

TIEMPO DE TRABAJO

JORNADAS, FIESTAS, DESCANSOS Y VACACIONES

\$062.-

REAL DECRETO 1561/1995, DE 21 DE SEPTIEMBRE, SOBRE JORNADAS ESPECIALES DE TRABAJO. (BOE

núm. 230 de 26 de septiembre de 1995) (Modificado parcialmente por REAL DECRETO 285/2002, de 22 de marzo (BOE núm. 82 de 5 abril 2002 .- CORRECCIÓN de errores BOE núm. 100 de 26 abril 2002) y por Real Decreto 294/2004, de 20 febrero por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21-9-1995 , sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al tiempo de trabajo en la aviación civil (BOE 27 febrero 2004 , núm. 50); por Real Decreto 902/2007, de 6 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al tiempo de trabajo de trabajadores que realizan actividades móviles de transporte por carretera. (BOE n. 171 de 18/7/2007); y por Real Decreto 1579/2008, de 26 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, y se regulan determinados aspectos de las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector del transporte ferroviario. (BOE n. 240 de 4/10/2008). Modificado por **Real Decreto 1163/2009, de 10 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera.** (BOE Núm. 177 de 23 de julio de 2009)

(*) (**) (***) (****) (1) (2) (3)

*.- El RD 2003/88/CE explica:

“...La Directiva 2003/88/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de noviembre de 2003, relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo, incluye en su ámbito de aplicación al sector de transportes por carretera. No obstante dicha inclusión, prevalecen sobre las de esta directiva las normas específicas establecidas en el Reglamento (CE) número 561/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85/CEE y (CE) n.º 2135/98/CE del Consejo y se deroga el Reglamento 3820/85/CEE del Consejo, así como en la Directiva 2002/15/CE, de 11 de marzo, del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera. A su vez, las normas comunes que se establecen en el citado Reglamento sobre tiempo de conducción y tiempo de descanso de los conductores prevalecen sobre las contenidas en la indicada Directiva.

**.- Vid Epígrafe 62 A siguiente, Reglamento UE, sobre transportes por carretera

***.- La regulación de los **horarios de trabajo**, puede no ser materia “laboral” en sentido estricto. De hecho se refieren a ello los artículos 34 del Estatuto de los Trabajadores (Calendario laboral) y el 41 (para regular sus posibles modificaciones).

Pero en todo caso esa competencia empresarial (en principio negociable en convenio colectivo), se encontrará con normas heteronómicas confluentes. Las más importantes al respecto son las reglas sobre Horarios comerciales, que ha sido objeto de repetidas normas reguladoras. A ese respecto el principio de “Libertad de horarios sin perjuicio de las normas sobre jornada laboral”, se impuso por RD Ley 2/1985 de 30 de abril, hoy derogado expresamente. Hoy día la regulación general al respecto está en la Ley O. 2/1996 de 15 enero 1996 (Complementaria de la de Ordenación del Comercio minorista- Ley 7/1996 de 15 de enero 1996),(Modificada por Ley 47/2002, de 19 de diciembre, “para la transposición al ordenamiento jurídico español de la Directiva 97/11/CE, en materia de contratos a distancia, y para la adaptación de la Ley a

diversas Directivas Comunitarias. (BOE núm. 304 de 20 diciembre 2002); esas modificaciones no afectan a lo que aquí se refiere)

****.- Vid la **Ley 1/2004 de 21 diciembre de Horarios Comerciales** (BOE nº 307 de 22 diciembre 2004)

Artículo 1. Libertad de horarios.

Dentro del marco definido por esta Ley y por el que, en su caso, desarrollen las Comunidades Autónomas, cada comerciante determinará con plena libertad el horario de apertura y cierre de sus establecimientos comerciales de venta y distribución de mercancías, así como los días festivos de apertura y el número de horas diarias o semanales en los que ejercerá su actividad.

Artículo 2. Competencias autonómicas.

En el ejercicio de sus competencias, corresponderá a las Comunidades Autónomas la regulación de los horarios para la apertura y cierre de los locales comerciales, en sus respectivos ámbitos territoriales, en el marco de la libre y leal competencia y con sujeción a los principios generales sobre ordenación de la economía que se contienen en la presente Ley.

Artículo 3. Horario global.

1. El horario global en que los comercios podrán desarrollar su actividad durante el conjunto de días laborables de la semana no podrá restringirse por las Comunidades Autónomas a menos de 72 horas.

2. El horario de apertura y cierre dentro de los días laborables de la semana será libremente decidido por cada comerciante, respetando siempre el límite máximo del horario global que, en su caso, se establezca por la Comunidad Autónoma.

3. Las Comunidades Autónomas que así lo consideren podrán establecer en su normativa aquellas obligaciones de información al público en materia de horarios comerciales que mejoren el conocimiento del régimen de horarios por parte de los consumidores.

Artículo 4. Domingos y festivos.

1. El número mínimo de domingos y días festivos en los que los comercios podrán permanecer abiertos al público será de doce.

2. Las Comunidades Autónomas podrán modificar dicho número en atención a sus necesidades comerciales, incrementándolo o reduciéndolo, sin que en ningún caso se pueda limitar por debajo de ocho el número mínimo de domingos y festivos de apertura autorizada.

3. Cada comerciante determinará libremente el horario correspondiente a cada domingo o día festivo de cada actividad autorizada, sin que pueda ser limitado por las Comunidades Autónomas a menos de 12 horas.

4. La determinación de los domingos o días festivos en los que podrán permanecer abiertos al público los comercios, con el mínimo anual antes señalado, corresponderá a cada Comunidad Autónoma para su respectivo ámbito territorial.

5. Para la determinación de los domingos y festivos mínimos establecidos en este artículo, las Comunidades Autónomas deberán atender de forma prioritaria al atractivo comercial de dichos días para los consumidores.

Artículo 5. Establecimientos con régimen especial de horarios.

1. Los establecimientos dedicados principalmente a la venta de pastelería y repostería, pan, platos preparados, prensa, combustibles y carburantes, floristerías y plantas y las denominadas tiendas de conveniencia, así como las instaladas en puntos fronterizos, en estaciones y medios de transporte terrestre, marítimo y aéreo y en zonas de gran afluencia turística, tendrán plena libertad para determinar los días y horas en que permanecerán abiertos al público en todo el territorio nacional.

2. También tendrán plena libertad para determinar los días y horas en que permanecerán abiertos al público en todo el territorio nacional los establecimientos de venta de reducida dimensión distintos de los anteriores, que dispongan de una superficie útil para la exposición y venta al público inferior a 300 metros cuadrados, excluidos los pertenecientes a empresas o grupos de distribución que no tengan la consideración de pequeña y mediana empresa según la legislación vigente o que operen bajo el mismo nombre comercial de dichos grupos o empresas.

3. Por razones de política comercial, las Comunidades Autónomas podrán modificar, incrementándola o reduciéndola, la superficie útil para la exposición y venta al público de los establecimientos de alimentación y consumo cotidiano comprendidos en el apartado 2, que pueden tener plena libertad de horarios, no pudiendo ser la superficie útil de exposición y venta al público de los mencionados establecimientos inferior a 150 m².

4. Se entenderá por tiendas de conveniencia aquellas que, con una superficie útil para la exposición y venta al público no superior a 500 metros cuadrados, permanezcan abiertas al público al menos dieciocho horas al día y distribuyan su oferta, en forma similar, entre libros, periódicos y revistas, artículos de alimentación, discos, vídeos, juguetes, regalos y artículos varios.

5. La determinación de zonas turísticas a las que se refiere el punto 1 de este artículo, así como los periodos a que se circunscribe la aplicación de la libertad de apertura en las mismas, corresponderá a cada Comunidad Autónoma para su respectivo ámbito territorial.

6. Las oficinas de farmacia, así como los estancos, se regirán por su normativa específica, aplicándose en su defecto las disposiciones de esta Ley.

7. Dentro de los límites marcados por la presente Ley, las Comunidades Autónomas podrán regular específicamente los horarios comerciales de los establecimientos dedicados exclusivamente a la venta de productos culturales, así como los que presten servicios de esta naturaleza.

Artículo 6. Régimen sancionador.

Las Comunidades Autónomas podrán establecer el sistema sancionador aplicable a las infracciones de la normativa que dicten en desarrollo de la presente Ley en relación con calendarios y horarios comerciales.

Disposición adicional primera. Régimen de libertad de horarios

En el caso en que las Comunidades Autónomas decidan no ejercitar las opciones que les confieren el apartado 2 del artículo 3 y el apartado 3 del artículo 4, se entenderá que los comerciantes disponen de plena libertad para determinar las horas de apertura de sus establecimientos.

Disposición adicional segunda. Libertad de elección de domingos y festivos

En el caso en que las Comunidades Autónomas decidan no ejercitar las opciones que les confiere el apartado 4 del artículo 4, se entenderá que los comerciantes disponen de plena libertad para determinar los doce domingos y festivos de apertura de sus establecimientos.

Disposición adicional tercera. Competencias municipales

Las Comunidades Autónomas podrán dictar las normas necesarias para que los Ayuntamientos puedan acordar, por razones de orden público, el cierre, de manera singularizada, de establecimientos que vendan bebidas alcohólicas.

Disposición transitoria primera. Zonas de gran afluencia turística

Tendrán la consideración de zonas de gran afluencia turística las que ya la tuvieron en el momento de la entrada en vigor de la presente Ley.

Disposición transitoria segunda. Definición de Pyme

Entretanto no se definan legalmente los criterios para la definición de pequeña y mediana empresa en la legislación estatal, el criterio a utilizar será el recogido en la recomendación de la Comisión Europea de 6 de mayo de 2003.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA.

Quedan derogados los artículos 2 y 3 de la Ley Orgánica 2/1996, de 15 de enero, complementaria de la Ley de Ordenación del Comercio Minorista, y el artículo 43 del Real Decreto-ley 6/2000, de 203 de junio, de Medidas Urgentes de Intensificación de la Competencia en Mercados de Bienes y Servicios, así como cualquier disposición anterior que resulte contraria a la misma.

Disposición final primera. Título competencial

La presente Ley se dicta en ejercicio de las competencias exclusivas del Estado en materia de bases y ordenación de la economía, reconocidas en el artículo 149.1.13ª de la Constitución, y con el respeto a las competencias en materia de comercio interior de las Comunidades Autónomas.

Disposición final segunda. Entrada en vigor

Esta Ley entrará en vigor el 1 de enero de 2005.

1.- Desarrolla los arts. 34,7; 36 y 37 de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, (Texto Refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo).
. Deroga, excepto los arts. 45, 46 y 47, el Real Decreto 2001/1983, de 28 de julio . Vid también de ese mismo texto el art 95,4.

2.- Téngase en cuenta la Directiva 93/104/CE del Consejo de 23 de noviembre ,

3.- El Real Decreto 294/2004, de 20 febrero por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21-9-1995 , sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al tiempo de trabajo en la aviación civil, explica: "...firmaron el 22 de marzo de 2000 un Acuerdo europeo sobre la ordenación del tiempo de trabajo del personal de vuelo en la aviación civil. Meses después, el Consejo de la Unión Europea adoptó la Directiva 2000/79/CE, de 27 de noviembre de 2000, cuyo objeto es dar aplicación al citado Acuerdo..... Junto a ello, la Directiva 2000/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 2000, por la que se modifica la Directiva 93/104/CE del Consejo, relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo, ha
.....Esto supone que la regulación del tiempo de trabajo de los trabajadores de la aviación civil, en el ámbito comunitario, se contiene en normas distintas en función del colectivo de que se trate: el personal de tierra queda incluido en la Directiva 2000/34/CE y el personal de vuelo en la Directiva 2000/79/CE.....La unidad de tratamiento que el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, ha otorgado de manera tradicional al personal de vuelo y al de tierra del transporte aéreo se conserva tan sólo de manera parcial en la modificación incorporada por este Real Decreto, pues mientras ambos colectivos continúan integrados en la misma subsección, ya no

lo están, en cambio, en el mismo artículo, habiéndose optado por dedicar uno específico para cada colectivo de trabajadores, y que, en lo que al personal de vuelo se refiere, incorpora las previsiones contenidas en la Directiva 2000/79/CE, cuya transposición al derecho interno se lleva a efecto con este Real Decreto.

.....

(Preámbulo).- El apartado 7 del artículo 34 de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, texto refundido aprobado por Real Decreto legislativo 1/1995, de 24 de marzo, autoriza al Gobierno para establecer, a propuesta del Ministro de Trabajo y Seguridad Social y previa consulta a las organizaciones sindicales y empresariales más representativas, ampliaciones o limitaciones en la ordenación y duración de la jornada de trabajo y de los descansos para aquellos sectores y trabajos que por sus peculiaridades así lo requieran. En el mismo sentido, el apartado 1 del artículo 36 y el apartado 1 del artículo 37 de la Ley citada otorgan al Gobierno idéntica facultad en relación con la duración de la jornada de trabajo de los trabajadores nocturnos y con el descanso semanal, así como para la fijación de regímenes de descanso alternativos para actividades concretas.

La regulación de jornadas especiales de trabajo, entendiendo por tales aquellas que difieren en uno u otro aspecto de la normativa laboral común en materia de jornada, constituye una tradición en nuestro Derecho, derivada de la necesidad de adaptar las normas generales a las características y necesidades específicas de determinados sectores y trabajos, bien para permitir una ampliación o una utilización más flexible de dichas normas en función de las exigencias organizativas de tales actividades o de las peculiaridades del tipo de trabajo o del lugar en que se presta, bien para establecer limitaciones adicionales tendentes a reforzar la protección de la salud y seguridad de los trabajadores en aquellos casos en que la prolongación en el tiempo por encima de ciertos límites de unas determinadas condiciones de prestación del trabajo pudiera entrañar un riesgo para aquéllos.

El Real Decreto 2001/1983, de 28 de julio, sobre regulación de la jornada de trabajo, jornadas especiales y descansos, procedió en su momento a tal ordenación, refundiendo y sistematizando en su Título III la hasta entonces dispersa normativa sectorial en la materia. La pérdida de vigencia de las normas sobre jornada y descansos de este Real Decreto a partir del 12 de junio de 1995, de conformidad con la previsión de la disposición transitoria quinta del Estatuto de los Trabajadores, aconseja la aprobación de una nueva norma que mantenga los aspectos tradicionales de la ordenación de la jornada y de los descansos en los sectores y actividades afectados, adecuándolos tanto a las modificaciones experimentadas en la normativa legal general y en las formas y modalidades de prestación de los trabajos, como a la aparición de nuevas realidades laborales necesitadas de un tratamiento específico, así como en general a una valoración creciente de la importancia de las normas en materia de jornada para una adecuada protección de la salud y la seguridad de los trabajadores.

A tales fines responde la presente norma, que teniendo especialmente en cuenta las prescripciones contenidas en la Directiva 93/104/CE, del Consejo, de 23 de noviembre, relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo, persigue hacer compatibles las necesidades específicas a que se ha hecho referencia con el respeto del derecho de los trabajadores al descanso y a la limitación de la jornada laboral, de forma que, a través de un régimen de descansos alternativos, las peculiaridades que la norma regula no redunden tanto en una real ampliación de la jornada o en una reducción de los descansos, como en una posibilidad de ordenación más flexible de los mismos de manera adecuada a las características de cada actividad. En dicha adecuación, la norma otorga un valor primordial al papel de la negociación colectiva, en coherencia con el propio tratamiento que la Ley 11/1994, modificadora del Estatuto de los Trabajadores, dio a las normas de jornada y, en general, con las nuevas dimensiones abiertas a dicha negociación tras la reciente reforma de nuestra normativa laboral.

