

España exige a la UE dos planes de pesca específicos para aguas ibéricas

Tejerina reprocha la incapacidad de Bruselas para evitar el paro de la flota en el 2019

CRISTINA PORTEIRO
BRUSELAS / CORRESPONSAL

«Coherencia». Es la transversal y lógica demanda que hace España a la UE en materia de pesca. Coherencia en la fijación de TAC (totales admisibles de captura) y cuotas; coherencia en las restricciones de artes y aparejos, y coherencia en el diseño de los planes multianuales para las aguas del Atlántico. Estos últimos aún están por articular. Los ministros de Pesca de la UE dieron ayer el pistoletazo de salida para arrancar las negociaciones. La Comisión Europea fue la encargada de poner sobre la mesa su propuesta, que no convence a la ministra española, Isabel García Tejerina. «Le pedimos que presenten dos planes por separado. Uno para aguas noroccidentales y otro para las suroccidentales», aseguró la vallisoletana. El sector demanda un trato diferenciado para las flotas en cada una de las zonas. Una regulación adaptada a sus especificidades. Y exige que se haga lo antes posible. «España lleva mucho tiempo apremiando a la UE para disponer de este plan de gestión, es necesario actualizar los de algunas especies. No tenerlo nos dificulta las negociaciones de TAC y cuotas todos los meses de diciembre», denunció Tejerina.

No es el único reproche que lanzó la delegación española al comisario de Pesca, Karmenu Vella. El Gobierno y el sector pesquero van tachando los días que quedan en el calendario para que entre en vigor la prohibición de descartes para todas las flotas. Será el 1 de enero del 2019. El tiempo pasa y Bruselas



La ministra Tejerina saluda al comisario europeo de Agricultura, Phil Hogan, ayer en Luxemburgo.

sigue sin ofrecer soluciones a la más que probable paralización de la flota. Los pescadores auguran un amarre prematuro con la nueva obligación de desembarco. En cuanto superen la cuota concedida para ciertas «especies de estrangulamiento» para las que apenas disponen de margen de capturas, se verán en la obligación de apagar los motores. «Las soluciones propuestas hasta la fecha nos generan enorme preocupación e inquietud (...) Los resultados hasta ahora no son satisfactorios y el tiempo apremia», denunció Tejerina. Ese temor lo comparten otras flotas de la UE, no solo la ibérica. Si la escasez de cuota de bacalao quita el sueño al sector español, la de merluza

provoca sudores fríos a los buques del norte. Bruselas se niega a ofrecer más flexibilidad que la que brindan las excepciones de mínimos o los intercambios interanuales y entre países. Otras cancillerías europeas se han sumado a las quejas ante el temor a que sus flotas tengan que echar el ancla por la falta de previsión de la Comisión, más preocupada en hacer cumplir a rajatabla los objetivos y plazos de la nueva política común de pesca (PCP) que en ofrecer planes realistas y herramientas a la flota para adaptarse.

Acuerdo con Marruecos

Los Veintiocho dieron ayer luz verde al inicio de las negociaciones pesqueras con Marruecos.

La UE quiere pisar el acelerador y dejar listo un nuevo protocolo antes de que expire el actual, el próximo 14 de julio. Bruselas no lo tendrá fácil. Sobre el equipo de Vella sobrevuela la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) en la que se excluye al caladero saharauí, donde opera el grueso de la flota, del ámbito de aplicación. ¿Tendrán que abandonar los buques españoles sus aguas? Tejerina aseguró ayer que «de hecho, no entran directamente en ellas», antes de señalar que la UE adaptará el acuerdo a la sentencia para «dar continuidad a la presencia de la flota gallega en aguas marroquíes». El cómo todavía es una incógnita.

