



A LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AEREA

D^a _____ con domicilio a efectos de notificaciones en la Calle Príncipe de Vergara 13 planta 7; C.P. 28004, MADRID; y correo electrónico a _____ cuantos efectos procedan _____ en mi condición de representante sindical de USO Sector de Transporte Aéreo en la Empresa RYANAIR DAC con implantación mayoritaria en entre el colectivo de TCPS ante la AESA comparezco y, como mejor proceda en Derecho,

DIGO:

Que mediante el presente escrito, vienen a formular DENUNCIA, contra las Empresas:

-RYANAIR DAC, .con domicilio social en RYANAIR LTD, con CIF W0071513F con domicilio del centro de trabajo en la Avenida de la Hispanidad s/n, C.P. 28042 Terminal 1 del Aeropuerto Adolfo Suarez-Madrid Barajas, y con domicilio social en Calle Emili Grahit, nº1-b) y Código Postal 17002 de la Ciudad de Girona

-CREWLINK IRELAND LTD, con domicilio social en 19 Grangle Parade Baldoyle, Dublin 13; Ireland

-WORKFORCE INTERNATIONAL CONTRACTORS LTD, con domicilio social en Grangle Parde Baldoyle, Dublin 13; Ireland

por la presunta comisión de infracciones en materia de riesgos laborales conforme a lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social. Apoyamos la presente denuncia en los siguientes

HECHOS

PRIMERO.- Que la presente denuncia se presenta frente a las tres empresas , ya que, **RYANAIR DAC**, desde el comienzo de su actividad en España incurre en el ilícito

de cesión ilegal de trabajadores regulado en el artículo 43.2 del Estatuto de los Trabajadores. Esta lleva a cabo la contratación de los tripulantes de cabina de pasajeros a través e las ilegales agencias **CREWLINK IRELAND LTD Y WORKFORCE INTERNATIONAL CONTRACTORS LTD**. Esta cesión ilegal de trabajadores ha sido constatada ya por ocho Inspecciones provinciales de Trabajo españolas.

SEGUNDO.- Que, hasta el proceso de despido colectivo llevado a acabo por RYANAIR DAC a finales de 2019, y ahora declarado nulo mediante la Sentencia nº 33/20 de la Audiencia Nacional, la denunciada situaba sus centros de trabajo en las la en las bases que RYANAIR DAC tenía en España, ubicadas en los siguientes aeropuertos:

- AEROPUERTO DE MADRID ADOLFO SUAREZ
- AEROPUERTO DE MALAGA
- AEROPUERTO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
- AEROPUERTO DE BARCELONA
- AEROPUERTO DE ALICANTE
- AEROPUERTO DE SEVILLA
- AEROPUERTO DE TENERIFE SUR.
- AEROPUERTO DE PALMA DE MALLORCA.
- AEROPUERTO DE VALENCIA
- AEROPUERTO DE GERONA.
- AEROPUERTO DE SANTIAGO DE COMPOSTELA
- AEROPUERTO DE IBIZA
- AEROPUERTO DE LANZAROTE

TERCERO.- Que, el 7 de enero de 2020, las autoridades chinas identificaron como agente causante del brote un nuevo tipo de virus de la familia Coronaviridae.

Ante la situación de epidemia a la que ha evolucionado el contagio del COVID-19, la Sección Sindical del Sindicato USO inmediatamente se puso en contacto con la empresa Ryanair mediante correo electrónico del 26 de febrero, cuando, habiendo transcurrido ya un mes en la latente situación de contagio del COVID-19, sin que la

Empresa hubiera adoptado ninguna medida de prevención, ni aportado y dotado a los TCPS de ningún medio para evitar el contagio.

CUARTO.- Como consecuencia de la desescalada decretada por el Gobierno español, y apertura de fronteras de varios países, la empresa reanuda su actividad y los tripulantes de cabina comienzan a operar los aviones de la compañía desde el día 26 de junio. Ante la falta de medios de protección individual provistos por Ryanair a los tripulantes de cabina, USO envía a la empresa un escrito con diversa información sobre la legislación española en cuanto a prevención de riesgos y EPI's (DOCUMENTO N°1 y 2). En estas comunicaciones se transmite a la empresa que debe proporcionarse el equipo de protección personal adecuado (EPI) y que las tareas de limpieza que la empresa obliga a los tripulantes de cabina de pasajeros (TCP), deben ser realizadas por personal cualificado, cuando así se establezca hacer estas limpiezas.

