

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 25 de febrero de 2021

Ref: Puertos 8/2021/ES

Asunto: Borrador de observaciones de ANAVE al Anteproyecto de ley de reforma del TRLPEMM y LNM.

Muy Srs. nuestros:

En nuestra circular [Puertos 6/2021/ES](#) les informamos de la consulta pública lanzada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana sobre el anteproyecto de Ley de modificación de la Ley de Puertos y de la Ley de Navegación Marítima, sin que hayamos recibido ninguna respuesta de las empresas sobre posibles sugerencias o comentarios.

La consulta se refiere únicamente a los aspectos de la Ley relacionados con la Dirección General de la Marina Mercante, y no incluye otros asuntos competencia de Puertos del Estado como puede ser la adaptación al reglamento comunitario sobre servicios portuarios del servicio de suministro de combustible, entre otros. En contacto con Puertos del Estado, nos han indicado que no hay por el momento intención de incluir en este proceso legislativo asuntos de su competencia.

Aunque el texto que se somete a consulta tiene 70 páginas, en la práctica muchas de las modificaciones pretenden adaptar la terminología de la Ley de Puertos a la Ley de navegación Marítima. Buena parte de las modificaciones se dedican también a un nuevo capítulo de tasas, que modifica las actualmente previstas en la Ley de Puertos, refunde las que se incluyen en otras normas, muy especialmente la Ley 14/2000 de Medidas fiscales, administrativas y del orden social y añade algunas relacionadas con nuevos certificados como los que se derivan del reglamento de reciclaje de buques. Las modificaciones propuestas suponen en general variaciones, al alza y a la baja, que en algunos casos pueden ser importantes porcentualmente pero que en términos absolutos entendemos que resultan moderadas.

Les adjuntamos un borrador de comentarios preparado por ANAVE. Sobre las tasas les adjuntamos también una nota que compara las vigentes como las que se proponen.

Les rogamos nos envíen sus **observaciones y/o visto bueno a la mayor brevedad posible** y, en todo caso, no más tarde del próximo viernes 5 de marzo a eseco@anave.es.

Muy cordialmente,

Elena Seco
Directora General

-----<<<
Confidencialidad: La información contenida en esta circular es confidencial y va dirigida exclusivamente a las empresas navieras asociadas a ANAVE para su uso interno. La copia o distribución pública, incluso por parte de las propias empresas asociadas, está en principio prohibida, salvo autorización expresa de ANAVE. En particular, queda expresamente prohibida la difusión de esta información por medios de comunicación pública escritos o electrónicos. Si por error recibe este e-mail se ruega su comunicación al remitente y su inmediata destrucción, no debiéndose enviar a otro destinatario.

Confidentiality: The information contained in this message is confidential and addressed to ANAVE's member companies for their internal use only. Any dissemination or copying of this information, even by the member companies is in principle prohibited, unless expressly authorised by ANAVE. In particular, it is strictly forbidden the publication of this information by public media, either written

or electronic. If you receive this message by error then you may not copy or deliver this message to anyone, but please destroy this message and notify us immediately.

Advertencia de seguridad: Este mensaje ha sido comprobado por un sistema antivirus interno y externo regularmente actualizado. En todo caso, compruebe que todos los mensajes que recibe son filtrados por su propio sistema de seguridad antes de su apertura.

Security warning: *This email has been scanned for viruses by our regularly updated email security systems but, in accordance with good computer practice, please ensure that all messages received are checked by your own security systems before opening.*

>>>-----

Comentarios de ANAVE al Anteproyecto de Ley de modificación del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y de la Ley de Navegación Marítima

ANAVE valora muy favorablemente el Anteproyecto de Ley que se somete a consulta y agradecemos a la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) la inclusión de varias propuestas que venimos planteando desde esta Asociación, como el cálculo del porcentaje de marinos comunitarios o la posibilidad de embarcar guardias armados en buques del Registro Especial de Canarias, entre otros asuntos.

