

e cooperarán na definición e desenvolvemento dos procesos de avaliación do Sistema Nacional de Cualificacións e Formación Profesional, de conformidade co que se estableza regulamentariamente, debendo proporcionar os datos requiridos para a correspondente avaliación de carácter nacional.

Disposición adicional primeira. *Habilitación do profesorado de formación profesional.*

1. Os funcionarios dos corpos de profesores de ensino secundario e de profesores técnicos de formación profesional, sen prexuízo de seguiren desempeñando as súas funcións na formación profesional específica, de acordo co establecido na disposición adicional décima, punto 1, da Lei orgánica 1/1990, do 3 de outubro, de ordenación xeral do sistema educativo, e de conformidade co que establezan as normas básicas que determinan a atribución da competencia docente ós profesores dos ditos corpos, poderán desempeñar funcións nos demais ámbitos da formación profesional regulada nesta lei, de conformidade co seu perfil académico e profesional e co que para o efecto determinen as administracións competentes.

2. Para os efectos previstos no artigo 3 da Lei 53/1984, do 26 de decembro, de incompatibilidades do persoal laboral ó servizo das administracións públicas, a impartición da formación, nos seus distintos ámbitos, terá a consideración de interese público.

Disposición adicional segunda. *Habilitación de profesionais cualificados.*

De acordo coas necesidades derivadas da planificación da oferta formativa, a formación profesional regulada nesta lei poderá ser impartida por profesionais cualificados, cando non exista profesorado cun perfil que se corresponda coa formación asociada ás cualificacións profesionais, nas condicións e réxime que determinen as correspondentes administracións competentes.

Disposición adicional terceira. *Áreas prioritarias nas ofertas formativas.*

Son áreas prioritarias que se incorporarán ás ofertas formativas financiadas con cargo a recursos públicos as relativas a tecnoloxías da información e a comunicación, idiomas dos países da Unión Europea, traballo en equipo, prevención de riscos laborais así como aquelas que se inclúan dentro das directrices marcadas pola Unión Europea.

Disposición adicional cuarta. *Equivalencias.*

O Goberno, logo de consulta ó Consello Xeral da Formación Profesional, fixará as equivalencias, validacións, correspondencias, e os efectos delas, entre os títulos de formación profesional e os certificados de profesionalidade establecidos e os que se creen conforme o previsto nesta lei.

Disposición derradeira primeira. *Título competencial.*

1. Esta lei dítase ó amparo das disposicións 1.<sup>a</sup>, 7.<sup>a</sup> e 30.<sup>a</sup> do artigo 149.1 da Constitución.

2. O amparo do establecido no artigo 149.1.1.<sup>a</sup> e 30.<sup>a</sup> da Constitución, no que se refire á regulación da formación profesional no ámbito do sistema educativo, é competencia exclusiva do Estado o desenvolvemento dos seguintes preceptos:

O punto 1 do artigo 1, os artigos 2 a 5, os puntos 3 e 4 do artigo 6, os artigos 7 a 9, o punto 1 do artigo 10 e o punto 6 do artigo 11.

A disposición adicional terceira.

Igualmente, ó amparo do establecido no artigo 149.1.1.<sup>a</sup> e 30.<sup>a</sup> da Constitución e no que se refire á regulación da formación profesional no ámbito do sistema educativo, son normas básicas desta lei as seguintes:

Os puntos 2 e 3 do artigo 1, os puntos 1 e 2 do artigo 6, os puntos 2 a 7 do artigo 10, os puntos 1 a 5 e 7 do artigo 11 e os artigos 12 a 17.

As disposicións adicionais primeira e segunda.

3. Ó amparo do establecido no artigo 149.1.7.<sup>a</sup>, é competencia exclusiva do Estado o desenvolvemento desta lei en todo aquilo que non se refira á regulación da formación profesional no ámbito do sistema educativo, sen prexuízo da súa execución polos órganos das comunidades autónomas.

4. Ó amparo do establecido no artigo 149.1.1.<sup>a</sup>, 7.<sup>a</sup> e 30.<sup>a</sup> da Constitución, é competencia exclusiva do Estado o desenvolvemento da disposición adicional cuarta.