.....

CAPITULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación.

1. El presente Real Decreto tiene por objeto la regulación de ampliaciones y limitaciones en la ordenación y duración de la jornada de trabajo y de los descansos en determinados sectores de actividad y trabajos específicos cuyas peculiaridades lo requieren, de conformidad con lo previsto en los artículos 34, apartado 7, 36, apartado 1, y 37, apartado 1, de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, texto refundido aprobado por Real Decreto legislativo 1/1995, de 24 de marzo.

2. Lo previsto en el presente Real Decreto será de aplicación, en las actividades y trabajos que en el mismo se contemplan, a las relaciones

laborales reguladas por la Ley del Estatuto de los Trabajadores, con exclusión de las de carácter especial contempladas en su artículo 2 en las que se estará a lo dispuesto en su normativa específica.

Las disposiciones generales del Estatuto de los Trabajadores serán aplicables en cuanto no se opongan a las especiales que en este Real Decreto se establecen.

3. Las disposiciones de los capítulos I, II y IV de este Real Decreto sólo serán de aplicación a los trabajadores mayores de dieciocho años de edad.

Artículo 2. Regímenes de descanso alternativos.

1. Las reducciones contempladas en este Real Decreto de los descansos entre jornadas y semanal previstos en los artículos 34, apartado 3, y 37, apartado 1, del Estatuto de los Trabajadores deberán ser compensadas mediante descansos alternativos, de duración no inferior a la reducción experimentada, a disfrutar dentro de los períodos de referencia que en cada caso se señalan, en la forma que se determine mediante acuerdo o pacto.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, en los convenios colectivos se podrá autorizar que, previo acuerdo entre la empresa y el trabajador afectado, la totalidad o parte de los descansos compensatorios debidos por las reducciones contempladas en este Real Decreto para los descansos entre jornadas pueda acumularse para su disfrute conjuntamente con las vacaciones anuales. Del mismo modo se podrán acumular las compensaciones contempladas para el medio día del descanso semanal.

Cuando en este Real Decreto se autorice un descanso entre jornadas de duración inferior a diez horas, la posibilidad prevista en el párrafo anterior quedará en todo caso limitada a la acumulación de aquellas horas que resten tras garantizar el disfrute, en los períodos de referencia indicados en cada caso, de un descanso mínimo de diez horas.

2. El disfrute de los descansos compensatorios previstos en este Real Decreto no podrá ser sustituido por compensación económica, salvo en caso de finalización de la relación laboral por causas distintas a las derivadas de la duración del contrato o en el previsto en el párrafo c) del artículo 18.

A tal fin, la aplicación de los regímenes especiales de jornada previstos en este Real Decreto a los trabajadores con contratos de duración determinada o temporal o a los contratados a tiempo parcial para prestar servicios en trabajos fijos discontinuos, estará condicionada a la posibilidad de disfrute de los descansos compensatorios, dentro de los períodos de referencia establecidos en cada caso, antes de la finalización del contrato o período de actividad.

CAPITULO II

Ampliaciones de jornada

SECCIÓN 1.ª EMPLEADOS DE FINCAS URBANAS, GUARDAS Y VIGILANTES NO FERROVIARIOS

Artículo 3. Tiempo de trabajo y descanso de los empleados de fincas urbanas.

1. El tiempo de trabajo de los empleados de fincas urbanas con plena dedicación estará comprendido entre las horas establecidas para la apertura y cierre de los portales. Dichos trabajadores deberán disfrutar cada día de trabajo, y dentro de las horas de servicio, de uno o varios períodos de

descanso, en la forma que se determine por convenio colectivo o, en su defecto, mediante acuerdo con el titular del inmueble, de manera que el tiempo de trabajo efectivo no exceda de la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo establecida con carácter general en el artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores.

2. Los trabajadores a que se refiere el apartado anterior deberán disfrutar de un mínimo de diez horas consecutivas de descanso entre jornadas, compensándose la diferencia hasta las doce horas establecidas con carácter general en el apartado 3 del artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores por períodos de hasta cuatro semanas. Del mismo modo, podrá acumularse por períodos de hasta cuatro semanas el medio día del descanso semanal previsto en el apartado 1 del artículo 37 de la Ley citada, o separarse respecto del correspondiente al día completo para su disfrute en otro día de la semana.

Artículo 4. Tiempo de trabajo y descanso de los guardas y vigilantes no ferroviarios.

1. El tiempo de trabajo de los guardas o vigilantes no ferroviarios que, sin exigírseles una vigilancia constante, tengan asignado el cuidado de una zona limitada en la que exista un lugar destinado a que puedan descansar en condiciones adecuadas, podrá extenderse durante un período de tiempo diario de duración no superior a doce horas.

2. Resultarán de aplicación a los trabajadores a que se refiere este artículo las disposiciones especiales en materia de descansos durante la jornada laboral, entre jornadas y semanal previstas en el artículo anterior.

SECCIÓN 2.^a TRABAJO EN EL CAMPO

Artículo 5. Tiempo de trabajo y descanso en las labores agrícolas, forestales y pecuarias.

1. La distribución y modalidades de cómputo de la jornada de trabajo en las labores agrícolas, forestales y pecuarias serán las establecidas en los convenios colectivos o, en su defecto, las determinadas por la costumbre local, salvo en lo que resulte incompatible de estas últimas con las peculiaridades y la organización del trabajo en la explotación.

2. En las labores agrícolas, cuando las circunstancias estacionales determinen la necesidad de intensificar el trabajo o concentrarlo en determinadas fechas o períodos, así como en los trabajos de ganadería y guardería rural, podrá ampliarse la jornada hasta un máximo de veinte horas semanales, sin que la jornada diaria pueda exceder de doce horas de trabajo efectivo.

Las horas de exceso que se realicen sobre la jornada ordinaria pactada conforme a lo dispuesto en el artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores se compensarán o abonarán según lo establecido en el apartado 1 del artículo 35 de dicha Ley.

3. Los trabajadores a que se refieren los apartados anteriores deberán disfrutar de un mínimo de diez horas consecutivas de descanso entre jornadas, compensándose la diferencia hasta las doce horas establecidas con carácter general en el apartado 3 del artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores por períodos de hasta cuatro semanas. Del mismo modo, podrá acumularse por períodos de hasta cuatro semanas el medio día del descanso semanal previsto en el apartado 1 del artículo 37 de la Ley citada, o separarse

respecto del correspondiente al día completo para su disfrute en otro día de la semana.

SECCIÓN 3.^a COMERCIO Y HOSTELERÍA

Artículo 6. Descanso semanal en el comercio y la hostelería.

Mediante convenio colectivo o, en su defecto, por acuerdo entre la empresa y los representantes legales de los trabajadores podrá establecerse en las actividades de comercio y hostelería la acumulación del medio día del descanso semanal previsto en el apartado 1 del artículo 37 del Estatuto de los Trabajadores por períodos de hasta cuatro semanas, o su separación respecto del correspondiente al día completo para su disfrute en otro día de la semana.

Artículo 7. Reglas especiales para actividades de temporada en la hostelería.

1. Mediante convenio colectivo o, en su defecto, por acuerdo entre la empresa y los representantes legales de los trabajadores podrá acordarse la acumulación del medio día de descanso a que se refiere el artículo anterior en períodos más amplios, que en ningún caso podrán exceder de cuatro meses, a fin de adecuarlo a las necesidades específicas de las actividades estacionales de la hostelería, en particular en las zonas de alta afluencia turística, o para facilitar que el descanso se disfrute en el lugar de residencia del trabajador cuando el centro de trabajo se encuentre alejado de éste.

2. En los mismos supuestos y en iguales términos a los del apartado anterior, se podrá acordar la reducción a diez horas del descanso entre jornadas previsto en el apartado 3 del artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores y su compensación de forma acumulada.

SECCIÓN 4.^a TRANSPORTES (*) Y TRABAJO EN EL MAR

*.- Vid Epígrafe 62 A siguiente Reglamento UE Reglamento (CE) núm. 561/2006, de 15 marzo. Transporte por carretera (CONSEJO) .- (DOL 11 abril 2006, núm. 102)

Subsección 1.^a Disposiciones comunes

Artículo 8. Tiempo de trabajo efectivo y tiempo de presencia.

1. Para el cómputo de la jornada en los diferentes sectores del transporte y en el trabajo en el mar se distinguirá entre tiempo de trabajo efectivo y tiempo de presencia.

Se considerará en todo caso tiempo de trabajo efectivo aquel en el que el trabajador se encuentre a disposición del empresario y en el ejercicio de su actividad, realizando las funciones propias de la conducción del vehículo o medio de transporte u otros trabajos durante el tiempo de circulación de los mismos, o trabajos auxiliares que se efectúen en relación con el vehículo o medio de transporte, sus pasajeros o su carga.

Se considerará tiempo de presencia aquel en el que el trabajador se encuentre a disposición del empresario sin prestar trabajo efectivo, por razones de espera, expectativas, servicios de guardia, viajes sin servicio, averías, comidas en ruta u otras similares.

En los convenios colectivos se determinarán en cada caso los supuestos concretos conceptuales como tiempo de presencia.

2. Serán de aplicación al tiempo de trabajo efectivo la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo prevista en el artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores y los límites establecidos para las horas extraordinarias en su artículo 35.

Los trabajadores no podrán realizar una jornada diaria total superior a doce horas, incluidas, en su caso, las horas extraordinarias.

3. Los tiempos de presencia no podrán exceder en ningún caso de veinte horas semanales de promedio en un período de referencia de un mes y se distribuirán con arreglo a los criterios que se pacten colectivamente y respetando los períodos de descanso entre jornadas y semanal propios de cada actividad.

Las horas de presencia no computarán a efectos de la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo, ni para el límite máximo de las horas extraordinarias. Salvo que se acuerde su compensación con períodos equivalentes de descanso retribuido, se abonarán con un salario de cuantía no inferior al correspondiente a las horas ordinarias.

Artículo 9. Descanso entre jornadas y semanal.

Salvo disposiciones específicas aplicables de conformidad con lo dispuesto en las subsecciones correspondientes de esta sección, se deberá respetar en todo caso un descanso mínimo entre jornadas de diez horas, pudiéndose compensar las diferencias hasta las doce horas establecidas con carácter general, así como computar el descanso semanal de día y medio, en períodos de hasta cuatro semanas.

Subsección 2.^a Transportes por carretera

«Artículo 10. Tiempo de trabajo en los transportes por carretera. (*)

*.- Sentencia de 17 de octubre de 2007, de la Sala Tercera del Tribunal Supremo, por la que se fija la siguiente doctrina legal: «Las Administraciones autonómicas que hayan asumido las competencias correspondientes en materia de transportes terrestres son asimismo competentes para sancionar las infracciones muy graves tipificadas en el artículo 140.b) de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (ulteriormente artículo 140.20 tras la reforma por la Ley 29/2003, de 8 de octubre) que impliquen un exceso sobre los tiempos máximos de conducción o una minoración sobre los tiempos de descanso reglamentariamente establecidos». (BOE núm. 282, de 22 noviembre 2008)

1. Serán de aplicación en el transporte por carretera las disposiciones comunes contenidas en el artículo 8 de este real decreto, con las particularidades que se contemplan en este artículo y en los siguientes.

2. Las disposiciones del artículo 8 sobre tiempos de trabajo efectivo y de presencia serán de aplicación en el transporte por carretera a los trabajadores móviles, entendiéndose por éstos a cualquier trabajador que forma parte del personal que se desplaza y que está al servicio de una empresa que efectúa servicios de transporte.

A tal efecto, serán trabajadores móviles en el transporte por carretera los conductores, ayudantes, cobradores y demás personal auxiliar de viaje en el vehículo que realice trabajos en relación con el mismo, sus pasajeros o su carga, tanto en las empresas del sector de transporte por carretera, ya sean urbanos o interurbanos y de viajeros o mercancías, como en las integradas en otros sectores que realicen tales actividades de transporte o alguna de las auxiliares anteriormente citadas.

3. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 8.1, se entienden comprendidos dentro del tiempo de trabajo efectivo los períodos durante los que el trabajador móvil no puede disponer libremente de su tiempo y tiene que permanecer en el lugar de trabajo dispuesto a realizar su trabajo normal, realizando las tareas relacionadas con el servicio, incluidos, en particular, los períodos de espera de carga y descarga cuando no se conozca de antemano su duración previsible.

4. Se entienden comprendidos dentro del tiempo de presencia, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 8.1, los períodos distintos de las pausas y de los descansos, durante los que el trabajador móvil no lleva a cabo ninguna actividad de conducción u otros trabajos y no está obligado a permanecer en su lugar de trabajo, pero tiene que estar disponible para responder a posibles instrucciones que le ordenen emprender o reanudar la conducción o realizar otros trabajos.

En particular, siempre que concurren las circunstancias anteriores y, conforme a lo señalado, no constituyan una pausa o un descanso, serán considerados tiempo de presencia los siguientes períodos:

a) Los períodos durante los cuales el trabajador acompañe a un vehículo transportado en transbordador o tren.

b) Los períodos de espera en fronteras o los causados por las prohibiciones de circular. El trabajador móvil deberá conocer de antemano los períodos señalados en los párrafos a) y b) y su previsible duración. A tal fin, salvo que en los convenios colectivos sectoriales de ámbito estatal se acuerden otros términos y condiciones, el empresario comunicará al trabajador por cualquier medio admitido en derecho la existencia y duración previsible de los indicados períodos con anterioridad a la partida. En caso contrario, esos períodos serán considerados como de tiempo de trabajo efectivo.

c) Las dos primeras horas de cada período de espera de carga o de descarga. La tercera hora y siguientes se considerarán tiempo de trabajo efectivo, salvo que se conozca de antemano su duración previsible en las condiciones pactadas en los convenios colectivos de ámbito estatal o, en su defecto, de ámbito inferior.

d) Los períodos de tiempo en los que un trabajador móvil que conduce en equipo permanezca sentado o acostado en una litera durante la circulación en el vehículo.

5. Los períodos de tiempo de presencia indicados en el apartado 4 de este artículo se computarán para determinar el límite de horas semanales que se establece en el artículo 8.3.

No obstante, el período de un mes que se toma como referencia en el indicado artículo 8.3, podrá ampliarse hasta un máximo de dos meses mediante convenio colectivo sectorial de ámbito estatal, siempre que dicha ampliación se fundamente en la existencia de razones objetivas o técnicas o de organización del trabajo, tales como el carácter internacional de los servicios de transporte.

6. Los trabajadores móviles deberán ser informados por los empresarios de la normativa legal, reglamentaria o convencional, de los posibles acuerdos entre la empresa y los representantes de los trabajadores, así como de las demás reglas aplicables en la empresa que afecten a la regulación de su tiempo de trabajo. A tal efecto, deberán tener a disposición de los mismos un ejemplar de la indicada regulación.»

