



Roj: **STS 82/2024 - ECLI:ES:TS:2024:82**

Id Cendoj: **28079140012024100022**

Órgano: **Tribunal Supremo. Sala de lo Social**

Sede: **Madrid**

Sección: **1**

Fecha: **11/01/2024**

Nº de Recurso: **3148/2021**

Nº de Resolución: **47/2024**

Procedimiento: **Recurso de casación para la unificación de doctrina**

Ponente: **IGNACIO GARCIA-PERROTE ESCARTIN**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

Resoluciones del caso: **STSJ, Sala de lo Social, Comunidad Valenciana, 17-06-2021 (rec. 2004/2020), STS 82/2024**

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Social

Sentencia núm. 47/2024

Fecha de sentencia: 11/01/2024

Tipo de procedimiento: UNIFICACIÓN DOCTRINA

Número del procedimiento: 3148/2021

Fallo/Acuerdo:

Fecha de Votación y Fallo: 10/01/2024

Ponente: Excmo. Sr. D. Ignacio Garcia-Perrote Escartín

Procedencia: T.S.J.COM.VALENCIANA SOCIAL

Letrada de la Administración de Justicia: Ilma. Sra. Dña. Sagrario Plaza Golvano

Transcrito por: BAA

Nota:

UNIFICACIÓN DOCTRINA núm.: 3148/2021

Ponente: Excmo. Sr. D. Ignacio Garcia-Perrote Escartín

Letrada de la Administración de Justicia: Ilma. Sra. Dña. Sagrario Plaza Golvano

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Social

Sentencia núm. 47/2024

Excmos. Sres. y Excma. Sra.

D. Antonio V. Sempere Navarro

D. Sebastián Moralo Gallego

D.^a Concepción Rosario Ureste García

D. Ignacio Garcia-Perrote Escartín



En Madrid, a 11 de enero de 2024.

Esta Sala ha visto el recurso de casación para la unificación de doctrina interpuesto por la entidad Hermanos Herrera Tadeo, S.L., representada y asistida por la letrada D^a Carla Calvo Álvarez, contra la sentencia de fecha 17 de junio de 2021 dictada por la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana en el recurso de suplicación núm. 2004/2020, formulado frente a la sentencia de fecha 12 de marzo de 2020, dictada en autos 173/2019 por el Juzgado de lo Social núm. 5 de Valencia, seguidos a instancia de Don Ernesto , contra dicho recurrente, sobre reclamación de cantidad.

Ha comparecido ante esta Sala en concepto de parte recurrida Don Ernesto , representado y asistido por el letrado D. Ricardo Arávalo Domínguez.

Ha sido ponente el Excmo. Sr. D. Ignacio Garcia-Perrote Escartín.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Con fecha 12 de marzo de 2020, el Juzgado de lo Social núm. 5 de Valencia, dictó sentencia cuya parte dispositiva es del siguiente tenor literal: "FALLO: ESTIMANDO parcialmente la demanda interpuesta por D. Ernesto , contra la empresa HERMANOS HERRERA TADEO SLU, CONDENO a la empresa demandada a abonar al actor la suma de 6 euros en concepto de deuda salarial, más los intereses del 10% ex artículo 29.3 ET., así como la suma de 90 euros en concepto de deuda extrasalarial, cantidad que devengara exclusivamente los Intereses legales desde la fecha de demanda ante el SMAC".

En dicha sentencia se declararon probados los siguientes hechos:

"PRIMERO.- El trabajador demandante, D. Ernesto , cuyas circunstancias identificativas obran en la demanda, vino prestando servicios por cuenta y orden de la empresa HERMANOS HERRERA TADEO SLU, - dedicada a la actividad de transporte de mercancías por carretera-, con antigüedad de 1-5-2018 en virtud de contrato de trabajo temporal a tiempo completo eventual por circunstancias de la producción, con categoría profesional de conductor y percibiendo un salario bruto mensual con prorrata de pagas de 1.544,53 euros, siendo de aplicación a la relación el CC de Transporte de Mercancías por carretera de la provincia de Valencia.

