



Consejo Consultivo de Canarias

D I C T A M E N 1 1 / 2 0 0 2

La Laguna, a 25 de enero de 2002.

Dictamen solicitado por el Excmo. Sr. Presidente del Gobierno de Canarias en relación con el *Anteproyecto de Ley de Puertos de Canarias (EXP. 196/2001 APL)**.

F U N D A M E N T O S

I

1. El Presidente del Gobierno de Canarias recaba de este Organismo la emisión de Dictamen, con carácter preceptivo y por el trámite de urgencia, sobre el Anteproyecto de Ley (APL) de Puertos de Canarias, de conformidad con lo previsto en los arts. 10.3, a) y e) y 15.2 de la Ley del Consejo Consultivo (LCC).

2. La preceptividad de la solicitud del Dictamen resulta, como reiteradamente ha expresado este Organismo, de la dicción del art. 44.1 del Estatuto de Autonomía y, en todo caso, cabe deducirla de las letras d) y e) del apartado tercero del art. 10, LCC.

3. En el expediente remitido constan, además del acuerdo gubernativo de solicitud del presente Dictamen, el texto del Proyecto y la Memoria explicativa del mismo, así como los informes pertinentes. Igualmente, se ha otorgado trámite de audiencia a los Cabildos Insulares.

4. Según se indicó, el Dictamen se recaba sobre un Anteproyecto tomado en consideración por el Gobierno. Sobre este extremo damos por reproducido lo expresado en los Dictámenes 7/1997, 56/97 y 77/98, en los que se razona por qué el objeto a dictaminar en las iniciativas legislativas del Gobierno jurídicamente debería ser un *Proyecto de Ley*.

* **PONENTE:** Sres. Yanes Herreros, Reyes Reyes y Millán Hernández.

II

El texto del Anteproyecto a dictaminar es una reproducción literal, en la mayoría de sus arts. y disposiciones complementarias, del correspondiente al Anteproyecto objeto del Dictamen 29/1999, de 25 de marzo, remitiéndonos ahora a sus consideraciones de índole general, expresadas en los Fundamentos V y VI.1, sobre el alcance de la competencia de la Comunidad Autónoma (CAC) y sobre la entidad "Puertos Canarios", objeto de regulación en el Título II.

III

Como observaciones puntuales al articulado se formulan las siguientes:

Art. 2.1.-

1. Enumera los puertos, infraestructuras e instalaciones portuarias que son de titularidad de la Comunidad Autónoma en razón de su ubicación ("en la ribera del mar, dentro del territorio de Canarias") y de su actividad o apoyo ("siempre que no estén declaradas de interés general del Estado"), añadiendo "o, en su caso, cuando el Estado no realice su gestión directa y se produzca la nueva adscripción a ésta".

La eficacia del precepto queda condicionada, en este último supuesto, a que el Estado no realice su gestión directa y a que se produzca la nueva adscripción a ésta (la CAC), por cuanto precisa de la integración de una serie de actos y comprobaciones no sólo de la Comunidad Autónoma, sino también del Estado, a través de su Administración o Entes dependientes, como presupuesto previo de la aplicación de la norma proyectada, de manera que la consecuencia jurídica y su eficacia exceden del ámbito de actuación y competencias de la CAC, al quedar condicionadas a la realización de determinados actos ajenos a ésta.

2. En todo caso, la determinación extensiva que este precepto hace de los puertos de la CAC, declarando de su titularidad también los de interés general del Estado en las condiciones referidas, incluyendo los bienes de dominio público marítimo-terrestre correspondientes, es dudoso que sea constitucionalmente correcta y, desde luego, no puede entenderse como atributiva de plena competencia a la CAC, a diferencia de lo que sucede con los puertos que no tengan la calificación de interés general del Estado, como son los de refugio, los pesqueros y los deportivos.

Así, debe tenerse en cuenta, al respecto, el carácter limitado de la competencia asumida en el art. 33.13 del Estatuto de Autonomía (EAC), en relación precisamente con los puertos calificados de interés general del Estado. En efecto, no sólo requiere el ejercicio de dicha competencia que éste no se reserve, previamente, la gestión directa del puerto de que se trate, sin que el cambio de gestor de éste suponga alteración de titularidad del mismo, sino que la competencia es de ejecución o, justamente, de gestión, siendo diferente a la competencia exclusiva que el art. 30.22, EAC atribuye a la CAC sobre los restantes puertos situados en Canarias.