Las modificaciones al texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM) incluidas en el Anteproyecto consultado se refieren únicamente a los asuntos y competencias de la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM). De la misma manera, los comentarios y propuestas que incluimos a continuación se ciñen a las materias relacionadas con la DGMM y reguladas por el TRLPEMM.

Sobre otras materias relacionadas con la gestión portuaria nos remitimos a nuestras observaciones enviadas durante el proceso de consulta pública previa de estas mismas normas el pasado mes de septiembre, y rogamos que sean tenidas en una eventual futura modificación de los aspectos relacionados con la gestión portuaria regulados por esta Ley.

1. Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM).

1.1. Artículo 252. Registro de buques y empresas navieras

- Se propone modificar el apartado 3 de este artículo en el siguiente sentido:

*“3. En la inscripción de las empresas navieras se hará constar, previa certificación del Registro Mercantil español, el acto constitutivo y sus modificaciones, el nombramiento y cese de sus administradores, los buques y embarcaciones de ~~su propiedad o que exploten~~ **los que sea propietaria o armadora y que figuren inscritos en el registro de bienes muebles**, y cualquier otra circunstancia que se determine legal o reglamentariamente.”*

Justificación

El concepto de “explotación” de un buque es muy amplio y poco concreto. Incluye en particular los buques fletados por tiempo, circunstancia que puede ser de muy corta duración. Proponemos acotarla e incluir en este registro público los mismos buques que esta empresa tenga inscritos en el registro de bienes muebles.

- Se propone modificar el apartado 4 de este artículo en el siguiente sentido:

“4. En relación con cada buque o embarcación inscrita en el Registro de Buques y Empresas Navieras será pública la información relativa a su titularidad, clasificación y tipología.

*En relación con las empresas navieras será publica su sede social y los buques y embarcaciones ~~que explote comercialmente, así como~~ de los que sea propietaria **o armadora y que figuren inscritos en el registro de bienes muebles.**”*

Justificación

El apartado 1 de este artículo 252 establece que el Registro de Buques y Empresas Navieras es un registro público, por lo que este punto podría no ser necesario. En caso de que se considere conveniente mantenerlo, se propone, en línea con lo indicado en el punto anterior, concretar los buques a los que se refiere este punto.

1.2. Artículo 253. Registro Especial de Buques y Empresas Navieras.

Modificar el apartado 3.c) de este artículo como se indica:

Redacción propuesta

“c) Con carácter previo a la inscripción en el Registro Especial y a instancia de la empresa naviera, determinar la ~~tripulación~~ dotación mínima del buque, en función de su clase o tipo, de su grado de automatización y del tráfico a que esté destinado, ajustándose al mínimo compatible con la seguridad del buque y de la navegación, su operativa y a los compromisos internacionales asumidos por España.”

Justificación

Se propone asumir la nomenclatura de la Ley de Navegación Marítima (LNM), que en su artículo 161 define las “dotaciones mínimas de seguridad”. El anteproyecto que se somete a consulta también se refiere en diferentes artículos (253.6 y 285) a la dotación mínima de seguridad del buque.

1.3. Artículo 257. Navegación de cabotaje.

Se propone eliminar el apartado 1.a):

“La navegación de cabotaje con finalidad mercantil queda reservada a buques mercantes españoles, salvo lo previsto a este respecto en la normativa de la Unión Europea.

La reserva de bandera no se aplicará:

~~a) Al transporte entre puertos peninsulares cuyo origen o destino sea un puerto extranjero.~~

b) A la navegación de buques y embarcaciones de recreo con finalidad comercial.

Cuando no existan buques mercantes españoles o comunitarios adecuados y disponibles, y por el tiempo que perdure tal circunstancia, la Dirección General de la Marina Mercante podrá autorizar la contratación y empleo de buques mercantes extranjeros para efectuar navegaciones de cabotaje.”