La relación laboral se extinguió en fecha 4-7-2018 por despido disciplinario por falta de asistencia al trabajo los días 1, 2 y 3 de julio de 2018. (Certificado de empresa, contrato de trabajo y comunicación de despido adjuntos a la demanda)

SEGUNDO.- Durante la vigencia del contrato el actor transportaba mercancías entre Valencia y Palma o Ibiza, por lo que realizaba trabajos de embarque y desembarque del vehículo, así como acompañamiento del vehículo transportado en los trayectos, disfrutando durante los trayectos de camarote (Interrogatorio del legal representante de la demandada, justificantes de los embarques de vehículo y conductor aportados por la actora como documento 1 y documento n.º 3 de la demandada).

TERCERO.- Concretamente el trabajador actor, que comenzaba su jornada laboral los domingos o los lunes a las 19.00 horas y la finalizaba los sábados a las 21:30 horas aproximadamente, realizando ininterrumpidamente viajes de ida y vuelta entre Valencia y Palma o Ibiza, entre el 1-5 y el 30-6-2018 realizó por cuenta y orden de la empresa los transportes que se relacionan en el hecho tercero de la demanda que en este punto se da por reproducido en aras a la brevedad, con la sola salvedad de que el transporte que figura realizado el 23/06/2018 Palma Valencia embarcando a las 10:00 horas, se realizó el 24/6/2018, empleando en dichos trabajos y traslados:

1º Semana del 1 al 6 de Mayo de f 2018: 125 horas, por las que reclama

- 20 HORAS DE PRESENCIA x 10,52 € = 210,4€

- 65 HORAS EXTRAS x 12,51 € = 813,15€

- 6 PERNOCTAS x 13,98 € = 83,88 €

2º Del 7 al 13 de Mayo de 2018, 168 horas

3º Del 14 al 20 de Mayo de 2018: 168 horas.

4º Del 21 al 27 de Mayo de 2018: 168 horas.

5º Del 28 de Mayo al 3 de junio de 2018; 168 horas.

6º Del 4 al 10 de junio de 2018: 168 horas.

7º Del 11 a! 17 de junio de 2018; 168 horas



8º Del 18 al 24 de junio de 2018; 168 horas, reclamando por cada una de dichas semanas

- 20 HORAS DE PRESENCIA x 10,52 € = 210,4€

- 108 HORAS EXTRAS: 12,51 €/hora:1.351,08€

- 7 PERNOCTAS x 13,98 € = 97,86€

9º Del 25 al 30 de junio de 2018:144 horas, por las que reclama:

- 20 HORAS DE PRESENCIA x 10,52 € = 210,4€

- 84 HORAS EXTRAS x 12,51 €/hora =1.050,84 €

- 5 PERNOCTAS x 13,98 € = 69,90 €

El total reclamado en concepto de horas de presencia asciende a; 1.893,60 €.

El total reclamado en concepto de horas extras asciende a: 11.321,55 €.

El total reclamado en concepto de pernoctas asciende a: 838,80 €.

CUARTO.- Obra como documento nº 2 de la actora informe pericial técnico sobre las horas extraordinarias, de disponibilidad y dietas generados por el trabajador en el período reclamado verificado a la vista de la lectura de tiempos y actividades registradas por el conductor como conducción, trabajo o pausa/descanso que concluye que, descontados los períodos de pausas y descansos, en el período reclamado el trabajador actor solo realizó 42 minutos de presencia y devengó dietas por importe de 90 euros.

QUINTO.- Celebrado acto de conciliación ante el S.M.A.C. sobre cantidad en fecha 20-2-2019, previa presentación de papeleta el 30-1-2019, concluyó con el resultado "sin avenencia". En fecha 28-2-2019 se presentó la demanda que ha dado lugar al presente procedimiento".

SEGUNDO.- Interpuesto recurso de suplicación contra la anterior resolución, la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana, dictó sentencia con fecha 17 de junio de 2021, en la que consta la siguiente parte dispositiva: "FALLAMOS: Que estimando parcialmente el recurso de suplicación interpuesto por D. Ernesto contra la sentencia de 12-03-2020 dictada por el Juzgado de lo Social nº 5 de Valencia, y con revocación en parte de la misma, condenamos a la empresa HERMANOS HERRERA JADEO SLU, a que abone al actor la suma de 1.893,60 € en concepto de horas de presencia. Confirmamos la condena impuesta en la sentencia de instancia. Sin costas".

