



## Sección V. Anuncios

### Subsección segunda. Otros anuncios oficiales

#### PARLAMENTO DE LAS ILLES BALEARS

**2109**

*Información sobre la tramitación en el Parlamento de las Illes Balears (participaciocitadana@parlamentib.es) de la Proposición de ley de modificación de la Ley 10/2005, de 21 de junio, de puertos de las Illes Balears, y de racionalización del consumo de territorio por parte de los puertos de las Illes Balears (RGE núm. 5573/22)*

Dado que el Pleno del Parlamento de las Illes Balears, en sesión de día 28 de febrero de 2023, tomó en consideración la Proposición de ley de ley de modificación de la Ley 10/2005, de 21 de junio, de puertos de las Illes Balears, y de racionalización del consumo de territorio por parte de los puertos de las Illes Balears (RGE núm. 5573/22), con el fin de hacer efectivo el artículo 139.6 del Reglamento del Parlamento se publica la citada proposición de ley, cuyo texto se transcribe a continuación.

Palma, a la fecha de la firma electrónica (9 de marzo de 2023)

**El presidente del Parlamento de las Illes Balears**  
Vicenç Thomas Mulet

#### **MODIFICACIÓN DE LA LEY 10/2005, DE 21 DE JUNIO, DE PUERTOS DE LAS ILLES BALEARS, Y DE RACIONALIZACIÓN DEL CONSUMO DE TERRITORIO POR PARTE DE LOS PUERTOS DE LAS ILLES BALEARS**

##### **I**

En las Illes Balears, la ordenación del territorio es una cuestión objeto de discusión y de preocupación de los poderes públicos y de los ciudadanos en general. “La intensa actividad económica y social que se desarrolla sobre el frágil y limitado territorio de nuestras islas hace necesario que todas las administraciones públicas tengan que intervenir de una manera decisiva. Así pues, corresponde a la Administración intentar obtener el máximo bienestar de la población y compatibilizarlo con la preservación de los valores medioambientales que, en nuestro caso, son también un recurso económico fundamental”. Estas son unas palabras extraídas de la exposición de motivos de la Ley 14/2000, de 21 de diciembre, de ordenación territorial, muy vigentes todavía a día de hoy, que nos permiten entender la importancia de la ordenación del territorio para las Illes Balears.

El primer Estatuto de Autonomía de las Illes Balears, aprobado el 1983, ya atribuyó a la comunidad autónoma la competencia exclusiva en ordenación del territorio, incluyendo litoral, urbanismo y vivienda, de acuerdo con su artículo 10.3. En el ejercicio de esta competencia, el Parlamento de las Illes Balears aprobó inicialmente la Ley 8/1987, de 1 de abril, de ordenación territorial de las Illes Balears, que fue sustituida años después por la Ley 14/2000, de 21 de diciembre de ordenación territorial, que es la que actualmente está en vigor. A diferencia de la ley anterior, una de las grandes novedades de esta norma es que concebía los planes territoriales insulares como el “instrumento clave en la ordenación del territorio”, en palabras de la exposición de motivos de la misma ley, y que la elaboración, aprobación, revisión y modificación de este instrumento era atribuida al consejo insular respectivo (artículo 8, apartado 2 de la Ley).

Poco después, en 2001, la competencia de ordenación territorial fue atribuida a los consejos insulares mediante la Ley 2/2001, de 7 de marzo, de atribución de competencias a los consejos insulares en materia de ordenación del territorio. Otro de los hitos que hay que señalar en este tema es la aprobación, en 2007, del nuevo Estatuto de Autonomía de las Illes Balears. Este nuevo texto estatutario supuso un revulsivo en la configuración institucional de las Illes Balears, dotando a los consejos insulares de la potestad reglamentaria en aquellas materias que se les son atribuidas como propias (artículo 72). Entre estas competencias propias de los consejos insulares, el texto estatutario recoge la competencia en ordenación del territorio (artículo 70, apartado 13), que había sido transferida mediante la mencionada Ley 2/2001, de 7 de marzo.

