

la ejecución de la indicada sentencia de acuerdo con el fallo y resoluciones firmes dictadas en ejecución.

C) Restablecer al actor en su derecho, requiriendo a dicho efecto a la Sala citada para que adopte tales medidas, de acuerdo con el fundamento jurídico último de la presente sentencia.

2. Desestimar el recurso en todo lo demás.

Publíquese esta sentencia en el «Boletín Oficial del Estado».

Dada en Madrid a 7 de junio de 1984.—Manuel García-Pelayo Alonso.—Ángel Latorre Segura.—Manuel Díez de Velasco Vallejo.—Gloria Begué Cantón.—Rafael Gómez-Ferrer Morant.—Ángel Escudero del Corral.—Firmados y rubricados.

Sala Primera.—Excelentísimos señores: Manuel García-Pelayo Alonso, Ángel Latorre Segura, Manuel Díez de Velasco Vallejo, Gloria Begué Cantón, Rafael Gómez-Ferrer Morant y Ángel Escudero del Corral.

Número de Registro: 306/83.

Asunto: Amparo promovido por don Vicente Miralles Sola.

Sobre: Contra resoluciones dictadas por la Sala Primera de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Territorial de Barcelona.

La Sala Primera del Tribunal Constitucional, en el asunto 306/83, ha acordado dictar el siguiente

AUTO

I. ANTECEDENTES

1. Con fecha 7 de junio de 1984 la Sala Primera del Tribunal Constitucional ha dictado sentencia en el recurso de amparo número 306/83, formulado por el Procurador de los Tribunales don Eduardo Muñoz-Cuellar Pernía, en representación de don

15816

Pleno. Conflicto positivo de competencia número 90/1982. Sentencia número 68/1984, de 11 de junio.

El Pleno del Tribunal Constitucional, compuesto por don Jerónimo Arozamena Sierra, Vicepresidente, y don Ángel Latorre Segura, don Manuel Díez de Velasco Vallejo, don Francisco Rubio Lorente, doña Gloria Begué Cantón, don Luis Díez Picazo, don Francisco Tomás y Valiente, don Rafael Gómez-Ferrer Morant, don Antonio Truyol Serra y don Francisco Pera Verdguer, Magistrados, ha pronunciado

EN NOMBRE DEL REY

la siguiente

SENTENCIA

en el conflicto positivo de competencia número 90/1982, planteado por el Consejo Ejecutivo de la Generalidad de Cataluña, representado por el Abogado don Manuel María Vicens Matas, en relación con los artículos 1.º, números 1, 2 y 3; 2.º, números 2, 3 y 4; 3.º, 5.º y 6.º, párrafo primero, y disposición transitoria del Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles. Ha sido parte el Abogado del Estado, en representación del Gobierno, y Ponente el Magistrado don Antonio Truyol Serra, quien expresa el parecer del Tribunal.

I. ANTECEDENTES

1. Publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 290, de 4 de diciembre de 1981, el Real Decreto de la Presidencia número 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, el Consejo Ejecutivo de la Generalidad de Cataluña, mediante escrito dirigido al excelentísimo señor Presidente del Gobierno en fecha 28 de enero de 1982, planteó requerimiento de incompetencia, de acuerdo con lo establecido en el artículo 63 de la Ley Orgánica de este Tribunal (LOT), contra la mencionada disposición, por entender que los artículos 1.º, números 1, 2 y 3; 2.º, números 2, 3 y 4; 3.º, 5.º y 6.º, párrafo primero, y la disposición transitoria, vulneran la competencia de esta Comunidad Autónoma, en virtud de lo que dispone la Constitución (en adelante CE), el Estatuto de Autonomía (en adelante EAC) y diversos Decretos de traspaso de servicios.

2. Como consecuencia del referido escrito del Consejo Ejecutivo de la Generalidad de Cataluña de fecha 28 de enero de 1982, el Gobierno de la Nación, reunido en Consejo de Ministros el 12 de febrero siguiente, acordó no atender dicho requerimiento, por estimarlo infundado, en consonancia, lo uno y lo otro, con lo establecido en el artículo 63 de la Ley Orgánica 2/1979, de 3 de octubre, de este Tribunal. En consecuencia, el Consejo Ejecutivo, en su sesión del día 9 de marzo, tomó la resolución de plantear conflicto positivo de competencia en virtud del artículo 63 y concordantes de la mencionada Ley Orgánica, designando a los Letrados de su Gabinete Jurídico Central, don Manuel María Vicens i Matas y doña Mercedes Curull Martínez, para que, indistintamente, representen y defiendan al Consejo

Vicente Miralles Sola, contra la providencia de 7 de marzo y auto de 13 de abril de 1983, dictadas por la Sala Primera de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Territorial de Barcelona. Dicha sentencia ha sido notificada a partir del día 11 de junio de 1984.

2. El fallo de la sentencia, en su número 1, apartado C, dice así: «Restablecer al actor en su derecho, requiriendo a dicho efecto a la Sala citada para que adopte tales medidas, de acuerdo con el fundamento jurídico último de la presente sentencia.»

3. En el mencionado número 1, apartado C, del fallo se ha padecido el error de hacer constar la remisión al fundamento jurídico «último», cuando debió decirse «penúltimo».

II. FUNDAMENTOS JURIDICOS

1. El artículo 363 de la Ley de Enjuiciamiento Civil permite que las sentencias puedan aclararse de oficio, en los supuestos y término que indica.

2. En el presente caso, aun cuando resulta evidente de la simple lectura del punto 1, apartado C, del fallo de la sentencia, procede poner de manifiesto el error material contenido en el mismo, en el sentido de precisar que la remisión al último considerando debe entenderse hecha al penúltimo considerando.

En virtud de lo expuesto, la Sala acuerda aclarar el número 1, apartado C, del fallo de la sentencia de 7 de junio de 1984, recaída en el recurso de amparo número 306/83, en el sentido de que la remisión al fundamento jurídico «último» de la propia sentencia ha de entenderse hecha al fundamento jurídico «penúltimo» de la misma.

Madrid, 12 de junio de 1984.—Manuel García-Pelayo Alonso.—Ángel Latorre Segura.—Manuel Díez de Velasco Vallejo.—Gloria Begué Cantón.—Rafael Gómez-Ferrer Morant.—Ángel Escudero del Corral.—Firmados y rubricados.—Ante mí.—Pedro Herrera Gabarda.—Firmado y rubricado.