(Redacción del Real Decreto 902/2007, de 6 de julio) (4)

4.- Téngase en cuenta el Convenio 153 de la OIT ,sobre jornada en transportes en vehículos automóviles profesionales y en transportes por carretera

«Artículo 10 bis. Límites del tiempo de trabajo de los trabajadores móviles.

1. Sin perjuicio del respeto a la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo prevista en el artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores y a los períodos mínimos de descanso diario y semanal, previstos en este real decreto con el fin de proteger la salud y la seguridad de los trabajadores

móviles y la seguridad vial, cuando mediante convenio colectivo o, en su defecto, acuerdo entre la empresa y los representantes de los trabajadores, se hubiera establecido la distribución irregular de la jornada a lo largo del año, la duración del tiempo de trabajo efectivo de los trabajadores móviles no podrá superar las cuarenta y ocho horas semanales de promedio en cómputo cuatrimestral ni exceder en ningún caso de las sesenta horas semanales.

El período de referencia de cuatro meses establecido en el párrafo anterior podrá ser ampliado hasta un máximo de seis meses mediante convenio colectivo sectorial de ámbito estatal, siempre que dicha ampliación se fundamente en la existencia de razones objetivas o técnicas o de organización del trabajo.

2. Cuando, sin tener la calificación de trabajador nocturno conforme a lo previsto en el artículo 36.1 del Estatuto de los Trabajadores, un trabajador realice trabajo nocturno, su jornada de trabajo diaria no podrá exceder de diez horas por cada período de veinticuatro.

En ningún caso la retribución específica del trabajo nocturno, determinada conforme a lo previsto en el artículo 36.2 del Estatuto de los Trabajadores, podrá poner en peligro la seguridad vial.

3. En el tiempo de trabajo de los trabajadores móviles se incluirán todas las horas trabajadas para uno o más empresarios en el período considerado. A tal efecto el empresario solicitará por escrito al trabajador el cómputo de tiempo de trabajo efectuado para otros empresarios. El trabajador facilitará estos datos por escrito.

Sin perjuicio de lo que se establezca en la negociación colectiva, en los contratos de trabajo podrá determinarse la forma de cumplimiento de las obligaciones previstas en este apartado.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 11, los trabajadores móviles interrumpirán con un período de descanso la jornada continuada que exceda de seis horas consecutivas. La pausa será de duración no inferior a treinta minutos. Cuando el tiempo total de trabajo sea superior a nueve horas diarias, la pausa será, como mínimo, de cuarenta y cinco minutos.

Las fracciones en que, en su caso, se dividan estos períodos no podrán tener una duración inferior a quince minutos, salvo en aquellas rutas de transporte regular de viajeros cuyo recorrido no exceda de cincuenta kilómetros.

5. El empresario será responsable de llevar un registro del tiempo de trabajo de los trabajadores móviles. Este registro se conservará, al menos, durante tres años después de que finalice el período considerado. El empresario estará obligado a facilitar a los trabajadores móviles que así lo soliciten una copia del registro de las horas trabajadas.» *(Añadido por el Real Decreto 902/2007, de 6 de julio,*

«Artículo 11. Límites del tiempo de conducción en los transportes por carretera.

Los períodos máximos de conducción diarios y semanales y los descansos mínimos entre jornadas y semanal de los conductores de transportes interurbanos deberán respetar los límites establecidos en el Reglamento (CE) n.º 561/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) 3820/85 del Consejo.» *(Modificado por Real Decreto 902/2007, de 6 de julio). **

***.- Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera. (BOE n. 126 de 26/5/2007) (Modificado por Real Decreto 1163/2009, de 10 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera. (BOE Núm. 177 de 23 de julio de 2009)**

Artículo 1. Objeto.

Este real decreto tiene por objeto establecer excepciones al cumplimiento de las normas relativas a la instalación y uso del tacógrafo y a los tiempos de conducción y descanso, de conformidad con el artículo 3.2 del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985 y con el artículo 13.1 del Reglamento (CE) n.º 561/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006.

Artículo 2. Excepciones.

En uso de la habilitación contenida en los artículos 3.2 del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 y 13.1 del Reglamento (CE) n.º 561/2006, además de en los transportes enumerados en el artículo 3 de este último Reglamento, no será obligatorio el cumplimiento de las obligaciones impuestas en los referidos Reglamentos en relación con la instalación y uso del tacógrafo y los tiempos de conducción y descanso de los conductores, durante la realización de los siguientes transportes:

- a) Transportes oficiales, definidos en el artículo 105 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.
- b) Transportes que tengan por objeto la recogida y entrega de envíos postales en el marco del servicio postal universal por proveedores de dicho servicio, siempre que la masa máxima autorizada del vehículo utilizado, incluida en su caso la de los remolques y semirremolques, no sea superior a 7,5 toneladas, el transporte se desarrolle íntegramente dentro de un radio de 50 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo, y la conducción de vehículos no constituya la actividad principal del conductor, cuya categoría profesional habrá de ser la correspondiente a quienes se encargan de la recogida y reparto de la correspondencia postal.
- c) Transportes realizados en vehículos exclusivamente dedicados a la prestación de los servicios de alcantarillado, protección contra las inundaciones, abastecimiento de agua, mantenimiento de las redes de gas y electricidad, mantenimiento y conservación de carreteras, recogida de basura a domicilio, telégrafos y teléfonos, teledifusión y radiodifusión y detección de receptores y transmisores de radio y televisión.
- d) Transportes realizados para la eliminación de residuos de carácter urbano íntegramente comprendidos en un radio de 50 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo.
- e) Transportes de mercancías de carácter privado complementario realizados en el marco de su propia actividad empresarial por empresas agrícolas, hortícolas, forestales, ganaderas o pesqueras, que se desarrollen íntegramente en un radio de 50 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa.
- f) Transportes de carácter privado complementario realizados mediante la utilización de tractores agrícolas o forestales en el desarrollo de una actividad agrícola o forestal, siempre que se desarrollen íntegramente en un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo.
- g) Transportes de recogida de leche en las granjas o que tengan por objeto llevar a éstas recipientes de leche o productos lácteos destinados a la alimentación del ganado, siempre que se desarrollen íntegramente en un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo.
- h) Transporte de animales vivos entre granjas y mercados locales, entre mercados y mataderos locales o entre granjas y matadero locales, siempre que la distancia en línea recta entre origen y destino del transporte no sea superior a 50 kilómetros.
- i) Transportes de carácter privado complementario de material de circo y atracciones de feria realizados en vehículos especialmente acondicionados para ello.
- j) Traslado de exposiciones móviles instaladas a bordo de vehículos especialmente acondicionados y equipados para ello y cuya finalidad principal sea su utilización con fines educativos cuando el vehículo se encuentre estacionado.
- k) Transportes de fondos u objetos de valor en vehículos especialmente acondicionados y equipados para ello.
- l) Transportes realizados en el desarrollo de cursos destinados al aprendizaje de la conducción o a la obtención del permiso de conducir o del certificado de aptitud profesional de los conductores mediante la utilización de vehículos especialmente equipados para ello, sin

perjuicio de lo establecido en el Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores y en el Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores.

m) Transportes de mercancías realizados mediante vehículos propulsados por electricidad o gas natural o licuado, cuya masa máxima autorizada, incluida en su caso la de los remolques o semirremolques, no sea superior a 7,5 toneladas, siempre que se desarrollen íntegramente en un radio de 50 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo.

n) Transportes de carácter privado complementario cuyo objeto sea el traslado del material, equipo o maquinaria utilizado por el conductor en el ejercicio de su profesión, siempre que la masa máxima autorizada del vehículo utilizado, incluida en su caso la de los remolques y semirremolques, no sea superior a 7,5 toneladas, el transporte se desarrolle íntegramente dentro de un radio de 50 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo y la conducción de vehículos no constituya la actividad principal del conductor.

o) Transportes realizados por vehículos exclusivamente dedicados a la prestación de servicios que se desarrollen íntegramente en recintos cerrados dedicados a actividades distintas del transporte por carretera, tales como puertos, aeropuertos y estaciones ferroviarias.

«p) Transportes íntegramente desarrollados en islas cuya superficie no supere los 250 kilómetros cuadrados, siempre que éstas no se encuentren unidas al territorio peninsular por ningún puente, vado o túnel cuyo uso esté abierto a los vehículos de motor.»

(la modificación del apartado p) del artículo 2 que lo hará el 1 de enero de 2010.)

Real Decreto 1163/2009

p) Transportes íntegramente desarrollados en islas cuya superficie no supere los 1.500 kilómetros cuadrados, siempre que éstas no se encuentren unidas al territorio peninsular por ningún puente, vado o túnel cuyo uso esté abierto a los vehículos de motor.

Las excepciones contempladas en este artículo se extenderán a los recorridos en vacío que los vehículos hayan de realizar necesariamente como antecedente o consecuencia de la realización de uno de los transportes a los que dichas excepciones se encuentran referidas.

Artículo 3. Vehículos con dispositivo de limitación de velocidad.

En uso de la habilitación contenida en el artículo 3.4 del Reglamento (CEE) n.º 3821/85, las excepciones señaladas en el artículo anterior, así como las contempladas en el artículo 3 del Reglamento (CE) n.º 561/2006, no afectarán al cumplimiento de las obligaciones señaladas en la reglamentación vigente en materia de instalación y revisión periódica del tacógrafo en el caso de los vehículos que se encuentren obligados a instalar y utilizar dispositivos de limitación de velocidad, de conformidad con el Real Decreto 1417/2005, de 25 de noviembre, por el que se regula la utilización y comprobación del funcionamiento de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos, cuando la señal de velocidad de dichos dispositivos proceda del tacógrafo.

Disposición adicional única. Tiempos de trabajo en las normas laborales.

Lo dispuesto en la normativa sobre tiempos de conducción, interrupción y descanso se cumplirá sin perjuicio de la aplicación, respecto a los conductores asalariados y a efectos laborales, de lo previsto sobre tiempos de trabajo en la normativa laboral.

«Disposición transitoria única. Aplicación en las islas que superen 1.500 kilómetros cuadrados.

A los transportes desarrollados íntegramente en islas cuya superficie supere los 1.500 kilómetros cuadrados, excepto en la isla de Mallorca, no les serán de aplicación las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso de tacógrafo en el transporte por carretera hasta el 1 de enero de 2010.» **Real Decreto 1163/2009**

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Queda derogado el Real Decreto 2242/1996, de 18 de octubre, por el que se establecen normas sobre tiempos de conducción y descanso y sobre el uso del tacógrafo en el sector de los transportes por carretera, en aplicación de los Reglamentos (CEE) números 3820/85 y 3821/85, así como cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en este real decreto.

*.- Vid la **Resolución de 5 de junio de 2009**, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se modifica la de 19 de abril de 2007, por la

que se establecen los controles mínimos sobre las jornadas de trabajo de los conductores en el transporte por carretera.

La presente resolución incorpora al ordenamiento jurídico español las Directivas 2009/4/CE y 2009/5/CE de la Comisión, de 23 y 30 de enero de 2009, relativas, respectivamente, a las medidas para prevenir y detectar la manipulación de los datos del tacógrafo, y al establecimiento de directrices comunes para clasificar las infracciones de forma armonizada con objeto de poder evaluar el riesgo de las empresas en base al número y gravedad de las infracciones cometidas por aquéllas. Ambas Directivas modifican la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de marzo, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) n.º 3820/85, sustituido por el Reglamento (CE) 561/06 y (CEE) n.º 3821/85 en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo.

Con estas modificaciones se introducen en el procedimiento de control medidas específicas dirigidas a comprobar los equipos con el fin evitar la instalación de dispositivos concebidos para cometer fraudes contra el sistema y, por otra parte, se establece una nueva lista de infracciones más detallada que las divide en función de su gravedad a efectos de la clasificación de riesgos de las empresas infractoras, efectos que son meramente internos para la inspección de transportes y no afectan a la clasificación de las infracciones para la imposición de sanciones.

Por todo ello, esta Dirección General ha acordado lo siguiente:

La Resolución de 19 de abril de 2007, de la Dirección General de Transportes por Carretera, por la que se establecen los controles mínimos sobre las jornadas de trabajo de los conductores en el transporte por carretera, queda modificada de la siguiente manera:

Uno. En el anexo I, parte A, se añade el punto 5 siguiente:

«5) En su caso, y atendiendo debidamente a consideraciones de seguridad, el aparato de control instalado en el vehículo, a fin de detectar la instalación o utilización de cualquier dispositivo destinado a destruir, suprimir, manipular o modificar datos, o a interferir con la transmisión electrónica de datos entre los componentes del aparato, o que inhiba o altere los datos de cualquiera de estas maneras antes de su cifrado.»

Dos. En el anexo II, se añade el punto 3 siguiente:

«3) Equipos específicos de análisis, con el software adecuado, para verificar y confirmar la firma digital adjunta a los datos, así como software de análisis específico para proporcionar un detallado perfil de velocidad del vehículo antes de la inspección de su aparato de control.»

Tres. Se sustituye el anexo III por el que figura en el anexo de esta resolución. Madrid, 5 de junio de 2009.–El Director General de Transporte Terrestre, Juan Miguel Sánchez García.

ANEXO

«ANEXO III

Infracciones

De conformidad con el punto séptimo, en el siguiente cuadro se determina una escala de infracciones de los Reglamentos (CE) 561/2006 y (CEE) 3821/85, divididas en categorías en función de su gravedad.

1. Grupos de infracciones del Reglamento (CE) 561/2006

2.

N.º	Base jurídica	Tipo de infracción	Muy grave	Grave	Leve
A	Tripulación				
A1	Artículo 5.1.	Incumplimiento de la edad mínima de los conductores.		X	
B	Tiempos de conducción				
B1	Artículo 6.1.	Tiempo diario de conducción superior a 9 h si no es posible ampliarlo a 10 h.			X
B2		9 h < ... < 10 h			
		1	X		
		si no es posible ampliarlo a 10 h.			
		0			
		h			
		<			
		..			
		<			
		1			
		1			
		h			
B3		1 1 X			
		h			
		<			
		..			
B4		Tiempo diario de conducción superior a 10 h si es posible la ampliación.			X
		10 h < ... < 11 h			
B5		11 h < ... < 12 h	X		
B6		12 h < ...			X
		superior a 10 h si es posible la ampliación.			
B7	Artículo 6.2.	Superación del tiempo de conducción semanal.			X
B8		56 h < ... < 60 h			
		de 60 h	X		
		h			
		<			
		..			
		<			
		70			
		h			
B9		70 X			
		h			
		<			

Disposición final primera. Habilitación para el desarrollo normativo.

Se faculta al Ministro de Fomento para dictar, conjunta o separadamente con los Ministros del Interior, de Trabajo y Asuntos Sociales y de Industria, Turismo y Comercio, las disposiciones que sean precisas para la aplicación de este real decreto.

Disposición final segunda. Título competencial.

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.21.º de la Constitución, que atribuye al Estado competencia sobre los transportes terrestres que discurran por más de una comunidad autónoma y sobre tráfico y circulación de vehículos a motor.

Disposición final tercera. Desarrollo del derecho de la Unión Europea.

Este real decreto se aprueba en desarrollo del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo.

Artículo 12. Cómputo de la jornada de trabajo en los transportes urbanos.

La jornada de trabajo en los transportes urbanos podrá iniciarse o finalizarse, tanto en los centros de trabajo como en alguna de las paradas efectuadas por los servicios.