En un documento referente a las instrucciones de Ryanair a los tripulantes de cabina sobre la comprobación de seguridad tras el desembarque de pasajeros y posterior limpieza (DOCUMENTO N°3), la empresa requiere que (documento en inglés):

PÁGINA 3 (traducción)

*“Al finalizar los controles de seguridad, **la tripulación de cabina recogerá la basura restante de la siguiente manera:***

- *Número 1: filas 10 a 1.*
- *Número 3 - filas 11 a 20.*
- *Número 2: filas 21 a 33.*

Nota: esta actividad es para retirar la basura final y es adicional al control de seguridad ya realizado.”

Esta limpieza incluye tareas tales como:

- -Vaciar los carros de basuras.
- -Limpieza de bolsillos de los asientos de los pasajeros
- -Recoger migas de los asientos.
- -Vaciar bolsillos y colocar la basura en el asiento de pasillo
- -Recoger la basura del suelo

Esta limpieza debe ser realizada a día de hoy sin medios de protección, sin producto desinfectante alguno, y sin formación en prevención de riesgos sobre como tratar los residuos. Esta tarea debería ser realizada por empresas de limpieza profesionales y no por los TCP cuya tarea está dirigida a la seguridad en vuelo de los pasajeros. El tiempo programado por la empresa para el desembarque de pasajeros, limpieza y embarque es de entre 25 y 35 min dependiendo de la ruta a realizar, tiempo claramente insuficiente para la limpieza de la cabina por parte de los TCP.

EASA (Agencia Europea de Seguridad Aérea) y el Centro Europeo de Prevención y Control de Enfermedades (ECDC en sus siglas en inglés) en su *“Guía sobre limpieza de aviones y desinfección relacionada con la pandemia del Covid-19”* (<https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EASA%20Guidance%20on%20aircraft%20cleaning%20and%20disinfection-issue%202.pdf>) establece que en sus Antecedentes (Background)

“Artículo 1.3. El 25 de junio de 2020, EASA emitió dos SD 1 reemplazando a los anteriores y ordenando la limpieza y desinfección de aeronaves involucradas en el aire comercial transporte de pasajeros hacia, desde y dentro de Europa **al menos una vez cada 24 horas**, antes de un vuelo de largo recorrido y antes de cualquier vuelo posterior a un vuelo de largo recorrido, o después de la identificación de un COVID-19 caso sospechoso a bordo.

EASA en sus “2. Consideraciones generales”, establece que:

Artículo 2.2: *“el virus puede permanecer activo e infeccioso en aerosoles durante horas y en superficies durante días, dependiendo del tipo de superficie y el las condiciones ambientales. En este contexto, la posibilidad de que el virus permanezca en el ambiente del avión a través de superficies comunes contaminadas, y **después de que el pasajero infectado haya desembarcado**, requiere acciones que mitiguen para prevenir mayores contaminaciones.”*

En relación a la desinfección de la cabina, EASA recomienda lo siguiente en su artículo 2.5 del anteriormente mencionada Guía de Desinfección:

Artículo 2.5: *“Para la desinfección de aeronaves comerciales de transporte aéreo, los operadores de aeronaves junto con las empresas de asistencia en tierra que prestan servicios de limpieza y desinfección deben tener en cuenta lo siguiente:*

- *características específicas de la aeronave (diseño del compartimento de la tripulación de vuelo y pasajero diseño de cabina para aeronaves de ala fija y de ala giratoria);*
- *el tipo de superficies involucradas; y*
- *las recomendaciones del fabricante de la aeronave en términos de desinfección de productos y agentes que pueden ser utilizados,”*

Respecto la protección de los trabajadores que realicen labores de limpieza a bordo de los aviones, EASA en su Guía, establece que:

Artículo 2.6: *“Por lo tanto, es necesario tener mucho cuidado al seleccionar la limpieza y desinfección productos aptos para uso en aviones. **Es importante proteger la salud del personal de limpieza, tripulaciones aéreas y pasajeros,** así como para garantizar la eficacia contra el SARS-CoV-2.”*

Artículo 2.10: *“El personal de limpieza **debe estar adecuadamente capacitado** para que entiendan y sigan los procedimientos que garantizará la eficacia de las sustancias de limpieza y desinfección, **utilice el adecuado equipo de protección personal (EPI)**, prevenir la contaminación de otras áreas y minimizar riesgos de salud y seguridad ocupacional para otro personal, incluida la garantía de una ventilación adecuada de áreas confinadas, como baños.”*