Ejecutivo de la Generalidad y formulen las alegaciones pertinentes.

3. Don Manuel María Vicens i Matas promovió dicho conflicto positivo de competencia en escrito de 18 de marzo de 1982, solicitando de este Tribunal que dicte sentencia por la que se declare que la titularidad de la competencia controvertida corresponde a la Generalidad de Cataluña y se anulen los artículos 1.º, números 1, 2 y 3; el artículo 2.º, números 2, 3 y 4; el artículo 3.º; el artículo 5.º; el artículo 6.º, párrafo primero, y la disposición transitoria del Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, y cuantos actos y situaciones de hecho o de derecho se hubiesen dictado o creado en ejecución o al amparo de los preceptos que han quedado relacionados si se evidenciara su existencia.

a) Analiza en primer término el Abogado de la Generalidad de Cataluña el preámbulo del Real Decreto impugnado, el cual reconoce que la introducción en la Constitución de la categoría de aeropuertos de interés general ha supuesto la aparición en nuestro ordenamiento jurídico-aeronáutico de conceptos y situaciones que no fueron previstos en la Ley de Aeropuertos, ni en la de navegación aérea, ni en el Real Decreto-ley 12/1978, sobre fijación y delimitación de facultades entre los Ministerios de Defensa y de Transportes, Turismo y Comunicaciones, y se propone, según sus propios términos, fijar los criterios básicos para limitar técnica y administrativamente la discrecionalidad con que se han de calificar los aeropuertos según se consideren o no de interés general y las formas posibles de gestión de los mismos, señalándose también literalmente que ello se hace «con independencia, pero anticipando en materia aeroportuaria la actualización de la mencionada Ley de Navegación Aérea». Lo cual significa que los autores del Real Decreto se atribuyen en esta materia unas facultades prácticamente omnímodas, olvidando que el artículo 149.1.20 de la CE traza en este punto una línea divisoria entre las competencias del Estado y las de los Entes autonómicos, definida por el interés general e inclinando el nivel de competencias de uno y otras en beneficio de la Administración del Estado y en perjuicio de la autonómica.

b) Si en la mayoría de ocasiones el problema de la jerarquía normativa a la que expresamente se refiere el artículo 9.3 de la CE debe quedar reducido a una pura cuestión de legalidad, tratándose de disposiciones que puedan afectar a las competencias de las Comunidades Autónomas, como es aquí el caso, el tema del rango formal de la norma adquiere una dimensión diferente, pues sólo el órgano constitucional titular de la potestad de concretar los supuestos generales previstos por la Constitución podrá determinar las competencias genéricamente atribuidas, incidiendo por ello tanto en el régimen competencial del Estado como en el de las Comunidades Autónomas. Basándose en que el artículo 86.1 de la CE excluye de la facultad del Gobierno de dictar decretos-leyes en el supuesto de que pueda quedar afectado el «régimen de las Comunidades Autónomas», entiende el Abogado de la Generalidad de Cataluña que con mayor motivo no podrá el Gobierno afectar dicho régimen, ni por ende sus competencias, mediante normas con rango formal de decreto. Como el mismo preámbulo del Real Decreto impugnado reconoce, la categoría nueva «aeropuertos de interés ge-

neral» no puede ser prevista en la legislación aeronáutica, por lo que resulta que el Real Decreto 2858/1981 se adelanta a ésta, estableciendo concretamente las condiciones materiales que permiten calificar «de interés general» a los aeropuertos españoles y, por ello, determina el alcance práctico de un concepto tan indeterminado como éste.

Ahora bien, la misma idea de «interés general», en toda la pluralidad de acepciones que tiene en nuestra Constitución, remite constantemente, en el momento de su concreción o aplicación, al principio de legalidad (artículos 30.3, 34.1, 44.2, 47, 128.2, 144, 150.3 y 155.1). Por otra parte, el artículo 11.8 del Estatuto de Autonomía de Cataluña (EAC) declara que corresponde a la Generalidad la ejecución de la legislación del Estado en materia de puertos y aeropuertos con la calificación de interés general, y en materia análoga como son las obras públicas (artículo 9.13) la competencia exclusiva de la Generalidad tiene como límite aquellas que no tengan la calificación legal de interés general del Estado. El propio Real Decreto hace referencia al rango legislativo que hasta este momento ha tenido la materia aeroportuaria, presentándose como una actualización anticipada de la Ley de Navegación Aérea. De estas y otras consideraciones deduce el Abogado de la Generalidad de Cataluña que el Real Decreto 2858/1981 regula una materia, fija nuevos criterios y precisa y aplica de tal manera a los aeropuertos civiles del Estado el concepto «interés general» que afecta a la delimitación de competencias sobre estos aeropuertos que corresponden a la Generalidad de Cataluña, ya que hace depender esta delimitación de competencias de una simple disposición administrativa, alterable por otra del mismo rango.

c) Recuerda el Abogado de la Generalidad que cuando la CE en su artículo 149.1.20 enumera los sectores que corresponden al Estado en materia aeronáutica, distingue entre aeropuertos y algunos servicios o actividades concretas vinculadas a aquéllos (control del espacio aéreo, transitos y transportes aéreos, matriculación de aeronaves). Definiendo el aeropuerto como la superficie de límites definidos para la salida y llegada de aeronaves, dotada con carácter permanente de instalaciones y servicios de naturaleza pública a fin de asistir de manera regular al tráfico aéreo, permitir el aparcamiento y reparaciones del material aéreo y recibir y despachar pasajeros y cargas (artículo 39 de la Ley de Navegación Aérea de 21 de julio de 1960) y prevista por la legislación vigente (mismo artículo de la Ley que se acaba de citar), la existencia de aeropuertos privados y no estatales, así como de aeropuertos de propiedad local (artículo 43 de la citada Ley), parece que el concepto de recinto aeroportuario utilizado por el Real Decreto 2858/1981 en sentido diferente de aeropuerto, sólo puede entenderse como el aeropuerto más los espacios e instalaciones no incluidos en la definición legal, pero de hecho los dos términos se utilizan en un sentido singular. Por otra parte, la enumeración del artículo 2.º del Real Decreto no es homogénea, pues de una parte se trata de servicios aeronáuticos vinculados al aeropuerto, y de otra, de este, y el aeropuerto como tal y los servicios no atribuidos al Estado por el artículo 149.1.20 de la CE podrán ser competencia de las Comunidades Autónomas.

d) Las competencias de la Generalidad en materia de aeropuertos están reguladas en los artículos 9.15 y 11.8 del EAC, comprendiéndose en el primero todas las potestades públicas en la materia y limitándose en el segundo a la función ejecutiva.

