

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

16007 *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.*

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 los transportes en el sector ferroviario. Al tiempo prevé la posibilidad de excepciones a sus artículos 3, 4, 5, 8 y 16 para las personas que trabajen en el sector ferroviario cuyo tiempo de trabajo se desarrolle a bordo de los trenes.

El 27 de enero de 2004 la Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) alcanzaron un acuerdo sobre determinados aspectos de las condiciones de prestación de servicio de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza y solicitaron su aplicación en base a una decisión del Consejo adoptada a propuesta de la Comisión Europea, conforme a lo previsto en el artículo 139 del Tratado CE.

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, aplica el citado Acuerdo y le otorga la fuerza propia de las directivas. La Directiva 2003/88/CE se sigue aplicando a los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza, excepción hecha de las medidas más específicas contenidas en la Directiva 2005/47/CE y en el Acuerdo que figura anexo a la misma.

A la hora de incorporar la directiva a nuestro ordenamiento jurídico, ha de tenerse en cuenta que España cuenta ya con una normativa específica reguladora del tiempo de trabajo en el sector del transporte ferroviario: los artículos 8 y 9 del Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, aplicables con carácter general al sector de transportes, y el artículo 13 del mismo, que se aplica de modo particular al transporte ferroviario. El Real Decreto 1561/1995 se aprobó al amparo de la autorización concedida al Gobierno en los artículos 34.7, 36.1 y 37.1 de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo.

La Directiva 2005/47/CE, congruente con el Acuerdo, de una parte, tiene un ámbito de aplicación más reducido que el sector del transporte ferroviario y, de otra, establece normas más pormenorizadas para ese ámbito que las establecidas para el sector en su conjunto. Aparecen así algunos aspectos concretos de la Directiva 2005/47/CE que no están plenamente incorporados ni encuentran reflejo en el vigente ordenamiento español. Ello hace necesario introducir modificaciones puntuales en la normativa española sobre tiempo de trabajo para incorporar plenamente la directiva al ordenamiento jurídico español.

La incorporación plena de la Directiva 2005/47/CE constituye el objeto de este real decreto, que viene a modificar el Real Decreto 1561/1995 en materia de condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector del transporte ferroviario y que se dicta haciendo uso de

la misma autorización que sirvió de base para aprobar la norma que ahora se modifica.

El real decreto, en línea con lo previsto en la Directiva 2005/47/CE, está dirigido a reforzar la seguridad y la salud de los trabajadores móviles que realicen servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector del transporte ferroviario, en la perspectiva de realización del mercado interior y de facilitar la adaptación a sus condiciones de competencia.

En esa dirección se orientan el establecimiento de un tiempo máximo de conducción y la determinación precisa de los descansos diario, semanal y durante la jornada así como el registro de las horas de trabajo y descanso. Se trata, en todo caso, de disposiciones mínimas que no afectan al mantenimiento de condiciones de trabajo más favorables de que disfruten los trabajadores en virtud de convenios o pactos colectivos, de contratos de trabajo o de decisiones de las empresas incluidas en su ámbito de aplicación.

El real decreto consta de un solo artículo por el que se añade al Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, una nueva disposición adicional, la séptima.

La nueva disposición adicional séptima comienza por definir el ámbito al que se aplicará, que es el de los servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector del transporte por ferrocarril y dentro del mismo el de los trabajadores móviles que realicen esos servicios. Además incorpora las especificidades en materia de descansos diarios, semanal y durante la jornada y tiempo de conducción previstas en la directiva y no reflejadas hasta ahora en nuestro ordenamiento. El real decreto se completa con las disposiciones de la parte final: una derogatoria y cuatro finales.

En la tramitación de este real decreto han sido consultadas las organizaciones sindicales y las asociaciones empresariales más representativas. Igualmente el proyecto ha sido informado favorablemente por el Consejo Nacional de Transportes Terrestres.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Trabajo e Inmigración y de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación en el Consejo de Ministros en su reunión del día 26 de septiembre de 2008,

DISPONGO:

Artículo único. *Modificación del Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo.*

El Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, se modifica mediante la incorporación de una disposición adicional séptima, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional séptima. *Aspectos de las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el transporte ferroviario.*

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, res-

pecto 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 derogatoria única. *Alcance de la derogación.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a lo establecido en este real decreto.

Disposición final primera. *Título competencial.*

El presente real decreto se dicta conforme a lo previsto en el artículo 149.1.7.^a de la Constitución Española.

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 final tercera. *Facultades de aplicación y desarrollo.*

Se faculta a los Ministros de Trabajo e Inmigración y de Fomento, en el ámbito de sus respectivas competencias, para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y aplicación del presente real decreto.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 26 de septiembre de 2008.

JUAN CARLOS R.

La Vicepresidenta Primera del Gobierno
y Ministra de la Presidencia,

MARÍA TERESA FERNÁNDEZ DE LA VEGA SANZ

16008 *ORDEN PRE/2774/2008, de 3 de octubre, por la que se publica el Acuerdo de Consejo de Ministros sobre las medidas contempladas en el Real Decreto 307/2005, de 18 de marzo, por el que se regulan las subvenciones en atención a determinadas necesidades derivadas de situaciones de emergencia o de naturaleza catastrófica, a los damnificados por las inundaciones que han afectado durante los últimos días del mes de septiembre de 2008 a las ciudades de Ceuta y Melilla y a distintas localidades de las provincias de Córdoba y Sevilla.*

El Consejo de Ministros, en su reunión de 3 de octubre de 2008 y a propuesta de la Vicepresidenta Primera del Gobierno y Ministra de la Presidencia, ha adoptado el Acuerdo sobre las medidas contempladas en el Real Decreto 307/2005, de 18 de marzo, por el que se regulan las subvenciones en atención a determinadas necesidades derivadas de situaciones de emergencia o de naturaleza catastrófica, a los damnificados por las inundaciones que han afectado durante los últimos días del mes de septiembre de 2008 a las ciudades de Ceuta y Melilla y a distintas localidades de las provincias de Córdoba y Sevilla.