Artículo 2.12: *“**El personal de limpieza debe protegerse mediante el uso de equipo de protección personal (EPI) apropiado,** como guantes, mascarillas faciales, protectores faciales y ropa protectora, de acuerdo con los requisitos del procedimiento operativo estándar. Las máscaras faciales deben reemplazarse regularmente de acuerdo con las instrucciones del fabricante (por ejemplo, la mayoría de las mascarillas quirúrgicas no brindan protección después de 4 horas de uso).”*

Dadas las recomendaciones de EASA y el ECDC respecto a la limpieza y desinfección de la cabina del avión, y dado el riesgo que existe en los aviones de Ryanair

con capacidad de hasta 189 pasajeros y rotaciones de hasta 8 vuelos al día (hasta 1512 pasajeros al día por avión) y la imposibilidad de mantener la distancia de seguridad entre las personas a bordo y con posibles pasajeros infectados, medidas de desinfección, y/o al menos de limpieza, deberían ser tomadas tras el desembarque de los viajeros, pero si la empresa optase por no implementarlas, no deben ser los propios tripulantes de cabina en ningún caso los que ejerzan esas labores en estas condiciones.

Si bien recomienda desinfectar solo cada 24 horas, no parece razonable incluir entre las labores de los TCP este tipo de tareas de limpieza tras el desembarque de cada vuelo, que exponen a contagios a los TCP, trabajadores que, insistimos, no son provistos ni de formación, ni de medios de protección, ni de productos apropiados, ni de procedimientos de seguridad respecto a como tratar con los residuos de la cabina tras el desembarque de pasajeros que potencialmente pudieran transmitir contagios, tareas que corresponden a personal cualificado para ello.

QUINTO.- Si bien las recomendaciones de EASA, son recomendaciones, el Gobierno español publicó en el BOE el Real Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda, donde se establece que:

“Artículo 4. Obligaciones de los gestores aeroportuarios y de las compañías aéreas.

1. Los gestores de los aeropuertos de interés general abiertos al tráfico civil situados en territorio español y las compañías aéreas de transporte aéreo de pasajeros que operen en los aeropuertos españoles, en sus respectivos ámbitos de responsabilidad y para las operaciones que desarrollen, implantarán procedimientos operativos que apliquen y pongan en práctica las Directrices EASA/ECDC adaptadas.”

Por lo que **estas recomendaciones pasan a convertirse en obligaciones**, según este Real Decreto-Ley.

SEXTO.- Además, debemos calificar esta situación de «riesgo laboral grave e inminente», recogida en el apartado cuarto del artículo 4 LPRL el cual define el riesgo grave e inminente como «aquel que resulte probable racionalmente se materialice en un futuro inmediato y pueda suponer un daño grave para la salud de los trabajadores».

Ante esta situación, debemos tener en consideración el derecho de paralización de la actividad laboral recogido en el artículo 21 de la Ley de Prevención y Riesgos Laborales. En caso de que la exposición al riesgo se pueda producir de forma inmediata, y que la misma suponga un daño grave para la salud de los trabajadores, aunque este daño no se manifieste de forma inmediata, debe realizarse una paralización inmediata de la actividad:

“Artículo 21. Riesgo grave e inminente.

1. Cuando los trabajadores estén o puedan estar expuestos a un riesgo grave e inminente con ocasión de su trabajo, el empresario estará obligado a:

a) Informar lo antes posible a todos los trabajadores afectados acerca de la existencia de dicho riesgo y de las medidas adoptadas o que, en su caso, deban adoptarse en materia de protección.

b) Adoptar las medidas y dar las instrucciones necesarias para que, en caso de peligro grave, inminente e inevitable, los trabajadores puedan interrumpir su actividad y, si fuera necesario, abandonar de inmediato el lugar de trabajo. En este supuesto no podrá exigirse a los trabajadores que reanuden su actividad mientras persista el peligro, salvo excepción debidamente justificada por razones de seguridad y determinada reglamentariamente.

c) Disponer lo necesario para que el trabajador que no pudiera ponerse en contacto con su superior jerárquico, ante una situación de peligro grave e inminente para su seguridad, la de otros trabajadores o la de terceros a la empresa, esté en condiciones, habida cuenta de sus conocimientos y de los medios técnicos puestos a su disposición, de adoptar las medidas necesarias para evitar las consecuencias de dicho peligro.

2. De acuerdo con lo previsto en el apartado 1 del artículo 14 de la presente Ley, 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.

3. Cuando en el caso a que se refiere el apartado 1 de este artículo el empresario no adopte o no permita la adopción de las medidas necesarias para garantizar la seguridad y la salud de los trabajadores, los representantes legales de éstos podrán acordar, por mayoría de sus miembros, la paralización de la actividad de los trabajadores afectados por dicho riesgo. Tal acuerdo será comunicado de inmediato a la empresa y a la autoridad laboral, la cual, en el plazo de veinticuatro horas, anulará o ratificará la paralización acordada.