TERCERO.- Contra la sentencia dictada en suplicación, se formalizó, por la representación procesal de la entidad Hermanos Herrera Tadeo, S.L., el presente recurso de casación para la unificación de doctrina, alegando la contradicción existente entre la sentencia recurrida y la dictada por el Tribunal Superior de Justicia de las Islas Baleares de fecha 24 de enero de 2019, rec. 474/2018.

CUARTO.- Admitido a trámite el presente recurso, se dio traslado del mismo a la parte recurrida para que formalizara su impugnación en el plazo de quince días.

QUINTO.- Evacuado el trámite de impugnación, pasó todo lo actuado al Ministerio Fiscal para informe, dictaminando en el sentido de considerar que procede la desestimación del presente recurso de casación para la unificación de doctrina. Instruido el Excmo. Sr. Magistrado Ponente, se declararon conclusos los autos.

SEXTO.- Por Providencia de fecha 14 de noviembre de 2023, se señaló para votación y fallo del presente recurso el día 10 de enero de 2024.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Cuestión planteada y la sentencia recurrida

1. La cuestión a resolver es la de determinar si el tiempo que el trabajador -parte recurrida en el anterior recurso-, conductor profesional, acompañó al vehículo transportado durante los trayectos en ferry o transbordador debe ser considerado como tiempo de presencia o, por el contrario, como tiempo de descanso.

2. Durante la vigencia de su contrato de trabajo, el trabajador transportaba mercancías entre Valencia y Palma o Ibiza, acompañando el vehículo transportado durante el embarque, disfrutando de camarote durante los trayectos. Comenzaba su jornada los domingos o lunes a las 19 h. y la terminaba los sábados a las 21.30 h., realizando ininterrumpidamente viajes de ida y vuelta entre las ciudades indicadas.

El trabajador reclamó horas de presencia por un total de 1.893,60 euros, horas extraordinarias por un total de 11.321,55 euros y pernoctas por 838,80 euros.



La sentencia del Juzgado de lo Social núm. 5 de Valencia 95/2020, de 12 de marzo de 2020 (autos 173/2019), estimó parcialmente la demanda, condenando a la demandada a abonar al actor la suma de 96 euros. En lo que aquí importa, el juzgado de lo social solo constató 42 minutos de disponibilidad, entendiendo que durante los trayectos en barco el trabajador estaba en periodo de descanso.

3. El trabajador interpuso recurso de suplicación contra la sentencia del juzgado de lo social.

El recurso fue parcialmente estimado por la sentencia de la sala de lo social del TSJ de la Comunidad Valenciana 2049/2021, de 17 de junio de 2021 (rec. 2004/2020), condenado a la empresa a abonar al trabajador la cantidad de 1.893,60 euros en concepto de horas de presencia.

El TSJ parte de que el actor era un trabajador móvil y que, de conformidad con las normas aplicables, son tiempo de presencia los periodos durante los que el trabajador acompaña a un vehículo transportado en transbordador.

SEGUNDO.- El recurso de casación para la unificación de doctrina, su impugnación, el informe del Ministerio Fiscal y el examen de la contradicción.

1. La empresa ha recurrido en casación para la unificación de doctrina la sentencia de la sala de lo social del TSJ de la Comunidad Valenciana 2049/2021, de 17 de junio de 2021 (rec. 2004/2020).

El recurso invoca de contraste la sentencia de la sala de lo social del TSJ de las Islas Baleares 20/2019, de 24 de enero de 2019 (rec. 474/2018), y denuncia la infracción de lo dispuesto en el artículo 8.1, en relación con el artículo 10.4 del Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, así como del artículo 28.3 del II Acuerdo general para las empresas de transporte de mercancías por carretera, así como del artículo 9 del Reglamento (CE) 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 transportes por carretera.

El recurso solicita la casación y anulación de la sentencia recurrida y la confirmación de la sentencia del juzgado de lo social.

2. El recurso ha sido impugnado por el trabajador, solicitando su desestimación y la confirmación de la sentencia recurrida.

3. Partiendo de la existencia de contradicción entre la sentencia recurrida y la sentencia de contraste, el Ministerio Fiscal interesa en su informe la desestimación del recurso.

4. Apreciamos, en coincidencia con el Ministerio Fiscal, la existencia de contradicción entre la sentencia recurrida y la sentencia referencial.