Ahora bien, cabe destacar que hay algunos ámbitos excluidos de la competencia de ordenación del territorio de los consejos insulares, como son las costas, los aeropuertos o los puertos, cuya ordenación corresponde a otras administraciones, por lo que se pueden producir conflictos





entre títols competencials atribuïds a administracions diferents. En el cas de les ports, concretament, hi ha que distingir, per un costat, les ports d'interès general, que són de competència estatal i que a les Illes Balears són cinc (Palma, Maó, Alcúdia, Ibiza i la Savina); i, per l'altre costat, les ports de competència autonòmica, que són el rest.

## II

Precisament amb l'objectiu d'ordenar les ports i les instal·lacions portuàries i marítimes que són competència de l'Administració de la comunitat autònoma de les Illes Balears, fa ja més de quinze anys se va aprovar la Ley 10/2005, de 21 de juny, de ports de les Illes Balears. Aquesta llei, a més, estableix la relació entre la competència d'ordenació territorial atribuïda als consells i la competència portuària, que correspon a l'Administració de la CAIB. Concretament, la mencionada llei estableix la creació de Ports de les Illes Balears com a ent de dret públic i li atribueix l'exercici de les competències executives de l'administració autonòmica en matèria de ports i d'instal·lacions portuàries i marítimes. L'exercici d'aquesta competència inclou, entre altres, l'iniciativa de construcció de nous ports i l'ampliació dels existents; l'aprobació tècnica dels projectes per a la construcció o la modificació i de l'explotació dels ports, les dàrsenes i el rest de instal·lacions i obres portuàries; així com la tramitació i l'aprobació inicial del Pla general de ports i plans d'ús i gestió dels ports, que són els instruments que recull la llei per a l'ordenació dels ports de les Illes Balears.

Alguns dels elements més rellevants de la Ley 10/2005, de 21 de juny, és que estableix que els instruments d'ordenació urbanística i el planejament general se tenen que adaptar en els plans d'ús i de gestió dels ports (article 17). En el mateix sentit, l'article 19, apartat 1, determina que, tant les obres que se executen a la zona de servei del port; com les que se necessàries per a la connexió del port amb la xarxa viària i amb els sistemes generals i locals, tenen la consideració d'obres públiques d'interès general i, en conseqüència, no estan sotmeses als actes de control preventiu municipal. Inclús, l'apartat 2 de l'article 19 estableix que els actes d'edificació i d'ús del sòl que se tinguin que fer a la zona de servei del port queden sotmesos a l'autorització de Ports de les Illes Balears.

Per l'altre costat, la mencionada llei no prevé de forma explícita la participació de les administracions competents en l'ordenació del territori (consells insulars) o en urbanisme (ajuntaments) en la tramitació, aprovació o modificació ni del Pla general de ports (article 12) ni dels plans d'ús i gestió (article 14).

Tots aquests elements provoquen un desequilibri entre la competència d'ordenació del territori atribuïda als consells insulars i la competència d'urbanisme dels ajuntaments, per un costat; i les competències de Ports de les Illes Balears, per l'altre costat. Aquest desequilibri, sense embargo, és sempre favorable a l'administració portuària. Un últim exemple d'aquests desequilibris és la previsió continguda en l'article 18 de la Ley 10/2005, de 21 de juny, que prevé que en el procediment d'elaboració dels instruments d'ordenació urbanística que afecten als ports i a les instal·lacions portuàries, se tindrà que recabar un informe de Ports de les Illes Balears, que tindrà caràcter vinculant.

Aquests desequilibris se han traduït en diferents conflictes, com és el cas del port menorquí de Addaia: el Pla general de Ports de les Illes Balears, aprovat inicialment, prevé l'ampliació de la làmina d'aigua coberta d'aquest port, una actuació amb un impacte sobre una zona amb un importantíssim valor ecològic (àmbit marí del Parc Natural de S'Albufera d'Es Grau, part marítima de la Reserva de la Biosfera de Menorca, àrea natural d'interès territorial, àrea natural d'interès especial i tocant un espai de la Red Natura 2000, àrea d'importància per a les aus) en contra de lo que prevé el Pla Territorial Insular de Menorca.

