

Roj: **STS 628/2017** - ECLI: **ES:TS:2017:628**Id Cendoj: **28079140012017100045**Órgano: **Tribunal Supremo. Sala de lo Social**Sede: **Madrid**Sección: **1**Fecha: **24/01/2017**Nº de Recurso: **97/2016**Nº de Resolución: **67/2017**Procedimiento: **SOCIAL**Ponente: **SEBASTIAN MORALO GALLEGO**Tipo de Resolución: **Sentencia**Resoluciones del caso: **SAN 48/2016,**  
**STS 628/2017**

## SENTENCIA

En Madrid, a 24 de enero de 2017

Esta sala ha visto el recurso de casación interpuesto por la letrada D.<sup>a</sup> Cristina Cortés Suárez, en nombre y representación de la Unión General de Trabajadores de Servicios para la Movilidad y el Consumo (UGT-SMC), contra la sentencia dictada el 22 de enero de 2016 por la **Sala de lo Social** de la Audiencia Nacional, en demanda de conflicto colectivo 330/2015, seguido a instancia de la ahora recurrente contra Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A., el Sindicato Independiente CV y el Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA). Ha sido parte recurrida Air Nostrum, L.A.M., S.A., representada por la procuradora D.<sup>a</sup> Pilar Iribarren Cavalle.

Ha sido ponente el Excmo. Sr. D. Sebastian Moralo Gallego

## ANTECEDENTES DE HECHO

**PRIMERO.-** El día 10 de noviembre de 2015 se presentó demanda de conflicto colectivo por la representación letrada de UGT-SMC 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, terminaba suplicando se dictara sentencia «por la que se venga en declarar la NULIDAD o subsidiariamente, la INJUSTIFICACIÓN de la decisión empresarial adoptada, con efectos a partir del día 08-10- 2015, consistente en la modificación de las funciones de las/os TCP; condenando a la Empresa demandada a estar y pasar por tal declaración, con todo lo demás a que en derecho hubiere lugar».

**SEGUNDO.-** Admitida a trámite la demanda, se celebraron los actos de conciliación y juicio, en el que la parte demandante desistió de su demanda formulada frente al SEPLA, y se afirmó y ratificó en su demanda, oponiéndose la parte demandada. Recibido el pleito a prueba, se practicaron la documental y testifical y, tras formular las partes sus conclusiones definitivas, quedaron los autos conclusos para sentencia.

**TERCERO.-** Con fecha 22 de enero de 2016 se dictó sentencia por la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, en la que consta el siguiente fallo: «Desestimamos la demanda formulada por D.<sup>a</sup> DOÑA CRISTINA CORTÉS SUÁREZ, letrada en ejercicio del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid, actuando en nombre y representación de la UNIÓN GENERAL DE TRABAJADORES DE SERVICIOS PARA LA MOVILIDAD Y EL CONSUMO (UGTSMC), contra la Empresa, AIR NOSTRUM, LINEAS AEREAS DEL MEDITERRÁNEO, S.A., y SINDICATO INDEPENDIENTE CV, tenemos a la parte actora por desistida de su demanda formulada frente al SINDICATO ESPAÑOL DE PILOTOS DE LÍNEAS AÉREAS (SEPLA), sobre CONFLICTO COLECTIVO en materia de MODIFICAC/ON SUSTANCIAL DE LAS CONDICIONES DE TRABAJO y absolvemos a la empresa demandada de las pretensiones frente a la misma deducidas en demanda».



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

« 1º.- El presente conflicto colectivo afecta a los trabajadores de la empresa demandada, que prestan sus servicios con la categoría profesional de TCP. (Hecho conforme).

