



Consejo Consultivo de Canarias

## DICTAMEN 17/2005

(Pleno)

La Laguna, a 13 de enero de 2005.

Dictamen solicitado por el Excmo. Sr. Presidente del Gobierno de Canarias en relación con el *Proyecto de Decreto por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo y ejecución de la Ley de Puertos de Canarias (EXP. 263/2004 PD)\**.

## FUNDAMENTOS

### I

Por escrito de fecha 16 de diciembre de 2004, el Excmo. Sr. Presidente del Gobierno solicita, al amparo de lo dispuesto en los arts. 11.1.B.b), 12.1 y 20.3 de la Ley 5/2002, de 3 de junio, del Consejo Consultivo de Canarias (LCCC), Dictamen sobre el Proyecto de Decreto (PD) por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo y ejecución de la Ley de Puertos de Canarias.

Este Dictamen se emite con carácter preceptivo, en cumplimiento de lo establecido en el art. 11.1.B.b) LCCC, y en lo dispuesto en la disposición final segunda de la Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias (LP), al tratarse de un reglamento ejecutivo, debiendo analizar primariamente si la ejecución y desarrollo propuestos se adecúan a los términos de la Ley de habilitación.

Acompañan a la solicitud de Dictamen, que viene cursada por el procedimiento de urgencia, el preceptivo certificado del Acuerdo gubernativo de solicitud de Dictamen respecto al PD que el Gobierno tomó en consideración en su sesión de 13 de diciembre de 2004 (art. 48 del Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo); así como, entre otros, los informes de acierto y oportunidad (art. 44 de la Ley 1/1983, de 14 de abril, del Gobierno) de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Infraestructura, Transportes y Vivienda; de la Oficina Presupuestaria

---

\* **PONENTE:** Sr. Millán Hernández.

[art. 2.2.f) del Decreto 153/1985, de 17 de mayo, por el que se crean las Oficinas Presupuestarias]; y del Servicio Jurídico [art. 20.f) del Reglamento de este Servicio, aprobado por Decreto 19/1992, de 7 de febrero]; y también de la Dirección General de la Función Pública, de la Dirección General de Planificación y Presupuesto y de la Inspección General de Servicios.

No consta en el expediente el informe de la Comisión de Secretarios.

Se certifica por el Jefe de la Actuación Administrativa de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda la solicitud de informe a los Cabildos Insulares y a la Federación Canaria de Municipios, manifestando "sin que hasta el día de la fecha se haya acusado recibo de alegaciones al mismo".

En cuanto a la declaración de urgencia que fundamenta que la solicitud se haya cursado al amparo del art. 20.3 LCCC, la misma se basa en la necesidad de culminar "cuanto antes la aprobación del marco normativo autonómico en materia de puertos para la puesta en funcionamiento del ente «Puertos Canarias» y para hacer efectiva la transferencia a las Islas de las competencias administrativas en materia de gestión de los puertos de refugio y deportivos que no sean de interés regional en el plazo más próximo al previsto en la disposición final primera de la Ley de Puertos".

Ahora bien, el ente Puertos Canarias está constituido *ex lege* desde la entrada en vigor de la Ley de Puertos, que lo fue el 6 de junio de 2003 (disposición final cuarta LP). Y en el plazo de un año a contar desde tal entrada en vigor (6 de junio de 2004, disposición final primera.1 LP) el Gobierno debería haber dado cumplimiento a lo establecido en la disposición transitoria tercera en relación con la disposición adicional primera.12 de la Ley 14/1990, de 26 de julio, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias, en la redacción dada por la Ley 8/2001, de 3 de diciembre.

## II

1. Desde el punto de vista competencial, la cuestión fue abordada en su día por este Consejo en sus DCCC 29/1999, de 25 de marzo, y 11/2002, de 25 de enero, emitidos precisamente en relación con los Anteproyectos de la que fue posteriormente la Ley de Puertos de Canarias.

Así, en el DCC 29/1999, de 25 de marzo, este Consejo se expresaba en los siguientes términos:

“Con carácter general en la materia de que se trata la Comunidad Autónoma de Canarias ostenta competencia exclusiva sobre puertos que no tengan la calificación de interés general para el Estado; de refugio; pesqueros y deportivos (art. 30.22 EAC). Competencia que ha de coexistir con la homónima estatal sobre «puertos de interés general» que el art. 149.1.20ª CE atribuye también con carácter exclusivo al Estado. Ese interés es el que delimita los espacios competenciales estatal y autonómico, en los términos que han sido precisados por la STC 40/1998, de 19 de febrero, dictada en los recursos de inconstitucionalidad acumulados, en relación con determinados preceptos de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPEMM).

