audiencia para construir una estación de servicio en el p.k. 8,350 de la carretera C-815 en su margen izquierda, por D. Alejandro González Martín.- Expte. nº 60-5-91. Página 2746

Consejería de Política Territorial

Anuncio de 16 de abril de 1991, de la Dirección General de Urbanismo, de información pública, relativo a autorización para la construcción de un Centro de Salud, promovida por el Ministerio de Sanidad y Consumo, en el término municipal de Granadilla de Abona (Tenerife). Página 2746

Anuncio de 25 de abril de 1991, de la Dirección General de Urbanismo, de información pública, relativo a autorización para la construcción de una vivienda unifamiliar, promovida por D. Ildefonso Benítez Alonso y D. Angel W. Arteaga Rodríguez, en nombre y representación de "Rosamil, S.L.", en Zamorano y Coronado, La Esperanza, término municipal de El Rosario (Tenerife). Página 2747

Consejería de Turismo y Transportes

Resolución de 10 de abril de 1991, de la Dirección General de Transportes, sobre notificación de denuncias -Pliego de Cargos- a titulares de vehículos de ignorado domicilio. Página 2747

Resolución de 12 de abril de 1991, de la Dirección General de Transportes, sobre notificación de Resoluciones sancionadoras a titulares de vehículos de ignorado domicilio. Página 2749

ASEPEYO

Mutua de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social nº 151

Anuncio de 16 de abril de 1991, por el que se convoca Junta General Ordinaria y Extraordinaria de Mutualistas. Página 2751

I. DISPOSICIONES GENERALES

Presidencia del Gobierno

605 *Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias.*

El Presidente del Gobierno:

Sea notorio a todos los ciudadanos que el Parlamento de Canarias ha aprobado y yo, en nombre del Rey y de acuerdo con lo que establece el artículo 11.7 del Estatuto de Autonomía, promulgo y ordeno la publicación de la siguiente Ley:

La promulgación de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, cuyo alcance se circunscribe a las carreteras estatales, y los efectos derogatorios que la misma produjo explícitamente con respecto a la antigua Ley 51/1974, de 19 de diciembre, de Carreteras, originó un cierto vacío legislativo en el plano de la administración de las carreteras no estatales, esto es, en el de la totalidad de las redes viarias de Canarias, habida cuenta de que en el Archipiélago todas las competencias en materia de carreteras pertenecen estatutariamente a la Comunidad Autónoma.

La promulgación de la Ley 2/1989, de 15 de febrero, de Normas Provisionales para Carreteras de Canarias, intentó paliar el referido vacío y estableció (Disposición Final Primera) la obligación del Gobierno de Canarias de remitir al Parlamento en el plazo de seis meses el Proyecto de una Ley de Carreteras de Canarias. La presente nace, pues, con el propósito inmediato de cumplir esta prescripción legal.

De otro modo, el proceso de estructuración institucional vigente actualmente en Canarias, en especial por lo que atañe al papel y ámbito de competencia de los Cabildos Insulares, está afectando a la organización tradicional de la redes de carreteras canarias. La antigua distinción entre carreteras del Estado (entre las que se encontraban las redes básicas competencia del M.O.P.U. y muy secundariamente las promovidas por otros órganos, como fueron IRYDA y el ICONA), carreteras de los Cabildos Insulares y carreteras locales o municipales, se alteró con el proceso de transferencias del Estado a la Comunidad Autónoma, al pasar a la esfera de competencias de ésta todas las vías originariamente administradas por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Esta alteración competencial constituyó solo una etapa intermedia en el proceso de transformación de la gestión de las carreteras del Archipiélago, proceso en el que la Ley 14/1990, de 26 de julio, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias supuso un hito adicional al contemplar la transferencia a Cabildos Insulares de competencias de la Comunidad Autónoma en materia de carreteras.

Consecuentemente, y en línea con tal proceso, la presente Ley de Carreteras de Canarias recoge la distinción entre vías regionales, insulares y municipales. Las primeras constituirán las redes de carácter básico en el esquema viario de cada isla, por cubrir los itinerarios fundamentalmente de sus transportes interiores. Las redes insulares estarán formadas por las carreteras originariamente de los Cabildos Insulares, a las que se añadirán las de la Comunidad Autónoma que les sean transferidas. Carreteras municipales serán de titularidad de los municipios.

Por lo demás, se ha procurado seguir las determinaciones de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, tanto en lo que se refiere a la especificación de los distintos tipos de vías (autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales) como en los varios aspectos técnico-jurídicos relativos a la carretera y sus zonas (de dominio público, de servidumbre o de afección) y tramos especiales (travesías, tramos urbanos, redes arteriales y demás).

Se propugna desde esta Ley la mayor severidad en la protección de la carretera, en consonancia con lo regulado en la legislación estatal. El fuerte incremento de las sanciones pecuniarias; la prohibición, salvo excepciones, de todo tipo de publicidad en la carretera; la prohibición de practicar accesos en nuevas carreteras y otras estipulaciones en la misma línea constituyen otras tantas manifestaciones del espíritu de endurecimiento en el régimen protector de la carretera y de la seguridad de su circulación que se ha pretendido introducir en ella.

En el plano de la interacción entre los núcleos urbanos y la red viaria, el propósito es establecer una mínima coordinación entre la Administración competente en materia de carreteras y los municipios y su planificación urbanística, de suerte que ambas partes quedan obligadas a informarse mutuamente sus iniciativas, así en el caso de construcción de una nueva carretera en su tramo urbano como en el de preparación de un nuevo instrumento planificador que afecte a una carretera, que requerirá un informe de la Consejería competente o del Cabildo Insular afectado.

TITULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1º.- Uno. Es objeto de la presente Ley la regulación de la actividad de planificar, proyectar, construir, conservar, financiar, usar y explotar las carreteras de Canarias.

Dos. A los efectos de esta Ley, se consideran carreteras las vías de dominio y uso público destinadas fundamentalmente a la circulación de vehículos automóviles.

Tres. Por sus características, las carreteras se clasifican en autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales.