2º.- En fecha 24 de septiembre de 2015, la empresa demandada remitió al Comité de empresa de Quart de Poblet (Valencia) comunicación escrita poniendo en su conocimiento que con fecha 24 de septiembre de 2015, se abre el período de consultas de 15 días con dicho Comité, transcurrido dicho periodo la empresa, procederá a implantar el nuevo procedimiento en la escala de Madrid, al que adjuntaba un documento relativo al cambio de funciones del colectivo de TCPs para agilizar escalas de Madrid en el que se alegaba que el aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid -Barajas, es el centro de trabajo donde la mayoría de los aviones tienen alguna escala. En este aeropuerto es donde se produce un mayor número de cambios de avión, con ocupaciones más altas en módulos grandes de avión. Eso hace que el trabajo en escalas de 35 minutos esté muy determinado por el embarque y el desembarque del pasaje. El objetivo de este proyecto es analizar todas las tareas que el /la TCP, S hacen en la escala y agilizarlas al máximo para que puedan embarcar al pasaje lo antes posible. Se iniciará el cambio de funciones en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid -Barajas, siendo extensible al resto de aeropuertos. En el punto 5 relativo a la "adecuación de cabina en escala diurna" se recoge: se va a proceder a la sustitución de los actuales cabezales por cabezales de piel. El tiempo que dedica el TCP actualmente a esta tarea se sustituye por el cruce de cinturones. Esta función se iniciará en la escala de MAD, valorando la empresa si la extrapola a todas las escalas, fecha de implantación que se informará previamente al colectivo. Se realizará sólo en la escala de MAD: chequeo visual de los bolsillos para comprobar que no falta ningún elemento y en caso de que falte alguno reponerlo. No es necesario ordenar los bolsillos cuando hay un cambio de avión. Recoger y tirar todos aquellos objetos o residuos sólidos del suelo (cabina de pasajeros, galley y daños), asientos o bolsillos que entorpezcan la comodidad de los pasajeros que van a embarcar y que no se hayan podido recoger durante el vuelo. En función del estado de la cabina, baño o galley el TCP decidirá si solicitar la limpieza. Se concluye que estos cambios en los procedimientos van a quitar carga de trabajo en las escalas de Madrid a los TCP e iban a permitir, junto con otras medidas que se implementen en otros departamentos, que se pueda mejorar la puntualidad que actualmente tenemos para igualarnos a la del grupo Iberia. (Descriptor 25, cuyo contenido, se da por reproducido). La empresa demandada hizo un estudio de tiempos y funciones. (Descriptor 26).

3º.- En fecha 8 de octubre de 2015 tuvo lugar una reunión para tratar del proceso de variaciones y cambio de funciones en el colectivo de TCPs, enmarcado en el proyecto de mejora de puntualidad de la Compañía en la que se discute y comenta por la empresa las propuestas planteadas por los representantes de los trabajadores en la reunión mantenida el 24 de septiembre de 2015. En dicha reunión el sindicato independiente manifiesta que estos cambios de funciones no van a mejorar la puntualidad. El colectivo manifiesta que no estaba conforme con realizar esos cambios dado que entienden que no aportan nada a la mejora de la puntualidad y al contrario, se puede sobrecargar el trabajo de TCPs y entiende que es más un ahorro de costes que una mejora de la puntualidad. UGT muestra su disconformidad con la realización de las nuevas funciones, adelanta que no va a firmar ningún cambio y manifiesta que se trata de una modificación de las condiciones de trabajo. La empresa manifiesta que no se trata de una modificación de condiciones, ni de un proyecto de ahorro y que ese cambio de procedimiento se encuentra en el marco del proyecto de puntualidad. La empresa adjunta un cuadro donde se visualizan la eliminación de unas funciones y el cambio por otras, lo que supone un ahorro estimado de tiempo en el desarrollo de las funciones. A propuesta de los representantes, sobre el procedimiento presentado el 24 de septiembre de 2015, la empresa modifica el punto 5 sobre adecuación de cabina en escala diurna y manifiesta que esa función se implantará sólo en la Escala de Madrid, eliminando por tanto la posibilidad de extrapolarlo a todas las escalas. La empresa aclara que la función de los bolsillos se reduce a comprobar que se encuentre la ficha del avión y la Bolsa de mareo por exigencias de seguridad. La TCP sólo tendrá que quitar los residuos sólidos que estén visibles. Ambas partes dan por finalizado el período de consultas sin Acuerdo. La empresa manifiesta que a solicitud de cualquiera de las partes, se puede seguir hablando para mejorar el procedimiento una vez este se ponga en funcionamiento y que implantará el procedimiento en el momento en que se reciban los nuevos cabezales de los aviones. Las funciones que los TCPs venían realizando eran las siguientes: chequeo de chalecos (1-2 minutos). Cambio cabezales (2-3 minutos). Ordenar y reponer bolsillos (5-7 minutos) chequear y firma al servicio de limpieza (1 minuto). Totalizado (9-13 minutos). Las funciones asignadas a los TCP, s en el trabajo futuro propuesto son las siguientes: chequeo de chalecos (1-2 minutos). Cruce de cinturones (3-4 minutos). Retirada residuos sólidos (1-2 minutos). Totalizado (5-8 minutos). (Descriptor 28).

