

I. Disposiciones generales

MINISTERIO DE FOMENTO

18488 REAL DECRETO 1253/1997, de 24 de julio, sobre condiciones mínimas exigidas a los buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes, con origen o destino en puertos marítimos nacionales.

En los últimos años el transporte marítimo ha experimentado un importante aumento del volumen de mercancías peligrosas y contaminantes transportadas, con la consiguiente elevación de los riesgos de accidentes. Dicha circunstancia resulta especialmente preocupante en España, dada la gran extensión de su litoral y su dependencia de los recursos naturales que proporciona el mar, así como también por las potenciales repercusiones negativas que podrían derivarse para su política turística.

La Unión Europea ha mostrado su preocupación por mejorar la seguridad marítima y prevenir la contaminación marina de las aguas comunitarias. A las conclusiones del Consejo extraordinario de 25 de enero de 1993 siguió la Resolución del Consejo de 8 de junio de 1993, relativa a una política común de seguridad marítima, en la que se definían los principios fundamentales de esta política. En este ámbito es en el que se aprueba la Directiva 93/75/CEE, del Consejo, de 13 de septiembre, sobre las condiciones mínimas exigidas a los buques con destino a los puertos marítimos de la Unión Europea o que salgan de los mismos y transporten mercancías peligrosas o contaminantes, modificada por las Directivas de la Comisión 96/39/CE, de 19 de junio y 97/34/CE, de 6 de junio.

Este Real Decreto tiene por objeto incorporar las citadas normas comunitarias al ordenamiento español, y a tal fin establece una serie de obligaciones para los expedidores de mercancías peligrosas por vía marítima y para los operadores de los buques; obligaciones que se concretan, fundamentalmente, en la necesidad de cursar a las autoridades españolas competentes diversas notificaciones, con anterioridad a la arribada de un buque a un puerto español o a la salida de él, al objeto de verificar un mejor control y un pleno seguimiento de las mercancías peligrosas en garantía de la seguridad marítima y de la navegación.

El elevado número de notificaciones que deberán cursarse, en función del volumen de tráfico marítimo existente, unido a la necesidad de procesar, registrar y distribuir la información suministrada a fin de que sea puesta a disposición de cada una de las autoridades españolas competentes, así como de los demás Estados integrantes de la Unión Europea, para prever las posibles contingencias en la mar, obliga a instrumentar los mecanismos y medios informáticos precisos para la recepción y el tratamiento de las notificaciones; procedimiento que,

además, se adecua a la declaración de principios y mandato objeto del artículo 13.2 de la Directiva en cuestión.

Asimismo, y en relación con lo anteriormente expuesto, se determinan las autoridades competentes destinatarias de la información y notificaciones a las que se refiere la Directiva, en cumplimiento del artículo 3 de la misma.

Por otra parte, se establece asimismo un conjunto de obligaciones para los capitanes de los buques que transporten mercancías peligrosas, en orden a imponer la notificación a las autoridades competentes de cuantos accidentes ocurran en la mar en relación con el transporte de mercancías peligrosas, en consonancia con los principios ya consagrados por los Convenios MARPOL y SOLAS, de los que España es parte.

Conviene también precisar que la disposición adicional segunda extiende la aplicación de este Real Decreto a los transportes marítimos efectuados con cualquier país integrante de la Asociación Europea de Libre Comercio, en concordancia con lo establecido en el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo.

Por último, la entrada en vigor de las Directivas 96/39 y 97/34, que modifican a la 93/75 —y cuyo contenido sustantivo se reduce en la práctica a cambiar las fechas de referencia en cuanto a las versiones vigentes del Convenio MARPOL y de los Códigos IMDG, IBC e IGC—, hace indispensable su incorporación al ordenamiento jurídico interno, lo que, por razones de economía normativa y de seguridad jurídica, se verifica a través de este Real Decreto.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, con informe de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión de 24 de julio de 1997,

DISPONGO:

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación.