Cuatro. Son autopistas las carreteras destinadas a la circulación exclusiva de automóviles con arreglo a las siguientes características:

a) Disponer de condiciones geométricas, así como de pavimentación, trazado, visibilidad y señalización que garanticen las mejores condiciones de seguridad para la conducción a altas velocidades, independientemente de que éstas puedan ser limitadas.

b) Tener impedido el acceso a las mismas desde los terrenos colindantes tanto para peatones como para animales. Los automóviles podrán acceder a ellas, en tramos distanciados, como consecuencia del desarrollo de cruces a distinto nivel, debidamente visibles y señalizados, mediante carriles paralelos de aceleración y desaceleración.

c) No existir en todo su trazado ningún cruce al mismo nivel con otra vía, sean cuales fueren las características de ésta.

d) Disponer, para cada sentido de la circulación, de distintas calzadas, separadas entre sí por una franja de terreno no destinada a la circulación que contenga una barrera física para impedir el paso de una calzada a otra, salvo en puntos singulares justificados o con carácter temporal y excepcional.

Cinco. Son autovías aquellas carreteras que, cumpliendo todos los requisitos determinados para las autopistas, sin embargo admiten cruces al mismo nivel con otras vías así como accesos de automóviles desde terrenos colindantes de forma limitada y debidamente visibles y señalizados.

Seis. Son vías rápidas aquellas carreteras que reúnen las mismas características de las autovías, pero con una sola calzada.

Siete. Son carreteras convencionales aquellas que por sus características no puedan ser clasificadas en ninguno de los apartados anteriores.

Ocho. Son áreas de servicios las zonas colindantes con las carreteras diseñadas especialmente para albergar instalaciones y servicios destinados a la cobertura de las necesidades de los vehículos y personas que transitan por ellas, en las que se pueden incluir conjunta o separadamente estaciones de suministros de carburantes, hoteles, restaurantes.

talleres de reparación y otros servicios análogos destinados a facilitar seguridad y comodidad.

Nueve. Reglamentariamente se establecerán las características geométricas, de pavimento, visibilidad, trazado, accesos, señalización, y de los diferentes elementos complementarios que sean obligados para cada obra de carretera, así como las limitaciones de velocidad y de los distintos tipos de vehículos que puedan circular por cada una de ellas.

Artículo 2º.- Uno. Las carreteras de Canarias se clasifican en regionales, insulares y municipales, según corresponda su titularidad a la Comunidad Autónoma, a los Cabildos Insulares o a los Ayuntamientos, respectivamente.

Dos. En cualquier caso son carreteras regionales las que cumplan los requisitos definidos en el artículo siguiente.

Tres. Las carreteras que transcurran por más de un término municipal no podrán ser clasificadas como municipales.

Cuatro. Las carreteras construidas por particulares en ejecución de planes de ordenación urbana o para el servicio de núcleos urbanos se considerarán carreteras municipales, una vez que hayan sido cumplimentadas las condiciones de recepción impuestas por la legislación de régimen del suelo y normativa urbanística aplicable.

Cinco. Aquellas carreteras construidas para la satisfacción de una específica función de transporte y que solo de modo accesorio atiendan necesidades generales de comunicación, quedan excluidas del ámbito de aplicación de la presente Ley.

Artículo 3º.- Se definen como carreteras de interés regional aquellas que cumplan en su totalidad o en tramos determinados al menos uno de los siguientes requisitos:

a) Entenderse como vía de circunvalación de una isla.

b) Aquellas de largo recorrido que unan puntos distantes de la vía de circunvalación y comuniquen, además, con importantes núcleos de población o actividad económica, todo ello proporcionalmente a la superficie y población de cada isla.

c) Las que comuniquen la capital de la isla o las vías descritas en los puntos a) y b) con puertos y aeropuertos de interés general.

d) Las que comuniquen la capital de la isla o las vías descritas en los puntos a) y b) con centros de especial interés por su actividad.

Artículo 4º.- Las carreteras de interés regional según la definición del artículo 3º de la presente Ley podrán ser declaradas de interés general a los efectos de incluir su financiación en los créditos correspondientes de los Presupuestos Generales del Estado como compensación del hecho insular, de acuerdo con el Régimen Económico y Fiscal para Canarias.

Artículo 5º.- Uno. Las carreteras quedan bajo la exclusiva competencia y responsabilidad de cada organismo administrador correspondiéndole a éste su planificación, proyecto, construcción, conservación, mantenimiento, señalización, uso y explotación, así como, si fuese necesario, la ampliación del número de sus calzadas, acondicionamiento de trazado, ensanches de plataforma, mejoras de firme o ejecución de variantes.

Dos. El Gobierno de Canarias, por razón de los principios de eficacia, economía, descentralización y máxima proximidad a los ciudadanos, y de conformidad con lo previsto en la Ley 14/1990, de 26 de julio, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas Canarias, podrá delegar con carácter excepcional en los respectivos Cabildos Insulares el ejercicio de todas o algunas de las competencias descritas en el apartado anterior, con las excepciones contempladas en el artículo 10.2 de la citada Ley.

Artículo 6º.- A los efectos de lo dispuesto en esta Ley, en ningún caso tendrán la consideración de nuevas carreteras las duplicaciones de calzada, los acondicionamientos de trazado, los ensanches de plataforma, las mejoras de firme y las variantes, y, en general, todas aquellas otras actuaciones sobre carreteras ya existentes que no supongan una modificación de su clasificación a tenor de las definiciones contenidas en el artículo 1º.

Artículo 7º.- Uno. Coordinadamente con los respectivos Cabildos Insulares y Ayuntamientos, la Consejería competente confeccionará y mantendrá actualizado el Catálogo de las Carreteras de Canarias que comprenda su denominación e identificación, así como la información sobre las características, situación, exigencias, viabilidad y limitaciones en la utilización de las mismas.

Dos. Estas carreteras se identificarán mediante criterios establecidos reglamentariamente de acuerdo con un sistema de siglas que las ordene insularmente y señalando también su titularidad.

Artículo 8º.- Uno. A los efectos de esta Ley no tendrán la consideración de carreteras:

a) Las vías que componen las redes de comunicación interior de los núcleos urbanos o de éstos entre sí, en el ámbito de un mismo término munici-

pal y definidas como calles en su correspondiente planeamiento urbanístico, y aquellos tramos que atraviesen poblaciones aunque su titularidad no sea municipal.

b) Los caminos de servicios que sean de la titularidad del Estado, de sus Entidades autónomas, de la Comunidad Autónoma, de las Entidades locales y demás personas de derecho público.

c) Los caminos construidos por personas privadas con finalidad análoga a los caminos de servicio.