De la lectura del artículo 9.15, con su referencia al 149.1.20 de la CE, y de su relación con el artículo 148.1.6 de ésta, se deduce que la atribución de competencia de dicho artículo 9 comprende todos los aeropuertos que no sean de interés general, entre los cuales se han de incluir los aeropuertos deportivos. En cuanto al artículo 11.8, atribuye competencia ejecutiva a la Generalidad en orden a los «aeródromos con calificación de interés general cuando el Estado no se reserve la gestión directa». Ahora bien, son obvios al respecto dos extremos: que la reserva de gestión directa presupone que los aeropuertos han de ser de titularidad estatal y que no todos los aeropuertos de gestión directa pública se excluyen de la competencia de la Generalidad, sino únicamente aquellos cuya gestión se haya reservado el Estado. En conclusión, la competencia ejecutiva de la Generalidad contemplada en el artículo 11.8 del EAC comprende los aeródromos de interés general cuya gestión directa no se reserva expresamente el Estado y, como mínimo, por tanto, también los aeropuertos que no sean de titularidad estatal.

e) El Decreto impugnado, en su actual redacción, cercena y limita, a juicio del Abogado de la Generalidad, competencias que la Generalidad de Cataluña ostenta conforme a la Constitución y su Estatuto de Autonomía, siendo éste el caso especialmente de los preceptos que a continuación se indican:

El artículo 1.º, por la amplitud y generalidad de los criterios establecidos en sus apartados 1, 2 y 3, puede dejar sin efecto la competencia de la Generalidad de Cataluña en materia de aeropuertos deportivos o, en general, que no desarrollen actividades comerciales.

Los artículos 2.º y 3.º: Cuando el Estado reserve la «gestión directa» de los aeropuertos de «interés general», se atribuye a la Administración del Estado una serie de servicios encargados actualmente a la autoridad pública autónoma —la Generalidad de Cataluña— en virtud de las competencias estatutarias. El artículo 9 EAC atribuye a la Generalidad competencia exclusiva en materia de higiene (número 11), turismo (número 12) y asistencia social (número 25), y el artículo 11.2 el

ejercicio de la legislación del Estado en materia de trabajo. Respecto de las competencias dichas se han producido diversos trasposos de servicios, bastando citar a título de ejemplo el Real Decreto 115/1978, de 26 de julio, por el que se traspasaron los servicios de turismo, entre los cuales se incluyen las oficinas turísticas de los aeropuertos de Barcelona y Gerona, los cuales quedaron definitivamente consolidados con la vigencia del Estatuto.

El artículo 3.º, párrafo primero, en relación a los aeropuertos calificados «de interés general», cuya gestión no se reserve el Estado: De la expresión «en todo caso» (primer párrafo) se infiere que el Real Decreto impugnado atribuye genéricamente a la Administración del Estado, aun en el supuesto de que el Estado no se reserve la gestión del aeropuerto, los servicios aeronáuticos «que sirven para instrumentar la ordenación del tránsito y la ordenación del transporte aéreo» (artículo 2.º, 2), y si ello se refiere a todos los servicios del aeropuerto en sí mismo, se invalidarán las facultades de ejecución que en tal supuesto corresponderían a la Generalidad según el artículo 11.8 del EAC.

El artículo 3.º, párrafo primero, en relación a los aeropuertos no calificados de «interés general»: Si la expresión «en todo caso» se entendiese referida incluso a éstos, la atribución genérica a la Administración estatal de los servicios recogidos en los números 2 y 3 del artículo 2.º, en tanto corresponden a competencias asumidas o traspasadas a la Generalidad, afectaría o limitaría las competencias que a ésta atribuye el artículo 9.15 del EAC.

El artículo 5.º afecta y limita las competencias exclusivas de la Generalidad sobre los aeropuertos que no tengan la consideración legal de interés general, puesto que corresponde a la Generalidad y no a la Subsecretaría de la Aviación Civil autorizar o no los proyectos, transformaciones y modificaciones estructurales u operativas a los aeropuertos de su competencia.

El artículo 6.º, párrafo primero, entiende esta parte que en los supuestos de aeropuertos de titularidad no estatal no cabe la «gestión directa» de los mismos, puesto que no puede considerarse que se explote en régimen de gestión directa un servicio cuyos medios de explotación o funcionamiento son de titularidad privada (artículo 62 y siguientes de la Ley de Contratos del Estado; artículo 30 y siguientes del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales). En consecuencia, en el supuesto examinado se está en el caso contemplado por el artículo 11.8 del Estatuto, y corresponden a la Generalidad las funciones ejecutivas que evidentemente comprenden el nombramiento de Director o Delegados y sin perjuicio de que, por razón de la concurrencia de competencias, pueda preverse una intervención (en la esfera de sus competencias) de la Administración del Estado.

La disposición transitoria no respeta el ámbito de competencias en tanto que aplica una norma no adecuada para el establecimiento de la categoría de aeropuertos de interés general.

f) En su virtud, el Abogado de la Generalidad de Cataluña solicita se dicte sentencia por la que se declare que la titularidad de la competencia controvertida corresponde a la Generalidad de Cataluña, y se anulen los artículos 1.º, números 1, 2 y 3; el artículo 2.º, números 2, 3 y 4; el artículo 3.º; el artículo 5.º; el artículo 6.º, párrafo primero, y la disposición transitoria del Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, y cuantos actos y situaciones de hecho o de derecho se hubiesen dictado o creado en ejecución o al amparo de los preceptos que han quedado relacionados, si se evidenciara su existencia.

4. La Sección Tercera, por providencia de 31 de marzo de 1982, acordó: 1.º Tener por planteado el conflicto positivo de competencia por el Consejo Ejecutivo de la Generalidad de Cataluña y, en su nombre, por el Letrado don Manuel María Vicens i Matas, en relación con el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles; 2.º Dar traslado al Gobierno, mediante escrito dirigido a su Presidente, al que se acompañarán copias de la presente y de la demanda y documentos, para que en el plazo de veinte días y por medio de su representación procesal aporte cuantos documentos y alegaciones considere convenientes; 3.º Comunicar al Presidente del Tribunal Supremo, para conocimiento de la Sala de lo Contencioso-Administrativo correspondiente, por si ante la misma estuviera impugnado o se impugnare el indicado Decreto, en cuyo caso deberá suspenderse el proceso hasta la decisión del conflicto, según dispone el artículo 61.2 de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional; 4.º Publicar edictos en el «Boletín Oficial del Estado» y en el «Diario Oficial de la Generalidad de Cataluña» para anuncio de la iniciación de este conflicto positivo de competencia.