En la regulación legal pretendida y que se trata de activar, se está intentando operar ciertamente sobre la base del ejercicio de la competencia exclusiva que el art. 30.22 EAC otorga sobre la materia concernida, dentro de la amplia cobertura permitida, con el alcance antes indicado, pero también con indudables limitaciones o zonas de exclusión que afectan al ejercicio de la potestad legislativa, porque existe la frontera delimitadora con el campo competencial reservado en exclusiva al Estado que se extiende a los puertos de interés general, sobre cuya materia el Legislador autonómico se encuentra con una barrera cuyos contornos han sido precisados por el Tribunal Constitucional con suficiente grado de detalle, al pronunciarse interpretando el contenido de la expresada reserva que cuenta el Estado a su favor.

Se ha tenido en cuenta igualmente que el Estatuto de Autonomía prevé que corresponda a la Comunidad Autónoma la competencia de ejecución en materia de puertos con calificación de interés general, cuando el Estado no se reserve su gestión directa (art. 33.13 EAC), cláusula de la que deriva obviamente un espacio competencial vedado al ejercicio de la iniciativa legislativa autonómica, en lo que se refiera a la regulación de esta concreta competencia”.

La STC 40/1998, de 19 de febrero, señala que “puesto que el Constituyente no ha precisado qué debe entenderse por puerto de interés general”, no puede darse a la expresión un sentido unívoco “libertad que en la actualidad se ve

considerablemente limitada por la existencia de un Estado territorialmente descentralizado, en el que las competencias sobre puertos se reparten entre el Estado y las Comunidades Autónomas”.

2. El PD se estructura en un artículo único, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo y ejecución de la Ley de Puertos de Canarias, en los términos del Anexo, una disposición derogatoria y dos disposiciones finales.

En cuanto al Anexo al que se remite el artículo único del PD, se compone de un Título Preliminar, “Disposiciones Generales”, con Capítulos I (“Objeto del Reglamento”, art. 1) y II (“De los Puertos e Instalaciones Portuarias de Canarias”, arts. 2-4). A su vez este Capítulo II, se divide en tres Secciones. El Título I, “Del Régimen Jurídico de los Puertos de Canarias”, con Capítulos I (“Delimitación del Dominio Portuario Canario”, arts. 5-7), II (“Planificación y construcción de los Puertos”) que se subdivide, a su vez, en Secciones 1 (“Del Plan de Puertos e instalaciones Portuarias, arts. 8-11), 2 (“Instrumentos de articulación entre el planeamiento urbanístico y el planeamiento portuario”, arts. 12-15) y 3 (“Planeamiento urbanístico y construcción de los puertos”, arts. 16-21).

El Título II, “De la Organización Portuaria de Canarias”, comprende los Capítulos I, (“De la entidad Puertos Canarias”, art. 22), II (“Competencias y funciones”, arts. 23 y 24), III (Órgano, arts. 25-31), IV (“Régimen Financiero, presupuestario y patrimonial, arts. 32-37), y V (“Régimen de Personal”, art. 38). El Título III, con la denominación “De la utilización del Dominio Público portuario” contiene los Capítulos I (“Régimen de utilización del dominio público portuario de la Comunidad Autónoma de Canarias, arts. 39-41), II (“Concesiones”), que se subdivide en siete Secciones (arts. 42-63); Capítulo III (“Autorizaciones”, arts. 64-69); IV (“Urbanizaciones marítimas”, art. 70); y V (“Régimen Económico-Financiero de la Ocupación del Dominio Público Portuario”, arts. 71-76).

El Título IV, “De la gestión y explotación de los Puertos e Instalaciones marítimas y portuarias”, contiene un Capítulo I (“De la gestión pública de los Puertos, art. 77), con dos Secciones (arts. 78-83), Capítulo II “De la Gestión indirecta, la concesión de construcción y explotación de infraestructuras portuarias (arts. 84-88). Finalmente, se cierra el Anexo con tres disposiciones adicionales y tres disposiciones transitorias.