Dos. Se consideran caminos de servicio los construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de sus titulares, a quienes corresponde atender a todos los gastos que ocasione su construcción, reparación y conservación. Cuando las circunstancias que concurran en los caminos de servicio lo permitan y lo exija el interés público, éstos deberán abrirse al uso general, según su naturaleza y legislación específica. En este caso, habrán de observarse las normas de utilización y seguridad propias de las carreteras y se aplicará, si procede, la Ley de Expropiación Forzosa a efectos de indemnización.

Artículo 9º.- Uno. Corresponde al Gobierno de Canarias:

1) Coordinar la actividad de las distintas Consejerías en cuanto pueda afectar al orden viario.

2) Elaborar el Plan Regional de Carreteras, de acuerdo con lo dispuesto en esta Ley.

3) Ejercer cuantas funciones se le atribuyen en la presente Ley.

Dos. En todo caso corresponde al Gobierno de Canarias fijar las directrices de coordinación y planificación general en materia de carreteras, a fin de garantizar la coherencia y funcionalidad del sistema integral viario del Archipiélago.

Artículo 10º.- Uno. En relación con las carreteras regionales, corresponde a la Consejería competente:

1) Planificar y programar su proyecto, financiación y ejecución.

2) Aprobar los estudios y proyectos en sus distintos niveles.

3) Ejercer las facultades necesarias para su construcción y posterior mantenimiento y conservación.

4) Ejercitar la policía administrativa que requiera el uso y defensa de la carretera.

Dos. Corresponde a la Consejería competente dictar las normas técnicas en materia de planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de toda clase de carreteras.

Tres. Corresponde a los Cabildos Insulares y Ayuntamientos ejercer sobre sus propias redes de carreteras insulares y municipales, respectivamente, las mismas facultades que tiene conferidas el Gobierno de Canarias para la red de carreteras regionales en virtud del apartado Uno.- puntos 1), 2) y 3) de este artículo, así como otras que pudieran sobrevenirles como resultado de cada proceso de transferencias y que no están específicamente imposibilitadas para ello, según lo preceptuado en la presente Ley.

Cuatro. La Consejería competente, los Cabildos Insulares y los Ayuntamientos podrán celebrar convenios para la administración, gestión y financiación en lo referente a redes arteriales, travesías e intersecciones entre las distintas redes de carreteras.

Artículo 11º.- El sistema internacional de señales de carreteras se aplicará en todas las redes del Archipiélago con arreglo a la legislación del Estado sobre esta materia.

TITULO II

REGIMEN DE LAS CARRETERAS

CAPITULO PRIMERO

PLANIFICACION, ESTUDIOS Y PROYECTOS

Artículo 12º.- Uno. El Plan Regional de Carreteras comprenderá las previsiones, objetivos, prioridades, y cuanta otra determinación se considere precisa para asegurar el establecimiento, desarrollo y funcionamiento de todas las carreteras de Canarias, independientemente de las administraciones a que pudieran adscribirse. También establecerá las redes de carreteras regionales, insulares y municipales así como los criterios para la modificación posterior de estas redes por cambio de titularidad o nueva construcción.

Dos. El Gobierno de Canarias elaborará el Plan Regional de Carreteras, debiendo someter su proyecto a información pública por espacio de dos meses, comunicándolo expresamente a todos los Cabildos Insulares y Ayuntamientos del Archipiélago, los cuales dispondrán de un mes más para expresar su opinión. Tras ello, y efectuadas las correcciones que, en virtud de las alegaciones presentadas, estimase convenientes, el Gobierno lo remitirá al Parlamento de Canarias como Proyecto de Ley, adjuntando la totalidad de su expediente administrativo.

Tres. Los Cabildos Insulares podrán redactar sus respectivos planes insulares de carreteras siguiendo las determinaciones del Plan Regional en lo que afecte a sus respectivos ámbitos. Las propuestas, para su efectividad, deberán ser aprobadas por el Gobierno de Canarias mediante Decreto, previo informe de las Consejerías afectadas, con arreglo a las disposiciones vigentes.

Artículo 13º.- Uno. La aprobación de proyectos de carreteras implicará la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de derechos correspondientes, a los fines de la expropiación, de ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbres.

Dos. La declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación se referirá también a los bienes y derechos comprendidos en el replanteo del proyecto incluyendo la denominada zona de dominio público, así como en las modificaciones de obra que puedan aprobarse posteriormente.

Tres. A los efectos indicados en los números anteriores, los proyectos de carreteras y sus modificaciones deberán comprender el trazado de la misma y la determinación de los terrenos, construcciones u otros bienes o derechos que se estime preciso ocupar o adquirir para la construcción, defensa o servicio de aquélla y para la seguridad de la circulación.

Artículo 14º.- Uno. Los estudios que, en cada caso, requiera la ejecución o modificación significativa de una carretera se desarrollarán según el siguiente procedimiento:

a) Estudio de planeamiento.

Consiste en la definición, entre todos los posibles, del esquema vial más adecuado a un determinado año horizonte, así como de sus características y dimensiones recomendables, necesidades de suelo y otras limitaciones, a la vista de los planes territoriales, urbanísticos, de transporte y de carreteras. Se tendrá en cuenta, para su defensa, el territorio comprendido en los Espacios Naturales Protegidos de Canarias.

b) Estudio previo.

Consiste en la recopilación y análisis de los datos necesarios para definir, en líneas generales, las diferentes opciones para el adecuado desarrollo de la actuación que se pretende, valorando todos sus efectos y seleccionando las más adecuadas.

c) Estudio informativo.

Consiste en la definición, en líneas generales, de las características y justificación de la actuación propuesta como más recomendable para el interés público y de las restantes opciones estudiadas, a efectos de que pueda servir de base al expediente de información pública que se incoe en su caso.

Dos. Los proyectos que, en cada caso, requieran la ejecución o modificación significativa de una carretera se desarrollarán según el siguiente procedimiento:

a) Anteproyecto.