4º.-El cruce de cinturones los realizaba el servicio de limpieza. Con el cambio propuesto, los TCP, S con posterioridad al aterrizaje recogen todos aquellos objetos o residuos sólidos del suelo (cabina de pasajeros, galley y baños), asientos o bolsillos que no se hayan podido recoger durante el vuelo. (Hecho conforme).



5º.- Los TCP, s tienen que estar en posesión del certificado de tripulante de cabina de pasajeros, que es un documento expedido por AESA que acredita que el trabajador tiene las competencias y formación necesarias para el desempeño de las funciones de TCP. Se obligan a aceptar la realización de las pruebas y cursos que establezca la compañía así como los controles e inspecciones que determine. Con anterioridad a la prestación de servicio en un nuevo tipo de aeronave, la Compañía se obliga a impartir al TCP la formación específica exigida por la legislación. (Descriptor 15, artículo 61 del convenio de empresa y prueba testifical).

6º.- En el avión no se llevan productos de limpieza. (Prueba testifical).

7º.- Durante el vuelo, una de las funciones del TCP es recoger la basura generada por el servicio (BOB) en este punto, se pasa con trolley o bandeja, en función de lo que estime el TCP, para recoger toda la basura posible del pax, evitando así que lo depositen en el bolsillo o en el suelo. Con la modificación operada, se realizará en la escala de Madrid la siguiente función: recoger y tirar todos aquellos objetos o residuos sólidos del suelo (cabina de pasajeros, galley y baños), asientos o bolsillos que entorpezcan la comodidad de los pasajeros que van a embarcar y que no se hayan podido recoger durante el vuelo. Es decir, que tienen que hacer un pase más de trolley para recoger los residuos sólidos que no se hayan podido recoger durante el vuelo (Descriptor 25, prueba testifical de la parte demandante y de la parte demandada).

8º.- En el mes de octubre y noviembre de 2015, los trabajadores han recibido un comunicado de la empresa por el buen dato de puntualidad obtenido. (Documentos 1 y 2 aportados por la parte actora en el acto del juicio).

9º.- En la fecha del juicio (20 de enero de 2016) no se ha llevado a efecto la modificación impugnada. (Hecho conforme). Se han cumplido las previsiones legales».

**QUINTO.**- En el recurso de casación formalizado por la representación de UGT-SMC se consignan los siguientes motivos:

*Primero.*- Al amparo del apartado e) del artículo 207 de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Social, al entender que existe infracción de normas sustantivas y jurisprudenciales, en concreto por aplicación errónea de los artículos 39.1, 39.2, y 39.4 del Real Decreto legislativo 1/1995 de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido del Estatuto de los Trabajadores, en relación con los artículos 41.1 5 y 20.2 del LET y en relación al artículo 63 definición de Tripulante de cabina de pasajeros del III Convenio Colectivo de Pasajeros de Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A. para su personal de tierra y tripulantes de cabina de pasajeros

*Segundo.*- Al amparo del apartado e) del artículo 207 de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Social, al entender que existe infracción de normas sustantivas y jurisprudenciales, en concreto por aplicación errónea de los artículos 41, 64.1, 64.5. 64.6 del Real Decreto legislativo 1/1995 de 24 de marzo e infracción de los artículos 28.1 y con el artículo 37.1 de la Constitución española de 1978 e infracción del artículo 138 LRJ en relación con el artículo 41 del Real Decreto legislativo 1/1995 de 24 de marzo.

El recurso fue impugnado por la representación de Air Nostrum, L.A.M., S.A.

**SEXTO.**- Recibido el expediente judicial electrónico de la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional y admitido el recurso de casación, se dio traslado por diez días al Ministerio Fiscal, que emitió informe en el sentido de interesar la desestimación del recurso.

Instruido el Excmo. Sr. Magistrado Ponente se declararon conclusos los autos, señalándose para votación y fallo el día 24 de enero de 2017, fecha en que tuvo lugar.

