

SITCPLA DENUNCIA LAS CARENCIAS DE LA EVALUACIÓN DE RIESGOS DE LOS MALETEROS DEL A350

Desde SITCPLA os informamos que, tras la reciente incorporación de los A350, el Departamento de Prevención de Riesgos Laborales de Iberia ha efectuado una evaluación sobre el impacto que el cierre de los maleteros de este avión tiene sobre nuestro aparato musculoesquelético, más concretamente en hombros, cuello y lumbares. Adjuntamos dicho estudio en este correo.

Recordamos a todos los TCP que no hayan volado el A350 que estos maleteros no disponen de ayuda neumática y se cierran subiéndolos, para lo que necesitan del empuje de manos de un individuo. Queremos hacer hincapié en los 3 puntos más importantes de este estudio que necesitan ser modificados en uno nuevo, para que el mismo tenga validez.

Desde nuestro punto de vista, estos defectos que denunciarnos invalidan el estudio ergonómico de riesgos, por lo que a nuestro juicio debe repetirse, por los siguientes motivos:

1. El departamento de prevención de riesgos laborales de Iberia realiza la prueba con un varón de 178 cm de altura, cuando debería de realizarse con una persona con la altura mínima exigida por Iberia en las pruebas de nuevo ingreso, que son 160 cm, que es lo que se les exige a las TCP orientales.
2. Se cargan los maleteros con el máximo de peso que soportan que va, según ubicación en el avión, desde 30 kg a 45 kg. Hasta el momento, el equipaje de mano nunca se ha pesado por parte del personal de tierra. Sólo existe un medidor de volumen en la entrada del finger. No siempre que sea más pequeño significa que el equipaje sea menos pesado, por lo que podríamos encontrarnos con compartimentos llenos de maletas que superen dichos pesos.
3. La prueba se realiza con el avión vacío de pasaje. Cerrar maleteros con pasaje en el pasillo a medida que se van llenando, para agilizar la operación de bajar maletas si fuera necesario, y así no retrasar el cierre de bodegas, es una tarea física que poco tiene que ver con cerrar un maletero en la posición teórica ideal que dicho estudio recomienda. El cierre se debe de efectuar situándose el TCP en el centro del maletero, con los brazos separados y una pierna un poco más adelantada para ayudarnos del empuje del pie y rodilla, una postura que también se nos antoja poco realista en un embarque cotidiano. Por ejemplo, si tenemos un pasajero sentado en ese punto.

Por todo ello, desde SITCPLA hemos solicitado al Departamento de Prevención de Riesgos Laborales que se vuelva a realizar este estudio en condiciones lo más aproximadas a la realidad.

Sección sindical de SITCPLA en Iberia.