Todo lo cual, en realidad, se conecta con el hecho de que la determinación sobre titularidad de los puertos ha de referirse a la extensión y límites de la competencia en la materia de la CAC prevista en su Estatuto de Autonomía, extremo sobre el que se pronunció el citado Dictamen 29/1999 de este Organismo, al que ya nos hemos remitido en este tema.

Al efecto, es fundamental observar que, independientemente de los elementos constitutivos o integrantes del puerto, con sus espacios e instalaciones y correspondientes calificaciones demaniales, según define el art. 2.1 y 6 de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado (LPE), la existencia del mismo no obsta a la subsistencia del demanio marítimo-terrestre y la titularidad estatal de éste, de acuerdo con lo previsto, con fundamento en el art. 132.2 de la Constitución (CE), en los arts. 3 y 4 de la Ley 22/1988, de Costas (LC), ajustándose a sus previsiones el art. 14, LPE, sobre naturaleza y delimitación del dominio público portuario.

Art. 2.2.-

La incorporación, por Decreto del Consejo de Gobierno autonómico, de otros puertos e instalaciones portuarias a aquéllos que sean de titularidad de la Comunidad Autónoma de Canarias sólo puede afectar a aquéllos que puedan ser de competencia exclusiva autonómica.

Art. 2.3.-

1. Se reiteran las mismas observaciones formuladas al apartado primero, por cuanto la eficacia jurídica de la normativa aquí recogida queda condicionada a la concurrencia de los presupuestos que se expresan -"instalaciones, espacios e infraestructuras independientes que no interrumpan la zona de servicio de aquél"

y "realización de la actividad precisa para la integración en la relación de puertos de titularidad autonómica". Lo que, afectando a actuaciones de la Administración estatal, desborda la competencia de la CAC para ordenarlas.

Por otro lado, pretendiendo regular la actividad del Gobierno de Canarias para que realice las iniciativas y gestiones precisas para la segregación de aquéllos de la organización estatal, este precepto desnaturaliza la finalidad propia de una norma de rango legal. Así, no establece mandato general alguno de obligado cumplimiento, sino una admonición a su destinatario, el Gobierno de Canarias, para que solicite del Estado la segregación, como sujeto competente para acordarla.

2. El supuesto de hecho de la norma proyectada es, además, objetable por las razones siguientes.

a) Se reitera innecesariamente, en parte, la Disposición Adicional Decimoséptima LPE, introducida por la Ley 62/1997.

b) Es incompleto, pues para la prevista segregación es necesaria también la inexistencia de usos alternativos contemplados en el plan de utilización de los espacios portuarios para las zonas afectadas, así como la acreditación de que aquélla no ocasiona interferencia alguna en la gestión de los puertos de interés general.

c) Omite referirse al previo informe favorable del Ente Público "Puertos del Estado" y a la aprobación de la segregación por el Gobierno del Estado, mediante Real Decreto, a propuesta del Ministerio de Fomento.

Art. 3.-

Al margen de no ser correcta la falta de determinación de lo que sea instalación marítima, se observa que su definición de instalación portuaria difiere de la establecida en el art. 2.6, LPE, precepto considerado constitucional por la Sentencia del Tribunal Constitucional (STC) 40/1998 (Fundamento Jurídico 25): "Son instalaciones portuarias las obras civiles de infraestructura y las de edificación o superestructura, así como las instalaciones mecánicas y redes técnicas de servicio construidas o ubicadas en el ámbito territorial de un puerto y destinadas a realizar o facilitar el tráfico portuario".

Precisamente, la definición de "instalación marítima" venía recogida originariamente en el art. 4 LPE, que fue declarado inconstitucional por la

expresada STC 40/1998 (Fundamento Jurídico 9), en cuanto estaba configurado de modo tan amplio "que determinadas instalaciones que podrían ser consideradas como puertos no comerciales y, en cuanto tales y en virtud del art. 148.1.6ª CE, de la competencia de las Comunidades Autónomas, pasan a ser gestionados por la Administración del Estado".