En efecto, también la sentencia de contraste se trata de un conductor profesional que acompaña su vehículo durante el trayecto en barco.

Y, sin embargo, así como la sentencia recurrida entiende que el tiempo de acompañamiento del vehículo en el transbordador es tiempo de presencia, la referencial considera, por el contrario, que ese tiempo ha de calificarse de descanso.

TERCERO.- Naturaleza del periodo durante el cual el trabajador acompaña al vehículo transportado en transbordador.

1. Como hemos anticipado, la cuestión a resolver es la de determinar si el tiempo que el trabajador acompañó al vehículo transportado durante los trayectos en ferry o transbordador debe ser considerado tiempo de presencia, como lo ha declarado la sentencia recurrida, o, por el contrario, tiempo de descanso, según ha entendido la sentencia de contraste.

La empresa recurrente en casación unificadora denuncia, como ha quedado referido, que la sentencia recurrida, al considerar que se trata de tiempo de presencia y no descanso, vulnera los artículos 8.1 y 10.4 del Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo (en adelante, RD 1561/1995); el artículo 28.3 del II Acuerdo general para las empresas de transporte de mercancías por carretera, publicado en el BOE de 29 de marzo de 2012 (en adelante, II Acuerdo de transporte); y el artículo 9 del Reglamento (CE) 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 transportes por carretera (en adelante, Reglamento 561/2006).

2. Debemos partir, en consecuencia, de las previsiones de los preceptos referidos.

a) Dentro de las disposiciones comunes al sector de transportes y de trabajo en el mar, el artículo 8 (sobre "tiempo de trabajo efectivo y tiempo de presencia") del RD 1561/1995, dispone, en su apartado 1, lo siguiente:



"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."

En primer lugar, el precepto diferencia, así, entre tiempo de trabajo efectivo y tiempo de presencia, siendo este último el que es de interés en el presente recurso, definiéndose tal término como encontrarse a disposición del empresario sin prestar trabajo efectivo, en supuesto tales como los incluidos en el precepto, que no lo son con carácter tasado o cerrado, sino de forma abierta ("u otras similares").

Es especialmente reseñable, en segundo lugar, que se remite a la negociación colectiva la determinación en cada caso de los supuestos concretos calificables como tiempo de presencia. Esto lo que ha hecho, precisamente, el II Acuerdo de transporte. Enseguida volveremos sobre ello.

El apartado 3 del artículo 8 RD 1561/1995 completa la regulación de los tiempos de presencia, disponiendo, entre otras cosas: que no pueden exceder en ningún caso de veinte horas semanales de promedio en un período de referencia de un mes; que no computan a efectos de la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo, ni para el límite máximo de las horas extraordinarias; y, en fin, que, 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.

Por su parte, y ya referido específicamente a los transportes por carretera, el apartado 1 del artículo 10 RD 1561/1995 establece que "serán de aplicación en el transporte por carretera las disposiciones comunes contenidas en el artículo 8 (RD 1561/1995), con las particularidades que se contemplan en este artículo y en los siguientes." Y el apartado 2 de ese mismo artículo 10 prevé que "las disposiciones del artículo 8 (RD 1561/1985) 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." Entre los trabajadores móviles, el artículo 10.2, párrafo segundo, RD 1561/1995 menciona expresamente a los "conductores."

El párrafo primero del apartado 4 del artículo 10 RD 1561/1995 dispone que "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."

Mientras que la letra a) del párrafo segundo del apartado 4 del artículo 10 RD 1561/1995 prevé que, siempre que "no constituyan una pausa o un descanso", se consideran tiempo de presencia, entre otros, "los períodos durante los cuales el trabajador acompaña a un vehículo transportado en transbordador."

A destacar la mención expresa que el precepto hace a la consideración de tiempo de presencia de los períodos durante los cuales el trabajador acompaña a un vehículo transportado en transbordador.

