



Defensor del Pueblo Andaluz
Av. Reyes Católicos, nº 21
41001 Sevilla
Tfno: 954 21 21 21

El Tiemblo, a 27 de abril de 2011

Asunto: Queja por la inactividad administrativa ante el furtivismo a gran escala en el Bajo Guadalquivir y en la Reserva Pesquera de la Desembocadura del Guadalquivir.

D. Pedro Brufao Curiel, con DNI....., en su propio nombre y en representación de RÍOS CON VIDA, interpone la siguiente Queja ante el Defensor del Pueblo Andaluz, de acuerdo con los siguientes

HECHOS:

En la Zona A de la Reserva de Pesca de la Desembocadura del Guadalquivir, creada por la Orden de 16 de junio de 2004 (BOJA de 24 de junio de 2004) se ejerce a plena luz del día la práctica furtiva a gran escala de los alevines de muchas especies ícticas y en concreto de la anguila, cuya pesca está totalmente prohibida en toda Andalucía en virtud del Decreto 396/2010, de 2 de noviembre (BOJA de 12 de noviembre de 2011). En dicha Zona A de la Reserva de Pesca está totalmente prohibida la pesca, zona que comprende desde el Bajo de Guía en Sanlúcar de Barrameda hasta aguas arriba de la confluencia con el Caño de Martín Ruiz (vid mapa de la Orden, que se adjunta). Esta pesca furtiva se practica también en el Brazo de la Torre, dentro del espacio protegido de Doñana.

La prohibición absoluta de pescar la anguila en toda Andalucía se debe al Decreto 396/2010, de 2 de noviembre, por el que se establecen medidas de recuperación para la anguila europea (BOJA de 12 de noviembre de 2010) Dicha prohibición es el resultado de la aplicación del Reglamento 1100/2007, del Consejo de la UE, de 18 de septiembre, que obliga a los Estados miembros a la adopción de medidas de protección de la anguila muy estrictas.

La técnica empleada es la pesca con redes caladas conocidas como “mosquiteras”, de una luz de malla de apenas 1 milímetro de lado, que arrasa los caladeros de esta Reserva y también todo el resto del Bajo Guadalquivir desde el Puerto de Sevilla hasta su desembocadura. Para emplear estas artes clandestinas de pesca los furtivos se sirven de barcas y plataformas sin ningún tipo de documentación, registro o folio pesquero o marítimo alguno. Estas redes no son más que materiales textiles que se compran en cualquier ferretería o tienda del ramo para tapar, por ejemplo la carga de los camiones. Es decir, no son redes ex profeso para la pesca de angulas, sino más bien una adaptación de los toldos que se ponen en la carga de los camiones para su uso en la pesca. Lo venden en todas las ferreterías, de ahí la dificultad de perseguir su comercio.



Los furtivos provienen de localidades con gran tradición riachera, especialmente de Trebujena, Isla Mayor y Lebrija, cuyos alcaldes no han cesado de apoyar esta práctica furtiva. Los tramos donde suelen actuar comprende los últimos 40 km del río. Estos tramos de pesca se van moviendo aguas arriba y abajo según la salinidad del río: por ejemplo, después de las lluvias otoñales, cuando el río está más dulce, bajan casi hasta Bonanza a pescar, por supuesto, dentro de la Zona A de la Reserva de Pesca, pero después, conforme, las lluvias van disminuyendo y el tapón salino vuelve a penetrar en el Guadalquivir, se desplazan río arriba. El punto más alto del río donde calan las redes suele ser a la altura de las compuertas del Brazo del Este.

Hay una zona difusa que abarca las dos orillas del Guadalquivir, donde en cualquier punto donde exista acceso de vehículos los furtivos construyen un artefacto flotante y botan sus embarcaciones. Donde fundamentalmente se desarrolla esta actividad es en la margen izquierda, desde la altura de Lebrija hasta el Caño de Martín de Ruiz donde se construyen, ya que hay una carretera paralela al río.

La existencia de una alta demanda del alevín de la anguila, con cotizaciones que pueden superar los 800 €/kg, hace que a pesar de la prohibición se siga esquilmando sus poblaciones, cuya situación es tan crítica que la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN) la incluyó en 2008 en el listado de “en peligro crítico”. Como muestra de su declive, en 1982/83 se estimó en 40 toneladas la captura de anguila en el Bajo Guadalquivir, cuantía que bajó hasta los 300 kg. en 2010.

Con la anguila se capturan innumerables alevines de otras muchas especies en el Bajo Guadalquivir, como la dorada, la sardina, el boquerón, la corvina, los robalos, las lisas o mariscos diversos de gran interés comercial y ambiental. Se estima que la captura de un solo kilogramo de anguila conlleva la muerte de hasta 66 kilogramos de alevines estas especies, cuyo peso comercial rondaría las 23 toneladas: la relación es de 1 a 23 mil, de ahí que los efectos se extiendan a toda la zona pesquera del Golfo de Cádiz, área de expansión de las especies que crían en la Reserva Pesquera y el estuario, fuente de trabajo para la pesca comercial legal gaditana y onubense.

De modo periódico la Junta de Andalucía, en colaboración con la Guardia Civil, requisa las artes de pesca dedicadas a estos fines, pero ni aquella ni la Capitanía Marítima de Sevilla ni la Autoridad del Puerto de Sevilla se declaran competentes para la retirada de las barcas y plataformas en las que se calan las redes, ni para perseguir la cadena de suministro de artes y construcción de estos artefactos flotantes, cuestiones que creemos capitales en este asunto.

Tras ponernos en contacto con los Consejeros de Medio Ambiente y de Agricultura y Pesca y denunciarles estos hechos, la Directora General de Pesca y Acuicultura nos informa amablemente de sus acciones contra los furtivos, así como la puesta en conocimiento de esta práctica a la Capitanía Marítima de Sevilla (vid. documento adjunto). No hemos obtenido respuesta alguna de la Consejería de Medio Ambiente.

Es aquí cuando surge el problema que le ponemos en su conocimiento y es objeto de la presente Queja: Las Administraciones implicadas niegan ser competentes para el comiso y destrucción de embarcaciones y artefactos flotantes dedicados ex profeso a prácticas comerciales de pesca furtiva. A lo dicho se le añaden las cuestiones sanitarias y de consumo, pues como es obvio el producto de la pesca furtiva no se somete a ningún examen bromatológico o veterinario alguno. Estas embarcaciones o artefactos vienen causando problemas a la navegación de modo periódico, pues

no hay más que recordar que a finales de los años 90 los prácticos del Puerto de Sevilla ya mostraron su malestar por el riesgo que suponen para el tráfico marítimo, a la vez que se puso de manifiesto la carencia de un lugar adecuado para depositar y destruir las embarcaciones requisadas en dicho puerto..