Justificación

Esta Asociación considera que la liberalización completa de los tráficos entre puertos peninsulares, máxime si se aplica a buques (no mercancías) cuyo puerto de origen o destino (no y destino) sean puertos peninsulares supondría en la práctica un perjuicio muy grave a las empresas navieras europeas que utilizan buques de pabellón europeo y el acceso de buques de bandera no comunitaria a muchos tráficos para los que no se solicitan *waivers* por existir buques europeos aptos y disponibles.

Adicionalmente, la flexibilización que se propone para la concesión de estas excepciones a la reserva de bandera, lejos de objetivar las situaciones en las que se pueden conceder y los criterios para hacerlas efectivas implican una menor concreción, lo que en la práctica no daría solución a los problemas que se han planteado en algunos casos puntuales.

Una solución a estos problemas podría ser la habilitación al Director General de la Marina Mercante para dictar las normas que puedan dar lugar a la concesión de *waivers*, que al mismo tiempo que aseguran la igualdad de trato de los solicitantes, se adapten a la realidad del mercado del transporte marítimo, prevean situaciones sobrevenidas (accidentes) o habituales (varadas) y se apliquen por igual a todas las empresas del sector.

1.4. Artículo 284. Tasas por servicios de inspección, reconocimientos, verificaciones, auditorías y control.

Se propone modificar el apartado 4.i como sigue:

*“i) Cuando la actuación de que se trate sea la renovación del certificado por cambio de datos sin realización de cálculos, la cuantía de la tasa ~~se reducirá en un 90 por ciento, con un mínimo~~ **será** de 30 euros.”*

Justificación

Como se indica en el artículo 282.2, la cuantía de las tasas se debe determinar *“en función del coste de los trámites y actuaciones llevadas a cabo por la Administración marítima”*. Y en principio, la modificación de un dato conlleva el mismo coste para la administración independientemente de las GTs del buque.

1.5. «Disposición adicional trigésimo quinta. Servicios de seguridad de las empresas navieras españolas en el extranjero.

Se proponen los siguientes cambios:

“Las empresas navieras españolas cuyos buques naveguen por aguas de otros países o en aguas internacionales ~~en las que se registren actos que hayan sido declaradas por organismos internacionales competentes como de alto riesgo~~ de piratería podrán contratar ~~el~~ servicios de seguridad privada de embarque de guardas armados con empresas dedicadas a esta actividad y ~~que tengan su sede social en~~ autorizadas para prestar estos servicios por un Estado miembro de la Unión Europea. Estos contratos se formalizarán por escrito y se comunicará su celebración al Ministerio del Interior y a la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, justificando el problema de ~~seguridad~~ protección marítima de que se trate.”

Justificación

El primer cambio establece una justificación objetiva: *“un organismo internacional competente ha declarado esa zona como de alto riesgo de piratería”*. El segundo exige que las empresas de seguridad no sólo se “dediquen a esa actividad”, sino que *“estén autorizadas para ello por un Estado miembro de la UE”*. Pero entendemos que no se debería exigir que tengan su sede social en un Estado miembro de la UE, porque muchas están en el Reino Unido, que ya no es UE.

2. Ley 14/2014 de Navegación Marítima (LNM).

2.1. Artículo 124. Otros privilegios.

Se propone eliminar el nuevo apartado 3 a este artículo.

~~*“3. Los créditos por suministros o reparaciones realizados a buques nacionales o extranjeros en puertos españoles estarán dotados de privilegio marítimo en los términos establecidos en el artículo 6 del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval.”*~~

Justificación

Esta propuesta ya ha sido planteada con anterioridad y desestimada, por ir en contra del espíritu de la LNM que es reconocer el carácter internacional del transporte y la navegación marítima incorporando a la normativa española los convenios internacionales sin alterarlos

La existencia en el marco internacional de dos convenios separados, uno para los créditos marítimos y el embargo (con una lista muy amplia, que incluye las reparaciones y suministros) y otro para los privilegios marítimos y la hipoteca (con solo 5+1 elementos) ya demuestra que **la normativa internacional pretende dar un tratamiento diferenciado a ambos**. De ahí precisamente el concepto de créditos privilegiados (aquellos que merecen un tratamiento diferenciado).