Consiste en la redacción de documento técnico a escala adecuada y consiguiente evaluación de las mejores propuestas, de forma que pueda concretarse la solución óptima.

b) Proyecto de trazado.

Consiste en la redacción de documento técnico y definición concreta de los aspectos geométricos de la solución adoptada, así como de los bienes y derechos afectados por la misma.

c) Proyecto de construcción.

Consiste en el desarrollo completo de la solución adoptada, con el detalle necesario para hacer factible su construcción y posterior explotación.

Tres. Los estudios y proyectos de carreteras constarán de los documentos que reglamentariamente se determine y se redactarán con sujeción a las normas técnicas vigentes aplicables en cada caso.

Artículo 15º.- Las carreteras quedan sometidas a los procedimientos y categorías de evaluación contenidas en la Ley 11/1990, de 13 de julio, de Prevención del Impacto Ecológico. La evaluación se realizará cuando el proyecto alcance como mínimo el nivel de anteproyecto.

CAPITULO II

CONSTRUCCION

Artículo 16º.- Uno. En el caso de construcción de nuevas carreteras regionales o insulares, o tramos de ellas, así como modificaciones significativas de las existentes, no recogidas en el Planeamiento Urbanístico Municipal vigente, la Administración que la promueva deberá remitir el correspondiente estudio, que permita una correcta interpretación de lo proyectado, a las Corporaciones Locales afectadas, disponiendo éstas de dos meses para devolver el informe que estimen pertinente acerca del trazado, características y conveniencia de la vía prevista. Transcurrido dicho plazo sin que exista contestación, se entenderá otorgada

la conformidad. En caso de existir disconformidad, resolverá el Gobierno de Canarias.

En el plazo de dos meses a partir de la aprobación definitiva del proyecto de una carretera, las Corporaciones Locales afectadas deberán proceder a iniciar el trámite de modificación de sus respectivos planeamientos urbanísticos, adaptándolos a las nuevas circunstancias.

Dos. En la tramitación de cualquier figura de planeamiento urbanístico, o de sus modificaciones o revisiones, que afecten a carreteras regionales e insulares, así como a las determinaciones del Plan Regional o de los Planes Insulares, el órgano competente para otorgar su aprobación inicial deberá notificar preceptivamente, con anterioridad a dicha aprobación, el contenido del planeamiento previsto a la Consejería competente en materia de carreteras del Gobierno de Canarias, así como al respectivo Cabildo Insular, disponiendo éstos del plazo de dos meses para devolver informe sobre los aspectos que estimen convenientes. Transcurrido dicho plazo sin que exista contestación, se entenderá otorgada la conformidad por parte de la administración que no lo hubiese hecho.

En el caso de existir disconformidad por parte del Gobierno de Canarias o del Cabildo Insular con las determinaciones previstas por el planeamiento en tramitación, y el órgano actuante no hubiese rectificado en el sentido demandado al proceder al posterior trámite de aprobación inicial, aquél quedará en suspenso hasta la modificación y nueva aprobación, cuando al tomar conocimiento de la persistencia en los planteamientos iniciales la Administración contrariada decida comunicar el carácter vinculante de su iniciativa, lo cual habrá de hacerlo constar fehacientemente durante los preceptivos periodos de información pública y audiencia expresa.

Tres. El texto de la publicación de la aprobación definitiva del planeamiento urbanístico en el Boletín Oficial, deberá contener preceptivamente la descripción detallada del cumplimiento de todos los requisitos exigidos en los apartados anteriores de este artículo, sin lo cual no se entenderá aprobado y en vigencia.

Cuatro. Los informes descritos en los apartados anteriores, no supondrán, en ningún caso, la aceptación de compromisos presupuestarios por parte del órgano informante.

Cinco. Para los municipios que carezcan de planeamiento urbanístico vigente, la aprobación definitiva del proyecto de una carretera o variante que afecte a su término, supondrá la obligación de incluirla en los documentos de planeamiento que se elaboren con posterioridad.

Seis. Con independencia de la información oficial a que se refieren los apartados anteriores, se llevará a cabo en la forma prevista por la Ley de Procedimiento Administrativo un trámite de información pública durante un periodo mínimo de treinta días.

Artículo 17º.- Por constituir obras de utilidad pública, las actuaciones relativas a carreteras regionales o insulares no estarán sujetas a licencia municipal, si estuviesen contempladas en la forma proyectada en los documentos de planeamiento urbanístico municipal vigentes o, no estándolo, se hayan cumplido los requisitos establecidos en el apartado Uno del artículo anterior.

Artículo 18º.- Uno. La expropiación de bienes y derechos y, en su caso, la imposición de servidumbres necesarias para la construcción de las carreteras se efectuará con arreglo a la Ley de Expropiación Forzosa.

Dos. Las expropiaciones a que dieran lugar las obras en travesías y en los tramos de carretera a que se refiere el título IV de la presente Ley, quedarán sometidas a las prescripciones de la normativa legal sobre régimen del suelo y ordenación urbana.

Artículo 19º.- Las actas de ocupación y de pago y los actos administrativos de imposición, modificación o extinción forzosa de servidumbre serán título bastante para la inscripción o toma de razón en el Registro de Propiedad y en los demás registros públicos, en la forma y con los efectos previstos en el artículo cincuenta y tres de la Ley de Expropiación Forzosa.

CAPITULO III

FINANCIACION

Artículo 20º.- Uno. La financiación de la actuación en una carretera se efectuará mediante las consignaciones que a tal efecto se incluyan en los presupuestos generales del ente a la que esté adscrita, mediante los recursos que provengan de otras administraciones públicas, de organismos nacionales o internacionales y, excepcionalmente, de particulares.

Dos. Igualmente, la financiación de la construcción de carreteras podrá producirse mediante contribuciones especiales en la forma y con los requisitos contenidos en el artículo siguiente.

Artículo 21º.- Uno. A propuesta conjunta de las Consejerías de Hacienda y de la competente en materia de carreteras, el Gobierno de Canarias podrá acordar el establecimiento de contribuciones especiales para la construcción y reforma de carre-

teras regionales o para sus accesos o caminos de servicio en los términos previstos en el artículo veintiséis de la Ley General Tributaria.