### III

Con estas premisas se formulan al texto propuesto las siguientes observaciones:

1. Con carácter general, no se deberían reproducir los preceptos de la Ley que constituyen el objeto de desarrollo y ejecución en el Reglamento proyectado. Esta observación no es, en este caso, de carácter menor, sino, al contrario, constituye un defecto de técnica normativa dado que el Proyecto reglamentario en su mayor parte es la mera reiteración de los preceptos de la Ley. El Reglamento debería, a través del casuismo, otorgar a la Ley flexibilidad y adaptación, lo que no se logra con la simple y mera reproducción de la Ley.

En efecto, es posible distinguir en el articulado del proyecto reglamentario (PR) preceptos que son reproducción lineal de la Ley (arts. 2, apartados 1 a 6; 7, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 19, 20, 23, 25, 27, 32, 35, 36, 37, 38, 42, 53 a 55, 64, 82 PR). Otros, que reiteran el precepto legal con una redacción más o menos afortunada (arts. 22, 59, 80, y 81 PR). Otras veces hay reproducción legal de todo el precepto normativo, la mayor parte de las ocasiones de forma simplemente testimonial pues se suele referir a un aspecto concreto y muy puntual del precepto legal a desarrollar de modo a veces más que cuestionable (arts. 3, 4, 5, 6, 8, 11, 17, 18, 21, 24, 26, 28, 29, 30, 31, 33, 34, 41, 43, 50, 51, 52, 56, 57, 62, 63, 64, 69 y 71 PR). Finalmente, hay preceptos que pueden calificarse de novedosos y que, por ello, deben entenderse como desarrollo normativo, aunque, como se verá, en algún caso con objeciones (arts. 39, 40, 44, 45 a 49, 58, 60, 61, 65 a 68, 72 a 79, y 80 a 88 PR).

2. Dado el contenido del Acuerdo de la Comisión Bilateral de Cooperación Administración General del Estado-Comunidad Autónoma de Canarias, ambas partes, acuerdan que por el Gobierno de Canarias se realicen los trámites oportunos a fin de modificar los arts. 2.4, 11.2 y 56.2 de la Ley 14/2003. Hasta tanto se produzca la modificación legislativa de los preceptos señalados, los mismos se interpretarán y aplicarán en los términos del Acuerdo y "dicha interpretación será incorporada por el Gobierno de Canarias al desarrollo reglamentario de la Ley 14/2003, actualmente en tramitación".

Así pues, en el art. 2.4 LP (respecto al "objeto de integración en la relación de puertos de titularidad de la Comunidad Autónoma de Canarias", de los espacios pesqueros y los destinados a usos náuticos deportivos) se sustituye la expresión

“puedan ser segregados de los puertos de interés general del Estado” por la de “*que sean segregados de los puertos de interés general del Estado*”. Coherentemente, el art. 3 PR (“Determinación de los Puertos de Canarias”) en su numeral 3, al establecer “que sean segregados de los puertos de interés general del Estado”, incorpora el contenido del citado Acuerdo.

El Plan de puertos e instalaciones portuarias (en cuanto suponga “la adscripción de nuevos espacios de dominio público marítimo-terrestre estatal) afecta, conforme al Acuerdo, a cualquier Plan de puertos e instalaciones portuarias de Canarias, con la salvedad de que si el Plan reuniera el grado de detalle suficiente en relación con la construcción de nuevos puertos o la ampliación o modificación de los existentes, el Ministerio con competencia en materia de costas podrá emitir también en ese momento el informe de adscripción demanial previsto en el art. 49.2 de la Ley de Costas.

Pues bien, el art. 11 PR (“Procedimiento de aprobación”) en su numeral 2, reitera literalmente el vigente art. 11.2 LP, por lo que no se ajusta plenamente a lo convenido en la Comisión Bilateral, y añade en su apartado siguiente que el “señalado trámite no eximirá de someter al informe vinculante al órgano estatal competente (...), salvo que el plan reuniera el grado de detalle suficiente”, lo que no se adecua tampoco al Acuerdo mencionado que no contempla ninguna excepción. *Todo* Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias de Canarias debe someterse antes de su aprobación por el Gobierno de Canarias a informe del Ministerio con competencia en materia de costas.

Si dicho Plan reuniera el grado de detalle suficiente en relación con la construcción de nuevos puertos o la ampliación o modificación de los existentes, el Ministerio con competencia en materia de costas podrá emitir también en este momento el informe de adscripción demanial previsto en el art. 49.2 de la Ley de Costas.