1. Este Real Decreto tiene por objeto la regulación, por razones de seguridad marítima y de prevención de la contaminación marina, de las condiciones mínimas exigidas a los capitanes y operadores de los buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes a granel o empaquetadas, con origen o destino en puertos marítimos españoles, así como a los expedidores de dichas mercancías.

2. Las disposiciones establecidas en este Real Decreto no se aplicarán a:

- a) Los buques de guerra y otros buques de titularidad pública utilizados con fines no comerciales.
- b) Los combustibles y las provisiones y equipo destinados a ser utilizados a bordo de los buques.

Artículo 2. Definiciones.

A los efectos de la aplicación de este Real Decreto se entenderá por:

a) Operadores: los propietarios, navieros o consignatarios del buque.

b) Buques: buques de carga, buques cisterna de petróleo, productos químicos o gas, así como buques de pasajeros que transporten mercancías peligrosas o contaminantes a granel o empaquetadas, con destino a puertos marítimos comunitarios o que salgan de ellos.

c) Mercancías peligrosas: las clasificadas en el Código IMDG, en el capítulo 17 del Código IBC y en el capítulo 19 del Código IGC.

d) Mercancías contaminantes:

1.º Los hidrocarburos definidos en el anexo 1 de MARPOL,

2.º Las sustancias nocivas líquidas definidas en el anexo 2 de MARPOL,

3.º Las sustancias perjudiciales definidas en el anexo 3 de MARPOL.

e) MARPOL: el Convenio internacional para la Prevención de la Contaminación originada por los Buques, de 1973, y su Protocolo de 1978, en la versión vigente el 1 de enero de 1996.

f) Código IMDG: el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, en la versión vigente el 1 de enero de 1997.

g) Código IBC: el Código Internacional OMI para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel, en la versión vigente el 1 de enero de 1996.

h) Código IGC: el Código Internacional OMI para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel, en la versión vigente el 1 de enero de 1996.

i) Resolución OMI A 648 (16): la Resolución número 648 (16) de la Organización Marítima Internacional, adoptada por la Asamblea en su decimosexta sesión el 19 de octubre de 1989 y titulada «Principios generales a que deben ajustarse los sistemas y prescripciones de notificación para buques, incluidas las directrices para notificar sucesos en los que intervengan mercancías peligrosas, sustancias perjudiciales o contaminantes del mar», en su versión vigente el 13 de septiembre de 1993.

j) Expedidor: toda persona que haya celebrado o en cuyo nombre se haya celebrado con un transportista un contrato de transporte de mercancías por mar.

k) Sistema EDI: sistema electrónico de transmisión de datos.

Artículo 3. Autoridades competentes.

Las competencias para la ejecución de lo dispuesto en este Real Decreto se ejercerán por los siguientes órganos:

1. En el ámbito de la Administración General del Estado, por la Dirección General de la Marina Mercante, las Capitanías Marítimas y las Autoridades Portuarias.

En el ámbito de la Administración de las Comunidades Autónomas competentes en materia de puertos comerciales, por los órganos portuarios correspondientes.

2. El ente público Puertos del Estado será el enlace de comunicación entre las autoridades competentes nacionales, y entre éstas y las de los Estados miembros de la Unión Europea, a efectos de lo establecido en el párrafo segundo del artículo 3 de la Directiva 93/75/CEE, del Consejo, de 13 de septiembre.

Artículo 4. Exigencia de declaración previa.

Ninguna mercancía peligrosa o contaminante se entregará para su transporte ni se cargará en un buque en España sin que el expedidor entregue una declaración previa al capitán o al operador del buque, en la que se hagan constar los siguientes datos:

1. Denominación técnica de las mercancías.

2. Números atribuidos a las mismas por las Naciones Unidas, en caso de que aquéllos existieran.

3. Categorías de riesgo de la OMI, de conformidad con los códigos IMDG, IBC e IGC.

4. Cantidades de dichas mercancías.

5. Marcas de identificación de los depósitos portátiles o contenedores, en su caso.

El expedidor garantizará que el cargamento entregado para su transporte es efectivamente el declarado.