2. El régimen de descanso en jornadas continuadas será el que se establece con carácter general en el artículo 34.4 del Estatuto de los Trabajadores.(Suprimido por Real Decreto 902/2007, de 6 de julio)

Subsección 3.ª Transporte ferroviario

Artículo 13. Tiempo de trabajo y descanso en el transporte ferroviario.

1. Serán de aplicación en el transporte ferroviario las disposiciones comunes contenidas en los artículos 8 y 9 de este Real Decreto, con las particularidades que se contemplan en este artículo.

2. Las disposiciones del artículo 8 sobre tiempos de trabajo efectivo y de presencia serán de aplicación en el transporte ferroviario a los conductores y demás personas que presten sus servicios a bordo de los trenes durante el trayecto de los mismos, pertenezcan o no a empresas dedicadas al transporte ferroviario.

Dichas disposiciones serán igualmente de aplicación, en las empresas de transporte ferroviario, en los servicios siguientes:

- a) En las estaciones de tráfico reducido, apeaderos, apartaderos y apeaderos-cargaderos, directamente relacionados con la circulación, y el de estaciones comprendidas en el control de tráfico centralizado.
- b) Vigilancia y custodia, incluida la vigilancia en un punto fijo.

Los convenios colectivos identificarán, en su caso, los servicios señalados en las letras anteriores, adaptándolos a las modificaciones derivadas de las innovaciones tecnológicas en el transporte ferroviario.

3. El límite de nueve horas ordinarias de trabajo efectivo previsto en el apartado 3 del artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores se podrá superar excepcionalmente, sin perjuicio de lo dispuesto en los convenios o acuerdos que se contemplan en el artículo citado, en los trenes de largo recorrido por razones de fuerza mayor o necesidades de la explotación que incidan en la seguridad y regularidad de la circulación del tráfico ferroviario, por el tiempo imprescindible para rendir viaje en el lugar de destino.

4. El descanso entre jornadas fuera de la residencia de los conductores y demás personas que presten sus servicios a bordo de los trenes durante el trayecto de los mismos podrá reducirse, a salvo de lo dispuesto en convenio colectivo, a ocho horas para los primeros y seis para los segundos, compensándose la diferencia en la forma establecida en el artículo 9.

Subsección 4.^a Transporte aéreo (Modificada por Real Decreto 294/2004, de 20 febrero)

Artículo 14. Tiempo de trabajo y descanso del personal de vuelo.

1. Las disposiciones comunes contenidas en los artículos 8 y 9 de este Real Decreto serán de aplicación al personal de vuelo en la aviación civil conforme a lo dispuesto en este artículo y en la forma que determinen los convenios colectivos y la normativa en vigor en materia de seguridad aérea.

2. A los efectos de lo dispuesto en este artículo, se entenderá por:

a) Personal de vuelo: todos los miembros de la tripulación de una aeronave civil.

b) Tiempo de trabajo: todo período durante el cual el personal de vuelo permanece en el trabajo, a disposición del empresario y en ejercicio de su actividad o de sus funciones.

c) Tiempo de vuelo: el tiempo total transcurrido desde que una aeronave comienza a moverse desde el lugar donde estaba estacionada con el propósito de despegar hasta que se detiene al finalizar el vuelo en el lugar de estacionamiento y para todos los motores.

3. El tiempo máximo de trabajo anual del personal de vuelo será de 2.000 horas, de las cuales el tiempo de vuelo no podrá exceder de 900 horas.

Se incluirán en ese tiempo máximo aquellos supuestos que, de conformidad con el artículo 8, sean conceptuales como tiempo de presencia y que se determinen en los convenios colectivos.

En defecto de convenio colectivo, sólo se incluirán aquellos supuestos en que el personal de vuelo esté a la inmediata disposición del empresario, sin realizar función alguna y en lugar señalado por éste, a la espera de la asignación de cualquier actividad.

Lo establecido en los párrafos anteriores se entiende sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8.

4. El personal de vuelo a que se refiere este artículo disfrutará de un mínimo de 96 días libres al año, como descanso semanal y fiestas laborales, de los cuales al menos siete habrán de disfrutarse cada mes. Durante esos días libres, que le serán notificados por anticipado, el personal de vuelo no podrá ser requerido para ningún servicio o actividad.

Dichos días libres no computarán a efectos de lo previsto en el artículo 38 del Texto Refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.

5. Mediante convenio colectivo o, en su defecto, por acuerdo entre la empresa y los

representantes de los trabajadores, el tiempo máximo de trabajo anual deberá repartirse a lo largo del año de la forma más uniforme posible.

6. Siempre que así lo soliciten, las autoridades aeronáuticas y los órganos competentes en materia de aviación civil serán informados de las actividades programadas del personal de vuelo.

7. El personal de vuelo disfrutará de una evaluación gratuita de su salud con carácter previo a su incorporación al trabajo y, posteriormente, a intervalos regulares, en los términos del artículo 22 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, y del artículo 37.3 del Reglamento de los Servicios de Prevención, aprobado por el Real Decreto 39/1997, de 17 de enero.

En su caso, lo dispuesto en el párrafo anterior se entenderá cumplido con la realización de los reconocimientos médicos periódicos exigidos al personal de vuelo de las aeronaves civiles para la obtención y mantenimiento de la validez de sus licencias, habilitaciones, autorizaciones o certificados, de conformidad con lo establecido en las normas de aviación civil reguladoras de tales reconocimientos.

Artículo 14 bis. Tiempo de trabajo y descanso del personal aeronáutico de tierra.

Las disposiciones comunes contenidas en los artículos 8 y 9 de este Real Decreto serán de aplicación al personal aeronáutico de tierra en la forma que determinen los convenios colectivos y la normativa en vigor.

De esta forma se determinará la actividad laboral del personal aeronáutico de tierra y el régimen de descansos, con respeto en todo caso a lo dispuesto en la normativa en vigor en materia de seguridad aérea».

Subsección 5ª .- Trabajo en el mar.(3)

3 .- Téngase en cuenta la LEY 24/2001, de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (BOE Núm 313 de 31 de diciembre de 2001), cuyo Artículo 33 dispone

"Jornada de trabajo y descansos en los buques del registro especial.

Se modifica la disposición adicional decimoquinta de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, añadiendo un nuevo apartado, el ocho, con la siguiente redacción:

"Ocho. Normativa aplicable en materia de jornada laboral y descansos.

En materia de jornada laboral y descansos, los buques inscritos en el Registro Especial se regirán por lo dispuesto en la Ley del Estatuto de los Trabajadores, texto refundido aprobado por Real Decreto legislativo 1/1995, de 24 de marzo, y en la normativa sectorial específica, constituida por el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, o la norma que lo sustituya, con excepción de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 35 del Estatuto de los Trabajadores, que no será de aplicación."

*

*

*

La Subsección quinta de la Sección Cuarta del Capítulo Segundo ha sido modificada por **RD 285/2002 de 5 de abril** (Las modificaciones están ya incorporadas aquí), cuya Preámbulo explica:

"Haciendo uso de las posibilidades que el Tratado de la Comunidad Europea reconoce al diálogo social, los interlocutores sociales europeos del sector de la marina mercante, la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación de Sindicatos del Transporte de la Unión Europea (FST), firmaron el 30 de septiembre de 1998 un Acuerdo sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente del mar. Meses después, respondiendo a la petición conjunta de tales organizaciones, el Consejo de la Unión Europea adoptó la Directiva 1999/63/CE, de 21 de junio, cuyo objeto es dar aplicación al citado Acuerdo.

La Directiva, y el Acuerdo que se incluye como anexo en la misma, se dirigen, mediante el establecimiento de un límite máximo de horas de trabajo o de un número mínimo de horas de descanso, a mejorar la seguridad y la salud de los trabajadores del sector de la marina mercante. Este Acuerdo europeo se inspira en el Convenio número 180 de la Organización Internacional del Trabajo, relativo a las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, de 1996. De esta manera se consigue una adecuación entre la normativa comunitaria y la internacional que debería redundar en

la mejora de las condiciones de vida y de trabajo en el sector y, por extensión, de la seguridad marítima.

El tiempo de trabajo en la marina mercante se encuentra regulado en nuestro Derecho en el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, norma en la que se admite, debido a las peculiaridades del trabajo en este sector, una ordenación más flexible de la jornada de trabajo y de los descansos que la prevista con carácter general para el resto de los sectores, sin menoscabo, en ningún caso, de la necesaria protección de la salud y la seguridad de estos trabajadores. Aunque el régimen de jornada y de descansos establecidos en dicho Real Decreto se acomoda ya básicamente a lo establecido en la Directiva 1999/63/CE, existen algunos aspectos en la misma que determinan la necesidad de su transposición al ordenamiento jurídico español, lo que constituye el objeto del presente Real Decreto. Junto a ello, la Directiva 2000/34/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio, por la que se modifica la Directiva 93/104/CE, del Consejo, relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo, ha procedido a incluir en el ámbito de aplicación de dicha Directiva a determinados sectores y actividades anteriormente excluidos de la misma, entre ellos, por lo que aquí interesa, el de la pesca marítima.

En Derecho español, el Real Decreto 1561/1995 se refiere de manera conjunta al trabajo en la mar, integrando, sin perjuicio de determinadas peculiaridades específicas, tanto al sector de la marina mercante como al de la pesca.

Esta unidad de tratamiento se mantiene en la modificación incorporada por el presente Real Decreto, que conlleva por ello, igualmente, la transposición al derecho interno de las disposiciones de la Directiva 2000/34 en lo relativo a la pesca marítima.

.....”

Artículo 15. Ámbito de aplicación personal de las disposiciones sobre tiempo de trabajo y descanso en el trabajo en la mar.

1. Las disposiciones contenidas en esta subsección serán de aplicación en el trabajo en la mar a los trabajadores que presten servicios a bordo de los buques y embarcaciones.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, no quedará sometido a las normas sobre jornadas previstas en este Real Decreto el capitán o persona que ejerza el mando de la nave, siempre que no venga obligado a montar guardia, que se regirá a estos efectos por las cláusulas de su contrato en cuanto no configuren prestaciones que excedan notoriamente de las que sean usuales en el trabajo en la mar. (RD 285/2002)

Artículo 16. Tiempo de trabajo en la mar.

1. Los trabajadores no podrán realizar una jornada total diaria superior a doce horas, incluidas, en su caso, las horas extraordinarias, tanto si el buque se halla en puerto como en la mar, salvo en los siguientes supuestos:

a) En los casos de fuerza mayor en que sea necesario para garantizar la seguridad inmediata del buque o de las personas o la carga a bordo, o para socorrer a otros buques o personas que corran peligro en alta mar.

b) Cuando se trate de proveer al buque de víveres, combustible o material lubricante en casos de apremiante necesidad, de la descarga urgente por deterioro de la mercancía transportada o de la atención debida por maniobras de entrada y salida a puerto, atraque, desatraque y fondeo.

Salvo en los supuestos de fuerza mayor a los que se refiere el párrafo a) anterior, en los que la jornada se podrá prolongar por el tiempo que resulte necesario, la jornada total resultante no podrá exceder en ningún caso de catorce horas por cada período de veinticuatro horas, ni de setenta y dos horas por cada período de siete días.

2. Las horas de exceso que se realicen sobre la jornada ordinaria pactada conforme a lo dispuesto en el artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores se compensarán o abonarán según lo establecido en el apartado 1 del artículo 35.

En las embarcaciones dedicadas a la pesca, podrá acordarse entre empresas y tripulantes el establecimiento de un concierto o forma supletoria para la liquidación de las horas extraordinarias, a salvo siempre de lo pactado en convenio colectivo. (RD 285/2002)

Artículo 17. Descanso entre jornadas.

1. Se considerará tiempo de descanso en la mar aquel en que el trabajador esté libre de todo servicio.

2. En la marina mercante, el descanso entre jornadas se adecuará a las siguientes normas:

a) Entre el final de una jornada y el comienzo de la siguiente los trabajadores tendrán derecho a un descanso mínimo de ocho horas. Este descanso será de doce horas cuando el buque se halle en puerto, considerando como tal el tiempo en que el personal permanezca en tierra o a bordo por su propia voluntad, excepto en caso de

necesidad de realización de operaciones de carga y descarga durante escalas de corta duración o de trabajos para la seguridad y mantenimiento del buque en que podrá reducirse a un mínimo, salvo fuerza mayor, de ocho horas.

b) Al organizarse los turnos de guardia en la mar, deberá tenerse presente que los mismos no podrán tener una duración superior a cuatro horas y que a cada guardia sucederá un descanso de ocho horas ininterrumpidas.

c) En los convenios colectivos se podrá acordar la distribución de las horas de descanso en un máximo de dos periodos, uno de los cuales deberá ser de, al menos, seis horas ininterrumpidas. En este supuesto, el intervalo entre dos periodos consecutivos de descanso no excederá de catorce horas.

Esta posibilidad no será en ningún caso de aplicación al personal sometido a guardias de mar, para el que se estará siempre a lo dispuesto en el párrafo b) anterior.

3. En las embarcaciones dedicadas ala pesca, el descanso entre jornadas se adecuará a las siguientes normas:

a) Entre el final de una jornada y el comienzo de la siguiente los trabajadores tendrán derecho a un descanso mínimo de seis horas.

b) Respetando lo establecido en el párrafo anterior, en los convenios colectivos se podrá acordar la distribución de las horas de descanso en un máximo de dos periodos. En este supuesto, el intervalo entre dos periodos consecutivos de descanso no excederá de catorce horas.

4. Las diferencias entre los descansos entre jornadas previstos en este artículo y las doce horas establecidas con carácter general se compensarán en la forma establecida en el artículo 9. En los convenios colectivos podrá acordarse la ampliación del periodo de referencia previsto en dicho artículo hasta un máximo de ciento ochenta días.

5. Los ejercicios periódicos tales como lucha contra incendios y abandono de que impongan las normas nacionales e internacionales deberán realizarse de forma que perturben lo menos posible los tiempos de descanso y no provoquen fatiga. (RD 285/2002)

Artículo 18. Descanso semanal.

El descanso semanal de día y medio, que podrá computarse en la forma prevista en el artículo 9, se disfrutará teniendo en cuenta las siguientes normas:

a) El descanso será obligatorio para la totalidad del personal, incluido el capitán o quien ejerza el mando de la nave no sometido al régimen de jornada.

b) Si al finalizar cada periodo de embarque no se hubieran disfrutado la totalidad de los días de descanso que correspondan, se acumularán para ser disfrutados cuando el buque tenga que efectuar una permanencia prolongada en puerto, por reparación u otras causas, o para su disfrute unido al periodo de vacaciones, de acuerdo con lo que se pacte en convenio colectivo.

c) No obstante y siempre que se garantice en todo caso el disfrute de un día de descanso semanal en los términos previstos en los apartados anteriores, si así se acordara en convenio colectivo, los interesados podrán optar por la compensación en metálico, como horas extraordinarias, de hasta un máximo de la mitad de los restantes días de descanso no disfrutados. Del mismo modo se compensarán aquellos días de descanso no disfrutados cuya acumulación en la forma prevista en el párrafo b) pudiera originar graves perjuicios no dimanantes de escasez de plantilla. (RD 285/2002)

Artículo 18 bis. Control del tiempo de trabajo en la marina mercante.