Los períodos de tiempo de presencia del apartado 4 del artículo 10 RD 1561/1995 se computan para determinar el límite de horas semanales del artículo 8.3 (artículo 10.5 RD 1561/1995). Solo por convenio colectivo sectorial de ámbito estatal puede pactarse, entre otros para el supuesto previsto en la letra a) del párrafo segundo del apartado 4 del artículo 10 RD 1561/1995, y a efectos del citado límite de horas semanales del artículo 8.3 RD 1561/1995, distintos criterios de cómputo de los referidos períodos de tiempo de presencia; también aquellos convenios estatales pueden ampliar a dos el período de un mes del citado artículo 8.3 (artículo 8.5 RD 1561/1995); así lo hace el artículo 28.3 a) del II Acuerdo de transporte.

b) Especial mención debemos hacer al artículo 28.3 e) del II Acuerdo de transporte.

De conformidad con esta previsión convencional, "salvo que se trate de pausas o de tiempo de descanso, los períodos durante los cuales el trabajador acompaña a un vehículo transportado en transbordador o tren tendrán la consideración de tiempo de presencia, siempre que se conozca de antemano la existencia y duración



previsible del viaje. De acuerdo con lo previsto en el artículo 9 del Reglamento (CE) 561/2006, y sin perjuicio del devengo de las dietas que en su caso correspondan, el conductor deberá tener acceso a una cama o litera durante su período de descanso diario, que podrá interrumpirse dos veces como máximo para llevar a cabo otras actividades que no excedan en total de una hora."

Según puede comprobarse, el artículo 28.3 e) del II Acuerdo de transporte, reproduce el artículo 10.4 a) RD 1561/1995 RD 1561/1995, añadiendo que el acompañamiento del trabajador del vehículo transportado en transbordador será tiempo de presencia, siempre que se conozca de antemano la existencia y duración previsible del viaje. Y, por otra parte, el precepto convencional, con mención expresa del artículo 9 del Reglamento 561/2006 -cuyas previsiones reproduce-, dispone que el conductor debe tener acceso a una cama o litera durante su período de descanso diario y que dicho descanso podrá interrumpirse dos veces como máximo para llevar a cabo otras actividades que no excedan en total de una hora.

c) El artículo 8.1 del Reglamento 561/2006 establece que "los conductores deberán tomar períodos de descanso diarios y semanales."

Por su parte, el recién mencionado artículo 9 del citado Reglamento 561/2006 dispone, como ya se ha anticipado, lo siguiente:

" No obstante lo dispuesto en el artículo 8, el período de descanso diario normal o el período de descanso semanal reducido de un conductor que acompañe un vehículo transportado por transbordador o tren no se podrá interrumpir más de dos veces para llevar a cabo otras actividades que no excedan en total de una hora. Durante dicho período de descanso diario normal o de descanso semanal reducido, el conductor deberá tener acceso a una cabina para dormir, cama o litera que esté a su disposición."

Debe señalarse que, de conformidad con su considerando 5, las disposiciones del Reglamento 561/2006 relativas a las condiciones de trabajo "no deben ser obstáculo al derecho de empresarios y trabajadores del sector a establecer, ya sea mediante negociación colectiva u otros medios, disposiciones más favorables para los trabajadores."

Esta mención a las disposiciones más favorables para los trabajadores merece ser singularmente subrayada.

3. Una vez expuestas las normas que regulan la cuestión aquí controvertida, es el momento de recordar las contrapuestas interpretaciones que de dichas normas hacen la sentencia recurrida y la sentencia referencial.

La sentencia recurrida se fija especialmente en el artículo 10.4 RD 1561/1995, de conformidad con el cual se entienden comprendidos dentro del tiempo de presencia 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.

Y como, según afirma la sentencia recurrida, el trabajador, "mientras permanecía embarcado tenía que estar disponible para cualquier emergencia o cuestión que surgiera", mencionándose entre otros supuestos la posibilidad de tener que modificar el camión de sitio si fuera requerido para ello, el TSJ, corrigiendo lo que había entendido la sentencia de instancia, alcanza la conclusión de que los períodos durante los cuales el trabajador acompañó al vehículo transportado en transbordador deben ser considerados tiempo de presencia y no tiempo de descanso. La sentencia razona que el trabajador no podía disponer con libertad de su tiempo, dejar la embarcación o atender su vida privada o familiar.

La sentencia de contraste llega a la conclusión contraria, en el sentido de que el conductor durante los trayectos en ferry está período de descanso, pues -afirma- "no concurren los elementos de disponibilidad que se refieren en la legislación no cabiendo posibilidad alguna de realizar una determinada función de emprender o reanudar su ruta o cambiar a la misma a disposición de instrucción del empleador, pues como es obvio en el trayecto en ferry el vehículo queda estacionado e inmovilizado a todos los efectos hasta llegar a destino."