Disposición derradeira segunda. *Carácter de lei orgánica desta lei.*

Esta lei ten o carácter de lei orgánica, coa excepción dos seguintes preceptos: os puntos 2 e 3 do artigo 1; o punto 1 e os parágrafos c) e d) do punto 3 do artigo 2; o punto 2 do artigo 4; os artigos 5, 6, 9, 13, 14, 15, 16 e 17; as disposicións adicionais primeira, segunda, terceira e cuarta, e as disposicións derradeiras primeira, terceira e cuarta.

Disposición derradeira terceira. *Habilitación para o desenvolvemento normativo.*

Habílitase o Goberno co fin de que dicte, logo de consulta ó Consello Xeral de Formación Profesional, a normativa precisa para o desenvolvemento desta lei no ámbito das súas competencias.

Disposición derradeira cuarta. *Entrada en vigor.*

Esta lei orgánica entrará en vigor o día seguinte ó da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Por tanto,

Mando a tódolos españois, particulares e autoridades, que cumpran e fagan cumprir esta lei orgánica.

Madrid, 19 de xuño de 2002.

JUAN CARLOS R.

O presidente do Goberno,  
JOSÉ MARÍA AZNAR LÓPEZ

## MINISTERIO DE FOMENTO

**12505** REAL DECRETO 525/2002, do 14 de xuño, sobre o control de cumprimento do Acordo comunitario relativo á ordenación do tempo de traballo da xente de mar. («BOE» 152, do 26-6-2002.)

A Conferencia Xeral da Organización Internacional do Traballo aprobou en 1996 o Convenio 180, relativo

ás horas de traballo a bordo e a dotación dos buques, así como o Protocolo de 1996 relativo ó Convenio 147 da Organización Internacional do Traballo, sobre a mariña mercante (normas mínimas), este último co obxecto de incorporar precisamente o Convenio 180, entre outros, ó anexo do Convenio 147. Ambos os instrumentos están aínda pendentes de conseguí-las ratificacións necesarias para a súa entrada en vigor.

En 1998, a Asociación de Armadores da Comunidade Europea e a Federación de Sindicatos do Transporte da Unión Europea subscribíron o Acordo sobre a ordenación do tempo de traballo da xente de mar, as cláusulas do cal recollen basicamente as disposicións dos artigos 1 ó 13 do Convenio 180 da Organización Internacional do Traballo.

Posteriormente, o Consello da Unión Europea adoptou a Directiva 1999/63/CE, do 21 de xuño, relativa ó Acordo sobre a ordenación do tempo de traballo da xente de mar subscrito pola Asociación de Armadores da Comunidade Europea (ECSA) e a Federación de Sindicatos do Transporte da Unión Europea (FST), coa finalidade de plasmar nunha norma xurídica o Acordo de 1998, que figura como anexo á propia directiva.

A Directiva 1999/63/CE foi incorporada ó ordenamento xurídico español polo Real decreto 285/2002, do 22 de marzo, polo que se modifica o Real decreto 1561/1995, do 21 de setembro, sobre xornadas especiais de traballo, no relativo ó traballo no mar.

O 13 de decembro de 1999 foi adoptada a Directiva 1999/95/CE, do Parlamento Europeo e do Consello, sobre o cumprimento das disposicións relativas ó tempo de traballo da xente de mar a bordo de buques que fagan escala en portos da Comunidade, coa finalidade de salvagarda-la saúde, as condicións de vida e traballo da xente de mar, a seguridade marítima e a prevención da contaminación do ambiente mariño.

A Directiva 1999/95/CE pretende que cada Estado membro vele polo cumprimento íntegro do Acordo de 1998 respecto dos seus propios buques mercantes, así como polo cumprimento das súas cláusulas 1 a 12 respecto dos buques que non enarbornen o seu pavillón, cando fagan escala nos seus portos.

Así mesmo, as citadas cláusulas 1 a 12 reproducen prescricións do Convenio 180 da OIT, polo que non se lles debe esixir-lo seu cumprimento ós buques extracomunitarios mentres o dito convenio non entrase en vigor, segundo prescribe a Directiva 1999/95/CE.