Finalmente, el art. 52.2 PR reitera literalmente (suprimiendo la expresión “o el Cabildo Insular”) el art. 56.2 LP (“Otorgamiento de la concesión”). Lo que no se corresponde con lo acordado en el mencionado Acuerdo bilateral, cuya única excepción no es que el puerto estuviera “previsto en el Plan de puertos e instalaciones portuarias y hubiese sido informado favorablemente” por el órgano estatal, reiteración del controvertido art. 56.2 LP, sino que dicho informe de adscripción ya hubiera sido emitido “de acuerdo con lo prevenido en el art. 11.2”.

3. En cuanto al articulado del Reglamento proyectado, se formulan las siguientes consideraciones:

**A. Reparos legales de carácter material.**

**Art. 6.3.**

La novedad reglamentaria (art. 6.3) es la de permitir, excepcionalmente, en la zona de servicio de los puertos de competencia de la Comunidad Autónoma de Canarias y en especial en los puertos deportivos, el uso de alojamientos turísticos. A tal efecto, debe tenerse en cuenta que la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General, así como las Directrices de Turismo de Canarias, procedió a la suspensión del planeamiento y del otorgamiento de autorizaciones turísticas previas, así como de licencias urbanísticas para edificios “destinados a alojamiento turístico”, hasta la entrada en vigor de los Planes Territoriales especiales de ámbito insular.

Del mismo modo, el art. 6.5 LP establece que “en la resolución de aprobación de la delimitación deberán incluirse los usos previstos para las diferentes zonas del puerto, justificación o conveniencia y la adaptación al planeamiento territorial y urbanístico estableciéndose los usos pormenorizados mediante el correspondiente instrumento de planeamiento territorial urbanístico”, por lo que tal previsión reglamentaria no está contemplada en la Ley de Puertos (art. 6).

**Art. 11.2.**

Debería sustituirse la expresión “salvo que el Plan reuniera” por la de *si el Plan reuniera*, dado que el grado de detalle suficiente en relación con la construcción de nuevos puertos o la ampliación o modificación de los existentes sólo permite que el Ministerio con competencia en materia de costas pueda emitir, en este momento, el informe de adscripción demanial previsto en la legislación de costas.

**Art. 26.1.b), apartado segundo.**

El art. 26.1.b) PR repite el art. 25 LP, si bien introduce en su apartado segundo la novedad de que tres vocales sean nombrados a propuesta de la Consejería competente en materia de infraestructuras, de los cuales uno será el Director Gerente de Puertos Canarios. Tal previsión no se ajusta, sin embargo, al art. 25 LP que dispone que los nueve vocales designados por el Gobierno de Canarias serán a

propuesta exclusivamente de la Consejería competente en materia de puertos, sin que la atención a los Departamentos afectados por las actividades a desarrollar en el ámbito portuario conlleve la previsión normativa que se establece *ex novo* en el Reglamento proyectado.

Según el art. 25.1.5) LP los nueve vocales designados por el Gobierno de Canarias se nombran a propuesta "exclusiva" de la Consejería competente en materia de "Puertos". El Reglamento contempla, por el contrario, dos "propuestas". La de la Consejería competente en materia de puertos y la de la Consejería competente en materia de infraestructuras (tres). Tal previsión, en consecuencia, no se ajusta a la Ley.

Por otro lado, el nombramiento del Director Gerente, según el art. 28.1 LP, será a propuesta del Consejo de Administración. El Reglamento proyectado [art. 26.1.b) segundo PR] por su parte, limita el contenido de la mencionada previsión legal al establecer que de los tres vocales nombrados a propuesta de la Consejería competente en materia de infraestructura, recaiga en uno de ellos el nombramiento de Director Gerente, por lo que solamente los citados tres vocales pueden acceder al citado cargo.

#### **Art. 39.**

En cuanto a la utilización del dominio público portuario de titularidad o gestionado por la Comunidad Autónoma de Canarias, el art. 39 PR adolece de imprecisión al remitirse a la Ley, al Reglamento proyectado y a las normas de carácter reglamentario que se aprueben por los órganos competentes y supletoriamente a la legislación reguladora de los bienes y patrimonio de la Comunidad Autónoma.

Como ya se expresó en el DCC 11/2002, "la Comunidad Autónoma de Canarias no adquiere la titularidad del dominio marítimo-terrestre que ocupen los puertos de competencia autonómica y mucho menos lógicamente aquéllos que no lo fuesen al ser de interés general del Estado, sobre los que tiene sólo la gestión, pero tal dominio, que se adscribe, sigue siendo de titularidad estatal".