Artículo 5. Obligaciones de los operadores de los buques.

1. El operador de un buque que salga de un puerto español deberá notificar, preferentemente a través del sistema EDI, a cualesquiera de los órganos designados como autoridades competentes, antes de la salida del buque, toda la información a la que se refiere el anexo I.

El órgano que reciba la información deberá cursarla sin dilación al ente público Puertos del Estado, en su calidad de enlace de comunicación, quien, a su vez, la transmitirá inmediatamente a los restantes órganos designados como autoridades competentes.

2. El operador de un buque que proceda de un puerto extracomunitario y navegue, como primer destino comunitario, a un puerto español o fondeadero situado en aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, deberá notificar, al salir del puerto de carga y como condición para que sea autorizada su entrada en dicho puerto o fondeadero español, toda la información contenida en el anexo I.

La información se cursará, preferentemente a través del sistema EDI, a la Capitanía Marítima, como órgano competente para autorizar o denegar la entrada del buque por razones de seguridad marítima y de prevención de la contaminación marina.

La Capitanía Marítima deberá transmitir sin tardanza la información al ente público Puertos del Estado, el cual, a su vez, la cursará inmediatamente a los restantes órganos designados como autoridades competentes.

Si, una vez cumplida por el operador del buque la obligación de notificar prevista en este apartado, y recibida la información por la Capitanía Marítima, dicho órgano no dictase resolución expresa con carácter inmediato, el capitán del buque podrá instar también la autorización de entrada en el puerto o fondeadero a la Dirección General de la Marina Mercante.

3. El Ministro de Fomento podrá establecer exenciones a lo dispuesto en los apartados 1 y 2 en aquellas navegaciones de línea regular que tengan una duración inferior a una hora.

En dicho supuesto, el operador deberá presentar la información del anexo I a las autoridades competentes españolas o de otros Estados miembros en cualquier momento en que les sea solicitada.

Artículo 6. Obligaciones de los capitanes de los buques.

1. Los capitanes de los buques que entren o salgan de un puerto español deberán:

a) Utilizar los servicios ofrecidos por el Centro de Control de Tráfico Marítimo, si éstos existieran en dicho lugar.

b) Recurrir a los servicios de practica portuario en los casos en que éstos sean obligatorios, de acuerdo con la normativa específica aplicable.

2. En caso de incidentes o circunstancias en la mar que puedan constituir una amenaza para las costas españolas o sus intereses conexos, el capitán del buque afectado o bien, simplemente, que tenga conocimiento de dichos incidentes o circunstancias aunque el buque bajo su mando no haya sido afectado, deberá informar sin demora a la Capitanía Marítima competente o a la Dirección General de la Marina Mercante, a través de los Centros de Coordinación de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima o, en su caso, de los Centros de Coordinación de Servicios conjuntos de la mencionada sociedad y las Autoridades Portuarias —directamente o, si ello no fuera técnicamente posible, a través de otros buques—, de todos los pormenores del incidente, así como facilitar la información a que se refiere el anexo I de este Real Decreto.

3. La notificación a la que se refiere el apartado anterior se efectuará de conformidad con lo previsto en la Resolución A 648 (16) de la OMI, en todas las circunstancias previstas en dicha Resolución.

Artículo 7. Otra normativa de aplicación.

Lo dispuesto en los artículos 5 y 6 se aplicará sin perjuicio de los requisitos que sean exigibles conforme a lo establecido en los Tratados y Convenios internacionales suscritos por España, en las normas internas para su aplicación, o en lo que puedan determinar los Reglamentos de servicio y policía de los puertos.

Artículo 8. Ficha de control de los buques.

1. El capitán del buque cumplimentará con exactitud y veracidad una ficha de control como la que figura en el anexo II de este Real Decreto, y la pondrá a disposición del práctico para su conocimiento, así como de cualesquiera de las autoridades competentes, cuando así lo solicitaren.