Por último, a citada directiva establece o principio de trato non máis favorable ós buques que non sexan signatarios do convenio citado no parágrafo anterior ca ós que si o sexan.

Desde o punto de vista competencial, débese precisar que o artigo 149.1.20.<sup>a</sup> da Constitución lle atribúe ó Estado a competencia exclusiva sobre a mariña mercante, da que forma parte integrante a inspección técnica e operativa de buques, tripulacións e mercadorías, de conformidade co artigo 6.1.g) da Lei 27/1992, do 24 de novembro, de portos do Estado e da Mariña Mercante.

Este real decreto, dentro do dito ámbito competencial, ten por finalidade incorporar ó ordenamento xurídico español as prescricións da Directiva 1999/95/CE.

Na súa virtude, por proposta do ministro de Fomento, de acordo co Consello de Estado e logo da deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 14 de xuño de 2002,

## DISPONGO:

### Artigo 1. *Obxecto e ámbito de aplicación.*

Este real decreto ten por obxecto verificalo cumprimento polos buques mercantes estranxeiros do disposto nas cláusulas 1 a 12 do Acordo sobre a ordenación do tempo de traballo da xente de mar, que se recolle no anexo a este real decreto, así como establece-las medidas oportunas para casos de incumprimento.

### Artigo 2. *Definicións.*

Para efectos deste real decreto entenderase por:

1. Buques: os buques mercantes definidos no artigo 8.3 da Lei 27/1992, do 24 de novembro, de portos do Estado e da mariña mercante.

2. Autoridade competente: o Ministerio de Fomento, a través da Dirección Xeral da Mariña Mercante e as capitanías marítimas.

3. Inspector: unha persoa ó servizo da Administración pública ou calquera outra persoa debidamente autorizada polo Ministerio de Fomento para levar a cabo as inspeccións de control do estado do porto e responsable ante o dito departamento.

4. Denuncia: o acto polo que calquera interesado na seguridade do buque, incluída a saúde e a seguridade da tripulación, pon en coñecemento da autoridade competente unha presunta infracción ó disposto no real decreto. Non se lle deberá revelar ó capitán nin ó navieiro do buque a identidade da persoa denunciante.

### Artigo 3. *Preparación e envío de informes.*

Sen prexuízo do disposto no artigo 1, se un órgano adscrito á Administración marítima española recibe unha denuncia que considere fundada ou obtén probas, a través dunha inspección ou de calquera outro modo, de que un buque que fixese escala en porto español, no curso normal da súa actividade ou por razóns operacionais, incumpre o disposto nas cláusulas 1 a 12 do Acordo que figura como anexo a este real decreto, elaborará un informe que enviará á Administración do Estado de matrícula do buque, e adoptará as medidas de policía que considere convenientes para corrixi-las deficiencias de a bordo que considere manifestamente perigosas para a saúde ou a seguridade da tripulación.

### Artigo 4. *Inspección e inspección máis detallada.*

1. Ó efectuar unha inspección, co contido previsto nos puntos 1 e 2 do artigo 6 do Regulamento para o control do cumprimento da normativa internacional sobre seguridade marítima, prevención da contaminación e condicións de vida e traballo nos buques estranxeiros que utilicen portos ou instalacións situadas en augas xurisdiccionais españolas, aprobado polo Real decreto 768/1999, do 7 de maio, para efectos de verificalo cumprimento do disposto nas cláusulas 1 a 12 do Acordo que figura como anexo a este real decreto, o inspector deberá determinar se:

a) Se elaborou un cadro no que se indica a organización do traballo a bordo no idioma ou idiomas de traballo do buque e en inglés, segundo o modelo do anexo I do Real decreto 285/2002, do 22 de marzo, polo que se modifica o Real decreto 1561/1995, do 21 de setembro, sobre xornadas especiais de traballo, en materia de tempo de traballo no mar, ou outro modelo equivalente, e o dito cadro se colocou a bordo nun lugar de fácil acceso.

b) Se elaborou un rexistro das horas de traballo e horas de descanso da xente de mar, no idioma ou idiomas de traballo do buque e en inglés, segundo o modelo do anexo II do Real decreto 285/2002, do 22 de marzo, en materia de tempo de traballo no mar, ou outro modelo equivalente, e o dito rexistro se leva a bordo e foi debidamente visado pola autoridade competente do Estado de matrícula do buque.

