

**Remitente:**

**Jaime Darder Vidal**  
**Presidente de Anavre, Asociación de Navegantes de Recreo**

**A la atención de:**

**Sr. D. Sebastián Franquis Vera**  
**Presidente de Puertos Canarios**

**Asunto: Denegación de amarre arbitraria en el Puerto de Caleta de Sebo.**

Las Palmas de Gran Canaria, 22 de octubre de 2020

Estimado Sr. Franquis,

Me dirijo a Vd. en nombre de la Asociación de Navegantes de Recreo ANAVRE, y en mi condición de Presidente de la misma, al objeto de manifestar nuestro más absoluto rechazo y protestar en los términos más enérgicos posibles con respecto a los hechos acaecidos en el Puerto de Caleta de Sebo en la noche del pasado día 5 al 6 de octubre de 2020.

Como Vd. sabe, esa noche se negó el atraque en dicho puerto a un catamarán de bandera polaca que arribaba alrededor de las 23:30 horas del

---

Domicilio social: c/ Juan de Quesada, 26-B

Web: [www.anavre.org](http://www.anavre.org)

**35001-Las Palmas de Gran Canaria** (Las Palmas)

E-mail: [administracion@anavre.org](mailto:administracion@anavre.org)

día 5 de octubre tras una travesía de una semana en el mar, embarrancando poco después en la restinga de la Punta de Corrales, a unos 250 metros de la bocana.

El vigilante nocturno indicó a los dos tripulantes que el puerto estaba lleno, les denegó el amarre y les conminó a abandonar el mismo, alegando que no disponían de reserva previa, sin tener en cuenta que se trataba de un matrimonio de edad avanzada, que llevaban ya una semana en el mar, ni las indicaciones de tener problemas de motor por avería de la reversa. Todo ello agravado por una alerta de mal tiempo y aviso de temporal en la zona.

Así, en plena noche, cansados, sin luna, posiblemente deslumbrados por las luces de tierra y desconociendo esas aguas, los Sres. Bydziecky, se dirigen al fondeadero de Playa de la Francesa, al que nunca llegarían, ya que, debido a todos los factores mencionados, cerraron algo más de lo debido su rumbo y encallaron en la antecitada restinga de Punta de Corrales. Y ya nada pudieron hacer para reflotar el barco, a pesar de la ayuda de algunos habitantes de la isla que llegaron tras lanzar un mayday al que nadie respondió, ni siquiera el puerto que tiene la obligación de estar en escucha permanente, y varias señales pirotécnicas. Uno de los motivos de que no fuera posible desencallar la embarcación en los primeros momentos fue, precisamente, la avería de la inversora que impedía engranar la marcha atrás del motor.

A fecha de hoy, los Sres. Bydziecky siguen en la Isla de la Graciosa, sin haber recibido la más mínima explicación por parte de Puertos Canarios, y de su embarcación apenas quedan unos restos sobre la costa.

Lo único que ha hecho Puertos Canarios, que nosotros sepamos, ha sido emitir una nota de prensa en fecha 14 de octubre firmada por su director, D. Francisco Acevedo, nada menos que 8 días después del accidente, en que, sin haber contactado con los afectados, y basándose en la versión de parte del vigilante nocturno afirma lo siguiente:

- No disponían de autorización de atraque.
- No manifiestan existencia de avería alguna.
- Entran y salen a motor (no indica se hacen marcha atrás).
- Puertos Canarios no se ha puesto en contacto con ellos.
- Si denuncian, se estudiará, respecto a una posible denuncia “sólo les ha llegado el ruido de las redes sociales”.

Sin entrar aún a analizar lo ocurrido el día 5 de octubre, consideramos que esta nota de prensa debería ser suficiente como para provocar la destitución fulminante del Sr. Acevedo por los siguientes motivos:

- Admite que se niega la entrada a un puerto fuera de horario de oficina sin otra causa que carecer de autorización preceptiva de amarre.
- Ante un accidente que ocurre sin solución de continuidad con la negativa a acoger a la embarcación, no inicia una investigación ni contacta con los afectados.
- Emite una versión oficial y vinculante para Puertos Canarios basándose únicamente en las manifestaciones del vigilante

nocturno, y del Oficial de Puerto que las respalda a pesar de no haber estado presente en el momento de los hechos.

- No investiga ni hace nada para esclarecer si, en efecto, la embarcación sufría una avería mecánica.
- A consecuencia de la negativa a proporcionar amarre, se produce un accidente con potencial contaminante en una zona de alto valor paisajístico a la vera de un parque natural.