Art. 4.3.-

El inciso inicial es innecesario porque la norma legal a aprobar mediante la iniciativa legislativa adoptada no puede considerarse regulación de desarrollo de otra norma de rango idéntico, aunque se trate de la Ley 14/1990, de 26 de julio, del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias, la cual merece la consideración de "norma estructural" reguladora de la actuación ejecutiva de la Comunidad Autónoma, en forma directa a través de su propia Administración o bien indirectamente mediante los Cabildos Insulares por técnicas de traslación competencial.

No obstante, se reitera lo ya expuesto en el Fundamento V del Dictamen 29/1999 en este punto, siendo necesario resolver expresamente la cuestión de subsistencia o derogación de la Disposición Adicional Primera, apartado ñ, de la citada Ley 14/1990, que contempla la transferencia de la gestión de los puertos de refugio y deportivos a los Cabildos Insulares en el ámbito de su respectiva isla, salvo los que se declaren de interés regional, atribuyéndose esta declaración al Gobierno de Canarias, pues el APL pretende hacerlo directamente al incluir una relación de los puertos con esta calificación en el Grupo I de su Anexo.

Por tanto, los puertos deportivos, incluidos en el Grupo II del Anexo, y las instalaciones portuarias (diques de abrigo), enumerados en su Grupo III, serían entonces los afectados por la transferencia efectuada en la Ley 14/1990 a favor de los respectivos Cabildos Insulares. Pero el nuevo tratamiento legal de su gestión que se propone, en la Disposición Adicional Quinta, aun siendo estatutariamente viable, exige clarificar la situación legislativa vigente por razones de seguridad jurídica y de congruencia normativa.

Art. 5.-

1. Resulta inapropiado aludir a la adscripción de "espacios de agua necesarios para la realización de las actividades portuarias", dado que la

adscripción de bienes de dominio público marítimo-terrestre a las Comunidades Autónomas ha de referirse a los necesarios para la construcción de nuevos puertos o para la ampliación o modificación de los existentes; espacios que, como porción del dominio público al que se extiende la adscripción, se recuerda que mantienen su calificación jurídica originaria, correspondiendo tan sólo a la Comunidad Autónoma el derecho a utilizarlos y, es claro, el ejercicio de las facultades inherentes a la competencia de gestión portuaria (cfr. art. 49.1, LC).

Por otra parte, la redacción del precepto puede llevar a equívocos, particularmente al contener la frase "al no devengar canon a favor de la Administración General del Estado". En efecto, aparte de no ser necesaria la reiteración parcial del art. 14.4 LPE, las concesiones o autorizaciones que la CAC otorgue en el dominio público marítimo-terrestre adscrito devengarán el correspondiente canon de ocupación a favor de la Administración del Estado. Y ello, sin perjuicio de la facultad estatal de renunciar a favor de la Comunidad Autónoma respecto de las otorgadas por aquélla en puertos o instalaciones portuarias estatales transferidas, expresamente relacionados en los Reales Decretos de traspasos, legalmente prevista.

Todo ello, sin obstar naturalmente al derecho de la CAC de establecer, a su vez, las tasas que estime convenientes sobre estas actuaciones administrativas (STC 40/1998).

2. La calificación de "dominio público portuario" procede del art. 14, LPE que, refiriéndose al estatal, señala que se integra por las aguas marítimas, terrenos, obras e instalaciones fijas de los puertos (apartado 1) y por el dominio público marítimo-terrestre afecto a los puertos e instalaciones portuarias de titularidad estatal (apartado 2).

Pues bien, aunque la expresión "dominio público portuario estatal" puede resultar equívoca por una aparente superposición de dos calificaciones demaniales (marítimo-terrestre y portuaria), ha de insistirse en que, a la luz de la LPE y de la LC, la CAC no adquiere la titularidad del dominio marítimo terrestre que ocupen los puertos de competencia autonómica y mucho menos lógicamente aquéllos que no lo fuesen al ser de interés general del Estado sobre los que tiene sólo su gestión, pues tal demanio, que se adscribe, sigue siendo de titularidad estatal.

Art. 12.-

El carácter "vinculante" para los Planes Generales de Ordenación y demás instrumentos urbanísticos que atribuye al Plan Territorial Especial de Puertos e Instalaciones Portuarias, una vez sea aprobado por el Gobierno de Canarias tras concluir el procedimiento establecido en el art. 11 APL, requiere, para guardar coherencia con la determinación establecida en el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias (TRLOTEN), ajustarse a lo establecido en el art. 23.5 de éste.