Altres d'aquests conflictes se ha produït en l'ampliació del port de Fornells: el passat 25 de gener el Consell de Govern autoritzà a Ports de les Illes Balears a iniciar l'expedient de despesa corresponent a la licitació del projecte de reforma integral del port de Fornells, amb un import que supera els 9,5 milions d'euros, i que inclou la construcció d'un edifici a la zona d'Es Pla. Aquesta licitació se ha posat en marxa en contra de la voluntat expressada per part de la Junta Local de Fornells i del Ple del Ajuntament d'Es Mercadal.

Tots aquests elements, doncs, fan necessària la revisió d'aquesta llei amb l'objectiu de reforçar les administracions competents en matèria d'ordenació territorial i en matèria d'urbanisme, per establir una relació més equilibrada entre els interessos generals per als quals cal vigilar aquests i l'administració portuària.

## III

Per l'altre costat, hi ha altres aspectes de la Ley 10/2005, de 21 de juny, de ports de les Illes Balears que han quedat aturats. En el moment de la seva aprovació, ja fa més de disset anys, el legislador no incorporà alguns conceptes com la capacitat de càrrega nàutica. El temps i la creixent consciència entre la ciutadania sobre la necessitat de preservar el medi natural, fan necessària la incorporació de la perspectiva de la sostenibilitat a aquesta llei. De fet, la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears emeté una resolució el 8 d'octubre del 2019 en la que se acordava que l'estudi ambiental estratègic del Pla general de Ports de les Illes Balears tenia que incloure



un estudio de capacidad de carga ambiental para condicionar el incremento del número de fondeos y la capacidad de eslora de los diferentes puertos deportivos. Esta modificación de la ley, pues, tiene que servir para incorporar el estudio de la capacidad de carga en la elaboración de este instrumento tan importante de la ordenación de los puertos de las Illes Balears.

Además, hay que destacar que si bien la Ley 10/2005, de 21 de junio, de puertos de las Illes Balears fue aprobada en 2005 y su reglamento de desarrollo en 2011 (Decreto 11/2011, de 18 de febrero, de aprobación del Reglamento de desarrollo y ejecución de determinados aspectos de la Ley 10/2005, de 21 de junio, de puertos de las Illes Balears), la ley ha sufrido varias modificaciones posteriormente, como por ejemplo la que efectuó la Ley 6/2014, de 18 de julio. Mediante esta modificación de 2014 se introdujeron cambios relevantes: sin ir más lejos, se sustituyó el Plan director sectorial de puertos (figura prevista en la legislación de ordenación territorial) por el Plan general de puertos de las Illes Balears -que no tiene la consideración de plan director sectorial- como instrumento de ordenación de los puertos de competencia autonómica. Ahora bien, este cambio ha provocado diferentes deficiencias, puesto que no se ha revisado el Decreto 11/2011, de 18 de febrero, de aprobación del Reglamento de desarrollo y ejecución de determinados aspectos de la Ley 10/2005, de 21 de junio, de puertos de las Illes Balears, que prevé el procedimiento de elaboración y aprobación del Plan director sectorial de puertos, pero no del Plan general de puertos de las Illes Balears, que es la figura actualmente vigente, puesto que fue introducida posteriormente en el desarrollo reglamentario de la ley. Esta circunstancia provoca una situación de inseguridad jurídica que hay que resolver, más cuando el pasado 9 de julio de 2021 el consejo de administración de Puertos de las Illes Balears procedió a la aprobación inicial del Plan general de Puertos de las Illes Balears. Este es, pues, un motivo más para proceder a la modificación de la Ley 10/2005, de 21 de junio, de puertos de las Illes Balears.

#### IV

Esta ley consta de un artículo único, una disposición transitoria y dos disposiciones finales. El artículo único modifica la Ley 10/2005, de 21 de junio, de puertos de las Illes Balears a través de 16 apartados.

En primer lugar, el apartado 1 introduce la no superación de la carga náutica del litoral como uno de los objetivos fundamentales de la administración autonómica en el ámbito de la materia objeto de la ley, de acuerdo con lo que recoge el artículo 2; y el apartado 2 introduce la definición del concepto de capacidad de carga del litoral. El concepto de capacidad de carga también se incluye en el artículo 8, apartado 3, de la Ley 10/2005 mencionada para que el Plan general de puertos tenga que incluir un estudio de capacidad de carga del litoral, y que este sea vinculante para las hipotéticas previsiones del número de fondeos y la capacidad de eslora de los diferentes puertos deportivos (apartado 4 del artículo único de esta ley). Asimismo, se modifica el artículo 11, que recoge el contenido del Plan general de puertos, para enlazarlo con el estudio de capacidad de carga náutica del litoral (apartado 5).

