



Comité de Empresa de Vuelo
C/ Núñez de Balboa 115
28006- Madrid

De: Comité de Empresa de Vuelo
A: Colectivo TCP
Asunto : SENTENCIA MALETEROS A-350

Madrid, 27 de octubre de 2022

Estimadas / os compañeras /os :

Con el fin de dar solución al problema generado por los maleteros del A-350, desde el año 2018 e incluso desde antes de que el avión comenzase a operar en IB, hemos venido solicitando la adopción de distintas medidas , que nunca se implementaron. En el momento en que vislumbramos la problemática que con seguridad se iba a dar, pedimos que se realizase la evaluación de riesgos pertinente para el colectivo de TCP, anticipándonos a que se hiciera efectivo el problema con los maleteros. Dicha evaluación llegó años más tarde cuando, a pesar de existir ya lesiones musculoesqueléticas en el colectivo de TCP, la Compañía seguía negando la existencia de los mismos.

La reciente sentencia viene a corroborar que, efectivamente, hay existencia de riesgo con una probabilidad media/alta y de una gravedad medio/baja.

El Tribunal pidió a la Inspección de Trabajo que realizase una valoración sobre los riesgos cuyas conclusiones se incluyen en la sentencia. Así mismo, se recoge la existencia de una ayuda mecánica para el cierre de maleteros, aunque esté aún en fase de desarrollo, ayuda que Iberia ha insistido en negar. En Sala, el propio juez instó a los demandantes a plantear una nueva demanda cuando salga al mercado la mencionada ayuda mecánica para el cierre de maleteros.

Lo más relevante para nuestro colectivo es tener claras las acciones que se han de tomar por parte de la Compañía:

- Establecimiento de medidas organizativas, de cumplimiento obligatorio para los SC, 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, garantizando también que los trabajadores de estatura de 1,60 m o similar sean ayudados por otro trabajador para los maleteros de mayor altura.

- Facilitar a los TCP formación preventiva, teórica y práctica, suficiente y adecuada sobre las recomendaciones ergonómicas para realizar sin riesgo la tarea de cierre. Recordad que días antes del juicio todos recibimos en nuestro mail corporativo una actualización de esta guía.
- Establecer medidas de control de peso del equipaje de mano que los pasajeros lleven a bordo.
- Volver a evaluar el riesgo ergonómico con el nuevo uniforme.

Somos conscientes que esta sentencia no responde al 100% a nuestras demandas, sin embargo, se reconoce la existencia de un problema y se menciona una futura solución por la que tocará seguir peleando.

Como TCP, debemos procurar cumplir con estos procedimientos y en caso de incumplimiento se debe notificar. Cada TCP debe hacerlo a través de su propio sindicato para poder presentar denuncia ante la Inspección de Trabajo que implicaría una posible sanción a Iberia.

¿Cómo controlar el peso? ¿Cómo saber si se han pesado las maletas?

En primer lugar, entendemos que habrá un cambio de procedimiento en tierra para evitar retrasos, procedimiento que aún no nos han comunicado.

En segundo lugar, los TCP que vuelan largo radio tienen ya experiencia suficiente acumulada a lo largo de estos años para hacerse una idea de si el compartimento está muy cargado o no. Cualquier incidencia debe ser reportada y, ante cualquier daño en el proceso de cierre, debéis pedir parte de accidente y hacer CORUSON.

Os mantendremos informados de los cambios que ocurran en relación a los maleteros.

Recibid un cordial saludo