El acuerdo a que se refiere el párrafo anterior podrá ser adoptado por decisión mayoritaria de los Delegados de Prevención cuando no resulte posible reunir con la urgencia requerida al órgano de representación del personal.

4. Los trabajadores o sus representantes no podrán sufrir perjuicio alguno derivado de la adopción de las medidas a que se refieren los apartados anteriores, a menos que hubieran obrado de mala fe o cometido negligencia grave”

SÉPTIMO. El Real Decreto-ley 21/2020, de 9 de junio, de medidas urgentes de prevención, contención y coordinación para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 establece que:

“Artículo 7. Centros de trabajo.

1. Sin perjuicio del cumplimiento de la normativa de prevención de riesgos laborales y del resto de la normativa laboral que resulte de aplicación, el titular de la actividad económica o, en su caso, el director de los centros y entidades, deberá:

*a) Adoptar medidas de ventilación, **limpieza y desinfección adecuadas a las características e intensidad de uso de los centros de trabajo**, con arreglo a los protocolos que se establezcan en cada caso.*

*b) **Poner a disposición de los trabajadores agua y jabón, o geles hidroalcohólicos o desinfectantes con actividad virucida**, autorizados y registrados por el Ministerio de Sanidad para la limpieza de manos.*

*c) Adaptar las condiciones de trabajo, incluida la ordenación de los puestos de trabajo y la organización de los turnos, así como el uso de los lugares comunes de forma que se garantice el mantenimiento de una distancia de seguridad interpersonal mínima de 1,5 metros entre los trabajadores. Cuando ello no sea posible, **deberá proporcionarse a los trabajadores equipos de protección adecuados al nivel de riesgo.**”*

Según el PROCEDIMIENTO DE ACTUACIÓN PARA LOS SERVICIOS DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES FRENTE A LA EXPOSICIÓN AL SARS-CoV-2 8 de junio de 20 (<https://www.mscbs.gob.es/profesionales/saludPublica/ccayes/alertasActual/nCov->

[China/documentos/PrevencionRRL COVID-19.pdf](#)), define como personal de riesgo los siguientes:

Tabla 1. EXPOSICIÓN DE RIESGO

Situaciones en las que no se puede evitar un contacto estrecho en el trabajo con un caso sospechoso o confirmado de COVID-19. (Como es la cabina de un avión)

REQUERIMIENTOS

En función de la evaluación específica del riesgo de exposición de cada caso: componentes de EPI de protección biológica y, en ciertas circunstancias, de protección frente a aerosoles y frente a salpicaduras.

Reclamamos por tanto que se proporcione una limpieza y desinfección adecuadas al tránsito de pasajeros tras cada vuelo (no solo desinfección durante la noche), que se ponga a disposición de los trabajadores geles hidroalcohólicos o desinfectantes con actividad virucida a bordo de los aviones y que se proporcionen, tanto mascarillas FFP 1, 2 ó 3 (preferentemente tipo 3). De acuerdo a lo establecido en el Real Decreto 773/1997, el equipo deberá estar certificado en base al Reglamento (UE) 2016/425 relativo a los equipos de protección individual, lo cual queda evidenciado por el marcado CE de conformidad. Las actuales son de tela y no homologadas por la Unión Europea, como se puede comprobar en las siguientes imágenes de la mascarilla proporcionada recientemente por Ryanair a los tripulantes de cabina:



En respuesta a nuestra petición de mascarillas FFP condideradas EPI, la respuesta de la empresa (DOCUMENTO N°4) es que cumplen con los requisitos de EASA, lo cual obviamente no se corresponden con los requerimientos de la Unión Europea de etiquetado y por el Ministerio de Consumo como considerado EPI (https://www.msccbs.gob.es/profesionales/saludPublica/ccayes/alertasActual/nCov-China/documentos/030520_GUIA_COMPRA_MASCARILLAS.pdf) .

OCTAVO.- Junto a las obligaciones en materia de información y formación establecidas en los arts. 18 y 19 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, debe operar también las obligaciones en materia de información y formación recogidas en el artículo 8 del Real Decreto 773/1997 , de 30 de mayo, sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas a la utilización por los trabajadores de equipos de protección individual; el empresario adoptará las medidas adecuadas para que los trabajadores y los representantes de los trabajadores reciban formación y sean informados sobre los EPIS facilitados. Estas obligaciones no han sido cumplidas a día de hoy por la empresa denunciada.