Para general conocimiento se procede a la publicación del referido Acuerdo, que figura como anexo a la presente orden.

Madrid, 3 de octubre de 2008.—La Vicepresidenta Primera del Gobierno y Ministra de la Presidencia, María Teresa Fernández de la Vega Sanz.

ANEXO

Acuerdo sobre las medidas contempladas en el Real Decreto 307/2005, de 18 de marzo, por el que se regulan las subvenciones en atención a determinadas necesidades derivadas de situaciones de emergencia o de naturaleza catastrófica, a los damnificados por las inundaciones que han afectado durante los últimos días del mes de septiembre de 2008 a las ciudades de Ceuta y Melilla y a distintas localidades de las provincias de Córdoba y Sevilla

Durante los últimos días del mes de septiembre de 2008, un inusual temporal de lluvia ha afectado gravemente a las Ciudades de Ceuta y Melilla.

Las precipitaciones continuas, de gran intensidad en cortos períodos de tiempo, han provocado el desbordamiento de arroyos e inundaciones en las calles de estas ciudades, agravadas por la peculiar orografía de ambos territorios, viéndose afectadas las vías públicas y numerosas viviendas particulares, provocando el desalojo de sus hogares y el posterior traslado a edificios públicos de muchos ciudadanos. En la ciudad de Ceuta, en la que se llegó a declarar el nivel 2 del Plan de Emergencia por Inundaciones, se han producido restricciones en el suministro eléctrico y en las líneas telefónicas, debiendo suspenderse la actividad en muchos centros educativos. Lo

expuesto se ha visto agravado con las restricciones al tráfico marítimo en el Estrecho de Gibraltar, provocado por el temporal, con la incidencia negativa que ello acarrea a la ciudad, por su peculiar situación geopolítica. Por lo que respecta a la ciudad de Melilla, las afecciones más importantes han sido provocadas por la crecida del río Oro, arrastrando a su paso todo tipo de materiales, debiendo cerrarse el paso por varios puentes con el fin de evitar riesgos a la población.

Lo expuesto ha conllevado un importante esfuerzo de las Administraciones Territoriales competentes, lo que, dada la singularidad jurídica que afecta a la configuración autonómica de estas ciudades, implica un importante refuerzo por parte de la Administración General del Estado, a través de las actuaciones de urgencia llevadas a cabo en Ceuta por la Unidad Militar de Emergencias, encaminadas a la protección inmediata de la vida de sus ciudadanos, y el restablecimiento inmediato de los servicios municipales esenciales.

También, durante las últimas semanas del pasado mes de septiembre se han producido, en distintas localidades de las provincias de Córdoba y Sevilla, episodios de fuertes tormentas que han provocado inundaciones y daños de diversa consideración en las viviendas de los vecinos de los municipios afectados.

Para atender las necesidades expuestas, la Administración del Estado dispone de instrumentos jurídicos adecuados que vienen a completar, de manera subsidiaria, las competencias que, en esta materia, ostentan todas las Administraciones Públicas. En concreto, el Real Decreto 307/2005, de 18 de marzo, articula un sistema de ayudas económicas, destinadas a paliar situaciones de emergencia o de naturaleza catastrófica que afectan, entre otros, a unidades familiares con daños en viviendas y enseres, con daños personales por fallecimiento, entidades locales que han efectuado gastos de emergencia, así como a personas físicas o jurídicas que han prestado servicios requeridos por las autoridades competentes.

Por todo ello, el procedimiento de concesión de ayudas resulta perfectamente adecuado para su aplicación a las inundaciones que se han producido, en cuanto va encaminado a sufragar los gastos de carácter inmediato, tanto los generados a las entidades locales por sus actuaciones de emergencia, como los dirigidos a paliar los daños sufridos en viviendas.

La financiación de las subvenciones descritas se llevará a cabo con cargo a los créditos que, con carácter de ampliables, vienen definidos en los presupuestos consignados en el Ministerio del Interior, aplicación presupuestaria 16.01.134M, conceptos 482, 782, 461, 761,471 y 472 del vigente Presupuesto de Gastos.

En su virtud, a propuesta de la Vicepresidenta Primera del Gobierno y Ministra de la Presidencia, el Consejo de Ministros, en su reunión del día 3 de octubre de 2008, acuerda:

1. Que el Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias, con la asistencia de los Delegados del Gobierno en las Ciudades de Ceuta y Melilla, en colaboración con las Administraciones Territoriales competentes, y con el asesoramiento técnico del Consorcio de Compensación de Seguros, proceda a efectuar, con carácter inmediato, las valoraciones de los daños susceptibles de ser resarcidos con arreglo a lo establecido en el Real Decreto 307/2005, de 18 de marzo, por el que se regulan las subvenciones en atención a determinadas necesidades derivadas de situaciones de emergencia o de naturaleza catastrófica.

2. Que el Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias, tramite los procedimientos oportunos para la concesión de las ayudas y subvenciones que procedan al amparo del Real Decreto citado, a la mayor brevedad posible, utilizando, en su caso, las posibilidades de tramitación urgente previstas en la legislación de procedimiento administrativo común.