Dos. La regulación de la contribución determinará, en todo caso, los aspectos materiales y formales de aplicación de la misma conforme a los principios establecidos en el presente artículo.

Tres. Serán sujetos pasivos de estas contribuciones especiales quienes se beneficien de modo directo de las carreteras, accesos o caminos de servicio, y, especialmente, los titulares de las fincas y establecimientos colindantes.

Cuatro. La base imponible se determinará por el siguiente porcentaje del coste total de las obras, incluido el justiprecio de las expropiaciones, excepto en cuanto el sujeto pasivo sea titular del bien expropiado, en cuyo caso se deducirá la parte correspondiente del justiprecio.

- Con carácter general, hasta el 25%.

- En los caminos de servicio, hasta el 50%.

- En los accesos de uso predominantemente particular para un determinado conjunto de fincas rústicas y núcleos de población existentes, hasta el 90%.

Cinco. Para la cuantificación de las cuotas que deberán satisfacer los sujetos pasivos se atenderá a criterios objetivos, tales como la longitud de la línea de colindancia con la carretera, la superficie de la finca, su destino, proximidad y acceso a la vía y a las actividades o instalaciones mercantiles o industriales.

CAPITULO IV

EXPLOTACION

Artículo 22º.- Uno. La explotación de las carreteras comprende las operaciones de conservación y mantenimiento y las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor uso, incluyendo las referentes a la señalización, la ordenación de accesos y la regulación del uso de las zonas de dominio público, de servidumbre y de afección.

Dos. Cada carretera será explotada directamente por su titular y su utilización será gratuita.

Artículo 23º.- Uno. El titular de una carretera facilitará la existencia de las áreas de servicio necesarias para la comodidad del usuario y el buen funcionamiento de la circulación.

Dos. Reglamentariamente, se establecerán las distancias mínimas entre las mismas y sus características funcionales, de forma tal que se garantice la prestación de los servicios esenciales, así como la seguridad y la comodidad de la circulación y la protección del paisaje y demás elementos del entorno.

Tres. Las áreas de servicio podrán ser explotadas mediante cualquiera de los sistemas de gestión indirecta de los servicios públicos que establece la Ley de Contratos del Estado.

TITULO III

USO Y DEFENSA DE LA CARRETERA

CAPITULO PRIMERO

LIMITACIONES DE LA PROPIEDAD

Artículo 24º.- A los efectos de la presente Ley se establecen en las carreteras las siguientes zonas: de dominio público, de servidumbre y de afección.

Artículo 25º.- Uno. Son de dominio público los terrenos ocupados por las carreteras y sus elementos funcionales y una franja de terreno de ocho metros de anchura a cada lado de la vía en autopistas, autovías, vías rápidas, y carreteras de interés regional, y de tres metros en el resto de las carreteras, medidos horizontal y perpendicularmente al eje de la misma desde la arista exterior de la explanación.

Se entiende por arista exterior de la explanación la intersección con el terreno natural del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de contención colindantes.

En los casos de puentes, viaductos, túneles, estructuras u obras similares se fijará como arista exterior de la explanación la línea de proyección ortogonal del borde de las obras sobre el terreno. Será, en todo caso, de dominio público el terreno ocupado por los soportes de la estructura si éstos sobrepasaran dicha arista exterior.

Dos. Es elemento funcional de una carretera toda zona permanentemente afecta a la conservación de la misma o a la explotación de servicios públicos viarios, tales como los destinados a descanso, estacionamiento, auxilio y atención médica de urgencia, pesaje, parada de guaguas y otros fines auxiliares o complementarios.

Tres. No podrán realizarse obras en la zona de dominio público de las carreteras sin previa autorización del titular de la misma, el cual, sin perjuicio de otras competencias concurrentes, solo podrá concederlo cuando así lo exija la prestación de un servicio público de interés general.

Artículo 26º.- Uno. La zona de servidumbre de las carreteras consistirá en dos franjas de terreno delimitadas interiormente por el borde de la zona de dominio público definido en el artículo anterior y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación.

Dos. En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial, previa autorización, en estos supuestos, del titular de la carretera y sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

Tres. Se permitirán, no obstante, sin necesidad de autorización alguna y en precario, actividades agrarias y obras de cerramiento diáfano para protección de fincas rústicas, siempre que sean compatibles con la seguridad vial.

Cuatro. El titular de la carretera, y el Ayuntamiento, en su caso, podrán utilizar o autorizar la utilización de la zona de servidumbre por razones de utilidad pública o interés social o cuando lo requiera el mejor servicio de la misma.

Cinco. Serán indemnizables la ocupación de la zona de servidumbre y los daños y perjuicios que se causen por su utilización.

Artículo 27º.- Uno. La zona de afección de una carretera consistirá en dos franjas de terreno situadas a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por el borde de la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación.

Dos. Para ejecutar cualquier tipo de obras e instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas y talar árboles en la zona de afección se requerirá la previa autorización del titular de la carretera, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

Tres. En las construcciones o instalaciones ya existentes en la zona de afección, podrán realizarse obras de reparación y mejora, previa autorización correspondiente, una vez constatados su finalidad y contenido, siempre que no supongan aumento del volumen de la construcción, o que si lo suponen tengan por objeto la instalación de servicios esenciales de cocina y baño en una vivienda previamente habitada, y sin que el incremento de valor que aquéllas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios, todo ello sin perjuicio de las demás competencias concurrentes.

Cuatro. La denegación de la autorización deberá venir fundada en las previsiones de los planes y proyectos aprobados de ampliación o variación de la carretera en un futuro no superior a los diez años.

Artículo 28º.- Uno. La línea límite de edificación, a ambos lados de la carretera, es aquélla desde la cual y hasta la carretera queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 27º, apartado tres.

Dos. Dicha línea límite se medirá horizontalmente a partir de la arista exterior más próxima de la calzada, entendiéndose por tal el borde de la franja destinada a la circulación de vehículos en general.

Tres. En ningún caso la línea límite de edificación sobrepasará el borde exterior de la zona de afección.