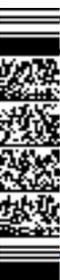
En segundo lugar, se incluye una modificación del artículo 7 de la mencionada ley para que la utilización del dominio público portuario se ajuste, no solo a lo que establecen los instrumentos de ordenación portuaria y la legislación reguladora del dominio público marítimo-terrestre, sino también al planeamiento territorial (apartado 3).

Por otro lado, con esta modificación también se pretenden introducir cambios no solo en el contenido, sino también en el procedimiento de elaboración y aprobación del Plan general de puertos de las Illes Balears que prevé el artículo 12 de la Ley 10/2005 mencionada. Por un lado, el apartado 6 del artículo único introduce una modificación por la que la aprobación de este instrumento corresponderá al Consejo de Gobierno a propuesta del presidente del ente. En consecuencia, también se adapta el artículo 27 de la Ley 10/2005 mencionada, que recoge las funciones de Puertos de las Illes Balears (apartado 15 del artículo único de esta ley). Además, el apartado 7 del artículo único introduce una segunda modificación en este artículo para garantizar la participación de los consejos insulares, como administraciones competentes en materia de ordenación territorial, en la elaboración del Plan general de puertos.

En cuanto a los planes de uso y gestión de los puertos, se introduce una modificación en el artículo 14 de la Ley 10/2005 mencionada, que regula el procedimiento para su elaboración y aprobación, para garantizar la participación de los consejos insulares como administraciones competentes en materia de ordenación territorial (apartado 8). Además, mediante el apartado 9 del artículo único se suprime el artículo 15 de la Ley 10/2005, de 21 de junio, para evitar que se puedan autorizar obras que no estén previstas en los planes de uso y gestión.

Con el objetivo de evitar la total subordinación del planeamiento general a la planificación de la administración competente en materia portuaria, esta ley también introduce dos modificaciones en el artículo 17 de la Ley 10/2005, de 21 de junio. Así, se modifica el apartado 3 del artículo 17, para que la autoridad urbanística pueda aprobar un plan especial, de acuerdo con la legislación urbanística, que contenga las previsiones de desarrollo del puerto y la conexión con las redes de transporte terrestre y de servicios, la ordenación de las edificaciones de acuerdo con el entorno urbano próximo al puerto, con la inclusión de determinaciones sobre usos urbanísticos como tipología, altura, volumen, ocupación y aparcamientos, así como las medidas relativas a protección medioambiental y patrimonial y los planes de emergencias (apartado 10). En todo caso, mientras no se apruebe el correspondiente plan especial, el plan de uso y de gestión podrá prever el régimen de ordenación de forma transitoria.

En la persecución de este mismo objetivo de reequilibrar la relación entre la administración competente en materia urbanística y la administración portuaria, se modifica el carácter del informe que tiene que emitir la administración portuaria en el procedimiento de elaboración de instrumentos de ordenación urbanística que afecten a los puertos y a las instalaciones portuarias, que deja de tener carácter





vinculante (apartado 11); y se modifica el artículo 19, apartado 1, de la mencionada Ley 10/2005, de 21 de junio, para que las obras para la conexión del puerto con la red viaria y con los sistemas generales y locales dejen de tener la consideración de obras públicas de interés general y, por lo tanto, se tengan que sujetar a los actos de control preventivo municipal (apartado 12).