Por otra parte, la denegación de amarre por motivos meramente administrativos fuera de horario de oficina no es sólo un atentado contra el derecho de arribada y acogida universalmente reconocido y aceptado, sino que también contraviene directamente el artículo 39.6 del Decreto 11/2015 de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de policía y gestión de los puertos de gestión directa de la Comunidad Autónoma de Canarias, cuyo tenor literal es el siguiente:

“ ....

*6. Cuando un barco de paso arribe a un puerto estando fuera del horario de oficina, los Oficiales de Puertos o el personal de vigilancia le asignarán, si hubiere atraques libres, un atraque provisional que deberá ser ratificado en el momento de apertura de la oficina central. Caso de ser ratificado deberá abonar la tasa de estancia por el tiempo declarado que será enviado de forma inmediata junto con la documentación del barco a la oficina central. En caso de denegación de atraque se cobrará el importe de la tasa correspondiente al periodo de atraque provisional y se ordenará su salida inmediata. En ningún caso un atraque de barco de paso se*

*podrá convertir en atraque de barco con base, sin solicitud y tramitación expresa.*

...”

Obviamente, el punto clave del párrafo es “si hubiere atraques libres”, pues bien, en cumplimiento de la legislación vigente, todos los puertos de Canarias deben contar con un muelle de espera, así como con un porcentaje de amarres destinados a acoger a embarcaciones transeúntes. Sin embargo, en el puerto de Caleta del Sebo es frecuente encontrarse con que el muelle de espera está ocupado por embarcaciones que permanecen amarradas en el mismo durante varios días, además, hay algunos pantalanes fuera de uso desde hace más de un año, pendientes de reparación.

A pesar de ello, cuesta creer que, en las actuales circunstancias derivadas de la pandemia que padecemos y que ha influido en una mengua de visitantes extranjeros en nuestro país, y en la noche de un lunes, no hubiera en todo el puerto espacio para acomodar, aunque fuera provisionalmente, una embarcación de tan solo 8’5 metros de eslora.

Igualmente, es de sobras conocida la costumbre de denegar amarre a embarcaciones que arriban a este puerto fuera de horario de oficina y sin reserva, una práctica que quien suscribe sufrió en sus propias carnes en diciembre de 2019, tras una travesía de 26 horas desde el S de Gran Canaria y con aviso de temporal. Curiosamente, tras realizar algunas gestiones telefónicas, se me asignó un amarre abarloado al muelle. ¿Cómo es posible que en menos de media hora apareciera un puesto de atraque para un barco de 46 pies de costado al pantalán si el puerto estaba lleno, y

fuera de horario de oficina? ¿Cómo es posible que se denegara el atraque a un barco de 8'5 metros de eslora en plena noche con aviso de mal tiempo y tras una travesía de una semana desde el puerto de Ceuta?

Lo cierto es que el muelle de espera siempre debe ser destinado a amarres de corta duración, la indispensable para poder proceder a asignar un punto de atraque en horario de oficina, o esperar a la apertura de las oficinas para determinar la disponibilidad de atraques. Por tanto, siempre será posible acoger a uno o varios barcos o, en su defecto, siempre cabe la posibilidad de amarrar provisionalmente en las gasolineras, otras zonas del puerto, o incluso abarloando sobre otros barcos ya amarrados. Una vez hecho eso, una vez abiertas las oficinas, se puede proceder a determinar si hay atraques disponibles para el período de estancia requerido por el barco de paso, si dicha estancia lo es por motivos de emergencia o refugio ante un aviso de temporal, etc... pero jamás, repito, jamás, debe ser la opción escogida la negativa a admitir la entrada de una embarcación de recreo fuera de horario de oficina.

Por otra parte, el artículo 5.3 c) del antecitado Reglamento de Policía enumera entre las funciones de los oficiales de puerto la siguiente:

“ ...  
c) *Vigilancia del puerto y de su adecuado uso, inclusive construcciones e instalaciones, velando por la pacífica convivencia dentro del mismo, conminando a deponer su actitud o a abandonar el recinto portuario a quienes hicieran un uso indebido de las instalaciones o mantuvieran comportamientos perturbadores, salvo*

*que estuvieran autorizados o justificados, con advertencia de requerir la presencia de las fuerzas de seguridad públicas para su expulsión forzosa si persistieran.*  
...”

De dicha redacción, en consonancia con el resto de sus funciones, se desprende que carecen de autoridad para expulsar a una embarcación de las instalaciones portuarias y que, para ello, deben requerir la presencia de las fuerzas de seguridad públicas, que actuarán de acuerdo con la legislación vigente. Asimismo, en todo caso, deberán informar de posibles infracciones, etc... Y los vigilantes privados, que deben seguir las directrices establecidas por los oficiales de puerto y órganos de gestión, mucho menos están capacitados para denegar entrada o expulsar embarcación alguna que arribe al puerto en el que prestan servicio.