1. En los buques dedicados a la marina mercante, deberá colocarse en un lugar fácilmente accesible del buque un cuadro, en el que figuren los datos contenidos en el modelo normalizado que se incluye en el anexo 1 del presente Real Decreto, redactado en el idioma común de trabajo a bordo y en inglés, en el que se especifique la organización del trabajo a bordo y en el que figuren para cada cargo, al menos:

a) El programa de servicio en la mar y en puerto.

b) El número máximo de horas de trabajo o el número mínimo de horas de descanso de conformidad con lo establecido en el presente Real Decreto y, en su caso, en el convenio colectivo que resulte de aplicación al buque.

Los datos contenidos en el cuadro deberán actualizarse cuando los cambios en la organización del trabajo a bordo lo hicieran necesario.

2. Deberán llevarse a bordo registros individuales para cada trabajador de las horas diarias de trabajo o de las horas diarias de descanso, en los que figuren los datos contenidos en el modelo que se incluye en el anexo II del presente Real Decreto, redactados en el idioma común de trabajo a bordo y en inglés. Los modelos de registros le serán facilitados al trabajador por el capitán o por una persona autorizada por éste.

Los registros serán cumplimentados diariamente por el trabajador y firmados semanalmente por el capitán, o por una persona autorizada por éste, y por el propio trabajador, a quien se entregará mensualmente una copia de su registro.

Los registros estarán sujetos a las funciones de vigilancia y exigencia del cumplimiento de la legislación laboral que corresponden a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

3. El naviero deberá conservar a disposición de la autoridad laboral el cuadro y los registros de los tres últimos años.

4. Deberá llevarse a bordo, en un lugar fácilmente accesible para la tripulación, un ejemplar de las disposiciones legales y reglamentarias y de los convenios colectivos aplicables al tiempo de trabajo en el buque.» (4)

*

*

*

.- Téngase en cuenta el **Convenio de la OIT de 22 octubre 1996, núm. 180, relativo a las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, hecho en Ginebra el 22 de octubre de 1996 (ratificado por Instrumento de 27 noviembre 2003) (BOE 5 febrero 2004, núm. 31)**

.....

I. Campo de Aplicación y Definiciones

Artículo 1.

1. El presente Convenio se aplica a todo buque dedicado a la navegación marítima, de propiedad pública o privada, matriculado en el territorio de un Estado Miembro para el cual el Convenio se halle en vigor, y dedicado normalmente a operaciones marítimas comerciales. A efectos del presente Convenio, un buque matriculado en el territorio de dos Miembros se considerará matriculado en el territorio del Miembro cuyo pabellón enarbole.

2. En la medida en que lo considere factible, y tras consultar con las organizaciones representativas de armadores de barcos de pesca y de pescadores, la autoridad competente aplicará las disposiciones del presente Convenio a la pesca marítima comercial.

3. En caso de duda respecto de si un buque ha de considerarse o no a efectos del presente Convenio como un buque dedicado a la navegación marítima, o como un buque dedicado a operaciones marítimas comerciales o a la pesca marítima comercial, la cuestión deberá ser resuelta por la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones interesadas de armadores, de gente de mar y de pescadores.

4. El Convenio no se aplicará a los buques de madera de construcción tradicional, tales como los «dhows» y los juncos.

Artículo 2.

A efectos del presente Convenio:

a) la expresión «autoridad competente» designa al ministro, departamento gubernamental u otra autoridad facultada para dictar reglamentos, ordenanzas u otras instrucciones de obligado cumplimiento en materia de horas de trabajo u horas de descanso de la gente de mar, o de dotación de los buques;

b) la expresión «horas de trabajo» designa el tiempo durante el cual un marino está obligado a efectuar un trabajo para el buque;

c) la expresión «horas de descanso» designa el tiempo que no está comprendido en las horas de trabajo; esta expresión no abarca las pausas breves;

d) los términos «gente de mar» o «marino» designan a toda persona que la legislación nacional o los convenios colectivos califiquen como tal, y que esté empleada o contratada con cualquier cargo a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima al cual se aplique el presente Convenio;

e) el término «armador» designa al propietario del buque o a cualquier otra organización o persona, como puede ser el gestor naval o el fletador a casco desnudo, que asume del armador la responsabilidad por la explotación del buque y que, al hacerlo, acepta hacerse cargo de todos los deberes y responsabilidades correspondientes.

II. Horas de Trabajo y de Descanso de la Gente de Mar

Artículo 3.

Dentro de los límites que se establecen en el artículo 6 se deberá fijar, ya sea el número máximo de horas de trabajo que no deberá sobrepasarse en un período determinado, ya sea el número mínimo de horas de descanso que deberá concederse dentro de un período de tiempo determinado.

Artículo 4.

Todo Miembro que ratifique el presente Convenio reconoce que la pauta en materia de horas normales de trabajo de la gente de mar, al igual que la de los demás trabajadores, deberá basarse en una jornada laboral de ocho horas, con un día de descanso semanal y con los días de descanso que correspondan a los días festivos oficiales. No obstante, lo anterior no será óbice a que todo Miembro cuente con procedimientos para autorizar o registrar un convenio colectivo que determine las

horas normales de trabajo de la gente de mar sobre una base que no sea menos favorable que la de dicha pauta.

Artículo 5.

1. Los límites en relación con las horas de trabajo o de descanso serán los siguientes:

a) el número máximo de horas de trabajo no excederá de:

i) 14 horas por cada período de 24 horas; ni

ii) 72 horas por cada período de siete días;

o bien

b) el número mínimo de horas de descanso no será inferior a:

i) diez horas por cada período de 24 horas; ni

ii) 77 horas por cada período de siete días.

2. Las horas de descanso podrán agruparse en dos períodos como máximo, uno de los cuales deberá ser de al menos seis horas ininterrumpidas, y el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no excederá de 14 horas.

3. Los ejercicios de reunión de urgencia, lucha contra incendios, salvamento y otros ejercicios similares que prescriban la legislación nacional y los instrumentos internacionales deberán realizarse de tal forma que perturben lo menos posible los períodos de descanso y no provoquen fatiga.

4. Con respecto a situaciones en que un marino está en espera de llamada, como cuando una sala de máquinas funciona sin presencia de personal, el marino deberá gozar de un período de descanso compensatorio adecuado si resulta perturbado su período de descanso por el hecho de haberse producido una llamada.

5. En ausencia de convenio colectivo o laudo arbitral, o si la autoridad competente determina que las disposiciones de un convenio o laudo relativas a los párrafos 3 y 4 del presente artículo son inadecuadas, la autoridad competente adoptará medidas para garantizar que la gente de mar afectada disfrute de un período de descanso suficiente.

6. Las disposiciones de los párrafos 1 y 2 del presente artículo no impedirán que un Miembro cuente con medidas en la legislación nacional o con procedimientos que faculten a la autoridad competente a autorizar o registrar convenios colectivos que permitan excepciones a los límites establecidos. Tales excepciones deberán ajustarse en la medida de lo posible a las normas establecidas, pero podrán tomarse en cuenta la mayor frecuencia o duración de los períodos de licencia o el otorgamiento de licencias compensatorias a la gente de mar que realiza guardias o que trabaja a bordo de buques dedicados a travesías de corta duración.

7. Todo Miembro deberá exigir que se coloque en un lugar fácilmente accesible un cuadro en el que se especifique la organización del trabajo a bordo y en el que figuren, por lo menos, para cada cargo:

a) el programa de servicio en el mar y en los puertos; y

b) el número máximo de horas de trabajo o el número mínimo de horas de descanso que fijan las leyes, los reglamentos o los convenios colectivos en vigor en el Estado del pabellón.

8. El cuadro al que se refiere el párrafo 7 del presente artículo deberá establecerse con un formato normalizado en el idioma o idiomas de trabajo del buque y en inglés.

Artículo 6.

Ningún marino menor de 18 años realizará trabajos de noche. A efectos del presente artículo, el término noche designa un período de al menos nueve horas consecutivas, que incluya el intervalo comprendido entre la medianoche y las cinco de la mañana. No será necesario aplicar la presente disposición cuando ello afecte la eficacia de la formación que de acuerdo con los programas y planes establecidos se imparta a los marinos de entre 16 y 18 años de edad.

Artículo 7.

1. Ninguna disposición del presente Convenio se interpretará en menoscabo del derecho del capitán de un buque a exigir que un marino efectúe las horas de trabajo necesarias para garantizar la seguridad inmediata del buque, de las personas a bordo o la carga, o para socorrer a otros buques o personas que corran peligro en el mar.

2. De conformidad con el párrafo 1 del presente artículo, el capitán podrá suspender los horarios normales de trabajo o de descanso y exigir que un marino efectúe las horas de trabajo necesarias hasta que se haya restablecido la normalidad.

3. Tan pronto como sea posible después de restablecida la normalidad, el capitán deberá velar por que se conceda a todo marino que haya trabajado durante su horario normal de descanso un período adecuado de descanso.

Artículo 8.

1. El Miembro deberá exigir que se mantengan registros de las horas diarias de trabajo o de las horas diarias de descanso de la gente de mar para posibilitar el control del cumplimiento de las disposiciones establecidas en el artículo 5. La gente de mar recibirá una copia de los registros que le incumban, la cual deberá ser rubricada por el capitán, o la persona que éste designe, y por el marino.

2. La autoridad competente deberá determinar los procedimientos que habrán de seguirse para llevar estos registros a bordo, así como los intervalos con que deberá registrarse la información. La autoridad competente establecerá un modelo para el registro de las horas de trabajo o de las horas de descanso de la gente de mar que tome en cuenta toda directriz de la Organización Internacional del Trabajo, o utilizará el formato normalizado que esta última pueda proporcionar. Dicho modelo deberá establecerse en el idioma o los idiomas previstos en el artículo 5, párrafo 8.

3. Se deberá mantener a bordo, en un lugar fácilmente accesible a la tripulación, una copia de las disposiciones pertinentes de la legislación nacional relativas a este Convenio, así como una copia de los convenios colectivos aplicables.

Artículo 9.

La autoridad competente deberá examinar y refrendar a intervalos apropiados los registros a que se refiere el artículo 8, con el fin de comprobar que se cumplen las disposiciones adoptadas en aplicación del Convenio en materia de horas de trabajo y horas de descanso.

Artículo 10.

Si los registros u otras pruebas indican que se han infringido las disposiciones relativas a las horas de trabajo o las horas de descanso, la autoridad competente deberá exigir que se adopten medidas, incluida de ser necesario la revisión de la dotación del buque, con el fin de evitar futuras infracciones.

III. Dotación de los Buques

Artículo 11.

1. Todo buque al que se aplique el Convenio deberá contar con una dotación suficiente, segura y eficiente, con arreglo a lo dispuesto en el documento que especifica la dotación mínima de seguridad, o en un documento equivalente, que emita la autoridad competente.

2. Al determinar, aprobar o revisar los niveles de dotación, la autoridad competente tendrá en cuenta:

- a) la necesidad de evitar o de reducir al mínimo, en la medida de lo posible, el exceso de horas de trabajo, de garantizar un descanso suficiente y de limitar la fatiga; y
- b) los instrumentos internacionales enumerados en el Preámbulo.

Artículo 12.

Ninguna persona menor de 16 años de edad realizará trabajos a bordo de un buque.

IV. Responsabilidades del Armador y del Capitán

Artículo 13.

El armador deberá asegurarse de que el capitán dispone de todos los recursos necesarios, comprendida la dotación suficiente del buque, a efectos de la observancia de las obligaciones del presente Convenio. El capitán deberá adoptar todas las medidas necesarias para garantizar que se observen las condiciones en materia de horas de trabajo y de descanso de la gente de mar establecidas por el presente Convenio.

V. Aplicación

Artículo 14.

Todo Estado Miembro que ratifique el presente Convenio será responsable de la aplicación de sus disposiciones por medio de la legislación, salvo cuando éstas se hagan efectivas mediante convenios colectivos, laudos arbitrales o decisiones judiciales.

Artículo 15.

El Miembro deberá:

- a) adoptar todas las medidas necesarias para aplicar de manera eficaz las disposiciones del presente Convenio, incluido el establecimiento de sanciones apropiadas y de medidas correctoras;
- b) disponer de servicios de inspección adecuados para supervisar la aplicación de las medidas adoptadas en cumplimiento del presente Convenio, y dotarlos de los medios necesarios para lograr este objetivo; y
- c) establecer, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar, procedimientos para la investigación de las quejas relacionadas con cualquier asunto contemplado en el presente Convenio.

VI. Disposiciones Finales

Artículo 16.

El presente Convenio revisa el Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1958; el Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1949; el Convenio sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1946, y el Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1936. A partir de la fecha en que entre en vigor el presente Convenio, los Convenios arriba enumerados dejarán de estar abiertos a la ratificación.

Artículo 17.

Las ratificaciones formales del presente Convenio serán comunicadas para su registro al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

Artículo 18.

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

2. El presente Convenio entrará en vigor seis meses después de la fecha en que el Director General de la Oficina Internacional del Trabajo haya registrado las ratificaciones de cinco Estados Miembros, tres de los cuales deberán tener cada uno una flota mercante de por lo menos un millón de g.t.

*

*

*

4).- Vid también **REAL DECRETO 525/2002, de 14 de junio, sobre el control de cumplimiento del Acuerdo comunitario relativo a la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar.**(BOE núm. 152 de 26 junio 2002)

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo aprobó en 1996 el Convenio 180, relativo a las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, así como el Protocolo de 1996 relativo al Convenio 147 de la Organización Internacional del Trabajo, sobre la marina mercante (normas mínimas), este último con el objeto de incorporar precisamente el Convenio 180, entre otros, al anexo del Convenio 147. Ambos instrumentos están aún pendientes de conseguir las ratificaciones necesarias para su entrada en vigor.

En 1998, la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea y la Federación de Sindicatos del Transporte de la Unión Europea suscribieron el Acuerdo sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar, cuyas cláusulas recogen básicamente las disposiciones de los artículos 1 a 13 del Convenio 180 de la Organización Internacional del Trabajo.

Posteriormente, el Consejo de la Unión Europea adoptó la Directiva 1999/63/CE, de 21 de junio, relativa al Acuerdo sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar suscrito por la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación de Sindicatos del Transporte de la Unión Europea (FST), con la finalidad de plasmar en una norma jurídica el Acuerdo de 1998, que figura como anexo a la propia Directiva.

La Directiva 1999/63/CE ha sido incorporada al ordenamiento jurídico español por el Real Decreto 285/2002, de 22 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al trabajo en la mar.

El 13 de diciembre de 1999 fue adoptada la Directiva 1999/95/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el cumplimiento de las disposiciones relativas al tiempo de trabajo de la gente de mar a bordo de buques que hagan escala en puertos de la Comunidad, con la finalidad de salvaguardar la salud, las condiciones de vida y trabajo de la gente de mar, la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

La Directiva 1999/95/CE pretende que cada Estado miembro vele por el cumplimiento íntegro del Acuerdo de 1998 respecto de sus propios buques mercantes, así como por el cumplimiento de las cláusulas 1 a 12 del mismo respecto de los buques que no enarbolan su pabellón, cuando hagan escala en sus puertos.

Asimismo, las citadas cláusulas 1 a 12 reproducen prescripciones del Convenio 180 de la OIT, por lo que no debe exigirse su cumplimiento a los buques extra-comunitarios mientras dicho convenio no haya entrado en vigor, según prescribe la Directiva 1999/95/CE.