Artículo 29º.- Lo dispuesto en los artículos 25º, 26º y 27º se entiende sin perjuicio de lo establecido en el título cuarto de la presente Ley.

Artículo 30º.- El Gobierno de Canarias, atendiendo a las circunstancias socio-económicas o topográficas, fijará para cada carretera o tramo de ella las dimensiones de las zonas de servidumbre y de afección definidas en esta Ley. La suma de ambas deberá ser de veintidós metros para las autopistas y autovías y no podrá superar los diecisiete metros para las vías rápidas y carreteras de interés regional, y los ocho metros para el resto de las carreteras. Asimismo, el Gobierno de Canarias, oídos los Ayuntamientos respectivos, fijará la línea límite de edificación para cada carretera o tramo de ella, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 47º de la presente Ley.

Excepcionalmente, si hubiere razones que lo aconsejaren, el Gobierno de Canarias podrá eliminar alguna de las zonas de protección de carreteras, excepto la de dominio público, sin afectar a las distancias máximas totales.

Artículo 31º.- Uno. Fuera de los tramos urbanos de las carreteras queda prohibido realizar cualquier tipo de publicidad dirigida al usuario de la carretera.

Dos. A los efectos de lo establecido en el párrafo anterior, no se considerará publicidad los carteles informativos sobre ejecución de obras y aquéllos inherentes a la correcta señalización de la circulación, su orientación y su seguridad.

Artículo 32º.- La autorización para ejecutar obras de cualquier tipo en las zonas de dominio público, de servidumbre o de afección comprenderá inexcusablemente el condicionado técnico que regule cuantos aspectos de las mismas hayan de

tenerse en cuenta a fin de proteger la plataforma y las estructuras de la carretera y la seguridad de su circulación.

Artículo 33º.- En las carreteras que atraviesen áreas residenciales o turísticas y en las travesías en que sea factible, se dispondrán carriles para el tráfico exclusivo de bicicletas.

Artículo 34º.- En la zona comprendida hasta la línea límite de edificación, se podrá proceder a la expropiación de los bienes existentes, entendiéndose implícita la declaración de utilidad pública siempre que exista previamente un proyecto aprobado de trazado o construcción para reparación, ampliación o conservación de la carretera.

Artículo 35º.- Uno. Sobre las zonas de dominio público, de servidumbre o de afección, el titular de la carretera dispondrá la inmediata paralización de las obras y la suspensión de los usos no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en la autorización, adoptando una de las resoluciones siguientes:

a) Cuando las obras o usos no sean legalizables, en el plazo de 15 días, si no lo hubiese hecho el infractor, el titular procederá a reponer al estado primitivo las zonas afectadas a costa de aquél.

b) Cuando fueren legalizables, a instancia del infractor, procederá a instruir en el plazo de 15 días el oportuno expediente para la eventual legalización de las obras o instalaciones autorizadas o de los usos que se adapten a la normativa aplicable.

Dos. La adopción de estos acuerdos se hará sin perjuicio de las sanciones y responsabilidad de todo orden que resulten procedentes.

Tres. Si el titular de la carretera fuere un Ayuntamiento y en el plazo de un mes desde que fuese advertido de la infracción, no hubiera procedido a la paralización de las obras o suspensión de los usos no autorizados y a la posterior reposición al estado primitivo, el Cabildo Insular o, en su caso, el Gobierno de Canarias quedará subrogado en las actuaciones. Si el titular fuese un Cabildo Insular, ante los mismos supuestos, la subrogación corresponderá al Gobierno de Canarias.

Artículo 36º.- Uno. El titular de una carretera podrá regular los puntos de acceso a ella, limitándolos con carácter obligatorio a los lugares en que resulten más convenientes en atención a la seguridad y comodidad de la circulación.

Dos. Asimismo, dicho titular queda facultado para reordenar los accesos existentes al objeto de mejorar la explotación de la carretera y la seguridad vial, pudiendo expropiarse a tal fin los terrenos que sean necesarios.

Tres. Cuando los propietarios o usufructuarios de una propiedad colindante con una carretera soliciten un acceso no previsto, y siempre que el mismo sea de interés público, el titular de la misma podrá convenir con ellos la aportación económica que les corresponda a fin de proceder a su construcción mediante financiación compartida.

Cuatro. Salvo por motivo de interés público o en el caso de una vía de servicio, no se autorizará el acceso directo de las propiedades colindantes a las nuevas carreteras o a los nuevos tramos de calzada correspondientes a éstas, incluso cuando se trate de variantes de núcleos de población, de trazado o de ramales de enlace.

Cinco. En el desarrollo de nuevas urbanizaciones, los promotores de las mismas deberán proveer los pasos peatonales a nivel o a distinto nivel que fueren necesarios, zonas de parada de vehículos de transporte público, barreras antirruido, semaforizaciones y demás equipamientos requeridos por la zona edificable colindante con la carretera.

CAPITULO II

USO DE LAS CARRETERAS

Artículo 37º.- Uno. Sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones, y cuando situaciones especiales, exigencias técnicas o la seguridad vial lo requieran, el titular de una carretera podrá imponer, con carácter excepcional, limitaciones temporales a la circulación de todos o ciertos tipos de vehículos o usuarios en determinados tramos o partes de la misma.

Dos. Del mismo modo, el titular de la carretera podrá autorizar un uso especial de la vía en supuestos tales como transporte de vehículos especiales, celebración de pruebas deportivas o festejos públicos u otros semejantes.

Artículo 38º.- Para conocimiento de las características de la demanda de tráfico sobre la infraestructura de las carreteras, sus titulares podrán instalar o autorizar la instalación de estaciones de aforo y de pesaje en puntos estratégicos de la misma.