5. El Abogado del Estado despachó, por escrito de 29 de abril de 1982, el trámite de alegaciones. Estas pueden resumirse como sigue:

a) El sentido del Decreto impugnado se deduce partiendo de la Ley de Navegación Aérea de 21 de julio de 1960 y el Real Decreto-ley 12/1978, de 27 de abril, sobre delimitación de facultades entre los Ministerios de Defensa y de Transportes y Comunicaciones (luego se añadiría el de Turismo) en materia de aviación. En dicha legislación se distingue entre aeródromo, en que es clave la idea de superficie apta para el aterrizaje y despegue de aviones, y aeropuerto, en el que domina la idea de servicio público regular para atender al tráfico aéreo. La noción de aeródromo es a la vez más simple

y más amplia que la de aeropuerto, y se exigen para su existencia muchas menos condiciones que para la de un aeropuerto, no sirviendo para recibir el tráfico aéreo de modo regular. Casos típicos de aeródromos a secas son los aeródromos militares y los aeródromos privados. Aunque los aeropuertos pueden ser públicos y privados, dada la exigencia de que presten un servicio público no han existido hasta ahora aeropuertos privados propiamente dichos.

Pone el Abogado del Estado de relieve cómo el órgano competente en materia aeronáutica y aeroportuaria es siempre el Ministerio del Aire, primero, y el de Defensa después, siquiera actúe desde el Real Decreto ley de 1978 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones como delegado del Ejército del Aire, en tiempos de paz, para el control de la circulación aérea general, y algunas funciones sean ejercidas conjuntamente por los Ministerios militar y civil, revelándose en ello el alto interés de los aeropuertos para la defensa nacional.

La Constitución de 1978, según el Abogado del Estado, se limita a cambiar los términos en función de la necesaria delimitación de competencias entre el Estado y los nuevos entes territoriales que crea, de manera que, a tenor de los artículos 148.16 y 149.1.20, las Comunidades Autónomas puedan tener competencia sobre lo que en la legislación vigente eran aeródromos privados, reservándose el Estado la competencia sobre los aeropuertos en general. El Estatuto catalán, no obstante, siembra confusión en dos preceptos ambiguos, por cuanto su artículo 9.15 otorga a la Generalidad competencia exclusiva sobre aeropuertos, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 149.1.20 de la CE, y el 11.8 le asigna la ejecución de la legislación del Estado en materia de aeropuertos de interés general cuando el Estado no se reserve la gestión directa.

Ahora bien, el primero de estos preceptos no puede significar, so pena de absurdo, más que la Generalidad de Cataluña tiene competencia exclusiva sobre los aeropuertos deportivos y en general, los que no tengan fines comerciales.

El segundo precepto, por su parte, al introducir el nuevo concepto de «gestión directa» necesita una interpretación: contradice en efecto la regulación constitucional, por cuanto modula la competencia exclusiva del Estado, echando sobre éste la carga de hacer reserva de gestión directa de aeropuertos de interés general, de un modo no querido por el constituyente. Según el Abogado del Estado, no puede admitirse que desde un Estatuto de Autonomía se condicionen las competencias del Estado cuando la Constitución no ha previsto que ello pueda producirse. Para dotar de sentido (si no se quiere prescindir de ella) la noción nueva introducida por dicho precepto, y lograr saber qué competencias mantiene el Estado y cuáles la Generalidad, es forzoso delimitar en alguna medida las actividades que tienen lugar en un aeropuerto. Con la reserva que impone su número y a veces su interconexión, cabe distinguir seis grupos: 1.º Actividades relacionadas con el transporte aéreo; 2.º Actividades relacionadas con el tránsito aéreo (entre ellas las estructuración misma del espacio aéreo, función confiada al Ministerio de Defensa y al de Transportes y Comunicaciones de manera conjunta); 3.º Actividades relacionadas con el control del espacio aéreo; 4.º Actividades relacionadas con funciones públicas diversas (servicios aduaneros, de sanidad exterior, de correos, policía, etc.); 5.º Actividades de asistencia en tierra a las aeronaves, viajeros y mercancías (enumeradas sin pretensión exhaustiva en la Orden de 18 de octubre de 1972); 6.º Actividades de explotación de la superficie del aeropuerto (que pueden ser también muy variadas, y abarcan principalmente a los establecimientos de carácter comercial que puedan instalarse en el recinto). De estos grupos, es evidente que el Estado (que tiene con arreglo a la Constitución competencia sobre todos ellos) no puede renunciar a ejercer las que con toda evidencia conectan inmediatamente con el ejercicio de funciones de soberanía, y las que forman parte del repertorio de competencias exclusivas (inmigración, régimen aduanero, comercio exterior, sanidad exterior) con arreglo a la Constitución. A estas especies pertenecen las actividades de los cuatro primeros grupos. En cuanto a las actividades de los dos últimos grupos, cabe pensar, en cambio, que el Estado no se reserve su gestión directa, pues no implican el ejercicio de poderes soberanos y de derecho se está ya utilizando la técnica concesional (cfr. Ordenes ministeriales de 28 de febrero de 1970, 16 de marzo de 1970 y 18 de octubre de 1973).