2. Los prácticos que intervengan en las entradas, salidas o maniobras de los buques informarán sin tardanza a la Capitanía Marítima competente siempre que tengan conocimiento de la existencia de alguna deficiencia que pueda perjudicar a la seguridad de la navegación del buque.

Artículo 9. Difusión de la información.

La Dirección General de la Marina Mercante, directamente o a través de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, difundirá la información oportuna sobre cualquier incidente referido en el apartado 2 del artículo 6 de este Real Decreto, así como aquella relativa a todo buque que suponga un peligro para la navegación marítima.

Artículo 10. Medidas en situaciones de emergencia.

La Dirección General de la Marina Mercante, por sí o a través de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, adoptará en situaciones de emergencia, las medidas a las que se refiere en anexo III de este Real Decreto.

Disposición adicional primera. Convenios de colaboración.

Con el fin de garantizar el adecuado suministro e intercambio de la información a la que se refiere el artículo 5 de este Real Decreto entre las autoridades competentes, así como la compatibilidad entre los sistemas informáticos utilizados, el Ministerio de Fomento promoverá la celebración de los correspondientes convenios de colaboración con las Comunidades Autónomas con competencia en materia de puertos comerciales.

Disposición adicional segunda. Aplicabilidad a otros Estados.

De conformidad con el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo de 2 de mayo de 1992, las referencias a la Unión Europea efectuadas en el Real Decreto deben entenderse aplicables a los Estados que han ratificado el referido Acuerdo.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

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

Disposición final primera. Facultad de desarrollo.

Se habilita al Ministro de Fomento para dictar las disposiciones de desarrollo y ejecución de este Real Decreto.

Disposición final segunda. Adaptación normativa.

El Ministerio de Fomento, previo informe de la Comisión de Coordinación para el Transporte de Mercancías Peligrosas, adaptará este Real Decreto a las modificaciones de carácter técnico que puedan introducirse en lo sucesivo en los Convenios, Tratados y normas internacionales con él relacionados.

Dado en Palma de Mallorca a 24 de julio de 1997.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento,
RAFAEL ARIAS-SALGADO MONTALVO

ANEXO I

Información sobre los buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes (artículo 5)

1. Nombre e indicativo de llamada del buque.
2. Nacionalidad del buque.
3. Eslora y calado del buque.
4. Puerto de destino.
5. Hora probable de llegada al puerto de destino o a la zona de espera de los buques y de embarque y desembarque de los prácticos, según requiera la autoridad competente.
6. Hora probable de salida.
7. Itinerario previsto.
8. Denominación técnica correcta de las mercancías peligrosas o contaminantes, los números de las Naciones Unidas (NU), cuando existan, categorías de riesgo con arreglo a la OMI según la nomenclatura de los códigos IMDG, IBC e IGC; la cantidad y ubicación a bordo

de dichas mercancías y, en caso de depósitos portátiles o contenedores de carga, sus marcas de identificación.

9. Confirmación de la presencia a bordo de una lista, declaración o plano de carga apropiado que precise con detalle las mercancías peligrosas o contaminantes que se encuentren a bordo del buque y su situación.

ANEXO II

Ficha de control de los buques (artículo 8)

A. Identificación del buque.

Nombre del buque
 Armador
 Año de construcción
 Pabellón
 Indicativo de llamada
 Arqueo bruto
 Puerto de matrícula
 Eslora
 Número de la OMI si tiene
 Sociedad de clasificación
 Cota de clasificación del buque
 Casco
 Máquinas
 Grupo propulsor
 Potencia
 Nombre del consignatario del buque
 Cantidad de carga peligrosa
 Calado Proa
 Medio
 Popa