Navieros exigen que la subida de la ayuda al transporte insular se aplique al barco

REDACCIÓN / LA VOZ

Con la negociación de los Presupuestos Generales del Estado en el candelero, hay grupos que han puesto sobre la mesa la petición de ampliar al 75 % la subvención a los pasajeros que residen en los territorios insulares en los trayectos desde o hacia la península. Claro que esos subsidios al transporte aluden únicamente al transporte aéreo y eso ha dado pie a la Asociación de Navieros Españoles (Anave) a salir al paso para pedir «una plena igualdad de trato para el transporte marítimo y el aéreo en la cuantía y tramitación de estas subvenciones a los pasajeros residentes en Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla».

Apunta Anave que la exclusión del barco de un posible aumento de la subvención supondría una discriminación en función del tipo de servicio empleado, lo que supondría una discriminación en función del tipo de servicio empleado y, por tanto, advierte, una vulneración de la normativa de la UE. Esta recoge, en el artículo 51 del reglamento sobre ayudas al transporte en regiones alejadas, que «las ayudas se concederán sin discriminación por razón de la identidad del transportista o del tipo de servicio».

Además, en el plano económico, esta discriminación introduciría una distorsión de la competencia al fomentar un medio de transporte frente a otro. «Esto provocaría que el barco fuera menos competitivo que el avión, amenazando la viabilidad de los servicios marítimos».

La Xunta tendrá que devolver la ayuda que reclamó a una empresa que no desguazó un barco que ardió

E. V. PITA VIGO / LA VOZ

La Sala de lo Contencioso número 3 del Tribunal Supremo ha condenado a la Xunta a devolver a la armadora Copemar SA de Vigo un total de 1,61 millones de euros en concepto de reintegro del principal de una subvención del Fondo Social Europeo destinada a paralizar la actividad de uno de sus pesqueros y desguazarlo. El Gobierno gallego también tendrá que restituir los intereses que, en su día, Copemar abonó.

El debate se originó porque el pesquero Olagorta, con base en

Vigo, había sido el beneficiario de estas ayudas europeas al recorte de la flota gallega para adaptarla a la disponibilidad de los recursos marinos. La condición era que debía abandonar la actividad, lo que se entendía cumplido con el desguace, darlo de baja en el censo y anular la licencia.

El problema surgió porque el Olagorta sufrió el 30 de septiembre del 2017 un incendio en el Atlántico Sur que lo dejó inactivo. El capitán y la tripulación tuvieron que huir a toda prisa y dejaron dentro los diarios de pesca y navegación, licencias, rol de

despacho y dotación y otros certificados, la cual quedó destruida.

Sin embargo, la Xunta le reprochó que cuando la empresa presentó su solicitud de ayuda en el 2008 no informó de que era para un buque quemado. Por ello, entendió que no se había cumplido los requisitos de la subvención porque la armadora no le informó de esa circunstancia que podía afectar sustancialmente a cumplir los objetivos de la ayuda. Si el buque ya no tenía actividad pesquera, que era la condición básica para beneficiarse de la subvención, el propietario no

tenía derecho a ella. La empresa replicó que lo relevante no era si el buque se incendió o se desguazó, sino la renuncia a la licencia.

El Tribunal Supremo concluye que la empresa sí informó del incendio en el 2008 en una documentación complementaria que le requirió la Xunta y que iba certificada por la Capitanía Marítima de Vigo. El Supremo indica que «no puede sostenerse que la empresa recurrente ocultase información relevante sobre la situación del buque que de haber sido conocida hubiese determinado una resolución distinta».

LA CANTIDAD

1.611.640 euros

Subvención al desguace
La condición de la ayuda era cesar la actividad pesquera de un buque y desguazarlo.

Además, el tribunal ve fallos burocráticos de la Xunta por no declarar la lesividad y la impugnación del acto por el que se concedió la ayuda ante la jurisdicción contencioso-administrativa. Además, la Xunta adujo una causa genérica sin aclarar cuál era el motivo concreto de obligar a la empresa a devolver la ayuda.

Por ello, el Supremo anula una sentencia del TSXG del 2015 que confirma la resolución de la Consellería do Mar.