Las enmiendas propuestas, máxime con una redacción tan amplia y genérica como “reparaciones y suministros”, supondrían desvirtuar totalmente y vaciar de contenido dichos convenios, que España ha ratificado y que, por tanto, forman parte de nuestro marco jurídico, ya que casi cualquier crédito no incluido en los privilegios reconocidos por el Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval podría caer dentro de esa definición.

Además, daría lugar al posible embargo del buque por deudas contraídas por el fletador por tiempo (suministros), punto este que está completamente fuera del alcance del armador.

Por todo lo anterior proponemos no desvirtuar uno de los principales objetivos de la LNM, manifestado en el segundo punto del preámbulo, que no es otro que ***“acabar con la criticada dualidad de regulaciones existente en muchos ámbitos de esta materia, en los que, por una parte, España ha ratificado distintos convenios internacionales y, por otro, contamos con una legislación propia que, en muchos casos, no se ajusta a los mismos. Esto explica también la técnica legislativa empleada, basada en la remisión a los convenios vigentes en cada materia, reservándose la ley el papel de dotar de contenido los espacios que esos tratados internacionales dejan a los Estados”***

Tasas por servicios de inspección, reconocimientos, verificaciones, auditorías y control

e) Actas de pruebas de estabilidad

Anteriormente venía incluido en el Art. 12 de la Ley 14/2000 como “Acta y experiencia de estabilidad”.

	Propuesto (€)	Vigente (€)	Diferencia (€)
Menos de 100 GT	70	51,7	+18,3
Entre 100 y 500 GT	100	66,1	+33,9
Entre 500 y 1.000 GT	160	114,2	+45,8
Entre 1.000 y 5.000 GT	250	192,3	+57,7
Entre 5.000 y 20.000 GT	450	324,55	+125,45
Más de 20.000 GT	550	390,65	+159,35

g) Certificado especial de francobordo para navegación por aguas interiores.

Anteriormente venía incluido en el Art. 12 de la Ley 14/2000 como “Certificado de francobordo”. Su cuantía ha disminuido tal como se recoge en la siguiente tabla:

	Propuesto (€)	Vigente (€)	Diferencia (€)
Menos de 100 GT	25	51,7	-26,7
Entre 100 y 500 GT	40	66,1	-26,1
Entre 500 y 1.000 GT	60	114,2	-54,2
Entre 1.000 y 5.000 GT	90	192,3	-102,3
Entre 5.000 y 20.000 GT	150	324,55	-174,55
Más de 20.000 GT	200	390,65	-190,65

h) Certificado de reconocimiento de la instalación frigorífica.

Anteriormente venía incluido en el Art. 12 de la Ley 14/2000. Su cuantía ha aumentado tal como se recoge en la siguiente tabla:

	Propuesto (€)	Vigente (€)	Diferencia (€)
Entre 150 y 500 m ³	130	96	+34
Más de 500 m ³	200	132	+68

i) Certificado de instalaciones de máquinas sin dotación permanente.

Anteriormente venía incluido en el Art. 12 de la Ley 14/2000 como “Certificado de cámara de máquinas sin dotación permanente” y su cuantía ha pasado de estar en función de la potencia a una única tasa igual para todos.

	Propuesto (€)	Vigente (€)	Diferencia (€)
Entre 0 y 1.000 kW	300	96	+204
Entre 1.000 y 5.000 kW		132	+168
Entre 5.000 y 10.000 kW		192	+108
Más de 10.000 kW		258	+42

j) Resolución de tripulación mínima de seguridad, certificado de aptitud de medios flotantes de recepción de desechos de buques, acta de pruebas oficiales y certificado de valoración.

Se propone un importe fijo de 110 €.

k) Certificado de número máximo de pasajeros y tripulantes.

Anteriormente venían incluidos en el Art. 12 de la Ley 14/2000 como “Certificado de número máximo de pasajeros”. Su cuantía ha pasado de ser el 5% del importe del certificado de navegabilidad a ser un único importe para todos por igual de 100 €.