En principio estas Administraciones son:

JUNTA DE ANDALUCÍA

Dir. Gral. de Pesca y Acuicultura Consejería de Agricultura y Pesca	C/ Tabladilla, s/n. 41071 Sevilla Tfno: 95-503 22 62
Agencia Pública de Puertos de Andalucía Competente en los puertos de Gelves, Bonanza y Chipiona	C/ Virgen de Aguas Santas, nº 2. 41011 Sevilla Tfno: 95-500 72 00
Dir. Gral. de Gestión del Medio Natural Consejería de Medio Ambiente	Av. Manuel Siurot, nº 50. 41071 Sevilla Tfno: 95-500 34 00
Dir. General de Consumo Consejería de Salud	Av. de la Innovación, s/n. 41020 Sevilla Tfno: 95 -592 15 31

ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO

Puertos del Estado	Av. del Partenón, nº 10. 28042 Madrid Tfno: 91-524 55 00
Capitanías Marítimas	Av. del Guadalhorce, s/n. 41012 Sevilla Tfno: 95-429 82 71 Av. de la Constitución, s/n. 11540 Sanlúcar de Barrameda (Cádiz). Tfno: 956- 36 08 08
Dir. Gral. de la Marina Mercante	C/ Ruiz de Alarcón, nº 1. 28071 Madrid Tfno: 91-597 90 20
Autoridad Portuaria de Sevilla	Av. Moliní, nº 6. 41012 Sevilla Tfno: 95-424 73 00
SEPRONA de la Guardia Civil	C/ Villanueva del Pítamo, nº 6. 41013 Sevilla Tfno: 95-493 97 00 Av. de San Severiano, nº 10. 11007 Cádiz. Tfno: 956-29 34 08

FUNDAMENTOS JURÍDICOS:

Las principales cuestiones legales en este conflicto negativo de competencias se basan en las siguientes normas. Para su mayor claridad expondremos las competencias según la Administración territorial correspondiente en cuanto a la retirada de estas barcas y artefactos flotantes y la represión de su construcción y comercio.

1. Competencias de la Junta de Andalucía:

1.1. Competencias sobre pesca en aguas interiores.

La Junta de Andalucía cuenta con las competencias en materia de pesca en las llamadas “aguas interiores” marítimas. La práctica furtiva de la angula y otras especies, así como todo el Guadalquivir desde Alcalá del Río hasta Chipiona y la Reserva de Pesca de la Desembocadura del Guadalquivir se encuentran en dichas aguas interiores.

Esta cuestión se regula en Andalucía por la Ley 1/2002, de Ordenación, Fomento y Control de la Pesca Marítima, el Marisqueo y la Acuicultura Marina (BOE de 3 de mayo de 2002). Se entiende por pesca marítima en aguas interiores la que se ejerce en las aguas comprendidas entre las líneas de base rectas establecidas en el Real Decreto 2510/1977, de 5 de agosto, como límite externo, y como límite interno la costa y para la desembocadura de los ríos, el que se establezca de acuerdo con lo indicado en la Disposición Adicional 1ª de esta Ley, que recoge diversas medidas de conservación como vedas y prohibiciones de captura (art. 6), medidas de protección como zonas protegidas (arts. 7 y 10 y Disposición Adicional 3ª), planes específicos de pesca (art. 13), la expedición obligatoria de licencias y regulación de las artes de pesca (arts. 17 y 20), así como la comercialización de los productos de la pesca, su desembarco y control en origen (art. 61), su comercio en destino (art. 68), las inspecciones pesqueras (arts. 82 y 83, donde se deja claro que son competencia de la Consejería de Agricultura y Pesca) y los lugares en dónde se llevan a cabo estas inspecciones (art. 88), que de modo ordinario corresponden a la Inspección Pesquera y a la Unidad de Policía de la Junta de Andalucía, mientras que de modo extraordinario corresponde también a las Fuerzas de Seguridad del Estado y a las Policías Locales (Disposición Adicional 4ª). Sobre estas inspecciones nos detendremos un momento. El art. 88.1 establece que *los inspectores con competencias en estas materias, en el ejercicio de sus funciones y acreditando su identidad, podrán acceder a las industrias y establecimientos que desarrollen actividades reguladas en la presente Ley y, en particular, las siguientes:*

- a) *Embarcaciones y artefactos flotantes.*
- b) *Instalaciones portuarias.*
- c) *Industria de construcción, reparación y mantenimiento de embarcaciones y de sus equipos y establecimientos de suministros navales, de redes y de avituallamiento de embarcaciones.*
- d) *Establecimientos de acuicultura.*
- e) *Establecimientos de comercialización en origen y en destino de los productos de la pesca.*
- f) *Vehículos y demás medios de transporte de productos de la pesca.*

Es decir, la Consejería de Agricultura y Pesca puede y debe realizar inspecciones sobre las embarcaciones y artefactos flotantes que arrasan el Bajo Guadalquivir, así como en toda la cadena

de comercio ilegal. Esta cuestión se refuerza con lo dicho en el art. 94. 1, sobre la adopción de medidas provisionales, que son:

- a) *Fianza.*
- b) *Retención de las tarjetas de identificación profesional marítimo-pesquera del patrón.*
- c) *Suspensión temporal de la licencia de pesca o de la actividad.*
- d) ***Inmovilización temporal de la embarcación o del medio de transporte.***
- e) ***Cierre temporal de las instalaciones o establecimientos.***
- f) *Incautación de productos de la pesca y acuicultura.*
- g) ***Incautación de artes, aparejos, útiles de pesca, equipos u otros accesorios no reglamentarios o prohibidos.***
- h) ***Incautación de artes, aparejos, útiles, equipos u otros accesorios reglamentarios utilizados de modo antirreglamentario.***

Con estas previsiones legales, también la Dirección General de Pesca puede y debe decomisar e intervenir los artefactos flotantes y barcas, pues no hay impedimento en calificarlo de “equipos”, es más, sin éstos, las redes mosquiteras no se podrían calar. El apartado 2 de este art. 94 recalca a su vez: *En todo caso, se adoptarán necesariamente las medidas provisionales contempladas en los apartados f) y g), cuando se trate de productos con talla no reglamentaria.* Como la pesca de alevines y larvas de peces y mariscos es la norma, no hay otra solución que deducir que en cuanto a la incautación de dichos artefactos flotantes, tengan o no registro pesquero y/o marítimo, la Dirección General es competente para realizar tales funciones, máxime cuando el art. 101 (*De los bienes aprehendidos, incautados y decomisados*) dice en su apartado 3º:

Las embarcaciones aprehendidas serán liberadas previa constitución de una fianza, cuya cuantía será fijada por el órgano encargado de resolver el correspondiente expediente sancionador, no pudiendo exceder la misma del importe de la sanción que pudiera corresponder por la infracción o infracciones cometidas.