Por último, la citada Directiva establece el principio de trato no más favorable a los buques que no sean signatarios del convenio citado en el párrafo anterior que a los que sí lo sean.

Desde el punto de vista competencia, debe precisarse que el artículo 149.1.20ª de la Constitución atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre la marina mercante, de la que forma parte integrante la inspección técnica y operativa de buques, tripulaciones y mercancías, de conformidad con el artículo 6.1.g) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Este Real Decreto, dentro de dicho ámbito competencial, tiene por finalidad incorporar al ordenamiento jurídico español las prescripciones de la Directiva 1999/95/CE.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 14 de junio de 2002,

DISPONGO:

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación.

Este Real Decreto tiene por objeto verificar el cumplimiento por los buques mercantes extranjeros de lo dispuesto en las cláusulas 1 a 12 del Acuerdo sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar, que se recoge en el anexo a este Real Decreto, así como establecer las medidas oportunas para casos de incumplimiento.

Artículo 2. Definiciones.

A efectos de este Real Decreto se entenderá por:

1. Buques: los buques mercantes definidos en el artículo 8.3 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

2. Autoridad competente: el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante y las Capitanías Marítimas.

3. Inspector: una persona al servicio de la Administración pública o cualquier otra persona debidamente autorizada por el Ministerio de Fomento para llevar a cabo las inspecciones de control del estado del puerto y responsable ante dicho Departamento.

4. Denuncia: el acto por el que cualquier interesado en la seguridad del buque, incluida la salud y la seguridad de la tripulación, pone en conocimiento de la autoridad competente una presunta infracción a lo dispuesto en el Real Decreto. No deberá revelarse al capitán ni al naviero del buque la identidad de la persona denunciante.

Artículo 3. Preparación y envío de informes.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 1, si un órgano adscrito a la Administración marítima española recibe una denuncia que considere fundada u obtiene pruebas, a través de una inspección o de cualquier otro modo, de que un buque que haya hecho escala en puerto español, en el curso normal de su actividad o por razones operacionales, incumple lo dispuesto en las cláusulas 1 a 12 del Acuerdo que figura como anexo a este Real Decreto, elaborará un informe que enviará a la Administración del Estado de matrícula del buque y adoptará las medidas de policía que estime convenientes para corregir las deficiencias de a bordo que considere manifiestamente peligrosas para la salud o la seguridad de la tripulación.

Artículo 4. Inspección e inspección más detallada.

1. Al efectuar una inspección, con el contenido previsto en los apartados 1 y 2 del artículo 6 del Reglamento para el control del cumplimiento de la normativa internacional sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo en los buques extranjeros que utilicen puertos o instalaciones situadas en aguas jurisdiccionales españolas, aprobado por el Real Decreto 768/1999, de 7 de mayo, a efectos de verificar el cumplimiento de lo dispuesto en las cláusulas 1 a 12 del Acuerdo que figura como anexo a este Real Decreto, el inspector deberá determinar si:

a) Se ha elaborado un cuadro en el que se indica la organización del trabajo a bordo en el idioma o idiomas de trabajo del buque y en inglés, según el modelo del anexo I del Real Decreto 285/2002, de 22 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en materia de tiempo de trabajo en la mar u otro modelo equivalente, y dicho cuadro se ha colocado a bordo en un lugar de fácil acceso.

b) Se ha elaborado un registro de las horas de trabajo y horas de descanso de la gente de mar, en el idioma o idiomas de trabajo del buque y en inglés, según el modelo del anexo II del Real Decreto 285/2002, de 22 de marzo, en materia de tiempo de trabajo en la mar u otro modelo equivalente, y dicho registro se lleva a bordo y ha sido debidamente visado por la autoridad competente del Estado de matrícula del buque.

2. Cuando se haya recibido una denuncia al respecto o cuando el inspector, según sus propias observaciones efectuadas a bordo, considere que existen indicios de que la tripulación se encuentra excesivamente fatigada, el mismo llevará a cabo una inspección más detallada, según los criterios de los apartados 3 y 4 del artículo 6 del Reglamento citado en el apartado 1, para determinar si las horas de trabajo o de descanso registradas se ajustan a lo que establecen las cláusulas 1 a 12 del Acuerdo que figura en el anexo a este Real Decreto, y que éstas se han cumplido adecuadamente, teniendo en cuenta otros registros relacionados con el funcionamiento del buque.

Artículo 5. Rectificación de deficiencias.

1. Cuando la inspección o una inspección más detallada revelen que un buque incumple lo dispuesto en las cláusulas 1 a 12 del Acuerdo que figura como anexo a este Real Decreto, la Capitanía marítima adoptará las medidas de policía necesarias para garantizar que se remedien cualesquiera situaciones a bordo que resulten manifiestamente peligrosas para la salud o la seguridad de la gente de mar. Dichas medidas podrán incluir la inmovilización del buque hasta que se hayan rectificado las deficiencias detectadas o la tripulación haya gozado de un descanso suficiente.

2. Cuando resulte probado que la tripulación de guardia del primer turno o de los turnos posteriores se encuentra excesivamente fatigada, la Capitanía marítima ordenará la

inmovilización del buque hasta que la tripulación haya gozado de un descanso suficiente o hasta que sea convenientemente reforzada, si la fatiga obedece a la insuficiencia de la tripulación.

Artículo 6. Medidas ulteriores.

1. Si de conformidad con lo dispuesto en el artículo anterior se prohibiese a un buque abandonar puerto, la Capitanía marítima informará al capitán, al naviero del buque, y a la Administración del Estado de abanderamiento del buque así como al cónsul o, en su defecto, al más próximo representante diplomático de dicho Estado, del resultado de las inspecciones contempladas en el artículo 4, de cualesquiera decisiones adoptadas y, en su caso, de las medidas correctoras necesarias.

2. Cuando se efectúe una inspección en aplicación de este Real Decreto, se evitarán, en lo posible, demoras innecesarias al buque.

Artículo 7. Recursos.

Contra el acto de inmovilización podrán los interesados interponer recurso de alzada ante el Director general de la Marina Mercante cuya resolución agota la vía administrativa.

Artículo 8. Cooperación administrativa.

1. Las medidas de cooperación previstas en el artículo 15 del Reglamento aprobado por el Real Decreto 768/1999, de 7 de mayo, se harán extensivas al cumplimiento y a la verificación del cumplimiento de lo dispuesto en este Real Decreto.

2. La información relativa a las medidas de policía de inmovilización del buque adoptadas en virtud del artículo 5 se publicará de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 16 del Reglamento aprobado por el Real Decreto 768/1999, de 7 de mayo.

Disposición adicional única. Actuaciones de comprobación.

Corresponde a la Administración marítima, en el marco de lo establecido en el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, aprobado por el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, y sin perjuicio de las competencias de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, comprobar el cumplimiento de lo dispuesto en este Real Decreto.

En el ejercicio de las competencias reguladas en el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, la Administración marítima deberá comprobar en los buques españoles el estado de fatiga de la tripulación en cuanto afecte a la seguridad marítima, a la prevención de la contaminación marina, así como cualesquiera otros extremos que puedan poner en peligro dichos bienes jurídicos.

Disposición transitoria única. Aplicación a buques extracomunitarios.

1. Lo dispuesto en este Real Decreto no será de aplicación a los buques mercantes extracomunitarios hasta tanto no entren en vigor el Convenio 180 de la Organización Internacional del Trabajo y el Protocolo del Convenio 147 de la Organización Internacional del Trabajo, en cuyo momento se aplicarán también a los Estados signatarios de dichos instrumentos que no sean miembros de la Unión Europea.

2. No deberá dispensarse un trato más favorable a los buques abanderados en Estados no signatarios de los citados Convenios y Protocolo, que el otorgado a los buques abanderados en Estados signatarios de los mismos y a sus tripulaciones.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en este Real Decreto.

Disposición final primera. Título competencial.

El presente Real Decreto se dicta al amparo de lo previsto en el artículo 149.1.20.ª de la Constitución Española.

Dentro de los límites indicados en la cláusula 5, se fijará bien sea el número máximo de horas de trabajo, que no deberá sobrepasarse en un período determinado, o el número mínimo de horas de descanso que deberá concederse dentro de un período de tiempo determinado.

Disposición final segunda. Habilitación normativa.

Se autoriza al Ministro de Fomento para dictar las disposiciones necesarias para la aplicación de este Real Decreto.

Disposición final tercera. Entrada en vigor.

Este Real Decreto entrará en vigor el día 30 de junio de 2002.

.....

ANEXO

Acuerdo europeo sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar

Cláusula 1.

1. El presente Acuerdo será aplicable a la gente de mar que preste servicio a bordo de buques de navegación marítima, de propiedad pública o privada, registrados en el territorio de cualquier Estado miembro y que se dediquen normalmente a operaciones marítimas comerciales. A efectos del presente Acuerdo, un buque registrado en dos

Estados miembros se considerará registrado en el territorio del Estado miembro cuyo pabellón enarbole.

2. En caso de que se planteen dudas a la hora de considerar, a efectos del presente Acuerdo, si un buque es de navegación marítima o si se dedica normalmente a operaciones marítimas comerciales, la cuestión deberá ser resuelta por la autoridad competente del Estado miembro, previa consulta con las organizaciones interesadas de armadores y de gente de mar.

Cláusula 2.

A efectos del presente Acuerdo, se entenderá por:

- a) «Horas de trabajo»: el tiempo durante el cual un marino está obligado a prestar servicio por cuenta del buque;
- b) «Horas de descanso»: el tiempo no comprendido en las horas de trabajo; en esta expresión no se incluyen las pausas breves;
- c) «Gente de mar» o «marinos»: toda persona empleada o contratada, cualquiera que sea su cargo, a bordo de un buque de navegación marítima al cual se aplique el presente Acuerdo;
- d) «Armador»: el propietario de un buque o cualquier otra persona física o jurídica, por ejemplo el gestor naval o el fletador con gestión náutica, en quien el armador delegue la responsabilidad de la explotación del buque y que, al asumir esta responsabilidad, acepta hacerse cargo de todos los deberes y responsabilidades correspondientes.

Cláusula 3.

.....

Cláusula 4.

Sin perjuicio de lo dispuesto en la cláusula 5, la duración normal del tiempo de trabajo de la gente de mar será, en principio, de ocho horas diarias, con un día de descanso semanal, además de los días de descanso correspondientes a los días festivos oficiales. Los Estados miembros podrán adoptar disposiciones a fin de autorizar o registrar un convenio colectivo que determine el tiempo de trabajo de la gente de mar sobre bases no menos favorables que las establecidas en la presente cláusula.

Cláusula 5.

1. Las horas de trabajo y de descanso estarán sometidas a los límites siguientes:

- a) El número máximo de horas de trabajo no excederá de:
- b) Catorce horas por cada período de veinticuatro horas, ni de setenta y dos horas por cada período de siete días;
- o bien

c) El número mínimo de horas de descanso no será inferior a:

- 1.º Diez horas por cada período de veinticuatro horas, ni de
- 2.º Setenta y siete horas por cada período de siete días.
2. Las horas de descanso podrán distribuirse en un máximo de dos períodos, uno de los cuales deberá ser de al menos seis horas ininterrumpidas. El intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no excederá de catorce horas.

3. Los pases de revista y los ejercicios de lucha contra incendios, salvamento y otros similares que impongan la legislación nacional y los instrumentos internacionales deberán realizarse de forma que perturben lo menos posible los períodos de descanso y no provoquen fatiga.

4. Los marinos que deban permanecer en situación de disponibilidad, por ejemplo por encontrarse desatendida una sala de maquinaria, tendrán derecho a un período de descanso compensatorio adecuado si, por requerirse sus servicios, resultara perturbado su período de descanso.

5. En ausencia de convenio colectivo o laudo arbitral, o si la autoridad competente determina que las disposiciones de un convenio o laudo son insuficientes por lo que respecta a lo dispuesto en los apartados 3 y 4 de la presente cláusula, la autoridad competente adoptará las medidas necesarias para garantizar que los marinos afectados disfruten de un período de descanso suficiente.

6. Siempre que se respeten los principios generales en materia de protección de la salud y la seguridad de los trabajadores, los Estados miembros podrán adoptar en sus legislaciones nacionales disposiciones o procedimientos que faculten a la autoridad competente a autorizar o registrar convenios colectivos que prevean dispensas a los límites establecidos en los apartados 1 y 2 de la presente cláusula. Tales dispensas deberán ajustarse, en la medida de lo posible, a las normas establecidas, pero podrán tener en cuenta períodos de permiso más frecuentes o más largos o la concesión de permisos compensatorios a los marinos que realizan guardias o que trabajan a bordo de buques que efectúen travesías de corta duración.

7. Deberá colocarse en un lugar fácilmente accesible un tablón en el que se especifique la organización del trabajo a bordo y en el que figuren para cada cargo, al menos:

a) El programa de servicio en alta mar y en puerto, y b) El número máximo de horas de trabajo o el número mínimo de horas de descanso establecidos en las leyes, reglamentos o convenios colectivos vigentes en los Estados miembros.

8. El tablón al que se hace referencia en el apartado 7 de la presente cláusula deberá ajustarse a un modelo normalizado y estar redactado en la lengua o lenguas de trabajo a bordo y en inglés.

Cláusula 6.

No podrán realizar trabajos de noche los marinos menores de dieciocho años. A efectos de la presente cláusula, se entenderá por «noche» un período de al menos nueve horas consecutivas, que comprenda el intervalo comprendido entre la medianoche y las cinco de la mañana. La aplicación de la presente disposición no será necesaria en los casos en que pueda verse afectada la eficacia de la formación que, de acuerdo con los programas y planes establecidos, se imparta a los marinos de entre dieciséis y dieciocho años de edad.

de mar a fin de permitir el control del cumplimiento de las disposiciones establecidas en la cláusula 5. Los marinos recibirán una copia de los registros que les incumban rubricada por el capitán, o por una persona autorizada por éste, y por ellos mismos.

2. Deberán determinarse los procedimientos que habrán de seguirse para llevar estos registros a bordo, así como los intervalos con que deberá consignarse la información. El modelo para el registro de las horas de trabajo o de descanso de la gente de mar deberá establecerse tomando en consideración la normativa internacional vigente y deberá redactarse en la lengua o lenguas previstas en el apartado 8 de la cláusula 5.

3. Se deberá conservar a bordo, en un lugar fácilmente accesible a la tripulación, un ejemplar de las disposiciones pertinentes de la legislación nacional relativas al presente Acuerdo, así como de los convenios colectivos aplicables.

Cláusula 7.

1. El capitán de un buque podrá exigir que un marino preste servicio durante el tiempo que sea necesario para garantizar la seguridad inmediata del buque o de las personas o la carga a bordo, o para socorrer a otros buques o personas que corran peligro en alta mar.

2. De conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 de la presente cláusula, el capitán podrá suspender los horarios normales de trabajo o descanso y exigir que un marino preste servicio el tiempo necesario hasta que se haya restablecido la normalidad.

3. Tan pronto como sea posible, una vez restablecida la normalidad, el capitán deberá velar por que todo marino que haya trabajado durante su horario normal de descanso disfrute de un período compensatorio de descanso adecuado.