En cuanto a la promoción de nuevos puertos y la ampliación sustancial de los existentes, la presente ley también modifica el régimen vigente hasta ahora. Con la presente modificación, el informe que tiene que emitir el consejo insular correspondiente tendrá carácter vinculante tanto si se refiere a la promoción de nuevos puertos como la ampliación de puertos existentes. Además, se introduce que, transcurrido el plazo para la emisión del informe, este tendrá que entenderse como desfavorable. Del mismo modo, esta modificación legal introduce el carácter vinculante del informe del ayuntamiento correspondiente (apartado 13). En coherencia con este cambio, se adapta también el artículo 22, apartado 3, de tal manera que, en caso de abrir un periodo de consultas entre la administración portuaria y el consejo insular correspondiente y de que se agote el plazo que prevé la ley, corresponda al consejo insular decidir sobre el proyecto (apartado 14 del artículo único de esta ley). En el mismo sentido, se adapta el artículo 77 de la mencionada Ley 10/2005, referido a la aprobación de los proyectos de obras, instalaciones y explotación, para que este se ajuste al planeamiento territorial (apartado 16 del artículo único de esta ley).

Por otro lado, la disposición transitoria única prevé que, si a la entrada en vigor de esta ley se está tramitando la aprobación o la modificación del Plan general de puertos, esta tramitación tenga que volver a empezar nuevamente para incorporar las novedades legales introducidas, de acuerdo con el procedimiento previsto una vez aprobada esta ley; o bien que, si en el mismo momento de la entrada en vigor de esta ley hubiera un Plan general de puertos en vigor, Puertos de las Illes Balears tenga que iniciar la modificación del Plan general de puertos en vigor para ajustarlo a las exigencias introducidas por esta ley.

Finalmente, la ley se cierra con dos disposiciones finales: la primera prevé la revisión del reglamento de desarrollo de la Ley 10/2005 mencionada, a partir de las modificaciones incluidas a esta ley; y la segunda regula la entrada en vigor.

#### **Artículo único**

#### **Modificación de la Ley 10/2005, de 21 de junio, de puertos de las Illes Balears**

1. Se añade un nuevo epígrafe en el artículo 2 de la Ley 10/2005, de 21 de junio, de Puertos de las Illes Balears, a continuación del epígrafe d), con el tenor literal siguiente:

“d bis) Asegurar que la actividad náutica no supere en ningún caso la capacidad de carga náutica del litoral de las Illes Balears.”

2. Se añade un nuevo epígrafe en el artículo 4, apartado 1, de la Ley 10/2005, de 21 de junio, de Puertos de las Illes Balears, a continuación del epígrafe f), con el tenor literal siguiente:

“f bis) Capacidad de carga del litoral: número máximo de embarcaciones que, de acuerdo con criterios medioambientales, un determinado hábitat puede soportar.”

3. Se modifica el artículo 7, apartado 1, de la Ley 10/2005, de 21 de junio, de Puertos de las Illes Balears, que queda redactado con el tenor literal siguiente:

“La utilización del dominio público portuario se regirá por lo que establecen esta ley, las normas reglamentarias que la desarrollen y el Plan general de puertos y planes de uso y gestión de los puertos, de acuerdo con la legislación reguladora del dominio público marítimo-terrestre, cuando proceda; así como las determinaciones específicas sobre el litoral y sobre infraestructuras portuarias contenidas en el Plan territorial insular de aplicación y en el resto de instrumentos de ordenación del litoral.”

4. Se modifica el artículo 8, apartado 3, de la Ley 10/2005, de 21 de junio, de Puertos de las Illes Balears, que queda redactado con el tenor literal siguiente:

“Desde un estricto punto de vista medioambiental y, por lo tanto, con criterios de aprovechamiento óptimo de los espejos de agua disponibles, el Plan general de puertos dará respuesta a la necesidad de amarres y de servicios complementarios del sector náutico, con prioridad de la flota pesquera y las actividades comerciales relacionadas con el turismo náutico y, en general, de todas aquellas actividades de carácter lúdico y deportivo, y procurará muy especialmente un mejor reparto territorial de las instalaciones. A fin de ahorrar ocupaciones de lámina de agua y evitar el impacto medioambiental consiguiente, el Plan general de puertos preverá una red de marinas secas, y fijará la ubicación con criterios de proporcionalidad territorial para situarlas adecuadamente en función de la capacidad de carga de cada zona y con criterios de preservación medioambiental, mediante la integración adecuada en cada entorno. En todo caso, el Plan general de puertos incluirá un estudio de capacidad de carga del litoral de cada una de las islas y de cada uno de los puertos para embarcaciones recreativas, cuyo resultado tendrá que acondicionar, desde la perspectiva de la sostenibilidad, las hipotéticas previsiones del incremento del número de fondeos, la capacidad de eslora de los diferentes puertos deportivos y la capacidad de las marinas secas. Asimismo, el Plan general de puertos regulará el servicio de mantenimiento de embarcaciones en varaderos que resulte proporcional a la capacidad de la infraestructura en la que estos se ubiquen, con especial referencia a las medidas preventivas, correctoras y de control medioambientales que deben cumplirse en la gestión de estos servicios.”