A esto se le añade como sanción accesoria del art. 111 d): ***la retención temporal de la embarcación hasta el cumplimiento de la sanción principal o incautación del buque.***

Como se acaba de apreciar, la Ley 1/2002 recoge de modo expreso la posibilidad de la incautación de las embarcaciones, sin que valga ninguna excusa ante la falta de registro, folio o documentación de Navegación Marítima al respecto, siempre que realicen prácticas furtivas de pesca. En cualquier caso, la disquisición entre los conceptos de “barca”, “embarcación”, “artefacto flotante” u otros es un puro nominalismo de ilusos contornos jurídicos que no lleva a ninguna parte y que no podemos aceptar, como la famosa discusión sobre galgos y podencos que mantenían unas liebres poco antes de que terminasen presas de estos perros.

El propio Decreto 396/2010, de 2 de noviembre, sobre protección de la anguila, establece en su art. 4 que las competencias de vigilancia y seguimiento en aguas marítimas interiores para ejecutar este Decreto corresponden a la Consejería de Agricultura y Pesca, mientras que en aguas continentales recaen sobre la de Medio Ambiente.

Un breve ejemplo comparativo añade además sentido común a la cuestión: No es posible admitir que la Guardería Ambiental de un espacio protegido andaluz declinase intervenir un vehículo, incluso sin matrícula, desde el que unos furtivos abaten ejemplares de fauna cinegética o protegida, por el mero hecho de que disparasen desde un coche, camioneta, moto, “quad”,



bicicleta, tractor, motocarro o cualquier otro tipo de vehículo, en una carretera cuyo titular fuera otra Administración.

1.2. Competencias sobre puertos de interés autonómico.

La Agencia Pública de Puertos de Andalucía es el organismo de Derecho Público dependiente de la Junta de Andalucía competente para la gestión de los puertos autonómicos de Gelves, Bonanza y Chipiona. En estos puertos de pequeñas dimensiones del Bajo Guadalquivir y en otros puntos de atraque de esta zona es donde se suele desembarcar el producto de la pesca furtiva y donde suelen estar los lugares de partida de las embarcaciones y artefactos flotantes que se dedican a esta actividad. Hay dos zonas o más bien dos astilleros clandestinos donde los riacheros construyen y arreglan sus artefactos: Una es la zona del Caño de Martín Ruiz, en la margen izquierda del río y otra es en Isla Mayor, en la margen derecha.

La normativa aplicable es la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, del Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía (BOE de 21 de febrero de 2008), que establece la competencia autonómica sobre los puertos pesqueros, los puertos deportivos, los puertos de refugio y los puertos comerciales que no dependan del Estado. El régimen de policía portuaria (arts. 72 y ss.) nos da algunas claves sobre la cuestión objeto de esta Queja. En efecto, se atribuye a la Administración del sistema portuario la potestad de inspección y de vigilancia necesaria para garantizar el cumplimiento de esta ley, con relación a los servicios, operaciones, ocupaciones y actividades en general, que se desarrollen en los puertos, cualquiera que sea el régimen de uso del espacio portuario o la forma de prestación de los servicios.

Dado que se trata de buques totalmente clandestinos, que pueden considerarse jurídicamente abandonados por las razones que pasamos a exponer, el art. 73 establece que la Agencia Pública de Puertos de Andalucía podrá adoptar las medidas necesarias para garantizar el tráfico portuario y la disponibilidad de los espacios portuarios, atraques y puntos de amarre. *A tales efectos, podrá adoptar la declaración de situación de abandono de un barco, lo que permitirá su traslado, varada, fondeo o tratamiento como residuo*, lo cual implica la previa incautación de las embarcaciones o artefactos flotantes. A los efectos de esta ley se consideran abandonados:

a) Los barcos que permanezcan atracados, amarrados o fondeados en el mismo lugar dentro del puerto, durante más de seis meses consecutivos, sin actividad apreciable exteriormente, cuando no se hubieran abonado las tasas o tarifas correspondientes a dichos períodos.

b) Los barcos que no tengan matrícula o los datos suficientes para la identificación de la persona titular o consignataria de los mismos, que se encuentren en el puerto sin autorización.

Hablamos de “abandono jurídico”, no de abandono material, por lo que el mero hecho de carecer de inmatriculación o registro marítimo nos lleva a considerar que están abandonados y en los puertos de Gelves, Bonanza y Chipiona y en los puntos de desembarco y atraque que jalonan el Bajo Guadalquivir la Agencia de Puertos de Andalucía puede y debe proceder a incautar y a destruir y dar el tratamiento como residuo a las embarcaciones furtivas, pues asimismo pasan a ser estas embarcaciones de propiedad pública (art. 73.4).

Otra muestra de las competencias de la Agencia en este caso es el art. 78 g), que define como infracción *el desembarco irregular de la pesca, el transporte de la misma sin la preceptiva autorización, o el ejercicio de actividad comercial o industrial sin la correspondiente licencia*,

cuestiones que de lleno se dan en el caso de la pesca de la angula al completo y de otras especies sin cumplir las medidas reglamentarias. En cuanto al comiso de las embarcaciones, éste se prevé de acuerdo con el art. 91.1: Las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción, además de la imposición de las sanciones procedentes, darán lugar a la adopción, en su caso, de las siguientes medidas... C) **Retirada de embarcaciones, vehículos y cualquier clase de objetos con estancia no autorizada o en lugares no permitidos.**

2. Competencias de la Administración General del Estado:

2.1. Competencias sobre seguridad y navegación marítima.

La Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante –LPMM- (BOE de 25 de noviembre de 1992) es la que de modo principal y en relación con estas cuestiones sobre las embarcaciones sin registro y el abandono de buques. Esta norma ha sido modificada profusamente por la Ley 48/2003 y por la Ley 33/2010.