Entendemos, pues, que si no puede expulsar a una embarcación que haga mal uso de las instalaciones o cuya tripulación altere la convivencia, sin la intervención de las fuerzas de seguridad, mucho menos puede un vigilante o un oficial de puerto denegar la entrada a una embarcación por el mero hecho de no tener una reserva confirmada, especialmente fuera de horario de oficina y, mucho menos, como en el caso que nos ocupa, con avería a bordo y aviso de mal tiempo.

Por otra parte, cabe señalar que el sistema de reservas sólo es accesible por internet y que se exige que la solicitud de amarre se realice con al menos 72 horas de antelación respecto a la fecha de llegada. En muchas ocasiones, en travesías de altura, es complicado calcular la fecha de

llegada con exactitud, además de que una vez que se pierde la cobertura telefónica a escasa distancia de la costa, casi ningún barco dispone de acceso a la red, por lo que es muy difícil cumplir con este requisito. Además, cuando se está patroneando una embarcación de chárter, se genera un problema añadido, puesto que sólo se permite realizar las reservas al armador del barco, por lo que los patronos de chárter difícilmente pueden recibir las autorizaciones de atraque salvo que las solicite directamente la compañía que, en muchas ocasiones, no dispone de tiempo para hacerlo o no presta ese servicio.

Desafortunadamente, y como ya he señalado anteriormente, no se trata de un incidente aislado, es práctica habitual en el puerto de Caleta de Sebo denegar entrada y expulsar a barcos de paso que arriban sin autorización de amarre tanto dentro como fuera de horas de oficina, sin tener en cuenta las circunstancias que puedan afectar a los mismos o las condiciones meteorológicas reinantes o avisos de mal tiempo. Hemos tenido noticias de casos similares, pero mucho menos frecuentes, en otros puertos gestionados directamente por la entidad que Vd. preside.

En algunos casos, como el que motiva el presente escrito, podríamos estar no sólo ante una extralimitación por parte de los vigilantes y oficiales de puerto, sino también ante posibles delitos de prevaricación, abuso de autoridad, coacciones y denegación de auxilio.

En virtud de todo lo anterior, ANAVRE formula las siguientes exigencias:



- 1) Destitución inmediata del Director Gerente de Puertos Canarios, así como del Oficial de Puerto del puerto de Caleta de Sebo, y severo apercibimiento y, en su caso, despido, del vigilante de servicio en la noche del día 5 de octubre de 2020.
- 2) Apertura de una investigación acerca de los hechos acaecidos.
- 3) Emisión de una orden clara e inconfundible en el sentido de que no se deniegue en modo alguno la entrada a barcos de paso que arriben a los puertos canarios fuera de horas de oficina, sino que se les asigne provisionalmente un puesto de amarre hasta que sea posible proceder a la autorización o denegación de atraque por el organismo competente.
- 4) Modificación del sistema de reservas y solicitudes de amarre en línea a fin de que las mismas puedan ser realizadas por persona distinta del armador, ya sea porque no está a bordo o porque no tenga acceso a internet en un momento dado, o bien que se trate de embarcaciones de chárter, cuyo usuario es casi siempre distinto del propio armador.
- 5) Creación de una comisión en la que intervengan los representantes de la náutica de recreo a fin de definir unos protocolos de reservas, recepción y gestión de las dársenas deportivas que permitan evitar en el futuro desgraciados sucesos como el que motiva el presente escrito.

En caso contrario, nos veremos obligados a iniciar las acciones de protesta, así como acciones de índole judicial o extrajudicial que estimemos

oportunas para conseguir una correcta aplicación de la legislación marítima y portuaria vigente, así como la defensa de los intereses de los navegantes de recreo y usuarios de Puertos Canarios.

Por último, quisiera comentar la sorpresa que me causa que entre los órganos de gobierno y asesorías de Puertos Canarios figuren representantes empresariales, sindicales, de las cofradías de pescadores, etc... y ni uno solo de los usuarios más numerosos de sus puertos, los navegantes de recreo. Aprovecho, pues la ocasión, para invitarle a que considere la conveniencia de contar con ellos en el futuro, pues la aportación de su visión complementará la de todos los demás sectores implicados en el funcionamiento y uso de los puertos de Canarias.

Sin otro particular, quedo a su entera disposición para tratar del contenido de la presente por cualquier vía que estime Vd. oportuna, incluyendo y preferiblemente una reunión personal en cuanto nuestras agendas y las circunstancias lo permitan.

Atentamente,

Jaime Darder Vidal  
Presidente  
Asociación de Navegantes de Recreo, ANAVRE.