Salvo, naturalmente, que se pretenda modificar esta disposición, que, respecto a los Planes Territoriales Especiales que no desarrollen Planes Insulares de Ordenación, establece que sus determinaciones con incidencia territorial tendrán el carácter de recomendaciones para los restantes instrumentos de planificación territorial y urbanística.

Arts. 14.1, 15.1 y 16.1.-

La exigencia de "informe favorable de la Consejería competente en materia de puertos" que el art. 14.1 establece para la aprobación, modificación o revisión de los instrumentos de ordenación y planificación urbanística que incidan directamente sobre los puertos e instalaciones portuarias constituye un condicionante adicional a la previsión de prevalencia del Plan de Puertos y de Instalaciones Portuarias sobre la ordenación urbanística respecto a la protección del dominio portuario, elección de emplazamientos y sistema de comunicaciones que el art. 16.1 prevé. Lo que produce la consecuencia de afectar, limitándola, a la autonomía de las entidades locales que la CE garantiza.

En este orden de cosas, la regulación a aprobar debe precisar, de optar por esta solución, el grado de extensión, condicionantes y efectos de la intervención de la Consejería informante, atendiendo también al régimen que el TRLOTEN tiene configurado sobre la competencia para aprobar, en cada caso, los instrumentos de ordenación y de planificación urbanística de que se trate.

Desde luego, la inclusión de la estructura y la localización de las infraestructuras portuarias de titularidad autonómica en los Planes Insulares de Ordenación debe considerarse como nueva exigencia que se añade a la previsión del art. 18.1.b).6 TRLOTEN relativa al contenido necesario de dichos Planes, debiendo incorporar criterios para la defensa, mejora y ordenación del espacio

litoral y espacios naturales marinos, así como un listado de actividades susceptibles de desarrollarse en los mismos y en su entorno y, en su caso, las medidas específicas que deban ser tomadas por la Administración competente.

Art. 22.2.-

Versando sobre materia de contratación, es obligatoria la observancia de lo dispuesto en el art. 1.3 del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, dado su carácter de norma básica.

Art. 24.3.-

Permite el acceso del personal que desempeña las funciones de policía especial a las instalaciones, barcos o plataformas situados dentro de la zona de servicio de los puertos de competencia autonómica sin necesidad de consentimiento previo de su titular, pero el respeto a la inviolabilidad del domicilio exige que, en el precepto, se contemple la salvedad de que tales lugares constituyan el domicilio del titular (cfr. art. 125.2, LPE).

Art. 37.-

En relación con el art. 22 y con la Disposición Adicional Tercera del APL, se someten las actividades y el funcionamiento de la Entidad "Puertos Canarios" al Ordenamiento Jurídico privado, salvo cuando ejercite funciones de poder público, como medio para garantizar la efectividad y competitividad de la Entidad. En esta línea, se contempla la sumisión al Derecho laboral del personal de "Puertos Canarios".

Sin embargo, también se prevé que determinadas plazas, definidas en razón de la naturaleza de sus funciones o contenidos, puedan quedar reservadas a personal funcionario. Lo que produce una falta de correlación con la previsión de la Disposición Adicional Tercera del APL, la cual establece que el personal funcionario existente actualmente puede optar por incorporarse como personal laboral a Puertos Canarios o quedar en situación administrativa de servicio activo, permaneciendo en la Consejería de origen, sin cambio de residencia. Es claro que la posible existencia de personal laboral y funcionario en la Entidad Puertos Canarios incide en la opción descrita, que se dispone siguiendo la regulación estatal al respecto.

En este orden de cosas, es pertinente determinar si los puestos de funcionarios quedan reservadas al personal de la Consejería competente en

materia de Puertos, a la que se encuentra adscrita la Entidad "Puertos Canarias", o al funcionariado autonómico en general, así como si la ocupación de estos puestos posibilita o no el cambio de residencia.

Tampoco puede dejarse de advertir que la tendencia legislativa actual es procurar la homogeneidad del personal al servicio de la Comunidad Autónoma, con el fin de corregir los inconvenientes que presenta la duplicidad de la condición de aquél. Además, esta duplicidad del personal, funcionario y laboral, puede dificultar el sometimiento de las actividades y funcionamiento de "Puertos Canarias" al Ordenamiento Jurídico privado en materia de personal pretendido por el propio Anteproyecto.