El Bajo Guadalquivir es una vía navegable que comunica el Puerto de Sevilla, dependiente del Estado, con el mar abierto. Como tal vía marítima que es ha de contar con unos criterios de seguridad precisos, que pueden ponerse en riesgo por la presencia sin control alguno de estas embarcaciones y artefactos flotantes furtivos. De este modo, el art. 86 atribuye al ahora Ministerio de Fomento las competencias sobre la ordenación general de la navegación marítima, las referentes al control de la situación, del registro y del abanderamiento de todos los buques civiles españoles, así como la regulación del despacho de buques, las competencias sobre la ordenación y el control del tráfico marítimo en las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción

Estas competencias se ejecutan a través de la Administración periférica de las Capitanías Marítimas. De acuerdo con el art. 88. 3 b) de la LPMM, el Capitán Marítimo cuenta entre sus funciones *la determinación por razones de seguridad marítima de las zonas de fondeo y de maniobra en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción*, correspondiendo a la Administración portuaria competente la autorización de fondeo y asignación de puestos en la zona de servicio de los puertos. Es decir, fuera de las zonas portuarias el Capitán Marítimo es el que ha de vigilar el tráfico de buques, que puede verse afectado por trasiego de buques y artefactos riacheros, lo que no se ha de limitar a la canal que emplean los buques que van y vienen del Puerto de Sevilla, tal y como se refleja en las noticias publicadas recientemente. Una cosa es determinar las zonas de fondeo y de maniobra y otra muy distinta es que la Capitanía Marítima se desentienda de su zona asignada de entre el total de las aguas en las que España ejerce su soberanía y jurisdicción, pues en esta lógica, este mismo precepto dice que *asimismo, el Capitán Marítimo podrá autorizar el fondeo de los buques en aquellas aguas que no sean consideradas como zona de servicio de los puertos*. Aquí no se distingue entre zonas de maniobra y fondeo, sino que no hay que distinguir donde la norma no distingue, como dice el viejo principio jurídico.

Por tanto, no hay lugar a interpretación alguna en cuanto a la ausencia de todo control de tráfico marítimo de las Capitanías Marítimas de Sevilla y Sanlúcar de Barrameda sobre los artefactos y embarcaciones furtivos que fondean y calan sus redes en todo el Bajo Guadalquivir: es mero

ejercicio de voluntad y no de interpretación jurídica, pues ambas Capitanías gozan de la potestad previa y así lo establece este art. 88.3 b) como cláusula de cierre: *El Capitán Marítimo podrá designar zonas prohibidas a la navegación por motivos de seguridad y protección marítima, seguridad de la navegación, prevención y lucha contra la contaminación marina u otras causas debidamente justificadas*. Como es obvio, la profusión de embarcaciones furtivas (algunas veces se pueden contar más de veinte solo en las cercanías de Trebujena), suponen un riesgo para la seguridad y se puede actuar de acuerdo con el principio jurídico de la lealtad institucional ante el ejercicio de las competencias administrativas (art. 4 de la Ley 30/1992, del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas), dado que las Administraciones Públicas “deberán” tener en cuenta en el ejercicio de las competencias propias y la totalidad de los intereses públicos implicados, asunto que muy a menudo se les olvida a nuestros gestores públicos, quizás muy preocupados en que cada día tiene su afán. Entendemos que el furtivismo organizado que arrasa uno de los mejores caladeros nacionales, del que depende la flota que faena en el Golfo de Cádiz y afecta a los Parques Nacional y Natural de Doñana, bien que es motivo de tal interés público.

En esta línea, el importantísimo art. 88 incluye en su apartado 3 f) la atribución al Capitán Marítimo de la competencia sobre la dirección y control organizativos de la función inspectora de los buques civiles españoles, mientras que al apartado g) le confiere, en general, todas aquellas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, en las que quedan incluidas las aguas de las zonas de servicio de los puertos, como cláusula de cierre: esto es, en caso de discrepancia es el Capitán Marítimo, incluso en los puertos, quien ha de hacer cumplir la ley sobre navegación marítima, teniendo en cuenta que el art. 115. 3 b), c), f), g), h), i), l), o), p) y q) tipifican como **infracciones graves**, respectivamente, navegar los buques sin llevar el nombre, número OMI y folio de inscripción reglamentaria cuando proceda; la carencia, deterioro o inexactitud grave de la documentación reglamentaria del buque; incumplir las normas reglamentarias o las instrucciones de las Capitanías Marítimas sobre régimen y **tráfico de embarcaciones**, incluso de recreo o dedicadas a cualquier uso, y sobre **el empleo de todo artefacto** cuya utilización pueda significar riesgo para la navegación o para las personas; incumplir las normas sobre despacho de buques y embarcaciones o sobre enrolamiento de tripulaciones y régimen del rol ante las Capitanías Marítimas; el ejercicio de las industrias marítimas a flote incumpliendo las normas sobre inscripción marítima, así como la falta de libreta o de cualquier otro documento o requisito reglamentario exigido para el ejercicio de la profesión; La infracción de las normas sobre inscripción de los buques, embarcaciones o plataformas fijas en las correspondientes listas del Registro de buques y empresas navieras y la utilización de unos u otras en tráficos o actividades no permitidas por las inscripciones; la construcción de un buque o la realización de obras de transformación o cambio de motor sin la autorización administrativa estatal que corresponda o con infracción de las normas que la regulan, así como la botadura sin el permiso correspondiente; navegar sin sistemas de señalización reglamentariamente establecidos que permitan la localización y visualización permanente del **buque o embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo**; navegar sin haber obtenido la patente de navegación, pasavante o documento acreditativo de la nacionalidad del buque o embarcación; Navegar sin que el **buque o embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo** se halle debidamente matriculado, o con los certificados reglamentarios caducados.