b) A partir de la exposición anterior, puede comprenderse mejor, según el Abogado del Estado, el contenido del Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre. Significa en sustancia una adaptación de lo existente a la nueva circunstancia, que viene dada, de una parte, por las novedades de expresión comentadas (aeropuertos «de interés general» y reserva de «gestión directa»), y de otra parte, por la necesidad de preservar al Estado frente a las posibles presiones locales en demanda de construcción de aeropuertos, cuyo coste gravitaría sobre el presupuesto estatal sin verdadero interés nacional —noción ésta, independiente del interés general insito en todo aeropuerto, como ya se vio—, para lo que se introduce una técnica semejante en espíritu a la de las contribuciones especiales (cfr. artículo 8.1, último inciso, del Real Decreto). El uso por la Constitución de la locución «aeropuertos de interés general» ha dado pie a que el legislador estatal encaje en la misma a todos los que hasta ese momento eran aeropuertos públicos (disposición transitoria) y en función de criterios que no dejan lugar a dudas sobre el interés general del aeropuerto y que podrían dejarse reducidos al verdaderamente determi-

nante del reconocimiento indiscutible de una competencia estatal exclusiva: El interés de todo aeropuerto para la defensa nacional. La utilización por el EAC de la expresión «reserva de gestión directa» ha traído como corolario la distinción de los diversos servicios que componen el servicio público de aeropuertos para atribuir al Estado inexcusablemente los servicios que implican el ejercicio de funciones de soberanía o que son imprescindibles para el buen funcionamiento del aeropuerto y hacer posible, al propio tiempo, la autorización al propietario del aeropuerto —cuando no sea el Estado—, bien un ente público (Comunidad Autónoma, Corporación Local), bien un particular, de la explotación de las actividades de contenido económico. Partiendo el Abogado del Estado de que al Estado corresponde siempre la iniciativa en la materia, entiende —aun contando con la restricción indebida que el EAC hace a la competencia constitucional del Estado— que este último puede reservarse la gestión directa de cualquier aeropuerto que no sea deportivo, y que el alcance de esta gestión no tiene otros límites que los que el propio Estado se impone. En este sentido, el Decreto impugnado sienta un criterio propio al autorizar a los propietarios del recinto aeroportuario —instalaciones— la ejecución de actividades de explotación económica del aeropuerto. Lo que en ningún caso hace es restringir las competencias propias de la Generalidad en virtud de su Estatuto de Autonomía, cosa que tampoco podría ser, por razón de su inferior rango. Y no resultan ciertas las infracciones denunciadas por el representante de la Generalidad de Cataluña en su escrito de planteamiento del conflicto.

c) A la denuncia relativa al rango elegido para la norma impugnada, por tratarse de una materia reservada a la Ley, contesta el Abogado del Estado que es muy discutible que con ocasión de un conflicto positivo de competencia pueda suscitarse un problema de reserva de Ley, habida cuenta que lo único que puede declarar la sentencia es «la titularidad de la competencia controvertida» (artículo 66 de la LOTC), con independencia de cuál sea el órgano del Estado o de la Comunidad Autónoma que la haya ejercido. La vía idónea que tiene una Comunidad Autónoma para invocar un vicio de rango es la jurisdicción contencioso-administrativa, al amparo del artículo 3 de la Ley 34/1981, de 5 de octubre. Pero el Abogado del Estado reitera que la norma estatal impugnada no innova en nada sustancial, limitándose a adaptar el contenido de normas o principios básicos ya establecidos con anterioridad a la Constitución a las nuevas circunstancias, lo cual, según doctrina de este Tribunal (sentencia de 28 de enero de 1982) puede hacer el Gobierno en el ejercicio de su potestad reglamentaria.

d) Por lo expuesto, el Abogado del Estado solicita de este Tribunal dicte sentencia que desestime las pretensiones deducidas por el Consejo Ejecutivo de la Generalidad de Cataluña y declare que corresponde al Estado la titularidad de la competencia en virtud de la cual ha sido dictado el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles.

6. Por providencia de 24 de mayo actual, se señaló para la deliberación y votación del presente conflicto el siguiente día 31, fecha en la que se llevó a efecto.

II. FUNDAMENTOS JURIDICOS

Primero.—Para precisar el marco constitucional y estatutario del presente conflicto de competencias es preciso señalar que el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, debe examinarse desde la perspectiva de tres de las materias que el artículo 149.1.20 de la Constitución (CE) enumera como competencia exclusiva del Estado: «aeropuertos de interés general», «control del espacio aéreo» y «tránsito y transporte aéreo». Se impone, por tanto, tener en cuenta estas tres diferentes materias para determinar cuál es el «orden de competencias» —según la expresión del artículo 93.1 de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional (LOTC)— que ha de servirnos para enjuiciar el conflicto.

En lo que se refiere a las competencias para el control del espacio aéreo y el tránsito y transporte aéreo, ninguna disposición se incluye en el Estatuto de Autonomía de Cataluña (EAC), único que es preciso tener en cuenta, por ser ésta la Comunidad Autónoma que plantea el conflicto. En cambio, el mencionado Estatuto contiene disposiciones relativas a la competencia sobre aeropuertos. Así establece, en concreto, que la Generalidad de Cataluña tiene competencia exclusiva sobre aeropuertos, sin perjuicio de lo dispuesto en el número 20 del artículo 149.1 de la Constitución (artículo 9.15 del EAC), lo que quiere decir que la competencia exclusiva de la Generalidad no abarca más que los aeropuertos que no sean de interés general. Establece también dicho Estatuto en su artículo 11.8 que corresponde a la Generalidad de Cataluña la ejecución de la legislación del Estado en materia de «aeropuertos con calificación de interés general, cuando el Estado no se reserve su gestión directa».

Ahora bien, en dicho marco de preceptos es de observar que los estatutarios ofrecen cierta ambigüedad, y ello se aplica especialmente al citado artículo 11.8 del EAC, por cuanto introduce el nuevo concepto de «gestión directa», modulando la competencia exclusiva del Estado en esta materia de un modo no previsto en la Constitución. Será, pues, preciso volver sobre este punto más adelante para valorar su alcance.

Segundo.—Tanto el Abogado de la Generalidad de Cataluña como el del Estado parten, en sus respectivas alegaciones, de un análisis general del impugnado Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, si bien de perspectivas diferentes.