2. Cando se recibise unha denuncia ó respecto ou cando o inspector, segundo as súas propias observacións efectuadas a bordo, considere que existen indicios de que a tripulación se encontra excesivamente fatigada,

el mesmo levará a cabo unha inspección máis detallada, segundo os criterios dos puntos 3 e 4 do artigo 6 do regulamento citado no número 1, para determinar se as horas de traballo ou de descanso rexistradas se axustan ó que establecen as cláusulas 1 a 12 do acordo que figura no anexo a este real decreto, e que estas se cumpriron adecuadamente, tendo en conta outros rexistros relacionados co funcionamento do buque.

**Artigo 5. *Rectificación de deficiencias.***

1. Cando a inspección ou unha inspección máis detallada revelen que un buque incumpre o disposto nas cláusulas 1 a 12 do acordo que figura como anexo a este real decreto, a Capitanía marítima adoptará as medidas de policía necesarias para garantir que se remédie calquera situación a bordo que resulte manifestamente perigosa para a saúde ou a seguridade da xente de mar. As ditas medidas poderán incluí-la inmovilización do buque ata que se rectifiquen as deficiencias detectadas ou a tripulación goce dun descanso suficiente.

2. Cando resulte probado que a tripulación de garda da primeira quenda ou das quendas posteriores se encontra excesivamente fatigada, a Capitanía marítima ordenará a inmovilización do buque ata que a tripulación goce dun descanso suficiente ou ata que sexa convenientemente reforzada, se a fatiga obedece á insuficiencia da tripulación.

**Artigo 6. *Medidas ulteriores.***

1. Se, de conformidade co disposto no artigo anterior, se lle prohibise a un buque abandona-lo porto, a Capitanía marítima informará o capitán, o navieiro do buque, e a Administración do Estado de abandeiramento do buque así como o cónsul ou, no seu defecto, o máis próximo representante diplomático do dito Estado, do resultado das inspeccións recollidas no artigo 4, de calquera decisión adoptada e, se é o caso, das medidas correctoras necesarias.

2. Cando se efectúe unha inspección en aplicación deste real decreto, evitanse, no posible, demoras innecesarias ó buque.

**Artigo 7. *Recursos.***

Contra o acto de inmovilización os interesados poderán interpor recurso de alzada ante o director xeral da Mariña Mercante, a resolución do cal esgota a vía administrativa.

**Artigo 8. *Cooperación administrativa.***

1. As medidas de cooperación previstas no artigo 15 do Regulamento aprobado polo Real decreto 768/1999, do 7 de maio, faranse extensivas ó cumprimento e á verificación do cumprimento do disposto neste real decreto.

2. A información relativa ás medidas de policía de inmovilización do buque adoptadas en virtude do artigo 5 publicarase de acordo co disposto no artigo 16 do Regulamento aprobado polo Real decreto 768/1999, do 7 de maio.

**Disposición adicional única. *Actuacións de comprobación.***

Correspóndelle á Administración marítima, no marco do establecido no Regulamento de inspección e certificación de buques civís, aprobado polo Real decreto 1837/2000, do 10 de novembro, e sen prexuízo das

competencias da Inspección de Traballo e Seguridade Social, comproba-lo cumprimento do disposto neste real decreto.

No exercicio das competencias reguladas no Regulamento de inspección e certificación de buques civís, a Administración marítima deberá comprobar nos buques españois o estado de fatiga da tripulación en canto afecte a seguridade marítima, a prevención da contaminación mariña, así como outros extremos que poidan pór en perigo os ditos bens xurídicos.

**Disposición transitoria única. *Aplicación a buques extracomunitarios.***

1. O disposto neste real decreto non será de aplicación ós buques mercantes extracomunitarios mentres non entren en vigor o Convenio 180 da Organización Internacional do Traballo e o Protocolo do Convenio 147 da Organización Internacional do Traballo, momento no cal se lles aplicarán tamén ós estados signatarios dos ditos instrumentos que non sexan membros da Unión Europea.

