

El arrastre da por válidas todas las compras de cuota en el Cantábrico

La Audiencia Nacional rechaza complementar el fallo, como había pedido Pescagalicia

E. ABUÍN

REDACCIÓN / LA VOZ

La maraña judicial en la que se ha visto envuelto el Cantábrico Noroeste, cuyo plan de gestión ha cosechado tantas demandas como órdenes que lo van actualizando, continúa enredando la gestión pesquera. Si hace unas semanas la magistrada de la Audiencia Nacional Felisa Atienza daba alas a la Organización de Productores Pesqueros (OPP) Pescagalicia a confiar en que, tal y como habían reclamado en su demanda, se iban a anular las operaciones de compraventa de cuotas realizadas por los armadores en ese caladero —pues la sentencia que dictó tumbaba la disposición de la orden del 2015 que las amparaba—, ahora acaba de segar de raíz toda esperanza.

Ocurre que la Sala lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional ha desestimado la solicitud de subsanación y complemento de sentencia «en los términos interesados» por Pescagalicia, organización demandante que presentó un escrito solicitando una aclaración de ese fallo. Pero el tribunal considera que «no procede efectuar ningún tipo de complemento» de la resolución y que debe respetarse «a su contenido».

Y ese contenido recoge, es cierto, que se invalida la disposición final tercera de la orden del 2015, pero también deja claro que esa anulación se hace «sin perjuicio de que se tienen que respetar los actos administrativos firmes» que se hayan realizado en virtud de la citada orden «antes de que la anulación alcanzara efectos generales». Es decir, que aunque se tumbe el ci-



La compraventa de cuotas en el Cantábrico noroeste se ha visto envuelta en una maraña judicial. JOSÉ PINO

tado apartado de la norma que regula la gestión del Cantábrico Noroeste, y por más que el tribunal haya percibido en esa disposición «un concreto supuesto de desviación de poder» —recoge la sentencia—, esta, según la mayor parte de los arrastres queda sin efectos prácticos al recoger que las transferencias realizadas al amparo de la orden del 2013 mantienen su vigencia.

Pescagalicia quería precisamente que se aclarase qué operaciones tenían validez. Si las hechas después de febrero del 2015, cuando la Audiencia anuló la orden del 2013 o ya en el 2017, fecha en la que el Supremo ratificó la sentencia de la instancia anterior.

Pero los magistrados de la Sala de lo Contencioso-Administrativo no han entrado a resolver sus dudas. Rechazaron examinar el recurso para subsanar y complementar la sentencia alegando que, como principio general, «los tribunales no podrán va-

riar las resoluciones que pronuncian después de firmadas, aunque sí pueden aclarar algún concepto oscuro y rectificar cualquier error material del que adolezcan». Ahora bien, este complemento no puede combatir las declaraciones contenidas en la sentencia o auto que se pretende aclarar, pues lo que se obtendría «no sería la simple subsanación de una omisión, sino una revisión del sentido de la resolución, con la que se puede discrepar, pero que no se puede modificar si no es por razón de los recursos que contra ella proceden».

Revertir las operaciones

La organización Pescagalicia trataba de que la Justicia revirtiese las operaciones realizadas entre julio del 2013 y noviembre del 2015, fecha en la que se desguazaron 18 embarcaciones de arrastre y sus cuotas fueron vendidas a los que quedaban en activo. Entendía que al anular la disposición tran-

sitoria se caían también las transacciones realizadas, pero como el tribunal no entró en la aclaración, espera a la ejecución de la sentencia que haga Madrid, pues, según Torcuato Teixeira, máximo responsable de la organización, esta no va a recurrir.