## FUNDAMENTOS DE DERECHO

**PRIMERO.**- 1.- La cuestión que debe resolverse en el presente recurso de casación ordinaria estriba en determinar si constituye una modificación sustancial de las condiciones de trabajo el cambio de procedimiento en las funciones desempeñadas durante las escalas de los aviones por los trabajadores con categoría profesional de Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCP), que la línea aérea demandada ha comunicado a los representantes legales en fecha 8 de octubre de 2015.

2.- En la demanda de conflicto colectivo con la que se inician las actuaciones se sostiene que esa decisión empresarial constituye una modificación sustancial que debe declararse nula por no haberse seguido en forma el procedimiento de consultas regulado en el art. 41 ET, o subsidiariamente injustificada, porque supone una alteración de las funciones que hasta la fecha venían realizando los TCP que no encuentra justificación en las causas organizativas y productivas invocadas por la empresa.

3.- La empresa en su impugnación entiende que el cambio de procedimiento establecido en las funciones de los TCP no constituye una modificación sustancial de sus condiciones de trabajo, sino un mero y simple ejercicio de las competencias directivas y organizativas que forman parte del ius variandi, siendo que además, y



a pesar de no ser necesario, se habría respetado en todo caso las exigencias formales del periodo de consultas previsto en el art. 41 ET y estarían justificadas por la necesidad de reorganizar el trabajo de los TCP en las escalas de 35 minutos que se realizan en el aeropuerto de Madrid para agilizar los procesos de embarque y desembarque del pasaje, una vez que los actuales cabezales de los asientos se sustituyan por otros de piel y no sea necesaria por lo tanto su reposición en cada una de las escalas.

4.- El Ministerio Fiscal en su informe postula la íntegra desestimación del recurso, al entender que las modificaciones introducidas por la empresa no son de naturaleza sustancial y quedan dentro del ámbito de la movilidad funcional que le corresponde en ejercicio del poder de dirección y organización empresarial del que es titular, cuando además se han cumplido las exigencias formales del periodo de consultas que impone el art. 41 ET.

**SEGUNDO.** 1.- Se formulan dos motivos de recurso al amparo de la letra e) del art. 207 LRJS, denunciando el primero de ellos infracción de los arts. 39.1º, 2º y 4º ET, en relación con los arts. 41.1.5 y 20.2 del mismo cuerpo legal, y art. 63 del III Convenio Colectivo de Pasajeros de Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A. para su personal de tierra y tripulantes de cabina de pasajeros, y sostener que el cambio en el procedimiento de las funciones desempeñadas por los TCP constituye una modificación sustancial de las condiciones de trabajo que excede de la mera y ordinaria movilidad funcional; denunciando en el segundo la vulneración de los artículos 41, 64.1, 64.5. 64.6 ET; arts. 28.1 y 37.1 de la Constitución; e infracción del artículo 138 LRJS en relación con el artículo 41 ET, por no haberse cumplido adecuadamente con los requisitos formales exigibles durante el periodo de consultas.

2.- Conforme ya consta en los antecedentes de esta resolución, para resolver el recurso deberemos estar a los siguientes hechos indiscutidos:

A) Los trabajadores afectados por el conflicto colectivo son los que prestan servicio en la empresa con la categoría profesional de tripulantes de cabina de pasajeros (TCP).

B) Bajo el título "Tripulante de cabina de pasajeros", el art. 63 del Convenio Colectivo define las funciones de este colectivo: "*Tripulante en posesión del certificado y habilitaciones que permitan asignarle obligaciones auxiliares en las operaciones de una aeronave, en cuanto a la seguridad, atención y bienestar de los pasajeros. Los TCP encuadrados en este grupo, tienen como misión atender y auxiliar a las personas a bordo, facilitando las provisiones y servicios necesarios y procurando en todo momento el mayor confort del pasajero. Deberán realizar, asimismo, los servicios previos y posteriores al vuelo en que tomen parte, así como las acciones de marketing que la Dirección establezca.*"

C) Durante el desarrollo de los vuelos una de las funciones que desempeñan los TCP es la de recoger la basura generada por el servicio, y para ello se pasa con trolley o bandeja en función de lo que estime oportuno el trabajador, para retirar toda la basura posible y se refuerza con un segundo pase para evitar que los pasajeros la depositen en el bolsillo o en el suelo.