B. Equipo de seguridad a bordo.

	En buen estado de funcionamiento		
	Sí	No	Deficiencias
1. Construcción y equipo técnico:			
Motores principales y auxiliares	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Servomotor principal	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Servomotor auxiliar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Equipo de fondeo y amarre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Aparatos fijos de extinción de incendios	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Sistema de gas inerte (en su caso) ...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2. Equipo de navegación:			
Características de maniobras disponibles	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Primer radar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Segundo radar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Compás giroscópico	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Compás magnético	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Radiogoniómetro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Sondador	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Otros medios electrónicos que permitan determinar la posición	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3. Equipo de radio:			
Estación radiotelegráfica	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Equipo radiotelefónico (VHF-SSB)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

C. Documentos.

	Certificados/documentos válidos a bordo	
	Sí	No
Certificado de seguridad para buques de carga	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificado de seguridad del equipo para buques de carga	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificado de seguridad radiotelegráfica para buques de carga	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificado de seguridad radiotelefónica para buques de carga	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificado internacional de franco-bordo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificado de la sociedad de clasificación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificado de aptitud para el transporte de mercancías peligrosas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificado de seguridad para los buques de pasaje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Libro de registro cumplimentado de combustible/carga	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos a granel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificado internacional de prevención contra la contaminación por hidrocarburos (certificado IOPP)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificado internacional de prevención contra la contaminación para el transporte de líquidos nocivos a granel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

D. Oficiales y tripulación.

	Título profesional de aptitud (designación precisa con número) expedido por autoridad competente en (localidad/país)	
	Sí	No
Capitán	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Primer oficial	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Segundo oficial	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tercer oficial	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jefe de máquinas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Primer oficial de máquinas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Segundo oficial de máquinas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tercer oficial de máquinas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Radiotelegrafista	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Número total de personal subalterno.		
Práctico de altura a bordo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fecha		

De cubierta De máquinas

Firma del capitán, o, en caso de impedimento, de su sustituto

ANEXO III

Medidas que se pueden adoptar con arreglo al derecho internacional (artículo 10)

Quando tras un incidente o circunstancia del tipo descrito en el artículo 10 de este Real Decreto que afecte a un buque comprendido en su ámbito de aplicación, la Dirección General de la Marina Mercante, por sí o a través de la Sociedad Estatal de Salvamento y Segu-

ridad Marítima, considere necesario en el marco del derecho internacional (1) prevenir, reducir o eliminar un peligro grave e inminente que amenace a sus costas o a intereses conexos, la seguridad de otros buques, la seguridad de sus tripulaciones, pasajeros o personas a bordo o a fin de proteger el medio ambiente marino, podrá:

Restringir la navegación del buque o dirigirla de forma que siga una derrota determinada. Esta circunstancia no eximirá al capitán de la responsabilidad relativa al gobierno de su buque.

Solicitar al capitán que facilite la información pertinente incluida en la ficha de control del anexo II de este Real Decreto y que confirme la presencia a bordo de una copia de la lista o declaración o plano de carga apropiado.

(1) Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS), 1983; artículo 221.

Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen o puedan causar una contaminación por hidrocarburos, 1969; artículos I, II, III y V.

Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen o puedan causar una contaminación por sustancias distintas de los hidrocarburos, 1973; artículos I y II.

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA

18489 LEY 10/1997, de 3 de julio, de la Renta Mínima de Inserción.

EL PRESIDENTE DE LA GENERALIDAD DE CATALUÑA

Sea notorio a todos los ciudadanos que el Parlamento de Cataluña ha aprobado y yo, en nombre del Rey y de acuerdo con lo que establece el artículo 33.2 del Estatuto de Autonomía de Cataluña, promulgo la siguiente Ley 10/1997, de 3 de julio, de la Renta Mínima de Inserción.

PREÁMBULO

Los problemas de la pobreza y la marginación evolucionan a lo largo del tiempo y presentan hoy en día un perfil diferente al del pasado inmediato. Este perfil varía también según el espacio físico y social donde vive la persona afectada.

Además de presentar este carácter relativo, los fenómenos de la pobreza y la marginación son procesos heterogéneos, de muy distintos tipos, donde pueden intervenir muchos factores que se interrelacionan.

