

# I. Disposiciones generales

## MINISTERIO DE FOMENTO

**12505** *REAL DECRETO 525/2002, de 14 de junio, sobre el control de cumplimiento del Acuerdo comunitario relativo a la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### DISPONGO:

#### Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

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

#### Artículo 2. *Definiciones.*

A efectos de este Real Decreto se entenderá por:

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

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

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

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

### Artículo 3. *Preparación y envío de informes.*

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

### Artículo 4. *Inspección e inspección más detallada.*

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

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

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

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

### Artículo 5. *Rectificación de deficiencias.*

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

inmovilización del buque hasta que se hayan rectificado las deficiencias detectadas o la tripulación haya gozado de un descanso suficiente.

2. Cuando resulte probado que la tripulación de guardia del primer turno o de los turnos posteriores se encuentra excesivamente fatigada, la Capitanía marítima ordenará la inmovilización del buque hasta que la tripulación haya gozado de un descanso suficiente o hasta que sea convenientemente reforzada, si la fatiga obedece a la insuficiencia de la tripulación.

### Artículo 6. *Medidas ulteriores.*

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

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

### Artículo 7. *Recursos.*

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

### Artículo 8. *Cooperación administrativa.*

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

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

### Disposición adicional única. *Actuaciones de comprobación.*

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

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

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

1. Lo dispuesto en este Real Decreto no será de aplicación a los buques mercantes extracomunitarios hasta tanto no entren en vigor el Convenio 180 de la

Organización Internacional del Trabajo y el Protocolo del Convenio 147 de la Organización Internacional del Trabajo, en cuyo momento se aplicarán también a los Estados signatarios de dichos instrumentos que no sean miembros de la Unión Europea.

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

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

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

Disposición final primera. *Título competencial.*

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

Disposición final segunda. *Habilitación normativa.*

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

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

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

Dado en Madrid a 14 de junio de 2002.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento,  
FRANCISCO ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

## ANEXO

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

Cláusula 1.

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

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

Cláusula 2.

A efectos del presente Acuerdo, se entenderá por:

a) «Horas de trabajo»: el tiempo durante el cual un marino está obligado a prestar servicio por cuenta del buque;

b) «Horas de descanso»: el tiempo no comprendido en las horas de trabajo; en esta expresión no se incluyen las pausas breves;

c) «Gente de mar» o «marinos»: toda persona empleada o contratada, cualquiera que sea su cargo, a bordo de un buque de navegación marítima al cual se aplique el presente Acuerdo;

d) «Armador»: el propietario de un buque o cualquier otra persona física o jurídica, por ejemplo el gestor naval o el fletador con gestión náutica, en quien el armador delegue la responsabilidad de la explotación del buque y que, al asumir esta responsabilidad, acepta hacerse cargo de todos los deberes y responsabilidades correspondientes.

Cláusula 3.

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

Cláusula 4.

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

Cláusula 5.

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

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

b) Catorce horas por cada período de veinticuatro horas, ni de setenta y dos horas por cada período de siete días;

o bien

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

1.º Diez horas por cada período de veinticuatro horas, ni de

2.º Setenta y siete horas por cada período de siete días.

2. Las horas de descanso podrán distribuirse en un máximo de dos períodos, uno de los cuales deberá ser de al menos seis horas ininterrumpidas. El intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no excederá de catorce horas.

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

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

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

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

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

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

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

#### Cláusula 6.

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

#### Cláusula 7.

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

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

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

#### Cláusula 8.

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

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

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

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

#### Cláusula 9.

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

#### Cláusula 10.

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

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

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

#### Cláusula 11.

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

#### Cláusula 12.

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

#### Cláusula 13.

1. Todos los marinos deberán estar en posesión de un certificado que acredite su capacidad para realizar las tareas para las cuales han sido empleados a bordo.

La naturaleza de los controles médicos a los que deberán someterse los marinos, así como los detalles que deberán figurar en los certificados médicos, se establecerán previa consulta con las organizaciones interesadas de armadores y de gente de mar.

Todos los marinos deberán someterse a controles médicos periódicos. Los marinos que realicen guardias y sufran problemas de salud debidos, según certificación médica, al trabajo nocturno deberán, si es posible, ser transferidos a un puesto de día apropiado.