Arts. 42.1.a) y 42.2.-

Según la STC 185/1985, están coactivamente impuestas las tarifas por la utilización de bienes, servicios o actividades realizadas o prestadas por Entes públicos en posición de monopolio de hecho o de derecho. Por ello, en aplicación de la reserva de ley que el art. 31 CE requiere para el establecimiento de prestaciones patrimoniales públicas, las mismas deben ser establecidas por la Ley.

Y, siendo elementos esenciales de las tarifas la definición de las actividades a ellas sujetas, sus sujetos pasivos y responsables, o el devengo y los criterios para la determinación de su cuantía, contravienen el citado art. 31 CE los preceptos comentados del APL al remitir a la potestad reglamentaria la regulación de los referidos elementos sin predeterminación o control legal alguno al efecto.

Art. 48.2.-

Las concesiones por la CAC en instalaciones portuarias de carácter deportivo situadas en puertos de interés general del Estado precisan que, previamente, se hayan segregado las mismas de aquél.

Art. 58.-

De conformidad con lo ya expuesto sobre el dominio público marítimo-terrestre y, en su caso, portuario, estatal o autonómico, se observa que este precepto define inadecuadamente lo que denomina "dominio público canario". Y, si se considera, por demás indebidamente, que éste incluye demanio marítimo-

terrestre, ello no obsta a que las concesiones o autorizaciones otorgadas en él devenguen canon a favor del Estado, como ya se ha advertido también.

Art. 65.2.-

"La publicidad" de las sanciones impuestas por infracciones graves o muy graves, una vez firmes, puede afectar a derechos constitucionales (art. 35.k), LRJAP-PAC).

Art. 67.-

Con los criterios de graduación de las sanciones se pretende evitar una excesiva discrecionalidad administrativa en la aplicación de las sanciones, al moderarse en función de las circunstancias objetivas y subjetivas aplicables.

La Ley de Régimen Jurídico y del Procedimiento Administrativo Común (art. 131) acoge el principio de "proporcionalidad" estableciendo determinados criterios, sin embargo, la "capacidad económica" del infractor, no se enumera dentro de los supuestos, "apertus", que contempla la LRJAP-PAC, posiblemente por la dificultad que supone determinar con exactitud su ámbito y por la afectación de este criterio en el principio de igualdad de trato legal ante situaciones simétricas.

Art. 69.-

La regulación del régimen de declaración de abandono de un buque para permitir su traslado o desguace, según su estado de conservación, a efectuar por el Consejo de Administración de "Puertos Canarios", incide en el ámbito de la competencia exclusiva del Estado prevista en el art. 149.1.6ª y 8ª, CE (legislación mercantil y civil).

En principio, la declaración de situación de abandono del buque aquí prevista, sin concretar explícitamente las circunstancias que permiten adoptarla, es inadecuada porque posibilita la eventualidad de que sea arbitraria, excesiva o aun irregular, en el supuesto de estar el buque retenido por orden judicial o administrativa de embargo preventivo o decretado en ejecución de sentencias o de resoluciones firmes.

Pero es que el estatuto jurídico de los buques, incluyendo su régimen de propiedad o su inscripción en el Registro Mercantil, está configurado en el Título Primero del Libro III del Código de Comercio, dedicado al comercio marítimo,

cuyo establecimiento y modificación compete al Legislativo estatal. Y su art. 573 concretamente prescribe que los buques constituyen una propiedad que se podrá adquirir y transmitir por cualquiera de los medios reconocidos en Derecho, debiendo constar en documento escrito que no producirá efecto frente a tercero de no inscribirse en el Registro Mercantil.

En esta línea, la declaración de abandono de un buque por estar atracado, amarrado o fondeado durante más de seis meses y no haberse abonado las tarifas y/o cánones correspondiente a dicho período viene a ser un acto de traslación no sólo de la mera posesión, sino de la propiedad del buque. Es más, su consecuencia es un acto de disposición de la Entidad que declara la situación de abandono que contradice lo establecido en el art. 573, párrafo 3º, del Código de Comercio: "También se adquirirá la propiedad de un buque por la posesión de buena fe continuada por tres años con justo título debidamente registrado".