Lo que sucede es que el artículo 10.4 RD 1561/1995 no limita la disponibilidad del conductor a la respuesta a "posibles instrucciones que le ordenen emprender o reanudar la conducción", sino que extiende la disponibilidad a que el conductor tenga que "realizar otros trabajos."

4. Siendo así las cosas, ha de jugar la presunción general de considerar tiempo de presencia, y no de descanso, "los períodos durante los cuales el trabajador acompañe a un vehículo transportado en transbordador", conforme expresamente disponen el artículo 10.4 a) RD 1561/1995 y el artículo 28.3 e) del II Acuerdo de transporte.

Ciertamente, tanto el precepto legal como el precepto convencional recién mencionados disponen que ello será así salvo que aquellos períodos de acompañamiento constituyan una pausa o descanso. Pero, además de



que ni las normas mencionadas -ni tampoco el Reglamento 561/2006-, definen con precisión el concepto de descanso, y aunque el artículo 9 de este último Reglamento relaciona la disposición de litera con el descanso del conductor, lo cierto es que, como ya hemos anticipado, el considerando 5 del Reglamento 561/1995 afirma expresamente que las disposiciones del Reglamento 561/2006 relativas a las condiciones de trabajo no deben ser obstáculo al derecho de empresarios y trabajadores del sector a establecer, ya sea mediante negociación colectiva u otros medios, "disposiciones más favorables para los trabajadores."

Y, en este sentido, es claro que para el trabajador es más favorable que el tiempo de acompañamiento del vehículo en el transbordador no se impute a su tiempo de descanso -premisa de la que parece partir el artículo 9 del Reglamento 561/2006 si el trabajador dispone de litera-, sino que sea considerado tiempo de presencia. Con carácter general, el Derecho de la Unión Europea no considera categorías que cabe denominar "intermedias" entre el tiempo de trabajo y el tiempo de descanso. Pero estamos en un sector muy específico -el de transporte por carretera- y ante una actividad muy singular -el acompañamiento del vehículo en transbordador- que, si bien el artículo 9 del Reglamento 561/2006 parece partir de la premisa de que se considera tiempo descanso siempre que el trabajador disponga de litera, la apertura expresa a disposiciones más favorables para los trabajadores por parte del propio Reglamento 561/2006 permite previsiones como las de considerar que aquel tiempo de acompañamiento es tiempo de presencia, y no de descanso. Estas previsiones más favorables para los trabajadores son las que se contienen, precisamente, en el artículo 10.4 a) RD 1561/1995 y en el artículo 28.3 e) del II Acuerdo de transporte.

El recurso de casación unificadora insiste mucho en que, en el presente caso, el trabajador solo registró cuarenta y dos minutos de tiempo de presencia. El hecho probado cuarto de la sentencia recurrida hace referencia a un informe pericial en donde constaría lo anterior. Pero, además de que ese informe ya ha sido valorado por el órgano judicial, ello no puede prevalecer sobre la convicción judicial de que el trabajador, "mientras permanecía embarcado(,) tenía que estar disponible para cualquier emergencia o cuestión que surgiera".

5. Las consideraciones anteriores conducen a desestimar el presente recurso.

CUARTO.- La desestimación del recurso.

1. De acuerdo con lo razonado, y de conformidad con lo informado por el Ministerio Fiscal, procede desestimar el recurso de casación para la unificación de doctrina y confirmar y declarar la firmeza de la sentencia recurrida.
2. Se imponen las costas a la empresa recurrente en la cuantía de 1.500 euros (artículo 235.1 LRJS).

FALLO

Por todo lo expuesto, en nombre del Rey y por la autoridad que le confiere la Constitución, esta Sala ha decidido :

1. Desestimar el recurso de casación para la unificación de doctrina interpuesto por la representación de Hermanos Herrera Tadeo SL.
2. Confirmar y declarar la firmeza de la sentencia de la sala de lo social del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana 2049/2021, de 17 de junio de 2021 (rec. 2004/2020).
3. Imponer las costas a la empresa recurrente en la cuantía de 1.500 euros.

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

Así se acuerda y firma.