El régimen de policía portuaria y de navegación se recoge en los arts. 106 y ss. de la LPMM. Estas embarcaciones y artefactos flotantes carecen en muchas ocasiones de los mínimos criterios de seguridad. El riesgo que conllevan hace, de acuerdo con el art. 107.1 y el 107.3 **el Capitán**

Marítimo es el competente para eliminar dicho riesgo fuera de las aguas portuarias, que incluye el daño al medio ambiente, y podrá proceder a: **la venta en pública subasta, o a su hundimiento de acuerdo con la normativa vigente, a costa de aquellos, en lugar donde no perjudique la actividad portuaria, la navegación o la pesca y no constituya un riesgo grave para las personas o para los bienes o para el medio ambiente marino.**

No se habla simplemente de la incautación o comiso por riesgo de la seguridad en la navegación en exclusiva, sino que por los riesgos ambientales, se puede proceder a su hundimiento en un lugar seguro, y la pesca furtiva a gran escala es un claro riesgo ambiental que no admite discusión (art. 117 de la Convención de la ONU sobre Derecho del Mar, en vigor en España desde el 14 de febrero de 1997, y norma básica sectorial. En el ámbito de la UE contamos principalmente con la Directiva 2008/56, de 17 de junio, Marco de la Estrategia Marina, y el Reglamento 2371/2002, del Consejo, de 20 de diciembre de 2002, sobre la conservación y la explotación sostenible de los recursos pesqueros). Este papel preponderante del Capitán Marítimo se refuerza con la obligación de que emita un informe vinculante sobre las operaciones de desguace de buques, instalaciones marítimas y material inservible que se realicen en aguas portuarias (art. 108), pues lo normal es que la destrucción de buques y artes de pesca se realice en un puerto.

Tampoco puede darse un ápice de credibilidad a la argumentación de la Capitanía Marítima de Sevilla de limitarse a las aguas de fondeo o maniobra (el canal del río Guadalquivir, principalmente) pues el art. 109 de la LPMM es tan taxativo que lo reproducimos por completo: **Protección de la navegación libre:**

En caso de que uno o varios buques impidiese o estorbasen el libre acceso a un puerto, canal o vía navegable, o el libre tránsito por los mismos, o cuando un buque haya salido a la mar con incumplimiento grave de las normas sobre despacho, o desobedeciere las órdenes de las Capitanías Marítimas competentes, éstas podrán tomar, con carácter inmediato, y con la duración que se estime necesaria, todas las medidas que resulten precisas, de conformidad con el ordenamiento jurídico, para restablecer la legalidad infringida o la libre navegación afectada.

A los efectos indicados, el Capitán Marítimo dará las órdenes oportunas al respectivo Capitán del buque, o quien haga sus veces. Dichas órdenes deberán ser cumplidas por el interesado y por todos los que se hallaren en el buque, sin perjuicio del ejercicio de las acciones que correspondan con arreglo a las leyes, a los que se crean perjudicados.

En caso necesario, el Capitán Marítimo podrá imponer la detención, fondeo y retención del buque en el lugar que se determine, durante el tiempo imprescindible, hasta que se restablezca la normalidad.

No hay lugar a ninguna duda de que los buques furtivos, aunque no sean “marina mercante” en el sentido del art. 6 de la Ley 27/1992 de Puertos del Estado, que carecen todos de cualquier tipo de documentación o despacho, caen de plano en el objeto de este precepto, cuya infracción es tipificada como muy grave (art. 116). Es más, de acuerdo con el art. 111, a los efectos de prevenir la realización de actividades ilícitas o el ejercicio de cualquier tráfico prohibido, el Gobierno podrá impedir, restringir o condicionar la navegación de determinadas categorías de buques civiles, cuestión que se realiza a través de las Capitanías Marítimas.

Asimismo, las Autoridades Portuarias y Capitanías Marítimas podrá visitar, inspeccionar, condicionar el fondeo, apresar, iniciar procedimientos judiciales y, en general, adoptar las medidas

que se estimen necesarias respecto de los buques que vulneren o puedan vulnerar la seguridad marítima y la contaminación del medio marino (art. 112). A su vez, el art. 120.6 indica que se podrá acordar la retención del buque o impedir su entrada o las operaciones de carga y descarga del mismo como sanción complementaria a la que en cada caso procediera, mientras que el art. 120.10 faculta a la suspensión del título profesional de quienes tripulan estas barcas o artefactos. Como medida no sancionadora, el art. 121 comprende la denegación de escala, salida, carga o descarga del buque, es decir, su inmovilización, siendo muy fácil determinar de qué puerto o punto de atraque salen y entran estas embarcaciones, pues recordemos que se mueven sin pudor a plena luz del día.

Otro ejemplo sencillo nos muestra que de modo paralelo, no se entendería la inactividad administrativa del titular de una carretera, bien de dominio público al igual que la zona marítimo-terrestre, en la que nada se hiciera respecto de vehículos abandonados en la cuneta o clandestinos al carecer de identificación. El sentido común nos dice que esta situación sería igualmente inadmisibile.

Para terminar con la exposición legal en este apartado, la Disposición Adicional 4ª establece la coordinación interministerial con el Ministerio del Interior, cuyas fuerzas de la Guardia Civil pueden servir para la ejecución forzosa de la retirada, comiso y destrucción de estas embarcaciones y artes de pesca, incluida la compulsión sobre las personas (arts. 95 y 100 de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas).

La **jurisprudencia del Tribunal Supremo** es clara ante las competencias de las Capitanías Marítimas. En efecto, la Sentencia de la Sección 3ª de la Sala 3ª del Tribunal Supremo, de 23 de septiembre de 2008 (ponente Óscar González González) establece que, ante un conflicto competencial sobre el mismo territorio, la zona marítimo-terrestre (la negrita es nuestra):

...es necesario profundizar en el reparto competencial que en esta materia se atribuye a los diferentes órganos administrativos, si se tiene en cuenta que la LPMM, en su artículo 11, señala que esas competencias serán ejercidas en los puertos e instalaciones de carácter civil por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a través de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias, de acuerdo con lo previsto en la presente Ley, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras Administraciones o Departamentos de la Administración del Estado, y en relación con éstos últimos la propia Ley regula en el Título III la Marina Mercante, cuyo Capítulo III se refiere a la Administración Marítima, dentro de la cual, como órgano central superior se encuentra el propio Ministerio de Obras Públicas y Transportes, pero como órganos periféricos atribuye las competencias a las Capitanías Marítimas.