El preámbulo del Real Decreto señala expresamente que «la introducción en la Constitución de la categoría de aeropuerto de interés general ha supuesto la aparición en nuestro ordenamiento jurídico-aeronáutico de conceptos y situaciones que no pudieron ser previstos ni en la Ley de Aeropuertos de 21 de noviembre de 1940, ni en la de Navegación Aérea de 21 de julio de 1960, ni tampoco, por su finalidad específica, en el Real Decreto-ley 12/1978, de 27 de abril, sobre fijación y delimitación de facultades entre los Ministerios de Defensa y de Transportes, Turismo y Comunicaciones», proponiéndose el Real Decreto «fijar los criterios básicos para limitar técnica y administrativamente la discrecionalidad con que se han de calificar los aeropuertos según se considere o no de interés general, y las formas posibles de gestión de los mismos», y ello, «con independencia, pero anticipando en materia aeroportuaria la actualización de la mencionada Ley de Navegación Aérea». Para el Abogado de la Generalidad ello supone la atribución a los autores del Real Decreto de unas facultades prácticamente omnímodas, con olvido de que precisamente la definición del interés general traza la divisoria entre las competencias del Estado y las de la Generalidad en materia aeroportuaria, lo cual va en perjuicio de las últimas. Para el Abogado del Estado, en cambio (quien subraya la competencia en materia aeronáutica y aeroportuaria del Ministerio del Aire, primero, y después, del de Defensa, actuando desde el mencionado Real Decreto-ley de 1978, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones como Delegado del Ministerio del Aire en tiempo de paz), el Real Decreto impugnado significa una adaptación de lo existente a la nueva circunstancia, que viene dada en particular por las nuevas expresiones aeropuertos «de interés general» y reserva de «gestión directa»; y el uso por la Constitución de la locución «aeropuertos de interés general» permite al legislador estatal incluir en ésta, en la disposición transitoria (impugnada) del Real Decreto, a todos los que hasta este momento eran aeropuertos públicos y en función de criterios que no dejen lugar a dudas sobre el interés general del aeropuerto, por cuanto pueden reducirse a la significación que todos ellos tienen para la defensa nacional.

Tercero.—En el escrito de formalización del presente conflicto de competencia la Generalidad de Cataluña mantiene la tesis de que el Real Decreto objeto del mismo es de rango insuficiente para regular la materia de que se ocupa, y argumenta en los términos que se han indicado en los antecedentes. A esta denuncia, basada en que se trata de una materia reservada a la Ley, contesta el Abogado del Estado que un conflicto de competencia no es ocasión adecuada para plantear un problema de reserva de ley, toda vez que según el artículo 66 de la Ley Orgánica de este Tribunal la sentencia en un conflicto positivo, como es el presente, «declarará la titularidad de la competencia controvertida» o sea, prescindiendo del órgano (del Estado o de la Comunidad Autónoma) que la haya ejercido; y que la vía propia que tiene una Comunidad Autónoma para invocar vicios de rango es la jurisdicción contencioso-administrativa al amparo del artículo 3 de la Ley 34/1981, de 5 de octubre. Es de observar que en el cuerpo del escrito de la Generalidad —el cual reconoce que «si la norma contradice, se opone o, en definitiva, regula materias para las que su veste normal no es la adecuada, incidirá en un vicio de nulidad que ha de ser planteado y, en su caso, discernido por la jurisdicción contencioso-administrativa o por ese Alto Tribunal en el ejercicio del control de la constitucionalidad de las leyes» (alegación tercera)— no se nos pide que hagamos algún pronunciamiento sobre el Real Decreto en su conjunto; esto es que lo declaremos inconstitucional por violación de la reserva de ley que se invoca en la argumentación jurídica, o que lo declaremos nulo en su totalidad por ser incompetente el órgano que lo ha dictado. Tampoco se hace eso en el suplico. La pretensión declarativa expresamente formulada se dirige de manera exclusiva contra determinados preceptos del Real Decreto. Se pide concretamente al Tribunal que declare «que la titularidad de la competencia controvertida corresponde a la Generalidad de Cataluña» y que se anulen, en su totalidad o en parte, los artículos que en los antecedentes se han recogido. Y aunque la Generalidad hubiese pretendido la declaración de nulidad del Real Decreto impugnado por vicio en el rango del mismo, la naturaleza del conflicto de competencia, y en particular la conexión objetiva entre la cuestión del rango con la de las competencias nos hubiesen conducido a la misma conclusión que ahora.

Como se dijo en nuestra sentencia 32/1983, de 28 de abril («Boletín Oficial del Estado» de 17 de mayo), en conflictos de competencia (primero), tales conflictos deben versar sobre el «orden de competencias» a que se refiere el artículo 63.1 de la LOTC y sólo sobre él. Es cierto que en esa misma sentencia se indicaba la posibilidad de que, derivativamente, en un conflicto de competencia se entre a conocer del rango de la norma cuando lo debatido son «determinadas competencias de titularidad estatal», pues «un aspecto fundamental e indisociable del resto del debate es el de la concreción del órgano estatal llamado a ejercer esa competencia y asimismo el de la forma (norma con rango de ley o disposición reglamentaria) a través de la cual ha de ser ejercida la competencia en cuestión». Aun cuando dicha senten-

cia se dictó en un caso relacionado con la fijación de bases, cabría suscitar la cuestión de si la última afirmación del citado texto puede ser extendida a una materia como la aquí planteada. La diversidad del supuesto de aquella sentencia con respecto al que aquí contemplamos no lo autoriza. Cuando se fija qué se ha de entender por bases o se regulan materias básicas, se está delimitando en esa misma actividad cuál es el contenido de la competencia del Estado en una determinada materia, pues esta competencia existirá para las normas básicas y no para las que no tengan ese carácter. En el caso presente, la cuestión es del todo distinta. Dado que el Estado tiene competencia exclusiva en materia de aeropuertos de interés general, el momento en que se determinará en concreto la competencia del Estado será aquel en que un concreto aeropuerto sea calificado como de interés general, no el momento en el que se fijen los criterios con los que haya que hacerse esta calificación, pudiendo la Generalidad impugnar eventualmente las calificaciones de los respectivos aeropuertos cuando se produzcan, si entiende que hubo extralimitación. No cabe, pues, entrar a examinar aquí si la fijación de los criterios de calificación ha de hacerse o no por ley, y no resulta, por consiguiente, de aplicación la doctrina sentada en torno a la fijación de las bases, en el ámbito de la cual el examen del rango legal podría tener su justificación en que el acto mismo de la fijación de aquéllas es simultáneamente norma de delimitación de competencias.

