



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XII LEGISLATURA

Serie B:
PROPOSICIONES DE LEY

8 de septiembre de 2017

Núm. 146-1

Pág. 1

PROPOSICIÓN DE LEY

122/000118 Proposición de Ley por la que se modifica la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia.

(122) Proposición de Ley de Grupos Parlamentarios del Congreso.

Autor: Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

Proposición de Ley por la que se modifica la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Acuerdo:

Admitir a trámite, trasladar al Gobierno a los efectos del artículo 126 del Reglamento, publicar en el Boletín Oficial de las Cortes Generales y notificar al autor de la iniciativa.

En ejecución de dicho acuerdo se ordena la publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de septiembre de 2017.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, presenta al amparo de lo establecido en el artículo 124 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, la presente Proposición de Ley por la que se modifica la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, para su debate y aprobación en el Pleno de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 27 de marzo de 2017.—**Carmen Valido Pérez**, Diputada.—**Irene María Montero Gil**, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie B Núm. 146-1

8 de septiembre de 2017

Pág. 2

PROPOSICIÓN DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY 14/2014, DE 24 DE JULIO, DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA

Exposición de motivos

La tripulación de un buque, trabajadores/as del mar, es el eslabón más débil del transporte marítimo, y esta debilidad se ha visto agravada tanto por el incumplimiento salarial, o cuando hay algún tipo de accidente en el ejercicio de su labores. Los casos de tripulación que reclaman sus salarios adeudados son numerosos; según cifras facilitadas por las propias trabajadoras y trabajadores, se presentan más de cuarenta al año, aunque la mayoría se solucionan extrajudicialmente. Se trata, por tanto, de una problemática invisibilizada que, sin embargo, se manifiesta a diario en la mayoría de los puertos, pero que por el volumen de tráfico marítimo se evidencia con mayor conflictividad en Algeciras, Las Palmas, Valencia y Barcelona.

Esta situación de precariedad a la que se enfrenta el personal del mar empeora cuando se dan situaciones de excepcionalidad, como el impago de sus salarios. Y es que el ordenamiento actual, tal y como lo menciona el artículo 742 de la Ley, estipula que para que pueda producirse el embargo preventivo de un buque, es necesario que la plantilla disponga del 15 por ciento del crédito requerido como fianza. Una norma que se extiende a otros sectores profesionales del transporte marítimo (como los armadores, porteadores, fletadores, consignatarios, prácticos, estibadores portuarios, etc.) cuyas condiciones laborales son más favorables para cumplir con este requisito mínimo.

La Ley de Navegación Marítima no es equitativa, pues trata a todos los eslabones de la tripulación de un buque como iguales, sin considerar para este caso que las especificidades económicas condicionan la capacidad para acceder al mismo derecho, como es el embargo preventivo de un buque frente a la exigencia del importe mínimo de la fianza. La normativa aplicable anterior a la promulgación de la nueva Ley de Navegación Marítima permitía fijar al Juez la fianza que estimaba oportuna atendiendo a las circunstancias del caso, y respetando el principio de tutela judicial efectiva para las tripulaciones de los buques.

Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques de 1999 (Ginebra 12 de marzo de 1999, publicado en el BOE el 2 de mayo de 2011 y vigente desde el 14 de septiembre de 2011):

Este Convenio establece, entre otros, como créditos marítimos (art. 1):

— Los sueldos y otras cantidades debidas al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre.

— Muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en agua, en relación directa con la explotación del buque.

Este Convenio, no exige un porcentaje mínimo de garantía: El Convenio plantea que el Tribunal exija como condición para decretar el embargo de un buque, la posibilidad de imponer la obligación de prestar garantía, sin especificar un monto mínimo y a directriz del Juez atendiendo a las circunstancias del caso concreto.

El artículo 6 de este convenio reza:

«El tribunal podrá, como condición para decretar el embargo de un buque o, hecho éste, para autorizar su mantenimiento, imponer al acreedor que solicite o que haya obtenido el embargo del buque la obligación de prestar garantía de la clase, por la cuantía y en las condiciones que determine el tribunal para responder de los perjuicios que puedan irrogarse al demandado como consecuencia del embargo, y de los que se pueda tener como responsable al acreedor, en particular, pero no exclusivamente, la pérdida o el daño que puedan ocasionarse al demandado...»

Los jueces, ante la solicitud de embargo preventivo de un buque por parte de la tripulación, estaban requiriendo hasta la entrada en vigor de la Ley de Navegación Marítima, una garantía simbólica a las tripulaciones, atendiendo a su precariedad económica, así como al carácter salarial del crédito marítimo alegado por las tripulaciones de los buques (trabajadores/as del mar). El objeto era respetar el principio de tutela judicial efectiva y de forma mayoritaria.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie B Núm. 146-1

8 de septiembre de 2017

Pág. 3

En definitiva, la redacción actual del artículo 472 de embargo por créditos marinos de la Ley 14/2014 vulnera el principio de tutela judicial efectiva (art. 24 CE) a las tripulaciones de los buques, que como ya hemos mencionado es el eslabón más débil del transporte marítimo; así como el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques de 1999 (Convenio ratificado por España y de aplicación directa). Por tanto, la propuesta es mantener la redacción actual pero añadiendo un párrafo al final del artículo, con el objeto de restablecer una situación de justicia y equidad con la tripulación que la Ley de Navegación Marítima no ha contemplado y en coherencia con el convenio internacional firmado.

Artículo único.

Se introduce un nuevo párrafo tercero, en el punto 2 del artículo 472 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, que queda redactado como sigue:

«En el caso de que la solicitud de embargo preventivo del buque sea a instancias de cualquier miembro de la tripulación (capitán, oficiales y demás miembros de la dotación de un buque), bien por impago de los salarios o bien por muerte o lesiones corporales, no será de aplicación la exigencia de garantía por el importe mínimo del 15 % del importe del crédito marítimo alegado. El juez podrá exigir la garantía que estime conveniente, y, atendiendo a las circunstancias del caso, podrá incluso exonerarles de prestar garantía.»

Disposición derogatoria.

Quedan derogadas todas las disposiciones del mismo rango o inferior que se opongan a lo establecido en la presente Ley.

Disposición final primera. Títulos competenciales.

Esta Ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.6.º y 20.º de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre legislación mercantil, procesal y de marina mercante.

Disposición final segunda. Habilitación normativa.

Se habilita al Consejo de Ministros para dictar las disposiciones necesarias para el desarrollo y ejecución de la presente Ley.

Disposición final tercera. Entrada en vigor.

Esta Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», excepto las medidas que supongan aumento de los créditos o disminución de los ingresos del presupuesto del ejercicio en curso, que entrarán en vigor en el ejercicio presupuestario siguiente.

cve: BOCG-12-B-146-1