2. Non se lles deberá dispensar un trato máis favorable ós buques abandeirados en estados non signatarios dos citados convenios e protocolo có outorgado ós buques abandeirados en estados signatarios deles e ás súas tripulacións.

**Disposición derogatoria única. *Derrogación normativa.***

Quedan derrogadas cantas disposicións de igual ou inferior rango se opoñan ó establecido neste real decreto.

**Disposición derradeira primeira. *Título competencial.***

Este real decreto dítase ó abeiro do previsto no artigo 149.1.20.<sup>a</sup> da Constitución española.

**Disposición derradeira segunda. *Habilitación normativa.***

Autorízase o ministro de Fomento para dicta-las disposicións necesarias para a aplicación deste real decreto.

**Disposición derradeira terceira. *Entrada en vigor.***

Este real decreto entrará en vigor o día 30 de xuño de 2002.

Dado en Madrid o 14 de xuño de 2002.

JUAN CARLOS R.

O ministro de Fomento,  
FRANCISCO ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

**ANEXO**

**Acordo europeo sobre a ordenación do tempo de traballo da xente de mar**

**Cláusula 1.**

1. Este acordo será aplicable á xente de mar que preste servizo a bordo de buques de navegación marítima, de propiedade pública ou privada, rexistrados no territorio de calquera Estado membro, e que se dediquen normalmente a operacións marítimas comerciais. Para efectos deste acordo, un buque rexistrado en dous estados membros considerárase rexistrado no territorio do Estado membro do que enarbore o pavillón.

2. En caso de que xurdan dúbidas á hora de considerar, para efectos deste acordo, se un buque é de

navegación marítima ou se se dedica normalmente a operacións marítimas comerciais, a cuestión deberá ser resolta pola autoridade competente do Estado membro, logo de consulta coas organizacións interesadas de armadores e de xente de mar.

#### Cláusula 2.

Para efectos deste acordo, entenderase por:

- a) «Horas de traballo»: o tempo durante o cal un mariño está obrigado a prestar servizo por conta do buque;
- b) «Horas de descanso»: o tempo non comprendido nas horas de traballo; nesta expresión non se inclúen as pausas breves;
- c) «Xente de mar» ou «mariños»: toda persoa empregada ou contratada, calquera que sexa o seu cargo, a bordo dun buque de navegación marítima ó cal se aplique este acordo;
- d) «Armador»: o propietario dun buque ou calquera outra persoa física ou xurídica, por exemplo o xestor naval ou o fretador con xestión náutica, en quen o armador delegue a responsabilidade da explotación do buque e que, ó asumir esta responsabilidade, acepta facerse cargo de tódolos deberes e responsabilidades correspondentes.

#### Cláusula 3.

Dentro dos límites indicados na cláusula 5, fixarase ben sexa o número máximo de horas de traballo, que non se deberá superar nun período determinado, ou o número mínimo de horas de descanso que se deberá conceder dentro dun período de tempo determinado.

#### Cláusula 4.

Sen prexuízo do disposto na cláusula 5, a duración normal do tempo de traballo da xente de mar será, en principio, de oito horas diarias, cun día de descanso semanal, ademais dos días de descanso correspondentes ós días festivos oficiais. Os estados membros poderán adoptar disposicións co fin de autorizar ou rexistrar un convenio colectivo que determine o tempo de traballo da xente de mar sobre bases non menos favorables que as establecidas nesta cláusula.

#### Cláusula 5.

1. As horas de traballo e de descanso estarán sometidas ós límites seguintes:
  - a) O número máximo de horas de traballo non excederá de:
    - b) Catorce horas por cada período de vinte e catro horas, nin de setenta e dúas horas por cada período de sete días;
    - ou ben
    - c) O número mínimo de horas de descanso non será inferior a:
      - 1.º Dez horas por cada período de vinte e catro horas, nin de
      - 2.º Setenta e sete horas por cada período de sete días.
2. As horas de descanso poderanse distribuír nun máximo de dous períodos, un dos cales deberá ser de alomenos seis horas ininterrompidas. O intervalo entre dous períodos consecutivos de descanso non excederá de catorce horas.
3. Os paseos de revista e os exercicios de loita contra incendios, salvamento e outros similares que impoñan

a lexislación nacional e os instrumentos internacionais deberanse realizar de forma que perturben o menos posible os períodos de descanso e non provoquen fatiga.