Sin embargo, las competencias de la Capitanía Marítima no se ciñe exclusivamente a los Puertos y sus zonas de reserva, sino, como señala la sentencia recurrida, con cita de la Exposición de Motivos de LPMM, se extiende también "a lo que el legislador ha denominado zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción". En el mismo sentido la sentencia del Tribunal Constitucional nº 40/1998 de 19 de febrero, en su fundamento jurídico 49 viene así a reconocerlo

<<"La competencia estatal sobre marina mercante justifica, asimismo, las funciones recogidas en las letras d) y e). En el primer caso, se atribuye al Capitán Marítimo la competencia para fijar <<los criterios que determinen las maniobras, incluido el atraque,

a realizar por buques que porten mercancías peligrosas o presenten condiciones excepcionales>>. Este precepto no plantea ningún problema cuando esas maniobras hayan de realizarse fuera de las aguas de la zona de servicio portuaria y, dentro de ésta, la intervención del Capitán Marítimo está prevista para el caso de buques cuya carga o características especiales pueden suponer específicos riesgos y viene justificada por la competencia del Estado para garantizar la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar, tal y como hemos señalado al examinar el art. 6.1, c) LPMM. **Debe, por otra parte, tenerse en cuenta que la intervención del Capitán Marítimo se limita al establecimiento de criterios generales, lo que en modo alguno excluye la intervención de la correspondiente Autoridad Portuaria.**

La letra e) atribuye al Capitán Marítimo funciones sobre <<la disponibilidad por razones de seguridad marítima de los servicios de practica y remolque en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción>>. El precepto se mantiene, pues, en el ámbito de la seguridad de la navegación, y por lo que resulta respetuoso con el orden constitucional de competencias, máxime si, como parece obligado, se pone en conexión con lo dispuesto en el art. 6.1, d) de la Ley; es decir, las razones de emergencia a las que se refiere este precepto justifican que los servicios de practica y remolque pasen a disposición de la Capitanía Marítima correspondiente cuando se deba operar en aguas que, por otra parte, estarán normalmente fuera de la zona de servicio portuaria">>.

Sentando pues que las competencias de las Capitanías Marítimas se extiende más allá de los Puertos y zonas de reservas de los mismos, incluidas las "instalaciones marítimas" del artículo 4 de LPMM, al caer las mismas dentro de la soberanía del Estado español, no puede desconocerse, sin embargo, que por razón del lugar la competencia de la Capitanía Marítima puede concurrir con la de otros órganos administrativos. Ello ocurre con la Demarcación de Costas, pues se trata éste de un órgano desconcentrado del MOPT, que ejerce competencias sobre tales instalaciones, conforme al artículo 4.2 LPMM, en relación con el 110 de la Ley de Costas.

Ante tal concurrencia, la cuestión debe dirimirse a favor de aquella autoridad que tenga una competencia más específica respecto de la materia de que se trata.

El artículo 4 LPMM remite ciertamente al régimen del dominio público marítimo-terrestre establecido en la Ley de Costas en cuanto a construcción, autorización, gestión y policía, pero no puede olvidarse de su propio régimen en materia de transporte marítimo, que, como se ha visto anteriormente, entroniza una nueva estructura administrativa, en cuyo seno se encuentra **la Capitanía Marítima, que también tiene encomendada determinadas funciones sobre este demanio, en materia de policía del mismo, pues dentro de este ámbito no sólo debe incluirse la materia de infracciones y sanciones, sino también todo lo relativo a la seguridad y protección del medio ambiente.**

Pues bien, aunque el artículo 110 de la Ley de Costas confiere a la Administración del Estado competencia sobre los bienes de dominio público marítimo-terrestre, directamente o a través de los órganos a que se refiere el artículo 113, entre los que hay que incluir a las Demarcaciones de Costas, lo cierto es que las funciones que aquel precepto se enumeran se refieren más bien a su gestión, y, aunque también comprende la policía del demanio, se encuentra más referido al cumplimiento de condiciones en la utilización del mismo, **mientras que las propias de las Capitanías Marítimas, contenidas en el artículo 88.3 LPMM están directamente relacionadas con la seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino; y es en este**

campo donde se inserta, más específicamente, el acto impugnado, cuya motivación es bien expresiva de que la maniobra que se pretende realizar implica una operación de amarre para la que las instalaciones a emplear -tres boyas- no se encuentran en condiciones para el servicio, no garantizando la seguridad así como la defensa y protección del fondo marino.

2.2. Competencias de la Autoridad Portuaria de Sevilla.

La Autoridad Portuaria de Sevilla es titular de las competencias sobre esta infraestructura y sobre el tramo del río Guadalquivir desde Chipiona aguas arriba, pues ejerce potestades públicas desde el Faro de Chipiona, instalación portuaria competencia suya, hasta Sevilla en virtud de Reglamento de Explotación y las Ordenanzas del Puerto de Sevilla vigentes. Es más, están bajo sus competencias no sólo los terrenos propios del Puerto de Sevilla, sino algunos más a lo largo del corredor marítimo del Bajo Guadalquivir: *Los terrenos pertenecientes al dominio público portuario estatal se sitúan en ambas márgenes del denominado Canal de Alfonso XIII y la Dársena del Cuarto, que discurren en dirección Norte-Sur, en los términos municipales de Sevilla, Dos Hermanas y Gelves. También pertenecen a dicho dominio las denominadas Islas de las Cortas de la Isleta y Olivillos, en el río Guadalquivir, y sendas parcelas sitas en el Puerto de Bonanza (Sanlúcar de Barrameda), en la que se ubica el Faro de Bonanza, y en Chipiona (Cádiz),* así como terrenos patrimoniales en Coria del Río y Puebla del Río (BOE de 13 de diciembre de 2010, que publica las cuentas anuales de la Autoridad Portuaria de Sevilla de 2009). Si estos faros se instalan para asegurar el tráfico marítimo desde la desembocadura del río, con más razón y a mayor abundamiento se tendrán en cuenta obstáculos físicos, las embarcaciones furtivas, que suponen un riesgo para la navegación en una zona estrecha como es el Guadalquivir, donde el margen de maniobra se reduce.

Otra muestra de su interés en todo el Guadalquivir aguas abajo del puerto de Sevilla es la Resolución de 26 de septiembre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto "actuaciones de mejora en accesos marítimos al puerto de Sevilla", promovidas por la Autoridad Portuaria precisamente (BOE de 2 de octubre de 2003): es decir, la Autoridad Portuaria se preocupa del acceso a su puerto, acceso dificultado también por los riacheros. En cualquier caso, **el Capitán Marítimo de Sevilla, principal competente en la materia, forma parte como vocal nato del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Sevilla.**

Por su parte, el art. 36 de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado establece *la prestación de los servicios generales, así como la gestión y control de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otros organismos.* Sobre este particular, diremos que la Autoridad Portuaria de Sevilla (como la Agencia Pública de Puertos de Andalucía) ha de mostrar la diligencia debida para disponer de un lugar para depositar y destruir las embarcaciones y artefactos requisados, cooperando con la Capitanía Marítima en este sentido.