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

#### Cláusula 14.

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

#### Cláusula 15.

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

#### Cláusula 16.

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

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

## MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

**12506** *ORDEN PRE/1576/2002, de 19 de junio, por la que se regula el procedimiento para el pago de obligaciones de la Administración General del Estado.*

Mediante el Real Decreto 324/1986, de 10 de febrero, se implantó un Sistema de Información Contable en la Administración General del Estado y se reestructuró la función de ordenación de pagos. En dicho Real Decreto se definen los objetivos y fines a los que se debe ajustar el Sistema.

Posteriormente se ha implantado una nueva versión del mencionado Sistema de Información Contable cuya entrada en vigor tuvo lugar el 1 de enero de 1996. Como consecuencia de esta modificación se hizo necesaria una revisión de la Orden de 5 de julio de 1975, por la que se regulaban los procedimientos del Tesoro Público para el pago de obligaciones, todavía en vigor, aunque se trataba de una norma anterior al Real Decreto 324/1986.

Se publicó entonces la Orden de 27 de diciembre de 1995, modificada por la de 20 de abril de 1998 sobre procedimientos para el pago de obligaciones de la Administración General del Estado, señalándose dos procedimientos, uno general y otro especial.

Una novedad, quizás la más importante dentro de las disposiciones de la Orden de 27 de diciembre de 1995, la constituyó la regulación de la gestión de los datos de terceros. Dentro del Sistema de Información Contable, el objetivo principal de la gestión de los datos de terceros fue posibilitar el seguimiento individualizado de la situación acreedora de los interesados que se relacionan con dicha Administración.

Otras novedades a destacar serían que desde entonces la ejecución de la práctica totalidad de los pagos por transferencia se realiza a través de la caja pagadora de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera.

El Real Decreto 578/2001, de 1 de junio, por el que se regulan los principios generales del Sistema de Información Contable de la Administración General del Estado, deroga el Real Decreto 324/1986 y establece la orientación hacia un modelo contable centralizado. En esta misma línea centralizadora, y una vez que se han habilitado los medios técnicos que permiten llevar a cabo esta centralización en el pago de las obligaciones de la Administración General del Estado, y siempre con la finalidad de lograr una mejora en la gestión de los mismos, se ha considerado que ha llegado el momento de acometer dicha centralización. De esta manera, todos los pagos de las obligaciones del Estado se llevarán a cabo a través de la caja pagadora de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera, culminando así el proceso que a partir de 1 de enero de 1996 se había iniciado para los pagos mediante transferencia, con lo que desaparece el procedimiento especial.

En su virtud, previa aprobación del Ministro para las Administraciones Públicas, a propuesta del Vicepresidente Segundo del Gobierno para Asuntos Económicos y Ministro de Economía y del Ministro de Hacienda, dispongo:

### CAPÍTULO I

#### Ámbito

Primero. *Ámbito de aplicación.*

1. Las normas contenidas en la presente Orden serán de aplicación al pago de las obligaciones de la Administración General del Estado.

2. A los efectos indicados en el apartado anterior, las operaciones destinadas a realizar los pagos derivados de cualquier tipo de obligación, ya sea como consecuencia de la ejecución del Presupuesto de Gastos, devoluciones de ingresos presupuestarios, ejecución de anticipos de tesorería a que se refiere el artículo 65 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria o cualesquiera otras operaciones no presupuestarias, se tramitarán de acuerdo con los procedimientos y requisitos que se establecen en las disposiciones contenidas en la presente Orden.

3. La ordenación del pago y el pago material en divisas de las obligaciones contraídas en euros o moneda distinta del euro seguirán los mismos procedimientos dispuestos en esta Orden, sin otras especialidades que las contenidas en la Orden de 6 de febrero de 1995, sobre ordenación de pago y pago material en divisas, y en las disposiciones que la desarrollen.

### CAPÍTULO II

#### Gestión de los datos de terceros

Segundo. *Delimitación.*

A efectos de esta Orden, tendrán la consideración de terceros las personas físicas o jurídicas o las entidades