D) En las escalas en el aeropuerto las funciones que venían desempeñando hasta la fecha consisten en: chequeo de chalecos (1-2 minutos). Cambio cabezales (2-3 minutos). Ordenar y reponer bolsillos (5-7 minutos) chequear y firma al servicio de limpieza (1 minuto). Totalizado (9-13 minutos).

E) En fecha 24 de septiembre de 2015 la empresa remite al comité de empresa una comunicación escrita a la que adjunta un documento relativo al cambio de funciones de los TCP, poniendo en su conocimiento que se abre el período de consultas de 15 días con dicho Comité, transcurrido dicho periodo procederá a implantar el nuevo procedimiento en la escala de Madrid. El objetivo de este proyecto es analizar todas las tareas que los TCPs hacen en la escala y agilizarlas al máximo para que puedan embarcar al pasaje lo antes posible. Se iniciará el cambio de funciones en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid -Barajas, siendo extensible al resto de aeropuertos. En el punto 5 relativo a la "adecuación de cabina en escala diurna" se recoge que se va a proceder a la sustitución de los actuales cabezales por cabezales de piel y que tiempo que dedica el TCP actualmente a esta tarea se sustituye por el cruce de cinturones. Esta función se iniciará en la escala de MAD, valorando la empresa si la extrapola a todas las escalas, fecha de implantación que se informará previamente al colectivo. Se realizará sólo en la escala de MAD: chequeo visual de los bolsillos para comprobar que no falta ningún elemento y en caso de que falte alguno reponerlo. No es necesario ordenar los bolsillos cuando hay un cambio de avión. Recoger y tirar todos aquellos objetos o residuos sólidos del suelo (cabina de pasajeros, galley y daños), asientos o bolsillos que entorpezcan la comodidad de los pasajeros que van a embarcar y que no se hayan podido recoger durante el vuelo. Se concluye que estos cambios en los procedimientos van a quitar carga de trabajo en las escalas de Madrid a los TCP y van a permitir, junto con otras medidas que se implementen en otros departamentos, que se pueda mejorar la puntualidad para igualarla a la del grupo Iberia. La empresa demandada hizo un estudio de tiempos y funciones.





F) Los aviones no llevan productos de limpieza y en función del estado de la cabina, baño o galley, el TCP decide si solicita la actuación del servicio de limpieza.

G) En fecha 8 de octubre de 2015 tuvo lugar una reunión para tratar del proceso de variaciones y cambio de funciones en el colectivo de TCPs, con el resultado que ya hemos recogido en los antecedentes de hecho. La representación de los trabajadores manifiesta que estos cambios de funciones no van a mejorar la puntualidad y no aportan nada a tal efecto, y al contrario, se puede sobrecargar el trabajo de TCPs y entiende que es más un ahorro de costes que una mejora de la puntualidad. La empresa pone de manifiesto que no se trata de una modificación de condiciones, ni de un proyecto de ahorro y que ese cambio de procedimiento se encuentra en el marco del proyecto de puntualidad y adjunta un cuadro donde se visualizan la eliminación de unas funciones y el cambio por otras, lo que supone un ahorro estimado de tiempo en el desarrollo de las funciones. A propuesta de los representantes, la empresa modifica el punto 5 del proyecto presentado inicialmente sobre adecuación de cabina en escala diurna y manifiesta que esa función se implantará sólo en la Escala de Madrid, eliminando por tanto la posibilidad de extrapolarlo a todas las escalas y aclara que la función de los bolsillos se reduce a comprobar que se encuentre la ficha del avión y la Bolsa de mareo por exigencias de seguridad. La TCP sólo tendrá que quitar los residuos sólidos que estén visibles. Ambas partes dan por finalizado el período de consultas sin Acuerdo. La empresa manifiesta que a solicitud de cualquiera de las partes, se puede seguir hablando para mejorar el procedimiento una vez este se ponga en funcionamiento y que implantará el procedimiento en el momento en que se reciban los nuevos cabezales de los aviones.

H) Mediante comunicación de 8 de octubre de 2015 la empresa notifica a la representación unitaria el cambio de procedimiento de las funciones de los TCP durante las escalas en Madrid, que se aplicará a partir del momento en el que se produzca la sustitución de los actuales cabezales de los asientos por otros de piel, de forma que las tareas a realizar durante las escalas serían las siguientes: chequeo de chalecos (1-2 minutos). Cruce de cinturones (3-4 minutos). Retirada residuos sólidos (1-2 minutos). Totalizado (5-8 minutos).