Determinados casos o actividades, si se desarrollan por los órganos o entidades y organismos vinculados a la Administración Pública de la Comunidad Autónoma que permita la ocupación y la utilización de los citados bienes, se incluirán en un convenio de colaboración (art. 39.4 PR) que se podrá extender a las ocupaciones y

utilizaciones del dominio público portuario que se realicen por distintos órganos y entidades de la Administración General del Estado.

La Ley, sin embargo, para la utilización del dominio público portuario contempla como únicos títulos habilitantes las “concesiones” (arts. 43-49) y las autorizaciones (arts. 50 y 51), por lo que el convenio de colaboración sólo podrá ser complementario, en su caso, de la “concesión o autorización”, pero no sustitutivo de éstas.

El art. 39.4 LP alude exclusivamente al convenio para permitir a la Entidad Puertos Canarios celebrar con otras Administraciones públicas, y en especial, con los Cabildos Insulares, la gestión y prestación de los servicios portuarios enumerados en el art. 38 (servicios generales y específicos), que continuarán siendo de titularidad de la Entidad, pero no como título habilitante para la utilización del dominio público portuario de titularidad o gestionado por la Comunidad Autónoma, para lo que la Ley exige la “concesión” o “autorización”.

#### **Art. 71.**

Los mismos reparos legales se deben formular al art. 71 PR, que contempla la autorización instrumentada a través de un convenio, apartados 4 y 5 del art. 39, como título de ocupación o utilización de dominio público.

#### **Disposición adicional segunda.**

El art. 2.2 LP establece que es competencia de los Cabildos Insulares la gestión de los puertos de refugio y deportivos, salvo que se declaren por el Gobierno de Canarias de interés general. Por otro lado, la disposición adicional primera, apartado ñ) de la Ley 14/1990, transfiere la gestión de los puertos de refugio y deportivos a los Cabildos Insulares en el ámbito de su respectiva isla.

El apartado tercero de la disposición adicional segunda del PR analizado, que atribuye a dicha gestión carácter unitario, se extenderá “a todos los puertos o instalaciones marítimas o portuarias del litoral situados en el litoral de la isla, sin permitir la gestión portuaria del Cabildo insular a uno o a varios puertos del litoral de su isla”, lo que supone el establecimiento de una condición que carece de soporte legal.

### **Disposición transitoria segunda.**

La ampliación del plazo de duración de las concesiones otorgadas a la entrada en vigor del Reglamento hasta permitir amortizar la inversión al concesionario, con el límite máximo previsto legalmente, carece de habilitación legal, ya que la Ley de Puertos de Canarias no atribuye a las concesiones existentes continuación alguna más allá del plazo previsto en la concesión, por razón de la aplicación de la Ley o de la entrada en vigor del Reglamento. La prolongación de la explotación del puerto deportivo, a la que se refiere el art. 61 de la Ley, garantiza, por el contrario, el principio de concurrencia.

### **B. Reparos de técnica normativa y observaciones puntuales al texto reglamentario.**

#### **Art. 1.**

El objeto del Proyecto Reglamentario es el desarrollo y ejecución de la Ley 14/2003, no siendo preciso que, a continuación, se relacionen todos los contenidos de la Ley. Se trata del Reglamento General de la Ley, por lo que, en su caso, se debería contener una referencia a los límites materiales de la competencia ejercida, pero no reproducir el contenido de la Ley objeto de ejecución, reiterando el art. 1 de la Ley de Puertos, a excepción de la referencia al desarrollo organizativo de la entidad "Puertos Canarios".

#### **Art. 2.**

El art. 2 PR, en los seis primeros números, reitera las definiciones contenidas en el art. 3.1, 2, 3, 4, 5 y 6 de la Ley de Puertos de Canarias, siendo innecesaria la repetición literal de la Ley.

#### **Art. 3.**

El art. 3 PR reitera literalmente el art. 2.1 LP. El complemento al que se refiere el apartado segundo del art. 3.1 PR está comprendido en el primer apartado. Se reitera, igualmente, el art. 2.3 LP. El apartado 3 del art. 3 PR reproduce literalmente el art. 3.4 LP.