5. Se modifica el primer párrafo del artículo 11, de la Ley 10/2005, de 21 de junio, de Puertos de las Illes Balears, que queda redactado con el tenor literal siguiente:

“Además de lo que prevé el artículo 8, apartado 3, de esta ley, el Plan general de puertos contendrá las determinaciones siguientes en cada una de sus acciones:”

6. Se modifica el artículo 12, apartado 1, de la Ley 10/2005, de 21 de junio, de Puertos de las Illes Balears, que queda redactado con el tenor literal siguiente:

“1. Corresponde al Consejo de Gobierno de las Illes Balears, a propuesta del presidente de Puertos de las Illes Balears, la aprobación del Plan general de puertos, con independencia de la administración de la que dependan los puertos que en este plan general se incluyan. Reglamentariamente, se determinarán el procedimiento y el contenido para la elaboración y la tramitación del Plan general de puertos.”

7. Se modifica el artículo 12, apartado 2, de la Ley 10/2005, de 21 de junio, de Puertos de las Illes Balears, que queda redactado con el tenor literal siguiente:

“2. En todo caso, este procedimiento garantizará la participación de las administraciones con competencias afectadas y, en particular, la de los órganos competentes en materia de ordenación territorial de los consejos insulares afectados y la del ministerio con competencias en materia de costas, sin que este obvie el informe vinculante relativo a la adscripción del dominio público marítimo terrestre en los supuestos establecidos por la legislación específica.”

8. Se modifica el artículo 14, apartado 3, de la Ley 10/2005, de 21 de junio, de Puertos de las Illes Balears, que queda redactado con el tenor literal siguiente:

“La tramitación y la aprobación inicial de los planes corresponden, en todos los casos, a Puertos de las Illes Balears, de acuerdo con el procedimiento reglamentario, que garantizará la intervención suficiente de las administraciones públicas con competencias afectadas y, en particular, la del consejo insular correspondiente y la del ministerio con competencia en materia de costas, así como el trámite de información pública por un plazo no inferior a un mes y el de la evaluación adecuada del impacto medioambiental.”

9. Se suprime el artículo 15 de la Ley 10/2005, de 21 de junio, de Puertos de las Illes Balears.

10. Se modifica el artículo 17, apartado 3, de la Ley 10/2005, de 21 de junio, de Puertos de las Illes Balears, que queda redactado con el tenor literal siguiente:

“3. La autoridad urbanística podrá aprobar un plan especial, de acuerdo con la legislación urbanística, que contenga las previsiones de desarrollo del puerto y la conexión con las redes de transporte terrestre y de servicios, la ordenación de las edificaciones de acuerdo con el entorno urbano próximo al puerto, con la inclusión de determinaciones sobre usos urbanísticos como tipología, altura, volumen, ocupación y aparcamientos, así como las medidas relativas a protección medioambiental y patrimonial y los planes de emergencias. Mientras no se apruebe el correspondiente plan especial, el plan de uso y de gestión podrán prever el régimen de ordenación de forma transitoria.”

11. Se modifica el artículo 18, apartado 2, de la Ley 10/2005, de 21 de junio, de Puertos de las Illes Balears, que queda redactado con el tenor literal siguiente:

“2. El informe al que se refiere el apartado anterior se enviará en un plazo máximo de dos meses.”

12. Se modifica el artículo 19, apartado 1, de la Ley 10/2005, de 21 de junio, de Puertos de las Illes Balears, que queda redactado con el tenor literal siguiente:

“1. Las obras públicas que se ejecuten en la zona de servicio del puerto tienen la consideración de interés general y, por lo tanto, no quedan sujetas a los actos de control preventivo municipal.”