CAPITULO III

INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 39º.- Se considerarán infracciones:

a) La realización de obras, instalaciones o actuaciones no permitidas en las zonas de dominio

público, de servidumbre o de afección de la carretera, el llevarlas a cabo sin las autorizaciones o licencias requeridas o el incumplimiento de algunas de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas.

b) La sustracción, deterioro o destrucción de cualquier elemento de la carretera relacionado con la ordenación, orientación y seguridad de la circulación tales como señales, semáforos, balizas, vallas, barreras, hitos, malecones, barandillas y similares, o la modificación intencionada de sus características o situación.

c) La destrucción, alteración o modificación, de forma directa o indirecta, de cualquier obra o instalación de la carretera o de los elementos funcionales de la misma.

d) La colocación o vertido, directa o indirectamente, dentro de la zona de dominio público de objetos materiales de cualquier naturaleza, así como basuras y desperdicios en las carreteras y zonas de dominio público.

e) El establecimiento, incluso fuera de la zona de afección de la carretera, de industrias, almacenes, depósitos o instalaciones de cualquier naturaleza o la realización de alguna actividad que resulte peligrosa, incómoda o insalubre para los usuarios de la carretera, sin adoptar las medidas necesarias para evitarlo.

f) El establecimiento de cualquier tipo de publicidad dirigida al usuario de la carretera.

g) El deterioro de la carretera por circular con pesos o cargas que excedan los máximos autorizados.

Artículo 40º.- Uno. Las infracciones tipificadas en el artículo anterior serán consideradas leves, graves o muy graves. Tendrán el carácter de leves las que no ocasionen daños en la carretera y sus elementos funcionales, no supongan riesgos para la seguridad de la circulación rodada y peatonal y no se aprecie en ellas la intención de causar daños a la vía o sean legalizables. Serán consideradas de carácter grave las que afecten a la seguridad de esa circulación, entrañen daños sobre la carretera o sus elementos funcionales o conste intencionalidad por parte del infractor. Serán faltas muy graves las que impliquen riesgos ciertos e inmediatos para la integridad de las personas que se sirven directa o indirectamente de la vía o suponga reiteración o reincidencia por parte del infractor.

Dos. El procedimiento para sancionar las infracciones a los preceptos de esta Ley se iniciará de oficio o como consecuencia de denuncia. Las denuncias de los particulares solo podrán dar lugar a la incoación del oportuno expediente sancionador cuando se formulen por escrito y en ellas conste inequívocamente los datos personales y el domicilio del denunciante.

Tres. El procedimiento sancionador se adaptará a lo prescrito en el título VI, capítulo II, de la Ley de Procedimiento Administrativo.

Cuatro. En los supuestos en que los actos cometidos contra la carretera o sus elementos pudieran ser constitutivos de delito o falta, el titular de la misma pasará el tanto de culpa a la jurisdicción competente.

Cinco. En los casos en que sea de urgencia la reparación del daño sufrido por la carretera para devolverla a sus condiciones de normal servicio, el titular de la misma procederá a su inmediata reparación, pasando seguidamente el coste de la misma al causante de los daños para su abono, todo ello de conformidad con el procedimiento que reglamentariamente se establezca.

Artículo 41º.- Uno. Las infracciones a que se refiere el artículo 40º serán sancionadas atendiendo a los daños y perjuicios ocasionados, o, en su caso, los riesgos creados y a la intencionalidad del causante, con arreglo a las siguientes multas:

- Infracciones leves: multas de 10.000 a 250.000 pesetas.

- Infracciones graves: multas de 250.001 a 2.000.000 de pesetas.

- Infracciones muy graves: multas de 2.000.001 a 35.000.000 de pesetas.

Dos. Con independencia de las multas previstas en el apartado anterior, los órganos sancionadores, una vez transcurridos los plazos señalados en el requerimiento correspondiente, podrán imponer multas coercitivas, conforme a lo establecido en la Ley de Procedimiento Administrativo. La cuantía de cada una de dichas multas no superará el 20% de las multas fijadas para la correspondiente infracción.

Artículo 42º.- Uno. En las carreteras regionales, la imposición de sanciones por infracciones leves corresponderá al Director General competente en materia de carreteras, las graves al Consejero competente en materia de carreteras y las muy graves al Gobierno. En las carreteras cuya titularidad corresponda a los Cabildos Insulares o a los municipios, las faltas leves y graves serán sancionadas por el Presidente de la Corporación respectiva y las muy graves por el Pleno de la Corporación.

Dos. En cualquier caso, la imposición de la sanción que corresponda será independiente de la obligación de indemnizar los daños y perjuicios causados, cuyo importe será apreciado por el órgano del que depende la explotación de la carretera.

Artículo 43º.- El plazo de prescripción de las infracciones muy graves y graves contra la carretera es de cuatro años y de un año las leves.

TITULO IV

REDES ARTERIALES Y TRAMOS URBANOS

Artículo 44º.- Los tramos de carreteras que discurran por suelo urbano o estén incluidas en una red arterial se regirán por las disposiciones del presente título y por las demás contenidas en esta Ley, en lo que resulten aplicables.

Artículo 45º.- Uno. Se entenderá por red arterial de una población o grupo de poblaciones al conjunto de tramos de carreteras actuales o futuros que establezcan de forma integrada la continuidad y conexión de los distintos itinerarios de carreteras y proporcionen el adecuado acceso a las mismas. Podrán formar parte de la red de carreteras regionales los tramos de red arterial que proporcionen continuidad y conecten entre sí los itinerarios regionales o presten el debido acceso a un núcleo de población desde un itinerario de este tipo.

Dos. Se considerarán tramos urbanos aquéllos de las carreteras que discurran por suelo clasificado como urbano por el correspondiente planeamiento urbanístico. Se considerará travesía la parte del tramo urbano en el que existan edificaciones consolidadas a ambos lados de ella en, al menos, las dos terceras partes de su longitud y un entramado de calles en, al menos, uno de sus márgenes.

Artículo 46º.- Uno. Toda actuación en una red arterial se establecerá previo acuerdo entre las distintas Administraciones Públicas interesadas y de forma coordinada con el planeamiento urbanístico.

Dos. A falta de acuerdo, la Consejería competente podrá planificar y ejecutar las actuaciones necesarias en los tramos de una red arterial que forme o pueda formar parte de la red regional de carreteras y el Cabildo Insular correspondiente en los de una insular.

Tres. En todo caso, podrán utilizarse los procedimientos legalmente establecidos para asegurar la colaboración y coherencia de actuaciones en una red arterial en materia de inversiones y de prestaciones de servicios.