Por último, es claro que la actuación de embargar el buque en orden a cobrar las deudas contraídas con la autoridad portuaria no sólo no justifica en absoluto la declaración previa de abandono, con la consecuencia antedicha de traslado de la propiedad, sino que, justamente, ha de seguirse el procedimiento correspondiente al fin pretendido en el que, por obvias razones, no se incluye declaración de abandono del bien embargado.

Disposición Adicional Quinta.-

Presenta a los Cabildos una "opción", que resulta normativamente innecesaria, en relación con la transferencia de la gestión de los puertos deportivos o de refugio que no sean declarados de interés general efectuada por la Ley 30/92 a su favor.

En realidad, de acuerdo con lo expuesto en este tema precedentemente, bastaría con prever que los Cabildos pueden renunciar a ejercer la gestión transferida y actuar a través de "Puertos Canarios", designando un representante en su Consejo de Administración.

IV

De carácter técnico jurídico se plantean, además, las subsiguientes objeciones.

Art. 1.-

La inclusión en el precepto, integrando el objeto de la Ley proyectada, de las "instalaciones marítimas" de competencia de la Comunidad Autónoma de Canarias, no tiene ulterior determinación al no quedar definida en el art. 3 esta específica categoría de bienes.

Art. 2.-

La interpretación de la norma genera, confusión, por cuanto al señalarse "siempre que **no estén** declaradas de interés general del Estado **o, en este caso,** cuando el Estado no realice su gestión directa y se produzca la nueva adscripción", puede interpretarse en dos sentidos distintos: a) que **no estén** declarados de interés general **o, en este caso,** aludiéndose a los que **no estén** declarados de interés general, **o en el sentido inverso;** b) "**o, en este caso,**" para referirse a aquéllos en los que, estando declarados de interés general, el Estado no realice su gestión directa (...).

La claridad del precepto exige sustituir la frase "**o, en este caso**" por la siguiente "**o en el caso de que estén declarados de interés general,** el Estado (...)" y sustituir también la frase "y se produzca la nueva adscripción a ésta" por la de "y se produzca la nueva adscripción a la C.A. de Canarias".

Art. 7.c).-

La adscripción del dominio público no es efecto implícito del informe favorable de la Administración del Estado competente en la materia, sino de la aprobación definitiva del correspondiente proyecto (arts. 49, LC y 16, LPE).

Art. 12.2.-

Se refiere a los "efectos" (del Plan de Puertos e instalaciones). El art. 12.2 alude, por el contrario, a los deberes de colaboración e información, reiterándose en líneas generales, en el art. siguiente (13), que se titula "Colaboración y cooperación entre las Administraciones públicas afectadas". Debería, por ello, dada la reiteración, suprimirse al art. 12.2, completando, en su caso, el art. 13 del PL.

Art. 22.2.-

La expresión correcta ha de ser "y se registrá" (por lo dispuesto en esta Ley) (...).

Art. 23.-

A Puertos Canarios le puede **corresponder** la planificación, pero no tienen por objeto ésta.

Art. 24.3.-

El desarrollo aquí mencionado ha de referirse a actividades y no a fines.

Art. 29.2.a).-

No es correcta la sinonimia entre **función** y **facultad**, o bien, considerar que un órgano unipersonal como el Director Gerente pueda tomar **Acuerdos**, manifestación típica de la decisión de órganos colegiados. Otra cosa es prever que entre las funciones del Director General está la de adoptar las medidas que procedan.

Art. 41.2.-

En realidad, este precepto viene a ser un nuevo apartado (e) del punto 1 del mismo artículo.

Art. 43.-

Es pertinente aclarar que, una vez aprobados los criterios y baremos que habrán de regir las adjudicaciones de que se trata, los interesados deberán presentar los correspondientes proyectos.

Art. 44.2, 2º párrafo.-

Contiene una determinación reiterada, casi literalmente, en los arts. 45.2 y 55.6.

Art. 48.2.-

La expresión correcta debe ser "o a los Cabildos".

Art. 54.-

El término a usar en este contexto es "prolongación".

CONCLUSIONES

1.- A reserva de las observaciones y reparos que se formulan en el Fundamento III, el APL se adecua a la Constitución, al Estatuto y al resto del Ordenamiento Jurídico.

2.- Se formulan, además, las observaciones de carácter técnico-jurídico en el Fundamento IV.