J) En definitiva, la modificación que supone para los TCPs la implantación del nuevo procedimiento de trabajo afectan a dos aspectos muy específicos de su actuación durante las escalas, esto es, : a) el cruce de cinturones que antes realizaba el servicio de limpieza; b) la retirada de todos aquellos objetos o residuos sólidos del suelo (cabina de pasajeros, galley y baños), asientos o bolsillos que no se hayan podido recoger durante el vuelo y que estén a la vista, teniendo en cuenta que pueden requerir la intervención del servicio de limpieza cuando lo consideren necesario.

Por el contrario, dejarán de realizar el cambio de cabezales de los asientos.

**TERCERO.** 1.- A la vista de las circunstancias del caso y el contenido de esas nuevas funciones que la empresa asigna a los TCP, la conclusión no puede ser otra que la de entender que en el presente supuesto no estamos ante una modificación sustancial de las condiciones de trabajo que suponga una alteración singularmente grave y relevante de las mismas tareas que ya venían realizando los trabajadores afectados.

Como recuerda la STS de 25 de noviembre de 2015, rec. 229/2014, para valorar si una determinada modificación de las condiciones de trabajo tiene naturaleza sustancial, no ha de estarse solo al hecho de que pueda afectar a alguna de las materias relacionadas en el art. 41 ET, sino también a la " *necesidad de que sea sustancial la modificación*" ( SSTS de 3 de abril de 1995, rec. 2252/1994 y de 9 de abril de 2001, rec. 4166/2000), puesto que no puede acudirse simplemente a la lista que dicho precepto incorpora y que es ejemplificativa y no exhaustiva, de suerte que el mencionado listado no atribuye el carácter de sustancial a toda modificación que afecte a alguna de las condiciones listadas.

En el mismo sentido, nuestra sentencia de 22 de junio de 2016, rec. 250/2015, pone de manifiesto como el ordenamiento laboral- art. 5.c y 20 1 y 2 ET- atribuye al empresario la capacidad de variar unilateralmente las condiciones de trabajo, " *siempre que el cambio no haya de ser sustancial*", porque forma parte del poder de dirección empresarial " *un «ius variandi» o facultad de modificación no sustancial del contrato, entendido como poder de especificación o concreción de la necesariamente genérica prestación laboral(así, STS 10/11/15 -rco 261/14-, asunto «Siemens »).*

Como en esa misma sentencia se dice, el problema reside en establecer " *cuándo una modificación debe ser considerada como sustancial y, por tanto, debe seguir para su aplicación el régimen previsto en el art. 41 ET , y cuándo no ostenta tal carácter y puede ser llevada a cabo a través del ejercicio regular del poder de dirección empresarial. Y en esa delimitación ha de tenerse presente que la MSCT es un concepto jurídico indeterminado, cuyos difusos contornos han llevado a destacar la imposibilidad de trazar una noción dogmática de la misma y la conveniencia de acudir a criterios empíricos de casuismo (entre tantas otras, anteriores y posteriores, SSTS 22/09/03 -rec. 122/02 -; 10/10/05 -rec. 183/04 -; y 26/04/06 -rec. 2076/05 -), pero en cuya delimitación son útiles los siguientes criterios: 1º.- Hay que «acudir a una interpretación racional y entender por tal aquella que no es baladí y que implica para los trabajadores una mayor onerosidad con un perjuicio comprobable»; 2º.-*



Por MSCT debe entenderse aquéllas de tal naturaleza que alteren y transformen los aspectos fundamentales de la relación laboral, entre ellas, las previstas en la lista «ad exemplum» del art. 41.2 pasando a ser otras distintas, de un modo notorio, mientras que cuando se trata de simples modificaciones accidentales, éstas no tienen dicha condición siendo manifestaciones del poder de dirección y del «ius variandi» empresarial»; y 3º).- En todo caso, para la configuración de la MSCT se debe atender al contexto convencional e individual, a la entidad del cambio, el nivel de perjuicio o el sacrificio que supone para los afectados (con cita de sus precedentes, SSTs 22/09/03 -rco 122/02 -; 10/10/05 -rco 183/04 -; 28/02/07 -rco 184/05 -; y 28/01/09 -rco 60/07 -). O más sintéticamente, modificaciones sustanciales son aquellas de tal naturaleza que alteran y transforman los aspectos fundamentales de la relación laboral, en términos tales que pasan a ser otros de modo notorio (SSTs 21/03/06 -rco 194/04 -; 26/04/06 -rec. 2076/05 -; 28/01/09 -rco 60/07 -; 08/11/11 -rcud 885/11 -; 22/07/13 -rco 106/12 -; y 22/01/14 -rco 89/13 -).

