anteriores, no puede ser acogida, puesto que hemos de insistir en que la función del proceso judicial no es la de una inspección destinada a la detección de incumplimientos, sino la



de resolver una discrepancia entre las partes sobre el alcance de sus recíprocos derechos y obligaciones, de manera que si no existe tal controversia y la recurrente está de acuerdo con la obligación que se le impone el recurso pierde su objeto procesal. El completo cumplimiento de lo mandado en el fallo en relación con este aspecto pertenece ya a otra fase procesal, como es la de la ejecución, si hubiera discrepancias al respecto y será en esa fase en la que el órgano judicial de instancia, si le es reclamado, tendrá que pronunciarse sobre si la obligación fijada en la fase declarativa del proceso, que al parecer no es controvertida ni en su existencia ni en su extensión, se ha cumplido o no por la empresa.

TERCERO.- 1. Lo anteriormente razonado, de conformidad con el Ministerio Fiscal, obliga a desestimar el recurso.

2. De conformidad con el artículo 235.2 de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Social no procede hacer expresa imposición de las costas del recurso. En aplicación del artículo 217.1 de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Social se decreta la pérdida del depósito constituido para recurrir.

FALLO

Por todo lo expuesto, en nombre del Rey y por la autoridad que le confiere la Constitución, esta Sala ha decidido :

1. Desestimar el recurso de casación interpuesto por Iberia LAE S.A. Operadora.
2. Confirmar y declarar la firmeza de la sentencia dictada por la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional de fecha 11 de octubre de 2022 en el procedimiento de conflicto colectivo 97/2022.
3. Sin costas y se decreta la pérdida del depósito constituido para recurrir.

Notifíquese esta resolución a las partes e insértese en la colección legislativa.

Así se acuerda y firma.