La pobreza no tiene una raíz únicamente económica, sino que también está condicionada por otros factores, como la vivienda, la salud, la ocupación, la formación, la educación, las carencias y los conflictos personales y familiares. Distintos factores asociados, o alguno en particular, pueden provocar la ruptura del equilibrio personal y familiar y llegar a ser causas generadoras de pobreza y exclusión social. Además, tales factores se manifiestan de forma particular y distinta según los grupos, personas o familias que los padezcan.

Todo ello nos conduce a considerar que la situación de pobreza afecta a todas las personas, familias o grupos cuyos recursos materiales, culturales y sociales son tan precarios que están excluidos de las formas de vida mínimamente aceptables en el país donde viven. Dicho concepto se ajusta más a la realidad que no otros puramente economicistas.

Así pues, las actuaciones encaminadas a tratar las situaciones de pobreza deben consistir en un conjunto de medidas sectoriales, según los factores presentes en cada situación, que cubran los distintos ámbitos de la vida personal y social y que tengan efectos no solamente paliativos, sino también educativos, de inserción social y laboral y preventivos, tal como es el caso de las personas menores de veinticinco años que estén en situación de desamparo o riesgo social.

Es en este sentido que las prestaciones de la renta mínima de inserción se configuran como un conjunto de instrumentos encaminados a la inserción social y, siempre que sea posible, a la inserción laboral, mediante unas contraprestaciones que las personas beneficiarias se comprometen a llevar a cabo a cambio de recibir las distintas actuaciones y prestaciones que establece la presente Ley, mirando siempre de evitar que entren en el circuito del asistencialismo.

El 16 de septiembre de 1988 el Parlamento Europeo, con sede en Estrasburgo, adoptó una resolución de lucha contra la pobreza, en la que instaba a los poderes públicos a instaurar una renta mínima garantizada para favorecer la inserción de los ciudadanos más pobres en la sociedad.

También la Carta Comunitaria de los Derechos Fundamentales de los Trabajadores, aprobada por el Consejo Europeo el 8 de diciembre de 1989, en su artículo 10 establece que, según las modalidades de cada país, las personas excluidas del mercado de trabajo y que no tienen medios de subsistencia han de poder beneficiarse de prestaciones e ingresos suficientes, adaptados a su situación personal.

El Estatuto de Autonomía de Cataluña, en su artículo 9.25, establece que la Generalidad tiene competencia exclusiva sobre la materia de asistencia social. El artículo 52 del mismo texto legal faculta a la Generalidad para constituir instituciones que fomenten el desarrollo social en el marco de sus competencias, así como la plena ocupación y el desarrollo económico.

Por otra parte, el Decreto legislativo 17/1994, de 16 de noviembre, por el que se aprueba la refundición de las Leyes 12/1983, de 14 de julio, 26/1985, de 27 de diciembre, y 4/1994, de 20 de abril, en materia de asistencia y servicios sociales, establece en los artículos 26 y 27 que es competencia de los Consejos Comarcales y los Ayuntamientos ejercer las funciones que se desarrollan en las áreas básicas de servicios sociales.

Además, la Ley 3/1991, de 18 de marzo, de Formación de Adultos, reconociendo que la educación es fundamento de progreso y condición previa de toda prosperidad y bienestar social, y que la formación debe ser atendida y promovida adecuadamente por parte de los poderes públicos, dando respuesta educativa a todos los ciudadanos adultos, establece como objetivo que estos ciudadanos tengan la posibilidad de lograr la formación básica que la sociedad actual demanda, a fin de facilitar su inserción social y laboral.

El Parlamento de Cataluña, el 17 de noviembre de 1989, aprobó una resolución en la que se instaba al Gobierno de la Generalidad a «continuar y completar los estudios y consultas que deben permitir incluir en los presupuestos de la Generalidad para el año 1990 las partidas que aseguren la renta mínima al mayor número posible de familias necesitadas y les faciliten unas posibilidades mayores de inserción».