Las demás agrupaciones, que defienden la posibilidad de adquirir, traspasar o transmitir cuotas individuales entre barcos y empresas tal y como se hace en aguas de Gran Sol, mantienen lo que ya habían deducido al leer la primera resolución de la Audiencia Nacional: que toda las operaciones realizadas son válidas, ya que deja en pie las llevadas a cabo antes de la anulación con carácter general y esa anulación se produjo en el 2017, cuando ya estaba en vigor una nueva orden. De ahí que se reafirmen en que la sentencia no tiene efectos prácticos y que se ha disipado la inseguridad jurídica en la que se movían los armadores.

Gobierno y sector deciden el futuro de las pesquerías de túnidos en aguas tropicales

REDACCIÓN / LA VOZ

Los responsables de la Asociación Nacional de Armadores de Buques Atuneros Congeladores (Anabac) y los directores generales de Recursos Pesqueros, Isabel Artime, y Ordenación Pesquera, Ignacio Gandarias, se vieron ayer las caras para analizar la situación de las pesquerías de túnidos en aguas tropicales. El encuentro sirvió para analizar la última campaña en el Atlántico y el Índico pero también el futuro a corto plazo que le espera a esta flota.

En relación con el primer punto, se puso sobre la mesa el cierre anticipado en aguas del Atlántico a consecuencia de la caída de las cuotas de pata por la sobrepesca de terceros países. En el Índico, por contra la campaña se desarrolló con normalidad porque en estos caladeros se había diseñado un plan de pesca con límites individuales de capturas que permitieron llegar al final de la campaña sin problemas a la flota de Anabac.

El problema para estos buques ahora guarda relación con la posición que están adoptando los organismos regionales que regulan estas pesquerías, ICCAT y CTOI. Ambas entidades están aprobando medidas que reformulan el trabajo de la flota atunera industrial, al pasar de un sistema basado en zonas de veda y límites de capacidad a otro con topes máximos de capturas. Los armadores españoles dejaron claro en la reunión que están esforzándose en cumplir con las medidas que se les imponen frente a otras flotas que compiten con menos exigencias regulatorias.

Un barco chino se hunde tras chocar con el vigués Pesca Vaqueiro

La tripulación de la embarcación gallega no sufrió ningún daño y la de la asiática tuvo que ser rescatada

L. C. LLERA VIGO / LA VOZ

Un barco pesquero de bandera china, Zhongyuanyu 11, colisionó ayer de madrugada con el arrastrero vigués Pesca Vaqueiro en aguas internacionales, un choque que provocó el hundimiento de la embarcación asiática a nueve millas de la zona marítima argentina en Chubut. Los 30 tripulantes del Zhongyuanyu

11 fueron rescatados por otros pesqueros, uno de ellos chino y otros tres de la Cooperativa de Armadores de Vigo, el Iván Nore, Capricorn y Playa de Pesar 2. «La tripulación está bien y solo ha habido pequeños daños en la chapa que habrá que reparar», confirmaron desde la casa armadora viguesa.

«Las averías del pesquero español no fueron significativas y pudo continuar con la navegación. No tuvimos contacto con ese buque. A pesar de que estuvimos intentando una comunicación radioeléctrica, no pudimos dar con el barco», afirmó Sergio Cernadas, del Centro de Control



El barco vigués que chocó es de 1988 y solo tiene pequeños daños.

Marítimo de Argentina. Por el momento se desconocen las causas de la colisión y la Prefectura Naval ha enviado una embarca-

ción y un avión para rastrear la zona. «Los motivos del choque no los sabemos, están en etapa de análisis pero se pudo determinar

que el buque pesquero chino se habría hundido en ese lugar. Su tripulación fue rescatada, por lo que por el momento no hay ningún desaparecido», indicaron las autoridades argentinas.

En la zona, que está en aguas internacionales, faenan más de 300 barcos y Javier Touza, presidente de la cooperativa de Armadores de Vigo, reclama que Naciones Unidas ponga orden en este lugar con patrullas de vigilancia conformadas con los países con derechos históricos y los ribereños. «Hay poca pata y los barcos que acuden allí se ponen nerviosos y se mueven buscando las capturas».