Cláusula 8.

1. Deberán llevarse registros de las horas diarias de trabajo o de las horas diarias de descanso de la gente

Cláusula 9.

Los registros a los que se hace referencia en la cláusula 8 deberán ser inspeccionados y aprobados a intervalos apropiados, con el fin de garantizar que se cumplen las disposiciones en materia de horas de trabajo y de descanso adoptadas en aplicación del presente Acuerdo.

Cláusula 10.

1. Al determinar, aprobar o revisar los niveles de dotación se tendrá en cuenta la necesidad de evitar o de reducir al mínimo, en la medida de lo posible, el exceso de horas de trabajo, de garantizar un período de descanso suficiente y de limitar la fatiga.

2. Si los registros u otras pruebas indican que se han infringido las disposiciones relativas a las horas de trabajo o de descanso, se adoptarán las medidas necesarias para evitar futuras infracciones, incluida, en su caso, la revisión de la dotación del buque.

3. Todo buque al que se aplique el presente Acuerdo deberá contar con una dotación suficiente, segura y eficiente, con arreglo a lo dispuesto en el documento que especifica la dotación mínima de seguridad o en un documento equivalente emitido por la autoridad competente.

Cláusula 11.

No podrán prestar servicios a bordo de buques los menores de dieciséis años.

Cláusula 12.

El armador deberá asegurarse de que el capitán dispone de todos los recursos necesarios, incluida una dotación suficiente, que permitan el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el presente Acuerdo. El capitán deberá adoptar todas las medidas necesarias para garantizar que se cumplen las condiciones relativas a las

horas de trabajo y de descanso de la gente de mar establecidas en el presente Acuerdo.

Cláusula 13.

1. Todos los marinos deberán estar en posesión de un certificado que acredite su capacidad para realizar las tareas para las cuales han sido empleados a bordo. La naturaleza de los controles médicos a los que deberán someterse los marinos, así como los detalles que deberán figurar en los certificados médicos, se establecerán previa consulta con las organizaciones interesadas de armadores y de gente de mar. Todos los marinos deberán someterse a controles médicos periódicos. Los marinos que realicen guardias y sufran problemas de salud debidos, según certificación médica, al trabajo nocturno deberán, si es posible, ser transferidos a un puesto de día apropiado.

2. Los controles médicos a los que se hace referencia en apartado 1 de la presente cláusula deberán efectuarse gratuitamente y respetando el secreto médico. Podrán llevarse a cabo en el marco de los sistemas nacionales de salud.

Cláusula 14.

Los armadores facilitarán a las autoridades nacionales competentes, a petición de éstas, información sobre los marinos que realizan guardias y demás trabajadores de noche.

Cláusula 15.

Los marinos disfrutarán de una protección en materia de salud y seguridad adaptada a la naturaleza de su trabajo. Los marinos que trabajen de día o de noche dispondrán de servicios y de equipos de prevención y protección equivalentes en materia de salud y seguridad.

Cláusula 16.

Todo marino disfrutará de permisos anuales remunerados de al menos cuatro semanas al año, o de permisos de duración proporcional para los períodos de empleo de menos de un año, con arreglo a las condiciones de devengo y concesión de estos permisos establecidas en las legislaciones y prácticas nacionales.

El período mínimo de permiso anual remunerado no podrá ser sustituido por una indemnización compensatoria, a menos que la relación laboral haya llegado a su término.

Subsección 1.^a Disposiciones comunes

Artículo 8. Tiempo de trabajo efectivo y tiempo de presencia.

1. Para el cómputo de la jornada en los diferentes sectores del transporte y en el trabajo en el mar se distinguirá entre tiempo de trabajo efectivo y tiempo de presencia.

Se considerará en todo caso tiempo de trabajo efectivo aquel en el que el trabajador se encuentre a disposición del empresario y en el ejercicio de su actividad, realizando las funciones propias de la conducción del vehículo o medio de transporte u otros trabajos durante el tiempo de circulación de los mismos, o trabajos auxiliares que se efectúen en relación con el vehículo o medio de transporte, sus pasajeros o su carga.

Se considerará tiempo de presencia aquel en el que el trabajador se encuentre a disposición del empresario sin prestar trabajo efectivo, por razones de espera, expectativas, servicios de guardia, viajes sin servicio, averías, comidas en ruta u otras similares.

En los convenios colectivos se determinarán en cada caso los supuestos concretos conceptuales como tiempo de presencia.

2. Serán de aplicación al tiempo de trabajo efectivo la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo prevista en el artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores y los límites establecidos para las horas extraordinarias en su artículo 35.

Los trabajadores no podrán realizar una jornada diaria total superior a doce horas, incluidas, en su caso, las horas extraordinarias.

3. Los tiempos de presencia no podrán exceder en ningún caso de veinte horas semanales de promedio en un período de referencia de un mes y se distribuirán con arreglo a los criterios que se pacten colectivamente y respetando los períodos de descanso entre jornadas y semanal propios de cada actividad.

Las horas de presencia no computarán a efectos de la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo, ni para el límite máximo de las horas extraordinarias. Salvo que se acuerde su compensación con períodos equivalentes de descanso retribuido, se abonarán con un salario de cuantía no inferior al correspondiente a las horas ordinarias.

Artículo 9. Descanso entre jornadas y semanal.

Salvo disposiciones específicas aplicables de conformidad con lo dispuesto en las subsecciones correspondientes de esta sección, se deberá respetar en todo caso un descanso mínimo entre jornadas de diez horas, pudiéndose compensar las diferencias hasta las doce horas establecidas con carácter general, así como computar el descanso semanal de día y medio, en períodos de hasta cuatro semanas.

SECCIÓN 5.^a TRABAJOS EN DETERMINADAS CONDICIONES ESPECÍFICAS

Artículo 19. Trabajo a turnos.

1. En las empresas en que se realicen actividades laborales por equipos de trabajadores en régimen de turnos, y cuando así lo requiera la organización del trabajo, se podrá acumular por períodos de hasta cuatro semanas el medio día del descanso semanal previsto en el apartado 1 del artículo 37 del Estatuto de los Trabajadores, o separarlo del correspondiente al día completo para su disfrute en otro día de la semana.

2. En dichas empresas, cuando al cambiar el trabajador de turno de trabajo no pueda disfrutar del descanso mínimo entre jornadas establecido en el apartado 3 del artículo 34 del citado Estatuto, se podrá reducir el mismo, en el día en que así ocurra, hasta un mínimo de siete horas, compensándose la diferencia hasta las doce horas establecidas con carácter general en los días inmediatamente siguientes.

Artículo 20. Trabajos de puesta en marcha y cierre de los demás.

La jornada de los trabajadores cuya acción pone en marcha o cierra el trabajo de los demás, siempre que el servicio no pueda realizarse turnándose con otros trabajadores dentro de las horas de la jornada ordinaria, podrá ampliarse por el tiempo estrictamente necesario para ello, en la forma y mediante la compensación que se establezca por acuerdo o pacto, y con respeto en todo caso de los períodos de descanso entre jornadas y semanal previstos en los artículos 34.3 y 37.1 del Estatuto de los Trabajadores.

El tiempo de trabajo prolongado no se tendrá en cuenta a efectos de la duración máxima de la jornada ordinaria laboral, ni para el cómputo del número máximo de horas extraordinarias.

Artículo 21. Trabajos en condiciones especiales de aislamiento o lejanía.

Mediante convenio colectivo o, en su defecto, por acuerdo entre la empresa y los representantes legales de los trabajadores se podrán adaptar las disposiciones generales del Estatuto de los Trabajadores a las necesidades específicas de aquellas actividades no relacionadas en otras secciones de este capítulo caracterizadas, bien por el alejamiento entre el lugar de trabajo y el de residencia del trabajador, bien por el aislamiento del centro de trabajo por razones de emplazamiento o climatología, computándose los descansos entre jornadas y semanal por períodos que no excedan de ocho semanas.

Salvo situaciones excepcionales relacionadas con la necesidad de garantizar el servicio o la producción, se deberá respetar en todo caso un descanso entre jornadas de diez horas.

Artículo 22. Trabajos en actividades con jornadas fraccionadas.

1. A efectos de lo dispuesto en este artículo, se consideran actividades con jornadas fraccionadas aquellas del sector de servicios que, no excediendo en su duración total de la de la jornada ordinaria pactada, deban, por su propia naturaleza, extenderse de forma discontinua a lo largo de un período de tiempo superior a doce horas al día, de manera que no resulte posible el

disfrute por el trabajador que las realiza de un descanso ininterrumpido de doce horas entre el fin de una jornada y el comienzo de la siguiente.

2. Mediante convenio colectivo o, en su defecto, por acuerdo entre la empresa y los representantes legales de los trabajadores podrá establecerse para las actividades a que se refiere este artículo un descanso mínimo entre jornadas de hasta nueve horas, siempre que el trabajador pueda disfrutar durante la jornada, en concepto de descanso alternativo compensatorio, de un período de descanso ininterrumpido de duración no inferior a cinco horas.

CAPITULO III

Limitaciones de jornada

SECCIÓN 1.^a TRABAJOS EXPUESTOS A RIESGOS AMBIENTALES

Artículo 23. Limitación de los tiempos de exposición al riesgo.

1. Procederá la limitación o reducción de los tiempos de exposición a riesgos ambientales especialmente nocivos en aquellos casos en que, pese a la observancia de la normativa legal aplicable, la realización de la jornada ordinaria de trabajo entrañe un riesgo especial para la salud de los trabajadores debido a la existencia de circunstancias excepcionales de penosidad, peligrosidad, insalubridad o toxicidad, sin que resulte posible la eliminación o reducción del riesgo mediante la adopción de otras medidas de protección o prevención adecuadas.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en los convenios colectivos, en caso de desacuerdo entre la empresa y los trabajadores o sus representantes en cuanto a la aplicación de lo dispuesto en el artículo anterior, la autoridad laboral podrá, previo informe de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y con el asesoramiento, en su caso, de los organismos técnicos en materia de prevención de riesgos laborales, acordar la procedencia y el alcance de la limitación o reducción de los tiempos de exposición.

3. La limitación o reducción de los tiempos de exposición se circunscribirá a los puestos de trabajo, lugares o secciones en que se concrete el riesgo y por el tiempo en que subsista la causa que la motiva, sin que proceda reducir el salario de los trabajadores afectados por esta medida.

SECCIÓN 2.^a TRABAJO EN EL CAMPO

Artículo 24. Limitaciones de jornada en el trabajo en el campo.

En aquellas faenas que exijan para su realización extraordinario esfuerzo físico o en las que concurren circunstancias de especial penosidad derivadas de condiciones anormales de temperatura o humedad, la jornada ordinaria no podrá exceder de seis horas y veinte minutos diarios y treinta y ocho horas semanales de trabajo efectivo.

En las faenas que hayan de realizarse teniendo el trabajador los pies en agua o fango y en las de cava abierta, entendiéndose por tales las que se realicen en terrenos que no estén previamente alzados, la jornada ordinaria no podrá exceder de seis horas diarias y treinta y seis semanales de trabajo efectivo.

En los convenios colectivos se podrá acordar la determinación de tales faenas en zonas concretas, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 23 de este Real Decreto.

SECCIÓN 3.^a TRABAJO DE INTERIOR EN MINAS (4)

4.- Vid lo dispuesto por el Estatuto del Minero, en § 98 de este Código.

Artículo 25. Jornada de trabajo en el interior de las minas.

1. En los trabajos de interior en minas, la duración de la jornada será de treinta y cinco horas de trabajo efectivo semanal, sin perjuicio de que en la negociación colectiva puedan establecerse módulos para la determinación de la jornada distintos del semanal. Tal jornada máxima empezará a computarse desde la entrada de los primeros trabajadores en el pozo o galería y concluirá con la llegada a bocamina de los primeros que salgan, salvo que a través de la negociación colectiva se estableciere otro sistema de cómputo.

El cómputo del descanso intermedio en jornadas continuadas se regirá por lo previsto en el artículo 34.4 del Estatuto de los Trabajadores.

2. La jornada de trabajo subterránea se verá reducida a seis horas diarias cuando concurren circunstancias de especial penosidad, derivadas de condiciones anormales de temperatura o humedad o como consecuencia del esfuerzo suplementario derivado de la posición inhabitual del cuerpo al trabajar.

3. En las labores de interior en que el personal haya de realizar el trabajo completamente mojado desde el principio de la jornada, ésta será de cinco horas como máximo. Si la situación comenzase con posterioridad a las dos horas del inicio de la jornada, la duración de ésta no excederá de seis horas. En tales casos, el sistema de trabajo en régimen de incentivos deberá considerar esta circunstancia, de forma que se valore un rendimiento equivalente al que el trabajador lograría en circunstancias normales.

4. Cuando las aludidas circunstancias de temperatura y humedad u otras igualmente penosas o peligrosas se presenten de forma extrema y continuada o se hagan de forma simultánea dos o más de ellas (agua a baja temperatura o cayendo directamente sobre el cuerpo del trabajador, etc.), la Administración de minas determinará la reducción de los tiempos máximos de exposición, caso de que en el seno del Comité de Seguridad e Higiene no se hubiere llegado a acuerdo al respecto.

Artículo 26. Normas aplicables en caso de movilidad entre el interior y el exterior de las minas.

El trabajador que habitualmente no preste sus servicios en el interior de las minas acomodará su jornada diaria a la de interior cuando trabaje en labores subterráneas.

Si por razones organizativas un trabajador de interior fuese destinado ocasionalmente a realizar trabajos en el exterior deberá serle respetada la jornada y las percepciones económicas de su puesto anterior.

Artículo 27. Descanso semanal.

Los trabajadores que presten servicios en puestos de trabajo subterráneo, así como aquellos trabajadores de exterior cuya actividad sólo pueda producirse simultáneamente a la de los primeros, tendrán derecho a un descanso semanal de dos días.

En función de las características técnicas de las empresas y mediante la negociación colectiva podrá disfrutarse el descanso semanal en forma ininterrumpida, fraccionarse de modo que el segundo día de descanso pueda ser disfrutado en períodos de hasta cuatro semanas, aisladamente o acumulado a otros descansos, o disfrutarse en cualquiera de las formas previstas en el artículo 37.1 del Estatuto de los Trabajadores.

Artículo 28. Horas extraordinarias.

La realización de horas extraordinarias sólo podrá darse por alguno de los siguientes supuestos: reparación o prevención de siniestros u otros daños extraordinarios y urgentes, riesgo grave de pérdida o deterioro importante de materias primas, o por circunstancias de carácter estructural derivadas de la naturaleza de la actividad en los términos que en convenio colectivo se definan.

SECCIÓN 4.^a TRABAJOS DE CONSTRUCCIÓN Y OBRAS PÚBLICAS

Artículo 29. Trabajos subterráneos.

Cuando en las actividades a que se refiere esta sección se realicen trabajos subterráneos en los que concurren idénticas circunstancias que las previstas en el artículo 25 de este Real Decreto, serán de aplicación las mismas jornadas máximas establecidas en dicho artículo.

Artículo 30. Trabajo en «cajones de aire comprimido».

Los trabajos en los denominados «cajones de aire comprimido» tendrán la duración máxima que se establece en la Orden ministerial de 20 de enero de 1956, por la que se aprueba el «Reglamento de Higiene y Seguridad en los trabajos realizados en cajones con aire comprimido».