4. Os mariños que deban permanecer en situación de dispoñibilidade, por exemplo por se encontrar desatendida unha sala de maquinaria, terán dereito a un período de descanso compensatorio adecuado se, por se requiriren os seus servizos, resultase perturbado o seu período de descanso.

5. En ausencia de convenio colectivo ou laudo arbitral, ou se a autoridade competente determina que as disposicións dun convenio ou laudo son insuficientes polo que respecta ó disposto nos puntos 3 e 4 desta cláusula, a autoridade competente adoptará as medidas necesarias para garantir que os mariños afectados disfruten dun período de descanso suficiente.

6. Sempre que se respecten os principios xerais en materia de protección da saúde e a seguridade dos traballadores, os estados membros poderán adoptar nas súas lexislacións nacionais disposicións ou procedementos que faculden a autoridade competente a autorizar ou rexistrar convenios colectivos que prevexan dispensas ós límites establecidos nos puntos 1 e 2 desta cláusula. Tales dispensas deberanse axustar, na medida do posible, ás normas establecidas, pero poderán ter en conta períodos de permiso máis frecuentes ou máis longos ou a concesión de permisos compensatorios ós mariños que realizan gardas ou que traballan a bordo de buques que efectúen travesías de curta duración.

7. Deberase colocar nun lugar facilmente accesible un taboleiro no que se especifique a organización do traballo a bordo e no que figuren para cada cargo, alomenos:

- a) O programa de servizo no mar aberto e no porto, e
- b) O número máximo de horas de traballo ou o número mínimo de horas de descanso establecidos nas leis, regulamentos ou convenios colectivos vixentes nos estados membros.

8. O taboleiro ó que se fai referencia no punto 7 desta cláusula deberase axustar a un modelo normalizado e estar redactado na lingua ou linguas de traballo a bordo e en inglés.

#### Cláusula 6.

Non poderán realizar traballos de noite os mariños menores de dezoito anos. Para efectos desta cláusula, entenderase por «noite» un período de alomenos nove horas consecutivas, que comprenda o intervalo comprendido entre a media noite e as cinco da mañá. A aplicación desta disposición non será necesaria nos casos en que se poida ver afectada a eficacia da formación que, de acordo cos programas e plans establecidos, se imparta ós mariños de entre dezaseis e dezoito anos de idade.

#### Cláusula 7.

1. O capitán dun buque poderá esixir que un mariño preste servizo durante o tempo que sexa necesario para garantir a seguridade inmediata do buque ou das persoas ou a carga a bordo, ou para socorrer outros buques ou persoas que corran perigo no mar aberto.

2. De conformidade co disposto no punto 1 desta cláusula, o capitán poderá suspender os horarios normais de traballo ou descanso e esixir que un mariño preste servizo o tempo necesario ata que se restableza a normalidade.

3. Tan pronto como sexa posible, unha vez restablecida a normalidade, o capitán deberá velar por que todo mariño que traballase durante o seu horario normal de descanso disfrute dun período compensatorio de descanso adecuado.

## Cláusula 8.

1. Deberanse levar rexistros das horas diarias de traballo ou das horas diarias de descanso da xente de mar co fin de permiti-lo control do cumprimento das disposicións establecidas na cláusula 5. Os mariños recibirán unha copia dos rexistros que lles incumban rubricada polo capitán, ou por unha persoa autorizada por este, e por eles mesmos.

2. Deberanse determina-los procedementos que se deberán seguir para levar estes rexistros a bordo, así como os intervalos con que se deberá consigna-la información. O modelo para o rexistro das horas de traballo ou de descanso da xente de mar deberase establecer tomando en consideración a normativa internacional vixente e deberase redactar na lingua ou linguas previstas no punto 8 da cláusula 5.