2.- En aplicación de ese mismo criterio al caso de autos y si se comparan las tareas que antes desarrollaban los TCP durante las escalas y el nuevo procedimiento diseñado por la empresa, lo primero que llama la atención es la circunstancia de que el tiempo total que se dedica a su ejecución se reduce de 9- 13 minutos a 5-8 minutos, con lo que no parece que se produzca entonces una sobrecarga de trabajo, sino más bien todo lo contrario, cuando con esos datos resulta que el ahorro de tiempo que supone la supresión de los cambios de cabezales de los asientos compensa sobradamente el que debe emplearse en el cruce de cinturones y retirada de los residuos sólidos visibles.

Por otra parte, en el recurso no se discute la asunción de la tarea consistente en realizar el cruce de cinturones sobre lo que no se hace tacha alguna, sino que tan solo se cuestiona esa nueva función que se les encomienda de retirada de residuos una vez que ya ha desembarcado el pasaje, para centrar en este punto todas las objeciones que llevan a sostener que se trata de una modificación sustancial de las condiciones de trabajo, en la medida en que no se correspondería con su titulación profesional y afectaría a la dignidad del trabajador al encomendarle tareas propias de un servicio de limpieza, lo que conlleva un desmerecimiento de sus funciones por parte de la empresa a la vez que supone un esfuerzo físico para el que no están habilitados.

3.- Ninguna de las alegaciones del recurso conduce a considerar que el nuevo procedimiento suponga una modificación sustancial de las condiciones de trabajo por el solo hecho de que los trabajadores deban retirar los residuos sólidos tras el desembarque de los pasajeros, si tenemos en cuenta que ya vienen desempeñando la tarea de recoger esos mismos residuos en vuelo durante el que pasan hasta en dos ocasiones para efectuar su recogida.

La única variación que se introduce es la realización de un nuevo pase durante las escalas para llevarse los que puedan haber quedado en el avión tras la salida de los pasajeros, con la particularidad de que tan solo deben recoger los que estén a la vista y que pueden solicitar además en cualquier momento la presencia del servicio de limpieza cuando lo estimen oportuno.

No hay mayor diferencia en este punto entre las funciones que ya vienen desempeñando los TCP durante vuelo y las que la empresa les impone en la escala, puesto que se trata exactamente de la misma recogida de residuos con la única particularidad de que se efectúa en tierra y sin la presencia de pasajeros.

Es importante destacar que en el avión no hay productos de limpieza, y que no solo se permite a los TCP requerir la presencia del servicio de limpieza cuando lo estimen necesario, sino que únicamente se les encomienda la retirada de los residuos sólidos que estén a la vista, sin que deban por lo tanto emplearse en la búsqueda y retirada de los que no sean visibles, lo que ciertamente ya podría entonces suponer una relevante desnaturalización de las funciones que corresponden a su categoría profesional para entrar en el terreno de las que son propias del servicio de limpieza.

Pero en la medida en que únicamente se exige recoger durante las escalas los residuos a la vista, de la misma forma y manera que ya se hace durante la fase de vuelo, no es de apreciar ninguna sustancial diferencia entre la operativa en vuelo que consiste en pasar el trolley o bandeja para ir retirando esos mismos residuos y la de hacerlo con el pasaje desembarcado, sin que esto comporte una merma en su dignidad ni suponga mayor esfuerzo físico del que requiere la ejecución de esa misma tarea en vuelo.

4.- No conduce a una conclusión contraria la imparcial lectura de las funciones que el art. 63 del Convenio Colectivo atribuye a esta categoría profesional, que no se circunscriben únicamente a las de garantizar la seguridad del pasaje, sino que comprenden también las referidas a la atención y al bienestar de los pasajeros, facilitando los servicios necesarios para su mayor confort en las fases anteriores y posteriores al vuelo.