A mayor abundamiento, la Disposición Adicional 13ª de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, sobre el régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, habla de la **protección de la seguridad ciudadana** de la homónima Ley Orgánica 1/1992, de 21 de febrero, que establece que dicha protección corresponde en primer lugar al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Sevilla, pues hablamos de actividades furtivas incluso delictivas.



3. Conclusiones:

De acuerdo con la normativa analizada y salvo mejor opinión fundada en Derecho, creemos que los Capitanes Marítimos dependientes del Ministerio de Fomento, teniendo en cuenta las cláusulas de cierre competencial, son en primer lugar los responsables del control, comiso y destrucción de los buques, embarcaciones y artefactos flotantes clandestinos que emplean para sus actividades ilegales en el Bajo Guadalquivir, ya sea fuera o dentro de la Reserva Pesquera y ya sea fuera o dentro de las zonas de maniobra o fondeo del río.

En segundo lugar, la Autoridad Portuaria y su Consejo de Administración (del que es vocal nato el Capitán Marítimo de Sevilla) son competentes para garantizar la seguridad ciudadana y la prevención de actos delictivos en su zona portuaria, así como el control y seguridad del tráfico marítimo relacionado con el puerto de Sevilla, en el que habrá de habilitarse un lugar adecuado para el depósito y destrucción de las embarcaciones y artefactos dedicados a la pesca furtiva.

En cuanto a la Dirección General de Pesca y Acuicultura, dependiente de la Consejería de Agricultura y Pesca, es titular y goza de competencias para la confiscación y retirada de las artes de pesca y de las embarcaciones o artefactos flotantes en todas las aguas marítimas interiores estudiadas, registrados o no y que practiquen la pesca furtiva en virtud de la normativa general de la marítima en Andalucía y en virtud de la normativa especial sobre la anguila o la Reserva Pesquera de la Desembocadura del Guadalquivir. A su vez, la Agencia Pública de Puertos de Andalucía también lo es en los casos en que tengan su base o empleen las instalaciones portuarias de Gelves, Bonanza y Chipiona, así como en los puntos de atraque del río aguas abajo del Puerto de Sevilla.

En cualquier caso, en muchas otras zonas esta colaboración interadministrativa frente a la pesca ilegal es muy usual. Como ejemplos de la intervención de la Capitanía Marítima, la Guardia Civil y las CC.AA. respecto de la pesca furtiva tenemos en la prensa los siguientes: “La Vanguardia” de 16 de febrero de 2011. “La Voz de Galicia” de 24 de septiembre de 2010. “Europa Press de Galicia” de 26 de junio de 2009. “La Opinión de A Coruña” de 19 de marzo de 2009. “Sur” de 17 de noviembre de 2007 y “La Voz de Lanzarote” de 24 de mayo de 2006. En la misma línea, en enero de 2009 se constituyó una Mesa de Seguimiento” del estuario del Guadalquivir, integrada por muy variadas instituciones.



Por todo ello,

SOLICITA:

Que se dirija a los Capitanes Marítimos de Sevilla y Sanlúcar de Barrameda, a la Directora General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento, a la Autoridad Portuaria de Sevilla, a la Directora General de Pesca y Acuicultura de la Junta de Andalucía, al Presidente de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, para que no eludan sus deberes y competencias y procedan a ejercerlas con decisión para acabar con esta lacra de furtivismo a gran escala y que afecta de modo penoso a los pescadores que ejercen legalmente su actividad en el Golfo de Cádiz, a Doñana, a la calidad del medio marino del Bajo Guadalquivir y a la salud de los consumidores, de acuerdo con el art. 12 de la Ley 30/1992, que establece que las competencias administrativas son irrenunciables y con los principios del art. 4 de la misma Ley, que incluye la asistencia y cooperación mutua y el deber de colaboración, so pena de incurrir en responsabilidades patrimoniales y personales de todo orden legal, cuestión que le pedimos encarecidamente que advierta a estas Administraciones y personas físicas titulares.

Es justicia pedida en El Tiemblo (Ávila), fecha *ut supra*

Fdo:

Pedro Brufao Curiel
Presidente de RÍOS CON VIDA

.- OTROSÍ DICE 1º: Que esta práctica de los riacheros puede constituir un delito de los tipificados en el art. 334 del vigente Código Penal (CP), que establece que:

El que cace o pesque especies amenazadas, realice actividades que impidan o dificulten su reproducción o migración, o destruya o altere gravemente su hábitat, contraviniendo las Leyes o disposiciones de carácter general protectoras de las especies de fauna silvestre, o comercie o trafique con ellas o con sus restos, será castigado con la pena de prisión de cuatro meses a dos años o multa de ocho a veinticuatro meses y, en cualquier caso, la de inhabilitación especial para profesión u oficio e inhabilitación especial para el ejercicio del derecho de cazar o pescar por tiempo de dos a cuatro años.

La anguila es un pez especialmente amenazado en toda la UE y por supuesto en Andalucía, especie que se encuentra en peligro crítico y cuya biomasa es apenas un 2% de la existente hace 25 años, por lo cual se ha prohibido su captura por una década, pesca que se realiza en plena migración y destruye su hábitat con los trasmallos y redes mosquiteras.

Respecto de las otras especies ícticas del Bajo Guadalquivir, el art. 335 indica que:

*El que cace o pesque especies distintas de las indicadas en el artículo anterior, cuando esté expresamente prohibido por las normas específicas sobre su caza o pesca, será castigado con la pena de multa de ocho a 12 meses e inhabilitación especial para el ejercicio del derecho de cazar o pescar por tiempo de dos a cinco años... Se impondrá la pena en su mitad superior cuando las conductas tipificadas en este artículo se realicen en grupo de tres o más personas o **utilizando artes o medios prohibidos** legal o reglamentariamente.*

En cuanto al empleo de redes con una luz de malla de apenas 1 milímetro y que hacen que un solo kilogramo de anguila implique la destrucción de larvas y alevines de especies cuyo peso comercial alcanzaría 23 toneladas de media, el art. 336 del CP establece que:

*El que, sin estar legalmente autorizado, emplee para la caza o pesca veneno, medios **explosivos u otros instrumentos o artes de similar eficacia destructiva o no selectiva para la fauna**, será castigado con la pena de prisión de cuatro meses a dos años o multa de ocho a veinticuatro meses y, en cualquier caso, la de inhabilitación especial para profesión u oficio e inhabilitación especial para el ejercicio del derecho a cazar o pescar por tiempo de uno a tres años. Si el daño causado fuera de notoria importancia, se impondrá la pena de prisión antes mencionada en su mitad superior.*

.- OTROSÍ DICE 2º: Que comunique a la **Fiscalía de Delitos Ambientales** del TSJ de Andalucía la presunta comisión de estas prácticas delictivas:

Plaza Nueva, nº 10
18071 Granada
Tfno: 958 02 64 30

.- OTROSÍ DICE 3º: Que comunique a los servidores públicos y autoridades competentes en este asunto la posible **responsabilidad penal en la modalidad de comisión por omisión** de los delitos

arriba reseñados, así como la presunta **responsabilidad penal directa** en cuanto a los siguientes delitos contra la Administración Pública del vigente CP:

Artículo 408.