No hay nada que objetar a la determinación por parte de la Consejería competente de los espacios portuarios incluidos en los puertos de interés general del Estado, situados en el territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias, susceptibles de segregación, ni a la tramitación establecida, información pública, audiencia y

remisión al Gobierno de la Nación de la solicitud de segregación. No obstante, el acto, en sentido técnico legal, de inicio de la tramitación del expediente de segregación corresponde exclusivamente al Estado, a tenor de la disposición adicional decimoséptima LPEMM a la que se remite la disposición adicional segunda LP.

El art. 3.4 PR reitera literalmente el art. 2.5 LP.

En los *puertos de Canarias* de carácter estatal la realización de operaciones comerciales exige el previo informe favorable de los Ministerios de Economía y Hacienda, de Agricultura y Pesca y de Trabajo y Seguridad Social (art. 3.5 LPEMM).

### **Art. 3.**

**Apartado 1.** Su segundo párrafo hace referencia simplemente a las denominadas “instalaciones portuarias”, objeto de definición en el art. 2.2 PR, que no son puertos, cuya consideración en este precepto contradice el título con que el mismo se denomina.

### **Art. 4.**

El art. 4.1, 2, 3, 4 y 5 PR reitera el art. 4.1, 2, 3, 4 y 5 LP.

### **Art. 4.4, segundo párrafo.**

Decir que los puertos de interés general tendrán “en todo caso la consideración de interés general” no es un ejemplo de lo que, se supone, debe ser ejecución y desarrollo de la Ley.

### **Art. 5.**

El art. 5 PR, “Pertenencias Portuarias”, reitera el art. 5 LP, si bien regula el procedimiento para la afectación de bienes al dominio público de titularidad de la Comunidad Autónoma, la desafectación de los bienes exclusivos de la zona de servicio del puerto o entidad marítima y el destino a la entidad Puertos Canarias de los rendimientos económicos en el supuesto de enajenación.

Los arts. 6, 7 y 8 PR, reiteran, respectivamente, los arts. 6, 7 y 8 LP.

Los arts. 9, 11, 12, 13, 14 y 15 PR reproducen los arts. 9, 11, 12, 13, 14 y 15 LP.

El art. 17 PR reitera el art. 16 LP, si bien añadiendo el contenido del proyecto básico o anteproyecto.

El art. 18 PR reproduce el art. 17 LP, si bien determina los supuestos de modificación sustancial de la configuración del puerto o instalación marítima.

Los arts. 19, 20 y 21 PR repiten los arts. 18, 19 y 20 LP.

El art. 22 PD reproduce el art. 21 LP, estableciendo que el procedimiento ordinario para la enajenación de inmuebles será el concurso, recayendo la adjudicación en el licitador que, en su conjunto, formule la proposición más ventajosa, teniendo en cuenta los criterios que se hayan establecido en el correspondiente pliego.

El art. 34.2 PR establece como norma reguladora del patrimonio de Puertos Canarios la Ley de Patrimonio de la Comunidad (Ley 8/1987, de 28 de abril), con las singularidades establecidas en la Ley de Puertos (art. 33.2 LP). Para la enajenación que se dispone, la Ley de Puertos nada señala. La Ley de Patrimonio sí contempla (art. 38.4) la subasta como fórmula de enajenación de bienes inmuebles, no el concurso.

El art. 25 PR es reproducción literal del art. 24 LP.

El art. 31 PR reproduce el art. 30 LP.

Los arts. 32, 33, 34, 35, 36, 37 y 38 PR reiteran los arts. 31, 32, 33, 34, 35, 36 y 37 LP.

El art. 41 PR reitera los arts. 22.d) y g), 25.2.c) y 28.2.b) LP; y el art. 42 PR reproduce el art. 43 LP.

## **Art. 79.**

**Apartado 1.** Reitera el art. 77.1 PR.

**Apartado 2.** El art. 38.5 LP atribuye la competencia que se cita al Gobierno, no al Consejo de Administración del ente Puertos Canarios.

### **Disposición adicional segunda, apartado segundo.**

Debería sustituirse la expresión “instalaciones marítimas” por la utilizada en el Anexo Grupo III de la LP, “instalaciones portuarias”.

## **C O N C L U S I O N E S**

1. Al Proyecto de Decreto por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo y ejecución de la Ley de Puertos de Canarias se formulan los reparos legales y observaciones que se expresan en el Fundamento III.

2. En lo demás, el Proyecto de Decreto analizado se ajusta al marco normativo jurídico de aplicación.