	Propuesto (€)	Vigente (€)
Menos de 250 GT	100	< 11,25
Entre 250 y 500 GT		< 21
Entre 500 y 1.000 GT		< 30
Entre 1.000 y 5.000 GT		< 48
Entre 5.000 y 10.000 GT		< 55,5
Más de 10.000 GT		> 55,5

l) Certificado de navegabilidad para buques o embarcaciones, certificado de seguridad para buques de pasaje y su inventario adjunto.

Anteriormente venían incluidos en el Art. 12 de la Ley 14/2000. Originalmente la cuantía estaba en función de las GT y ahora es un mismo valor para cada rango establecido de GT.

	Propuesto (€)	Vigente (€/GT)
Menos de 250 GT	250	0,90 (< 225 €)
Entre 250 y 500 GT	400	0,78 (< 420 €)
Entre 500 y 1.000 GT	700	0,36 (< 600 €)
Entre 1.000 y 5.000 GT	1.000	0,09 (< 960 €)
Entre 5.000 y 10.000 GT	1.300	0,03 (< 1.110 €)
Más de 10.000 GT	1.800	0,02 (> 1.110 €)

m) Certificado de exención de buques de pasaje (Convenio internacional 1974) y certificado nacional de exención de buques de carga.

Anteriormente venía incluido en el Art. 12 de la Ley 14/2000 simplemente como “Certificado de exención”. Su cuantía se mantiene en 60 €.

n) Certificado nacional de seguridad del equipo convenio (1974) y certificado nacional de seguridad del equipo.

Anteriormente venía incluido en el Art. 12 de la Ley 14/2000 como “Certificado nacional de seguridad de equipo”. Su cuantía ha pasado de ser el 40% del importe del certificado de navegabilidad a un mismo importe por cada división de GT establecida.

	Propuesto (€)	Vigente (€)
Menos de 250 GT	150	< 90 €
Entre 250 y 500 GT	200	< 168 €
Entre 500 y 1.000 GT	300	< 240 €
Entre 1.000 y 5.000 GT	500	< 384 €
Entre 5.000 y 10.000 GT	600	< 444 €
Más de 10.000 GT	900	> 444 €

s) Certificado de buque listo para reciclado, certificado de inventario de materiales potencialmente peligrosos, permiso de obra de reforma, certificado de construcción, reconocimiento extraordinario operativo, reconocimiento para autorización de remolque, certificado de homologación o aprobación y certificado de prueba tiro fijo.

El importe propuesto para todos ellos es 400 €.

- Certificado de buque listo para reciclado y certificado de inventario de materiales potencialmente peligrosos. **Tasa nueva**

- Certificado de permiso de construcción. Antes tenía un importe por GT.

	Propuesto (€)	Vigente (€/GT)
Entre 0 y 200 GT	400	0,6 (< 120 €)
Entre 200 y 500 GT		0,3 (< 195 €)
Entre 500 y 1.000 GT		0,12 (< 255 €)
Entre 1.000 y 2.500 GT		0,09 (< 390 €)
Entre 2.500 y 5.000 GT		0,05 (< 515 €)
Entre 5.000 y 10.000 GT		0,02 (< 615 €)
Más de 10.000 GT		0,01 (> 615 €)

- Reconocimiento extraordinario operativo. Anteriormente era el 12% del certificado de navegabilidad.

	Propuesto (€)	Vigente (€)
Menos de 250 GT	400	< 27
Entre 250 y 500 GT		< 50,4
Entre 500 y 1.000 GT		< 72
Entre 1.000 y 5.000 GT		< 115,2
Entre 5.000 y 10.000 GT		< 133,2
Más de 10.000 GT		> 133,2

- Certificado de homologación o aprobación. Anteriormente su importe era función de la valoración.

- Certificado de prueba a tiro fijo.

Propuesto (€)	Vigente (€)	Diferencia (€)
400	90	+310

t) Certificado de medios de carga y descarga.