Artículo 47º.- Uno. En los tramos de carretera que discurran total o parcialmente por núcleos de población, la línea límite de edificación se fijará atendiendo a la seguridad viaria mediante la ordenación de los márgenes y el adecuado control de accesos, de acuerdo con el tipo de carretera. Teniendo en cuenta las condiciones indicadas, la línea límite de edificación podrá situarse a distancia inferior a la establecida en general para la carretera, siempre que lo permita el correspondiente planeamiento urbanístico o lo solicite así el Ayuntamiento correspondiente y lo autorice el titular de la carretera. Cuando exista espacio para ello se establecerá una franja ajardinada de separación de la carretera que sirva de protección a la zona edificable.

Dos. Cuando los terrenos situados en márgenes de carreteras sean clasificados como urbanizables, se deberá contemplar, además de las condiciones indicadas en el apartado anterior, la protección de la calidad de vida en las futuras urbanizaciones, mediante el establecimiento de una franja ajardinada de separación de la carretera que proteja a los usuarios de la zona urbana de los ruidos y contaminación producidos en la carretera.

Artículo 48º.- El otorgamiento de licencias para usos y obras en las zonas de dominio público, de servidumbre y de afección de los tramos de una carretera que discurran por suelo clasificado como urbano o correspondan a una travesía, compete al Ayuntamiento correspondiente previo informe preceptivo del titular de la misma.

Artículo 49º.- Uno. La conservación de todo tramo de carretera que discurra por suelo urbano o constituya una travesía corresponde al titular de la misma.

Dos. Siempre que no se interrumpa un itinerario, y sin que hayan de perder su carácter de vías dedicadas al tráfico rodado, las carreteras regionales e insulares o tramos determinados de ellas se podrán entregar a los municipios respectivos en el momento en que adquieran la condición de vías urbanas. El expediente se promoverá a instancia del Ayuntamiento interesado y será resuelto por el Gobierno de Canarias o por el Cabildo Insular correspondiente.

Tres. No obstante lo dispuesto en los puntos anteriores, la Consejería competente, los Cabildos Insulares y las Corporaciones municipales interesados podrán convenir lo que estimen procedente en orden a la mejor conservación y funcionalidad de tales vías.

Artículo 50º.- La utilización de las carreteras en los tramos urbanos, y de modo especial en las travesías, se ajustará, además de a lo dispuesto en el título tercero de esta Ley, a las prescripciones

del Código de la Circulación y a las normas de carácter municipal.

Artículo 51º.- La Consejería competente y las demás Administraciones Públicas deberán coordinar, en el ejercicio de sus respectivas competencias, los intereses públicos concurrentes y sus zonas de influencia reguladas en este título y, de modo especial, en cuanto atañe a la seguridad de la circulación y al servicio ofrecido por las carreteras.

DISPOSICION ADICIONAL

El Gobierno de Canarias podrá actualizar por Decreto las cuantías de las sanciones previstas en el artículo 41º de esta Ley.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.- Uno. Hasta tanto se apruebe el Plan Regional de Carreteras, el Gobierno de Canarias establecerá mediante Decreto la relación de carreteras de interés regional de conformidad con lo previsto en el artículo 3º de la presente Ley. Esta relación podrá modificarse mediante Decreto en los siguientes supuestos:

a) Cambio de titularidad de una carretera existente, a iniciativa del Gobierno, cuando la misma quede vinculada por sus características a la consideración de interés regional.

b) Cambio de titularidad de una carretera existente, en virtud de petición de un Cabildo, cuando la misma pueda ser desvinculada de su consideración de interés regional.

c) Construcción de nuevas carreteras por parte de la Comunidad Autónoma, por sí o en colaboración con otras Administraciones Públicas, que tuviesen la consideración de interés regional.

Dos. Mientras no se apruebe el Plan Regional de Carreteras, los Cabildos podrán elaborar sus respectivos planes insulares de carreteras que deberán ser aprobados por el Gobierno de Canarias, mediante Decreto. En cualquier caso, quedan sometidos a su modificación posterior por parte del Plan Regional de Carreteras.

Segunda.- Hasta tanto se dicte el Reglamento de la presente Ley, continuará aplicándose, en lo que no se oponga a la misma, el vigente Reglamento General de Carreteras.

Tercera.- En tanto no dé fin el proceso de transferencias en materia de carreteras regulado por la Ley 14/1990, de 26 de julio, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas Canarias, la red de carreteras regionales estará formada por todas aquellas carreteras cuya titularidad corresponde a la Comunidad Autónoma.

Cuarta.- En el plazo máximo de un año desde la entrada en vigor de esta Ley, se deberá retirar toda la publicidad, de acuerdo con lo que establece el artículo 31º, sin que esta medida dé derecho a indemnización.

Quinta.- En el plazo de dos años, el Gobierno de Canarias deberá presentar ante el Parlamento el Proyecto de Ley del Plan Regional de Carreteras.

DISPOSICION FINAL

El Gobierno de Canarias, a propuesta del Consejero competente, aprobará el Reglamento de ejecución de la presente Ley.

Por tanto, ordeno a todos los ciudadanos a los que sea de aplicación esta Ley, cooperen en su cumplimiento y que los Tribunales y Autoridades a los que corresponda la cumplan y hagan cumplir.

Santa Cruz de Tenerife, a 8 de mayo de 1991.

EL PRESIDENTE
DEL GOBIERNO,
Lorenzo Olarte Cullen.

Consejería de la Presidencia

606 *DECRETO 56/1991, de 9 de abril, por el que se modifica puntualmente la relación de puestos de trabajo del Organismo Canario de Juegos y Apuestas.*

Examinado el expediente tramitado por la Consejería de la Presidencia para la modificación puntual de la relación de puestos de trabajo del Organismo Canario de Juegos y Apuestas.

Visto Acuerdo del Consejo de Administración de dicho Organismo.

Considerando justificada la modificación de la relación de puestos de trabajo del mismo por la necesidad de adaptarla a las exigencias actuales del Organismo.

Vistos el artículo 11 de la Ley 6/1990, de 17 de abril, de Creación del Organismo Canario de Juegos y Apuestas, los artículos 5, 6, 15 y 16 de la Ley 2/1987, de 30 de marzo, de la Función Pública Canaria, el artículo 56 del Decreto 462/1985, de 14 de noviembre, y demás normativa de vigente aplicación.