Cuarto.—Un primer aspecto del Real Decreto 2858/1981, es el relativo al artículo 149.1.20 de la Constitución. Ese es el caso fundamental del artículo 1.º, impugnado en sus números 1, 2 y 3. Independientemente del rango de la norma, el Abogado de la Generalidad achaca a estos preceptos, muy brevemente, «la amplitud y generalidad con que están redactados los criterios establecidos y que afectan, hasta el punto de poderla dejar sin efecto, la competencia que en materia de aeropuertos deportivos o en general que no desarrollan actividades comerciales, corresponde a la Generalidad de Cataluña». Un análisis de los preceptos en cuestión no confirma, sin embargo, esta afirmación. Es notorio el interés general de los aeropuertos «que reúnan las condiciones para servir tráfico internacional» del número 1. El supuesto contemplado en el número 2 se refiere a la «ordenación del transporte o del espacio aéreo, o en el control del mismo», materias sobre las cuales la Generalidad, según vimos, no tiene competencia alguna. En cuanto al punto 3, relativo a «los que sean aptos para ser designados como aeropuertos alternativos de los anteriores», parece temerse por parte de la Generalidad una expansión de la competencia estatal más allá del campo a que corresponde. Ahora bien, si efectivamente llega a producirse una expansión indebida del mismo, la Generalidad tiene abierta la vía del conflicto para someter a esta jurisdicción el acto correspondiente. Pues no cabe desconocer que la facultad atribuida por la Constitución al Estado para definir el interés general, concepto abierto e indeterminado llamado a ser aplicado a las respectivas materias, puede ser controlada, frente a posibles abusos y «a posteriori», por este Tribunal.

Quinto.—Otro aspecto del Real Decreto es el relativo a lo que ya no es concreción de esta reserva de competencia, sino que responde a criterios de organización de la gestión de los servicios públicos. En tal supuesto se encuentran los artículos 2.º, 3.º y 4.º del Real Decreto, de los que el 2.º y 3.º están parcialmente impugnados. Estos artículos se refieren a la concreción del alcance de la reserva de la gestión directa por parte del Estado. Aquí no se nos interfiere la cuestión de la reserva de ley, sino la de la posible (y por la Generalidad alegada) limitación que los apartados impugnados pueden conllevar para las competencias de la Generalidad; cuestión que nos conduce a la consideración del orden de competencias resultante de las disposiciones constitucionales y estatutarias en materia aeroportuaria.

El Abogado del Estado, al referirse a los dos preceptos del EAC que hacen referencia a dicha materia, dice que siembran confusión, por ambiguos. Ya hemos señalado en el mencionado fundamento primero que el artículo 9.15 del EAC sólo puede significar que la competencia exclusiva de la Generalidad no se extiende sino a los aeropuertos que no son de interés general. Más problemático es el artículo 11.8 del EAC, pues mientras el 149.1.20 de la CE atribuye al Estado una competencia exclusiva sobre los «aeropuertos de interés general», sin más, la disposición estatutaria que consideramos atribuye a la Comunidad Autónoma la «ejecución de la legislación del Estado» en materia de «aeropuertos con calificación de interés general, cuando el Estado no se reserve su gestión directa».

Para precisar el alcance de esta última disposición, que, en un sentido literal, convertiría en compartida una competencia que en la Constitución es exclusiva del Estado, hemos de interpretar la dentro del marco de la Constitución en la línea de lo que establece su artículo 147.2.d), entendiéndose que se refiere sólo a los servicios cuya gestión no se haya reservado el Estado en los supuestos que a continuación vamos a considerar.

Sexto.—Para dar sentido a la noción nueva introducida por el artículo 11.8 del EAC, y lograr saber qué competencias mantiene el Estado y cuáles pueden corresponder a la Generalidad, el Abogado del Estado señala el camino de la delimitación de las actividades que tienen lugar en un aeropuerto. Ateniéndonos al artículo 2.º del Real Decreto 2858/1981, cabe distinguir los siguientes grupos de servicios: 1.º Los servicios aeronáuticos relacionados con el control del espacio aéreo; 2.º Los servicios

aeronáuticos relacionados con el tránsito y el transporte aéreo; 3.º Los demás servicios aeroportuarios estatales, como los aduaneros, de policía, correos, seguridad exterior e interior y cualesquiera otros que, por su naturaleza y función, están encomendados a autoridad pública no aeronáutica; 4.º Los servicios que, no siendo estrictamente aeronáuticos, puedan tener incidencia en ellos y que, por el volumen del tráfico del aeropuerto de que se trate, se declaren imprescindibles para su buen funcionamiento; y 5.º Las actividades no comprendidas en los números anteriores que se realicen en el recinto aeroportuario y que tengan trascendencia para la explotación económica del aeropuerto. De estos grupos (sobre todos los cuales tiene el Estado competencia exclusiva con arreglo al artículo 149.1.20 de la CE, ya vimos (fundamento primero), que los dos primeros escapan a cualquier competencia de la Generalidad. En cuanto al tercero, los servicios que comprende son servicios propios del Estado que se reserva su gestión directa y por ello es intachable el artículo 3.º (todo él impugnado), en su párrafo primero, cuando dice que: «los servicios enumerados en los puntos 1, 2 y 3 del artículo anterior se prestarán, en todo caso, directamente por la Administración del Estado». En lo que atañe a las actividades del último (quinto) grupo, cabe que el Estado no se reserve su gestión directa, al no incidir sobre el ejercicio de funciones de soberanía, y de derecho, como recuerda el Abogado del Estado, se está utilizando al respecto la técnica concesional. Por lo que se refiere a los servicios del cuarto grupo, el tercer párrafo del mismo artículo 3.º señala que la gestión directa supone también automáticamente su prestación por el Estado, lo cual resulta de su posible incidencia sobre los de los tres primeros grupos y su carácter de «indispensables» para el buen funcionamiento del aeropuerto. Al término de este análisis del «orden de competencias», en cuyo marco se mueve el presente conflicto, no puede, pues, afirmarse que se restringía competencia alguna de la Generalidad.

Dicho esto, no es menos cierto que el ejercicio de las competencias estatales en materia aeronáutica no puede ir en detrimento, como parece temer la Generalidad, de competencias de ésta distintas de las definidas en materia aeroportuaria, como son las que posea en materia de higiene, turismo, asistencia social, trabajo, a las que en su escrito alude.

Séptimo.—Constituyen un tercer aspecto del Real Decreto 2858/1981, aquí considerado, los preceptos que responden al ejercicio de competencias atribuidas a la Administración por Ley que, aun siendo preconstitucional, se encuentran dentro del ámbito de la competencia reservada al Estado por la Constitución. Es el caso de los artículos 5.º y 6.º, impugnados ambos, salvo en el segundo párrafo del 6.º

Por lo que se refiere al artículo 5.º del Real Decreto 2858/1981, la Generalidad de Cataluña cuestiona la competencia que en él se atribuye el Estado para autorizar «todo proyecto de aeropuerto, modificación estructural u operativa del mismo o la transformación de un aeródromo en aeropuerto», autorización para la que se tendrán en cuenta, según dice el precepto, «la repercusión que ha de originar el tráfico que naturalmente puedan generar y las ayudas a la navegación que su implantación lleva consigo». La Generalidad da por buena implícitamente esta facultad para los aeropuertos de interés general pero la niega de modo explícito para aquellos que no tengan dicha calificación legal.