Anteriormente venía incluido en el Art. 12 de la Ley 14/2000. Su cuantía ha aumentado de la forma en que se recoge en la siguiente tabla:

	Propuesto (€)	Vigente (€)	Diferencia (€)
Hasta 1.000 kg	50	30	+20
Entre 1.000 y 10.000 kg	100	60	+40
Entre 10.000 y 20.000 kg	150	96	+54
Más de 20.000 kg	200	132	+68

Tasas por emisión de certificados internacionales

a) Certificado internacional de arqueo reducido e internacional de arqueo

Anteriormente venía incluido en el Art. 12 de la Ley 14/2000.

	Propuesto (€)	Vigente (€)	Diferencia (€)
Menos de 100 GT	130	96,15	+33,85
Entre 100 y 20.000 GT	200	132,25	+67,75
Más de 20.000 GT	500	324,55	+175,45

b) Certificado de autorización para el transporte de grano.

Anteriormente venía incluido en el Art. 12 de la Ley 14/2000 “Certificado para el transporte de grano”.

	Propuesto (€)	Vigente (€)	Diferencia (€)
Menos de 1.000 GT	130	30	+100
Entre 1.000 y 10.000 GT	175	60	+115
Entre 10.000 GT y 20.000 GT	220	96	+124
Más de 20.000 GT	300	132	+168

c) Certificado de aptitud para el transporte de mercancías peligrosas y certificado de aptitud para el transporte de mercancías peligrosas (naves de gran velocidad), certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel (CIQ) y certificado internacional (CGrQ) de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel.

- Certificado de aptitud para el transporte de mercancías peligrosas. Anteriormente aparecía en la Ley 14/2000.

	Propuesto (€)
Menos de 10.000 GT	300
Más de 10.000 GT	500

	Vigente (€)
Entre 150 y 2.500 GT	132,2
Entre 2.500 y 5.000 GT	192,3
Entre 5.000 y 10.000 GT	258,45
Más de 10.000 GT	300,5

- Certificado de aptitud de buques quimiqueros. Anteriormente aparecía en la Ley 14/2000.

	Propuesto (€)	Vigente (€/GT)
Menos de 10.000 GT	300	0,02 (< 200)
Más de 10.000 GT	500	0,01 (> 200)

d) Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel (CIG)

Anteriormente aparecía en la Ley 14/2000 como “Certificado de aptitud para buques gaseros.

	Propuesto (€)	Vigente (€/GT)
Menos de 10.000 GT	400	0,03 (< 300)
Más de 10.000 GT	700	0,01 (> 300)

e) Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante

Anteriormente venía incluido en el Art. 12 de la Ley 14/2000.

Propuesto (€)	Vigente (€)	Diferencia (€)
130	100	+30

h) Certificado internacional de francobordo.

Anteriormente venía incluido en el Art. 12 de la Ley 14/2000.

	Propuesto (€)	Vigente (€)	Diferencia (€)
Menos de 100 GT	70	51,7	+18,3
Entre 100 y 500 GT	100	66,1	+33,9
Entre 500 y 1.000 GT	160	114,2	+45,8
Entre 1.000 y 5.000 GT	250	192,3	+57,7
Entre 5.000 y 20.000 GT	450	324,55	+125,45
Más de 20.000 GT	550	390,65	+159,35

m) Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias, certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica, suplemento del certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica y certificado de buque polar.

- Certificados de prevención por contaminación por aguas sucias y prevención de la contaminación atmosférica: antes eran un 10% del certificado de navegabilidad.

	Propuesto (€)	Vigente (€)
Menos de 250 GT	30	< 22,5
Entre 250 y 500 GT	50	< 42
Entre 500 y 1.000 GT	80	< 60
Entre 1.000 y 5.000 GT	100	< 96
Entre 5.000 y 10.000 GT	140	< 111
Más de 10.000 GT	200	>111

- Certificado de buque polar: **nuevo**

ñ) Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica para motores (EIAPP) y suplemento del certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica por motores (EIAPP). Certificado de confirmación del cumplimiento de la parte II del SEEMP.