“Artículo 8. Obligaciones en materia de información y formación.

1. De conformidad con los artículos 18 y 19 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, el empresario adoptará las medidas adecuadas para que los trabajadores y los representantes de los trabajadores reciban formación y sean informados sobre las medidas que hayan de adoptarse en aplicación del presente Real Decreto.

2. El empresario deberá informar a los trabajadores, previamente al uso de los equipos, de los riesgos contra los que les protegen, así como de las actividades u ocasiones en las que deben utilizarse. Asimismo, deberá proporcionarles instrucciones, preferentemente por escrito, sobre la forma correcta de utilizarlos y mantenerlos.

El manual de instrucciones o la documentación informativa facilitados por el fabricante estarán a disposición de los trabajadores.

La información a que se refieren los párrafos anteriores deberá ser comprensible para los trabajadores.

3. El empresario garantizará la formación y organizará, en su caso, sesiones de entrenamiento para la utilización de equipos de protección individual, especialmente cuando se requiera la utilización simultánea de varios equipos de protección individual que por su especial complejidad así lo haga necesario.”

NOVENO.- De acuerdo la Ley de Prevención de Riesgos Laborales en su “*Artículo 16. Plan de prevención de riesgos laborales, evaluación de los riesgos y planificación de la actividad preventiva*”, la empresa no ha hecho, que tengamos constancia, ninguna evaluación de riesgos en relación al puesto de trabajo de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros ni evaluado medidas de protección apropiadas y ajustadas a la legislación española, por lo que reclamamos que la empresa realice esta evaluación e informe a los trabajadores y/o sus representantes, en este caso, a la sección sindical de USO-Ryanair como denunciante y con implantación en la empresa, de las medidas organizativas y de protección a aplicar por el trabajador en su puesto de trabajo, así como los medios proporcionados por la empresa en materia de EPI’s, resultado de esa evaluación y procedimientos para minimizar el riesgo de contagio.

El Real Decreto 773/1997 establece que:

“Artículo 6. Elección de los equipos de protección individual.

1. Para la elección de los equipos de protección individual, el empresario deberá llevar a cabo las siguientes actuaciones:

a) Analizar y evaluar los riesgos existentes que no puedan evitarse o limitarse suficientemente por otros medios. En el anexo II de este Real Decreto figura un esquema indicativo para realizar el inventario de los riesgos.

b) Definir las características que deberán reunir los equipos de protección individual para garantizar su función, teniendo en cuenta la naturaleza y magnitud de los riesgos de los que deban proteger, así como los factores adicionales de riesgo que puedan constituir los propios equipos de protección individual o su utilización. Para ello en el anexo IV se contienen un conjunto de indicaciones no exhaustivas para la evaluación de una serie de equipos de extendida utilización.

c) Comparar las características de los equipos de protección individual existentes en el mercado con las definidas según lo señalado en el párrafo anterior.

2. Al elegir un equipo de protección individual en función del resultado de las actuaciones desarrolladas según lo dispuesto en el apartado anterior, el empresario

deberá verificar la conformidad del equipo elegido con las condiciones y requisitos establecidos en el artículo 5 de este Real Decreto.”

Dada la mas que cuestionable eficacia de las mascarillas de tela proporcionadas (no homologadas en la EU), entendemos que no se ha llevado a cabo evaluación de riesgos alguna de acuerdo a la legislación española.

DÉCIMO.- Que, la actuación empresarial descrita ante la grave crisis sanitaria que estamos padeciendo, no solo esta poniendo en grave riesgo la salud de los tripulantes de cabina de pasajeros que prestan servicios en las aeronaves, si no a la población en general, ya que los riesgos de contagio del COVID-19 en el desarrollo de las funciones de Tripulante de Cabina son mas que probables, dada la ausencia de medios de protección a estos agravado por el desprecio absoluto a las medidas de contención recogidas en el decreto de alarma , que limitan los derechos de movilidad de toda la población española y, que según su particular criterio no les son de aplicación dado que sus aviones disponen de matricula irlandesa y no están sometidos a la legislación española.

En virtud de lo expuesto,

SOLICITO A LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, que teniendo por presentado este escrito, se sirva admitirlo, tenga por formulada **DENUNCIA** contra las empresas Ryanair DAC, Crewlink y Workforce por los hechos reseñados en el cuerpo del escrito, y previas las averiguaciones que considere oportunas, levante acta de infracción e imponga la sanción pertinente.

Así procede y solicito en Madrid, a 5 de agosto de 2020.