3. Deberase conservar a bordo, nun lugar facilmente accesible á tripulación, un exemplar das disposicións pertinentes da lexislación nacional relativas a este acordo, así como dos convenios colectivos aplicables.

## Cláusula 9.

Os rexistros ós que se fai referencia na cláusula 8 deberán ser inspeccionados e aprobados a intervalos apropiados, co fin de garantir que se cumpren as disposicións en materia de horas de traballo e de descanso adoptadas en aplicación deste acordo.

## Cláusula 10.

1. Ó determinar, aprobar ou revisa-los niveis de dotación terase en conta a necesidade de evitar ou de reducir ó mínimo, na medida do posible, o exceso de horas de traballo, de garantir un período de descanso suficiente e de limita-la fatiga.

2. Se os rexistros ou outras probas indican que se infrinxiron as disposicións relativas ás horas de traballo ou de descanso, adoptaranse as medidas necesarias para evitar futuras infraccións, incluída, se é o caso, a revisión da dotación do buque.

3. Todo buque ó que se lle aplique este acordo deberá contar cunha dotación suficiente, segura e eficiente, conforme o disposto no documento que especifica a dotación mínima de seguridade ou nun documento equivalente emitido pola autoridade competente.

## Cláusula 11.

Non poderán prestar servicios a bordo de buques os menores de dezaseis anos.

## Cláusula 12.

O armador deberase asegurar de que o capitán dispón de tódolos recursos necesarios, incluída unha dotación suficiente, que permitan o cumprimento das obrigas establecidas neste acordo. O capitán deberá adoptar tódalas medidas necesarias para garantir que se cumpren as condicións relativas ás horas de traballo e de descanso da xente de mar establecidas neste acordo.

## Cláusula 13.

1. Tódolos mariños deberán estar en posesión dun certificado que acredite a súa capacidade para realiza-las tarefas para as cales foron empregados a bordo.

A natureza dos controis médicos ós que se deberán somete-los mariños, así como os detalles que deberán figurar nos certificados médicos, estableceranse logo de

consulta coas organizacións interesadas de armadores e de xente de mar.

Tódolos mariños se deberán someter a controis médicos periódicos. Os mariños que realicen gardas e sufran problemas de saúde debidos, segundo certificación médica, ó traballo nocturno deberán, se é posible, ser transferidos a un posto de día apropiado.

2. Os controis médicos ós que se fai referencia no punto 1 desta cláusula deberanse efectuar gratuitamente e respectando o segredo médico. Poderanse levar a cabo no marco dos sistemas nacionais de saúde.

## Cláusula 14.

Os armadores facilitaranlles ás autoridades nacionais competentes, por petición destas, información sobre os mariños que realizan gardas e demais traballadores de noite.

## Cláusula 15.

Os mariños desfrutarán dunha protección en materia de saúde e seguridade adaptada á natureza do seu traballo. Os mariños que traballen de día ou de noite disporán de servicios e de equipos de prevención e protección equivalentes en materia de saúde e seguridade.

## Cláusula 16.

Todo mariño desfrutará de permisos anuais remunerados de alomenos catro semanas ó ano, ou de permisos de duración proporcional para os períodos de emprego de menos dun ano, conforme as condicións de devengo e concesión destes permisos establecidas nas lexislacións e prácticas nacionais.

O período mínimo de permiso anual remunerado non poderá ser substituído por unha indemnización compensatoria, a menos que a relación laboral chegase ó seu termo.

## XEFATURA DO ESTADO

**12756** LEI ORGÁNICA 6/2002, do 27 de xuño, de partidos políticos. («BOE» 154, do 28-6-2002.)

JUAN CARLOS I

REI DE ESPAÑA

Saiban tódolos que a viren e a entenderen que as Cortes Xerais aprobaron e eu sanciono a seguinte lei orgánica.

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

A Lei 54/1978, de partidos políticos, norma preconstitucional, breve tanto en artigos coma en contidos, serviu primordialmente para asentar un procedemento sinxelo de constitución en liberdade dos partidos políticos, obxectivo, por outra parte, non menor no momento fundacional en que se veu dictar. O resto das previsións que hoxe conforman o seu estatuto xurídico en España derivouse do contido na propia Constitución, de normas