- Certificado de EIAPP/prueba de motores. Anteriormente venía incluido en el Art. 12 de la Ley 14/2000.

	Propuesto (€)	Vigente (€)	Diferencia (€)
Entre 0 y 500 kW	300	120	+180
Entre 500 y 1.000 kW		180	+120
Entre 1.000 y 5.000 kW		240	+60
Más de 5.000 kW		300	=

Tasas por actuaciones registrales

Anteriormente incluido en el Art. 17 de la Ley 24/2001 como “Tasa por actuaciones de los Registros de buques y Empresas Navieras”. Las tasas de inscripción, de baja y de actuaciones intermedias se mantienen, aunque se modifican sus importes. Anteriormente las tasas de inscripción y de baja eran de 0,15 € por unidad de arqueo y ahora se hace una división por grupos de GT con una tasa diferente en función de cada uno de esos grupos.

Se añade la Tasa de expedición del certificado de inscripción español - permiso de navegación con un importe de 60 €.

Tasas de inscripción/baja	Propuesto (€)	Valor original (€)
Menos de 250 GT	30	< 37,5
Entre 250 y 500 GT	80	< 75
Entre 500 y 1.000 GT	150	< 150
Entre 1.000 y 5.000 GT	300	< 750
Entre 5.000 y 10.000 GT	600	< 1.500
Más de 10.000 GT	1.000	> 1.500

Tasa de actuaciones intermedias	Propuesto (€)	Vigente (€)	Diferencia (€)
Tarifa primera	20	15	+5
Tarifa segunda	10	6	+4
Tarifa tercera	20	15	+5

Tasa por la emisión de certificados de seguro o de otra garantía financiera

Los importes de las tasas respecto a la anterior versión de la Ley se han visto modificadas de la siguiente forma:

	Propuesto (€)	Vigente (€/GT)	Diferencia (€)
Certificado de seguro o garantía financiera relativa a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustibles de los buques o por hidrocarburos, respectivamente, a personas físicas o jurídicas	150	120	+30
Certificado de seguro o garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños a los pasajeros por vía marítima en caso de accidente	140		+20
Otros certificados de seguro o garantía financiera exigidos por la normativa vigente	100		-20

Tasas por trámites de títulos profesionales marítimos y de recreo

Anteriormente las tasas por los trámites de títulos profesionales venían definidas en el Art. 17 de la Ley 66/1997. Los importes se han modificado así:

	Propuesto (€)	Vigente (€)	Diferencia (€)
Títulos profesionales de la Marina Mercante	75	30,05	+44,95
Tarjetas profesionales de la marina mercante	10	No se incluye en el art. 17 de la Ley 66/1997	
Certificados de suficiencia, formación marítima y nacionales	6	4,21	1,79

Tasa por la emisión o renovación de la libreta de navegación marítima y Tasa por trámites del documento de identidad del marino (DIM)

El importe de esta tasa disminuye como se ve en la tabla a continuación. Se añade una exención del 50% para los desempleados de larga duración que figuren inscritos como tales en las Oficinas de Empleo y tengan ingresos anuales inferiores a dos veces el IPREM.

Propuesto (€)	Vigente (€)	Diferencia (€)
30	40	-10

Tasas por derechos de acceso a exámenes de titulaciones profesionales de la marina mercante

Estas tasas se regulaban anteriormente en el Art. 18, tarifa sexta de la [Ley 66/1997](#).

	Propuesto (€)	Vigente (€)	Diferencia (€)
Prueba de idoneidad para obtención de títulos de oficial de máquinas de segunda, mecánico mayor naval, mecánico naval, oficial radioelectrónico de segunda y oficial electrotécnico de la MM	60	36,06	23,94
Prueba de aptitud para la obtención del título nacional de patrón portuario			
Examen sobre conocimiento de legislación marítima española			