Es cierto que los TCP disponen de una específica habilitación profesional para el ejercicio de sus funciones, que les obliga a estar en posesión del certificado de tripulante de cabina de pasajeros con el que se acredita que reúnen las competencias y formación necesaria para el desempeño de un oficio cuyas principales y más



relevantes tareas se centran sin duda en garantizar la seguridad de los viajeros, pero no lo es menos que junto a ese núcleo principal de actividad asumen también otras tareas dirigidas a la atención, bienestar y confort de los pasajeros, tanto en las fases de vuelo como en las anteriores y posteriores.

En cumplimiento de estas otras funciones es por lo que realizan de manera incontrovertida el servicio de retirada de residuos sólidos durante el vuelo - al igual que realizaban, por ejemplo, el cambio de los cabezales de los asientos durante las escalas- , por lo que no hay razón para entender que se les imponga una modificación sustancial de sus condiciones de trabajo cuando se les encomienda que repitan durante la escala esa misma recogida de residuos y que de igual manera redunde en la atención y confort de los pasajeros.

5.- Invoca el recurso el contenido del voto particular a la STS de 24 de mayo de 2012, rec.157/2011, - olvidando que la doctrina jurisprudencial viene constituida por la sentencia aprobada por mayoría y no por el voto discrepante-, siendo que la sentencia recaída en aquel asunto viene a ratificar el criterio que vamos a aplicar en el presente, pues, con independencia de la imposible comparación de las circunstancias particulares de uno y otro caso, también en aquel supuesto se consideró que la modificación introducida por la empresa en las funciones que debían realizar los trabajadores era puramente marginal y no afectaban al núcleo esencial de su desempeño profesional, para concluir que: "*La solución contraria entrañaría, en este caso particular, una interpretación rigorista y desproporcionada de las normas en cuestión, en particular del art. 41 del ET, porque ignoraría el elemento fundamental de la institución jurídica que dicho precepto regula: el carácter sustancial de las modificaciones de las condiciones de trabajo ya que esos nuevos cometidos no exceden de los límites de la movilidad funcional autorizada por el art. 39 del ET. Es imposible, en fin, que las modificaciones arriba analizadas, por su escasísima entidad pero también porque, aunque quizá en el límite, no sobrepasan las que corresponden al grupo profesional al que pertenecen los afectados, merezcan tal calificación.*"

Razonamiento que ahora reiteramos, por tratarse también en este asunto de modificaciones de muy escasa relevancia que no introducen alteraciones sustanciales respecto a los procedimientos anteriores de trabajo.

**CUARTO.-** 1.- Lo razonado obliga a la desestimación del segundo motivo del recurso, puesto que no siendo sustancial la modificación de las condiciones de trabajo en litigio no es necesario entrar a analizar si se ha respetado y cumplido en forma el procedimiento de consultas del art. 41 ET, ni tampoco la concurrencia de causas productivas, técnicas u organizativas que justifiquen la decisión empresarial.

2.- De conformidad con el Ministerio Fiscal, debemos desestimar el recurso para confirmar en sus términos la sentencia recurrida, sin que proceda la imposición de costas en aplicación de lo dispuesto en el art. 235. 2º LRJS.

## FALLO

Por todo lo expuesto, en nombre del Rey, por la autoridad que le confiere la Constitución, esta sala ha decidido Desestimar el recurso de casación interpuesto por la letrada D.<sup>a</sup> Cristina Cortés Suárez, en nombre y representación de la Unión General de Trabajadores de Servicios para la Movilidad y el Consumo (UGT-SMC), contra la sentencia dictada el 22 de enero de 2016 por la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, en demanda de conflicto colectivo 330/2015, seguido a instancia de la ahora recurrente contra Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A., el Sindicato Independiente CV y el Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA). Se confirma la sentencia recurrida en todos sus extremos. Sin costas.

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

Así se acuerda y firma.

**PUBLICACIÓN.-** En el mismo día de la fecha fue leída y publicada la anterior sentencia por el Excmo. Sr. Magistrado D. Sebastian Moralo Gallego hallándose celebrando Audiencia Pública la Sala de lo Social del Tribunal Supremo, de lo que como Letrado/a de la Administración de Justicia de la misma, certifico.