Este planteamiento de la Generalidad pasa por alto que el precepto en cuestión, que por lo demás desarrolla los artículos 43 y 44 de la ya mencionada Ley de Navegación Aérea de 1960, no puede examinarse desde el punto de vista de las competencias relativas a aeropuertos, pues no forma parte de ellas, aunque incida en la materia, sino que corresponden a la de control del espacio aéreo, según se desprende de manera inequívoca del criterio que el propio artículo 5.º impone al

organismo autorizante, precisamente porque cualquier aeropuerto, sea cual sea su calificación, genera algún tráfico que incide sobre la estructuración y ordenación del espacio aéreo. La competencia sobre el control de éste conlleva la necesidad de controlar el número, ubicación y características de todo tipo de aeropuertos, sean quienes sean los titulares de las diversas competencias sobre los mismos. El que la Generalidad de Cataluña disponga de competencia exclusiva sobre los aeropuertos deportivos, por ejemplo, no obsta el que el Estado, por disponer de la exclusiva sobre el control del espacio aéreo, pueda impedir que se establezcan en lugares no conformes con las exigencias de éste.

Octavo.—Asimismo la Generalidad sostiene que el artículo 6.º del Real Decreto es contrario al orden de competencias porque en él considera posible la gestión directa por el Estado de un aeropuerto de interés general de titularidad no estatal, lo que a juicio de la Generalidad no es viable, por cuanto no cabe la gestión directa de un servicio sobre el que no se ostenta la titularidad dominical. Ahora bien, el precepto no habla de gestión directa, sino que se limita a disponer que en los aeropuertos de interés general establecidos en recintos no estatales se designará por la Subsecretaría de Aviación Civil un Director o un Delegado «para llevar, coordinar y, en su caso, dirigir los servicios comprendidos en el artículo 2.º». Y si por la escasez del tráfico y de los servicios aeronáuticos tal designación se considera innecesaria, dichos servicios quedarán bajo el control del Delegado de la Subsecretaría de Aviación Civil más cercano. Dado lo que hemos dicho anteriormente acerca del orden de competencias aplicable al presente caso, tales preceptos no vulneran competencia alguna de la Generalidad.

Noveno.—En cuanto a la disposición transitoria —por virtud de la cual «los aeropuertos propiedad del Estado y que en la actualidad son explotados por el Organismo autónomo Aeropuertos Nacionales se entenderán calificados como aeropuertos de interés general de gestión directa estatal»—, la Generalidad pide que se declare nula por cuanto, según se dice sin otra argumentación, «no respeta el ámbito de competencias en tanto que aplica una norma no adecuada para el establecimiento de la categoría de aeropuertos de interés general». La breve fórmula, da a entender que el motivo de la impugnación es la supuesta falta de rango adecuado en el Real Decreto a que pertenece esa norma productora de efectos inmediatos, norma de aplicación del mismo Real Decreto. Con lo cual, vale con respecto a la misma lo que acerca de esta cuestión se ha dicho en los correspondientes fundamentos.

FALLO:

En atención a todo lo expuesto, el Tribunal Constitucional, POR LA AUTORIDAD QUE LE CONFIERE LA CONSTITUCION DE LA NACION ESPAÑOLA,

Ha decidido

Declarar que la titularidad de las competencias controvertidas en el presente proceso, respecto al Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, corresponde al Estado.

Publíquese en el «Boletín Oficial del Estado».

Dada en Madrid, a 11 de junio de 1984.—Firmado: Jerónimo Arozamena Sierra, Angel Latorre Segura, Manuel Díez de Velasco Vallejo, Francisco Rubio Llorente, Gloria Begué Cantón, Luis Díez Picazo, Francisco Tomás y Valiente, Rafael Gómez-Ferrer Morant, Antonio Truyol Serra y Francisco Pera Verdager.—Rubricados.

I. ANTECEDENTES

1. En 19 de abril de 1983 el Procurador de los Tribunales don José Sánchez Jáuregui, en representación de la Sociedad Cooperativa de Enseñanza (Centro de Estudios Superiores «Alhambra»), formula recurso de amparo contra los autos de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 2 y 21 de marzo de 1983, sobre admisión a trámite del recurso de casación, con la pretensión de que se declare su nulidad y, asimismo, la admisión del mencionado recurso de casación. Por otrosí solicita la suspensión de los autos impugnados, y, asimismo, que se consideren formando parte del recurso las alegaciones formuladas en el recurso de súplica formulado contra el primer auto impugnado.

2. La demanda se basa en los siguientes antecedentes:

a) Por demanda de 1 de abril de 1980 la compañía «Créditos La Paz, S. A.», solicitó del Juzgado de Primera Instancia de Granada la resolución del contrato de arrendamiento de local de negocio existente con el Centro de Estudios Europa, ahora recurrente.

b) Por sentencia de 28 de julio de 1980, el Juzgado de Primera Instancia desestimó la demanda; dicha sentencia fue revocada por la Audiencia Territorial de Granada, al resolver el recurso de apelación formulado contra la anterior, recogiendo las pretensiones del recurrente, «Sociedad de Créditos La Paz».

15817 Sala Primera. Recurso de amparo número 255/1983. Sentencia número 69/1984, de 11 de junio.

La Sala Primera del Tribunal Constitucional compuesta por don Manuel García-Pelayo y Alonso, Presidente, y don Angel Latorre Segura, don Manuel Díez de Velasco Vallejo, doña Gloria Begué Cantón, don Rafael Gómez-Ferrer Morant y don Angel Escudero del Corral, Magistrados, ha pronunciado

EN NOMBRE DEL REY

la siguiente

SENTENCIA

en el recurso de amparo número 255/83, formulado por el Procurador de los Tribunales don José Sánchez Jáuregui, en nombre y representación de la Sociedad Cooperativa de Enseñanza Europa, bajo la dirección del Letrado don José Luis Núñez Vide, contra autos de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 2 y 21 de marzo de 1983 sobre inadmisión del recurso de casación. En el recurso ha comparecido el Ministerio Fiscal, y ha sido ponente el Magistrado don Rafael Gómez-Ferrer Morant, quien expresa el parecer de la Sala.