La autoridad o funcionario que, faltando a la obligación de su cargo, dejare intencionadamente de promover la persecución de los delitos de que tenga noticia o de sus responsables, incurrirá en la pena de inhabilitación especial para empleo o cargo público por tiempo de seis meses a dos años.

Artículo 410.1.

Las autoridades o funcionarios públicos que se negaren abiertamente a dar el debido cumplimiento a resoluciones judiciales, decisiones u órdenes de la autoridad superior, dictadas dentro del ámbito de su respectiva competencia y revestidas de las formalidades legales, incurrirán en la pena de multa de tres a doce meses e inhabilitación especial para empleo o cargo público por tiempo de seis meses a dos años.

.- OTROSÍ DICE 4º: Que con el fin de eliminar los riesgos sanitarios al consumidor y con vistas a romper el círculo comercial de estos furtivos, de acuerdo con la normativa vigente y las previsiones de los arts. 6 y 39 de la nueva Ley 2/2011, de 25 de marzo, de la calidad agroalimentaria y pesquera de Andalucía (BOE de 26 de abril de 2011), se dirija al:

Dir. General de Consumo Consejería de Salud	Av. de la Innovación, s/n. 41020 Sevilla Tfno: 95 -592 15 31
---	---

.- OTROSÍ DICE 5º: Que solicite al SEPRONA de las Comandancias de la Guardia Civil de Cádiz y Sevilla la información pertinente sobre el volumen económico, personas implicadas en la pesca y comercialización de las especies afectadas, con vistas a su remisión a la Fiscalía:

SEPRONA de la Guardia Civil	C/ Villanueva del Pítamo, nº 6. 41013 Sevilla Tfno: 95-493 97 00
	Av. de San Severiano, nº 10. 11007 Cádiz. Tfno: 956-29 34 08

.-OTROSÍ DICE 6º: Responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas:

Como se ha expuesto anteriormente, la principal Administración pública competente es la Capitanía Marítima de Sevilla, la cual puede hacerse cargo de la respectiva responsabilidad patrimonial por daños en los caladeros y en la Reserva Pesquera de la Desembocadura del Guadalquivir, pues es obvio que con su inacción se ocasionan daños muy graves evaluables económicamente y que sufre la Junta de Andalucía como titular de la competencia sobre estos recursos pesqueros y ambientales (art. 139 y ss. de la Ley 30/1992, del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas), teniendo en cuenta que el Tribunal Supremo ha dictaminado que una



Administración puede incurrir en responsabilidad patrimonial frente a otra (Sentencia de la Sala 3ª, Sección 6ª de 10 de abril de 2000, ponente Francisco González Navarro).

También es razonable pensar en los daños patrimoniales efectivos, antijurídicos e individualizables y que no han de ser soportados en directa relación de causalidad por las mermas en los caladeros del Golfo de Cádiz a raíz de esta inactividad administrativa y la omisión del deber de vigilancia y cuidado de la Administración: Dado que uno de los fines de las reservas pesqueras marítimas es la de ser focos de reproducción y expansión natural de la fauna íctica, si ésta desaparece o mengua por causa de una acción consentida por las autoridades, los pescadores profesionales que legalmente faenan en el Golfo de Cádiz, junto con las Cofradías de Pescadores que reciban el apoderamiento de dichos pescadores, pueden dirigirse a las Administraciones para exigirles la responsabilidad patrimonial concurrente del art. 140 de la Ley 30/1992, del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas (Sentencia de la Sala 3ª, Sección 6ª del Tribunal Supremo, de 20 de abril de 2007, ponente José Manuel Sieira Míguez), sin perjuicio de las posteriores relaciones económicas internas entre las Administraciones.

Es más, **existen casos concretos de exigencia de responsabilidad patrimonial** por daños causados **ante la inactividad oficial por las embarcaciones y artefactos ilegales de pesca que actúan de modo muy semejante a los riacheros**, conocidos como “bolicheros” o pateras en la zona portuaria de Málaga, que provocaron que un buque naufragara a una milla del puerto malagueño para evitar la colisión con las embarcaciones furtivas de pesca, habiéndose reconocido por la Dirección General de la Marina Mercante *que la existencia de ese tipo de embarcaciones es común a otros puertos, que carecen de folio y licencia de pesca dedicándose a actividades marginales infringiendo las normas pesca y navegación, siendo desconocidos sus propietarios y tripulantes*, supuesto en el que no se apreció por el Tribunal Supremo la alegación de la Abogacía del Estado de la falta de medios de vigilancia y navegación marítima de la antigua Comandancia Militar de Marina (Sentencia de la Sala 3ª, Sección 6ª del Tribunal Supremo de 9 de abril de 2002, ponente Agustín Puente Prieto), antecesora de la Capitanía Marítima.

En el supuesto de la Capitanía Marítima de Sevilla, ésta rechaza al parecer el ejercicio de sus competencias: Los mismos daños y nexo causal pueden predicarse respecto de la esquilmación de los caladeros y la Reserva de Pesca y de la nada exorbitante exigencia de que la Capitanía Marítima de Sevilla responda patrimonialmente por su inactividad, ya que es la principal competente como hemos visto, sin perjuicio de que posteriormente la Administración correspondiente, cuando hubiere indemnizado a los lesionados, exigirá de oficio de sus autoridades y demás personal a su servicio la responsabilidad en que hubieran incurrido por dolo, o culpa o negligencia graves (art. 145. 2 de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas). Lo dicho se predica, en menor grado, respecto de las restantes Administraciones, según hemos dicho en nuestras conclusiones.

ANEXO FOTOGRÁFICO



Furtivos a plena luz del día muy cerca del tráfico marítimo



Decomiso de artes furtivas por el SEPRONA



Alevines capturados ilegalmente por las mallas mosquiteras