13. Se modifica el artículo 22, apartado 2, de la Ley 10/2005, de 21 de junio, de Puertos de las Illes Balears, que queda redactado con el tenor literal siguiente:

“2. Aprobado definitivamente el Plan de uso y gestión, si el proyecto básico se considera adecuado por Puertos de las Illes Balears, se someterá este, antes de ser aprobado, a informe del ministerio con competencia en materia de costas, a los efectos previstos en el artículo 49.2 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de costas, y a informe del órgano competente del consejo insular correspondiente. El informe del órgano competente del consejo insular competente tendrá que pronunciarse sobre todas las cuestiones que considere adecuadas y, al menos, sobre el grado de ajuste de la modificación o revisión a las determinaciones específicas sobre el litoral y sobre infraestructuras portuarias contenidas

en el Plan territorial insular de aplicación, así como, si procede, al resto de instrumentos de ordenación del litoral. Este informe tendrá carácter vinculante tanto si se refiere a la promoción de nuevos puertos como de ampliación sustancial de un puerto existente. El informe del órgano competente del Consejo insular emitirá en el plazo de tres meses. Transcurrido el mencionado plazo sin que el consejo insular lo haya remitido, se considerará desfavorable. Asimismo, se solicitará informe del ayuntamiento correspondiente, que no tendrá carácter vinculante y que se emitirá igualmente en el plazo de tres meses.”

14. Se modifica el artículo 22, apartado 3, de la Ley 10/2005, de 21 de junio, de Puertos de las Illes Balears, que queda redactado con el tenor literal siguiente:

“3. Si el informe emitido por el consejo insular es desfavorable, Puertos de las Illes Balears abrirá un periodo de consultas con los representantes de esta institución por un plazo mínimo de un mes. Una vez transcurrido el trámite sin acuerdo, corresponderá al Consejo ejecutivo del consejo insular correspondiente decidir con carácter vinculante.”

15. Se modifica el epígrafe e) del artículo 27 de la Ley 10/2005, de 21 de junio, de Puertos de las Illes Balears, que queda redactado con el tenor literal siguiente:

“e) La tramitación y la aprobación inicial de los planes de uso y gestión de los puertos, así como la tramitación y la elevación al Consejo de Gobierno del Plan general de puertos para su aprobación inicial.”

16. Se modifica el artículo 77, apartado 1, de la Ley 10/2005, de 21 de junio, de Puertos de las Illes Balears, que queda redactado con el tenor literal siguiente:

“El Consejo de Administración de Puertos de las Illes Balears decide sobre la aprobación de los proyectos de obras, instalaciones y explotación, siempre que no se contravengan las determinaciones específicas sobre el litoral y sobre infraestructuras portuarias contenidas en el Plan territorial insular de aplicación y en el resto de instrumentos de ordenación del litoral, y sin perjuicio de lo que prevén los artículos 21 y 22 de esta ley y en el marco del Plan general de puertos.”

#### **Disposición transitoria única**

##### **Tramitación del Plan general de puertos en curso**

1. Si a la entrada en vigor de esta ley Puertos de las Illes Balears está tramitando la aprobación o la modificación del Plan general de puertos, este tendrá que ajustarse a las exigencias introducidas por esta ley.
2. Si a la entrada en vigor de esta ley hubiera un Plan general de puertos en vigor, en el plazo de un mes de la entrada en vigor de esta ley, Puertos de las Illes Balears iniciará la modificación del Plan general de puertos en vigor para ajustarlo a las exigencias introducidas por esta ley.

#### **Disposición final primera**

##### **Desarrollo reglamentario**

En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno de las Illes Balears procederá a la revisión del Decreto 11/2011, de 18 de febrero, de aprobación del Reglamento de desarrollo y ejecución de determinados aspectos de la Ley 10/2005, de 21 de junio, de puertos de las Illes Balears, para adaptarlo a las modificaciones introducidas a la legislación en materia de puertos de las Illes Balears.

#### **Disposición final segunda**

##### **Entrada en vigor**

Esta ley entra en vigor al día siguiente a su publicación en el *Butlletí Oficial de les Illes Balears*.