SECCIÓN 5.^a TRABAJO EN CÁMARAS FRIGORÍFICAS Y DE CONGELACIÓN

Artículo 31. Jornada de trabajo en cámaras frigoríficas y de congelación.

1. La jornada máxima del personal que trabaje en cámaras frigoríficas y de congelación será la siguiente:

a) La normal, en cámaras de cero hasta cinco grados bajo cero, debiendo concederse un descanso de recuperación de diez minutos cada tres horas de trabajo ininterrumpido en el interior de las cámaras.

b) En las cámaras de más de cinco hasta dieciocho grados bajo cero, la permanencia máxima en el interior de las mismas será de seis horas, debiendo concederse un descanso de recuperación de quince minutos por cada hora de trabajo ininterrumpido en el interior de las cámaras.

c) En las cámaras de dieciocho grados bajo cero o más, con una oscilación de más o menos tres, la permanencia máxima en el interior de las mismas será de seis horas, debiendo concederse un descanso de recuperación de quince minutos por cada cuarenta y cinco minutos de trabajo ininterrumpido en el interior de las cámaras.

2. La diferencia entre la jornada normal y las seis horas de permanencia máxima en el interior de las cámaras establecida en los párrafos b) y c) del

apartado 1 de este artículo podrá completarse con trabajo realizado en el exterior de las mismas.

CAPITULO IV

Trabajo nocturno

Artículo 32. Excepciones a los límites de jornada de los trabajadores nocturnos.

1. La jornada de trabajo máxima de los trabajadores nocturnos establecida en el párrafo segundo del apartado 1 del artículo 36 del Estatuto de los Trabajadores sólo podrá superarse, mediante la realización de horas extraordinarias o la ampliación del período de referencia de quince días previsto en el mismo, con sujeción a las condiciones y límites que se establecen en el presente artículo, en los siguientes casos:

a) En los supuestos de ampliaciones de jornada previstos en el capítulo II de este Real Decreto.

b) Cuando resulte necesario para prevenir y reparar siniestros u otros daños extraordinarios y urgentes.

c) En el trabajo a turnos, en caso de irregularidades en el relevo de los turnos por causas no imputables a la empresa.

2. Las excepciones a los límites de jornada de los trabajadores nocturnos a que se refiere el número anterior no podrán tener por efecto la superación de una jornada de ocho horas diarias de trabajo efectivo de promedio en un período de referencia de cuatro meses en los supuestos previstos en el párrafo a) del apartado anterior, o de cuatro semanas en los restantes supuestos.

Para el cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo anterior, cuando la ampliación de la jornada se materialice mediante la realización de horas extraordinarias, sea cual fuere la forma de compensación de las mismas acordada por las partes conforme a lo dispuesto en el artículo 35.1 del Estatuto de los Trabajadores y sin perjuicio del respeto de ésta, deberá reducirse la jornada de trabajo de los trabajadores afectados en los días subsiguientes hasta alcanzar el referido promedio en el período de referencia correspondiente.

3. En los convenios colectivos podrá acordarse la ampliación del período de referencia previsto en el apartado anterior para los supuestos a que se refiere el párrafo a) del apartado 1 de este artículo hasta un máximo de seis meses.

Disposición adicional primera. Mantenimiento de condiciones más beneficiosas.

Las normas en materia de jornada establecidas por disposiciones legales y reglamentarias del Estado, por convenios colectivos y contratos de trabajo o por usos y costumbres locales y profesionales que fueran más favorables para los trabajadores que las establecidas en esta norma no se entenderán modificadas por lo dispuesto en la misma, subsistiendo en sus propios términos sin perjuicio de su ulterior modificación en la forma que en cada caso proceda.

Disposición adicional segunda. Régimen de jornada en el establecimiento minero de Almadén.

El régimen de jornada en el interior del establecimiento minero de Almadén continuará siendo el establecido en el Convenio Colectivo de la empresa «Minas de Almadén y Arrayanes, Sociedad Anónima», sin que le resulte de aplicación lo dispuesto en la sección 3.^a del capítulo III de este Real Decreto.

Disposición adicional tercera. Competencia de los representantes de los trabajadores en materia de jornada.(5)

5.- Téngase en cuenta que estas competencias se añaden y concretan las señaladas en el art 64 del Estatuto de los trabajadores(\$2)

Sin perjuicio de las competencias reconocidas a los representantes de los trabajadores en materia de jornada en el Estatuto de los Trabajadores y en el presente Real Decreto, éstos tendrán derecho a

a) Ser consultados por el empresario y emitir informe con carácter previo a la elaboración del calendario laboral a que se refiere el apartado 6 del artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores.

b) Ser informados mensualmente por el empresario de las horas extraordinarias realizadas por los trabajadores, cualquiera que sea su forma de compensación, recibiendo a tal efecto copia de los resúmenes a que se refiere el apartado 5 del artículo 35 del Estatuto de los Trabajadores.

«Disposición adicional cuarta. (Introducida por RD 285/2002 de 5 de abril)
.Prohibición del trabajo nocturno en la marina mercante de los trabajadores menores de dieciocho años.

A efectos de la prohibición del trabajo nocturno de los trabajadores menores de dieciocho años prevista en el apartado 2 del artículo 6 del Estatuto de los Trabajadores, en el trabajo a bordo de los buques en la marina mercante se considerará trabajo nocturno el realizado entre las diez de la noche y las siete de la mañana.»

“Disposición adicional quinta. (Introducida por RD 285/2002 de 5 de abril)
Tripulaciones mínimas de seguridad.

1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 77.1.º de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, la tripulación mínima de seguridad de los buques, determinada por la Dirección General de la Marina Mercante mediante Resolución administrativa, deberá ajustarse a criterios de seguridad, suficiencia y eficiencia.

2. A efectos de lo establecido en el artículo citado en el apartado anterior, la Dirección General de la Marina Mercante, al fijar o revisarla tripulación mínima de seguridad, tendrá en cuenta la necesidad de evitar o reducir al mínimo, en la medida de lo posible, el exceso de horas de trabajo, así como garantizar un período de descanso suficiente y limitar la fatiga.

3. Cuando la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en el ejercicio de sus funciones detecte, al comprobar los registros individuales a los que se hace referencia en el nuevo artículo 18 bis 2. del presente Real Decreto, que se han producido incumplimientos de las disposiciones relativas a las horas de trabajo o de descanso, que pudieran afectar directamente a la seguridad marítima o de la navegación, o en su caso poner de manifiesto la conveniencia de revisar la tripulación mínima de seguridad del buque, lo pondrá en conocimiento de la

Dirección General de la Marina Mercante a los efectos oportunos.» (Introducida por RD 285/2002 de 5 de abril)

«Disposición adicional sexta. Incumplimiento del tiempo de trabajo y descanso del personal aeronáutico. *(Introducida por Real Decreto 294/2004, de 20 febrero)*
Cuando la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en el ejercicio de sus funciones detecte que se han producido incumplimientos de las disposiciones relativas a las horas de trabajo o descanso del personal aeronáutico que pudieran afectar directamente a la seguridad de las operaciones de vuelo o de la navegación aérea, lo pondrá en conocimiento de la Dirección General de Aviación Civil a los efectos oportunos». (Que dispone respecto del trabajo aéreo:

Disposición adicional única. Subsistencia de normas preexistentes en materia de seguridad aérea

La Circular Operativa 16-B sobre limitaciones de tiempo de vuelo, máximos de actividad aérea y períodos mínimos de descanso para las tripulaciones, aprobada por la Resolución de la Dirección General de Aviación Civil, de 28 de julio de 1995, y su anexo 1, aprobado por la Resolución de la Dirección General de Aviación Civil, de 28 de mayo de 2001, continuarán siendo aplicables en lo que no se opongan a lo dispuesto en este Real Decreto.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en este Real Decreto.

«Disposición adicional séptima. Aspectos de las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el transporte ferroviario. *(Añadida por Real Decreto 1579/2008)*

1. La presente disposición se aplicará a las condiciones de trabajo que se regulan en los siguientes apartados de los trabajadores móviles del ferrocarril que realicen servicios de interoperabilidad transfronteriza prestados por las empresas ferroviarias. En lo no previsto en esta disposición será de aplicación la subsección 3.^a de la sección 4.^a del capítulo II de este real decreto, relativa al transporte ferroviario.

Las condiciones de trabajo aquí reguladas no serán de aplicación respecto al tráfico de viajeros transfronterizo local y regional ni al tráfico de mercancías transfronterizo que no supere los quince kilómetros más allá de la frontera.

Tampoco serán de aplicación, por considerarse como una operación de transporte nacional, respecto a los trenes de relaciones transfronterizas, cuyo inicio y finalización tenga lugar en la infraestructura ferroviaria española aunque utilicen la infraestructura de otro Estado sin efectuar paradas.

2. A los efectos de esta disposición se entenderá por:

a) Servicios de interoperabilidad transfronteriza: los servicios transfronterizos para los cuales se exigen a las empresas ferroviarias al menos dos certificados de seguridad, con arreglo a los requisitos establecidos en el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por Real Decreto 810/2007, de 22 de junio.

b) Trabajador móvil que realiza servicios de interoperabilidad transfronteriza: todo trabajador miembro de la tripulación de un tren que realiza servicios de interoperabilidad transfronteriza durante más de una hora de su jornada diaria.

c) Conductor o maquinista: todo trabajador que conduce un vehículo de tracción.

d) Tiempo de conducción: la duración de una actividad programada durante la cual el maquinista es responsable de la conducción de un vehículo de tracción, con la exclusión del tiempo previsto para la puesta en servicio y para la puesta fuera de servicio del vehículo. Incluye las interrupciones programadas en las que el maquinista permanece como responsable de la conducción del vehículo de tracción.

3. El descanso diario en el domicilio tendrá una duración mínima de doce horas consecutivas dentro de cada período de veinticuatro horas.

Esta duración se podrá reducir a nueve horas una vez cada siete días. En tal caso la diferencia hasta las doce horas de descanso diario se compensará añadiendo las horas que correspondan al siguiente descanso diario en el domicilio.

No se podrá fijar un descanso diario reducido entre dos descansos diarios fuera del domicilio.

4. El descanso diario fuera del domicilio tendrá una duración mínima de ocho horas consecutivas dentro de cada período de veinticuatro horas.

Este descanso irá siempre seguido de un descanso diario en el domicilio. No obstante, mediante la negociación colectiva podrá acordarse un segundo descanso consecutivo fuera del domicilio así como la forma de compensar la diferencia entre las ocho horas y las doce horas del descanso diario.

Los trabajadores móviles dispondrán para el descanso fuera del domicilio de lugares que reúnan las condiciones necesarias de seguridad y salud y permitan el descanso en condiciones adecuadas de comodidad.

5. Todo trabajador móvil incluido en esta disposición deberá disfrutar de un período de descanso mínimo semanal ininterrumpido conforme a lo previsto en el artículo 37.1 del Estatuto de los Trabajadores, garantizándose al trabajador móvil cada año ciento cuatro períodos de descanso semanal de veinticuatro horas de duración; de ellos, como mínimo, doce serán descansos dobles de cuarenta y ocho horas, que comprenderán el sábado y el domingo, y otros doce serán descansos dobles, sin garantía de que estén incluidos en ellos un sábado o un domingo. A la duración de estos períodos de descanso semanal se sumará el descanso diario conforme al apartado 3.

Respetando lo anterior así como lo previsto en el artículo 38 del Estatuto de los Trabajadores, hasta un máximo de ocho períodos de descanso semanal podrá formar parte de las vacaciones anuales. Se estará, en su caso, a lo acordado en la negociación colectiva en cuanto a disfrute del descanso semanal y las vacaciones.

6. Con independencia de lo previsto en la disposición adicional duodécima del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, la duración del tiempo de conducción no podrá ser superior a nueve horas diarias en el trabajo diurno ni a ocho en el trabajo en período nocturno.

La duración máxima del tiempo de conducción en cada período de dos semanas no podrá exceder de ochenta horas.

7. Si la duración del tiempo de trabajo de un conductor que no circule acompañado de un segundo maquinista excede de ocho horas, se establecerá un período de descanso durante la jornada o pausa de cuarenta y cinco minutos de duración. Si el tiempo de trabajo fuera superior a las seis horas pero no excediera de las ocho, la pausa durante la jornada será de al menos treinta minutos.

La pausa se disfrutará en un momento de la jornada adecuado para que el maquinista pueda recuperarse y en caso de retraso de los trenes se adaptará a la jornada a realizar. En cualquier caso una parte de la pausa de, al menos, treinta minutos, deberá concederse entre la tercera y la sexta hora de trabajo.

En el caso de que haya un segundo maquinista, las condiciones de la pausa o descanso durante la jornada serán las previstas en la legislación laboral común.

8. Si la duración del tiempo de trabajo del personal de acompañamiento excede de seis horas se establecerá una pausa de treinta minutos durante el mismo.

9. Toda empresa ferroviaria que realice servicios de interoperabilidad transfronteriza deberá disponer de un registro en el que se recojan las horas diarias de trabajo y de descanso de los trabajadores móviles con el fin de asegurar el cumplimiento de esta disposición. La empresa deberá conservar este registro, al menos, durante tres años y lo tendrá a disposición de los trabajadores y de la autoridad laboral así como los elementos que justifiquen las horas reales de trabajo.»

.....Disposición final segunda. Incorporación de derecho de la Unión Europea.

Mediante este real decreto se incorpora al derecho español la Directiva 2005/47/CE, del Consejo, de 18 de julio de 2005, relativa al acuerdo entre la Comunidad de

Ferrocarriles Europeos (CER) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) sobre determinados aspectos de las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector ferroviario.

Disposición transitoria única. Mantenimiento de Convenios Colectivos en vigor.

El régimen de ordenación global de las jornadas especiales previstas en este Real Decreto establecido en los Convenios Colectivos vigentes en la fecha de su entrada en vigor se mantendrá, con carácter transitorio, hasta la finalización de los efectos temporales de tales convenios.

Disposición derogatoria única. Alcance de la derogación normativa.

Queda derogado el Real Decreto 2001/1983, de 28 de julio, sobre regulación de la jornada de trabajo, jornadas especiales y descansos, excepto lo dispuesto en sus artículos 45, 46 y 47 en materia de fiestas laborales, y cuantas normas de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este Real Decreto.(6)

6.- Vid Disposición transitoria 5ª del Estatuto de los Trabajadores., vid arts correspondientes en \$ 63...

Disposición final primera. Habilitación reglamentaria.

Se autoriza al Ministro de Trabajo y Seguridad Social para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para la aplicación de lo dispuesto en este Real Decreto.

.....

ANEXO I.- MODELO DE CUADRO EN EL QUE SE INDICA LA ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO A BORDO(Introducido por RD 285/2002)

.....

ANEXO II.- MODELO DE REGISTRO DE LAS HORAS DE TRABAJO (1 DESCANSO DE LOS TRABAJADORES A (BORDO DE DUQUES DEDICADOS A LA MARINA MERCANTE) (Introducido por RD 285/2002 de 5 de abril)

.....

El presente documento estará sujeto a las funciones de vigilancia y exigencia del cumplimiento de la legislación laboral que corresponden en España a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social respecto a los buques españoles y a la Administración. Marítima española respecto a la buques extranjeros. /

.....

: