



Roj: **SAP B 9288/2016** - ECLI: **ES:APB:2016:9288**

Id Cendoj: **08019370152016100222**

Órgano: **Audiencia Provincial**

Sede: **Barcelona**

Sección: **15**

Fecha: **22/11/2016**

Nº de Recurso: **468/2015**

Nº de Resolución: **251/2016**

Procedimiento: **Civil**

Ponente: **JOSE MARIA RIBELLES ARELLANO**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

AUDIENCIA PROVINCIAL DE BARCELONA

SECCIÓN DECIMOQUINTA

ROLLO Nº 468/2015-2ª

JUICIO ORDINARIO Nº 113/2014

JUZGADO MERCANTIL Nº 7 DE BARCELONA

SENTENCIA núm. 251/2016

Ilmos. Sres. Magistrados

DON JOSE MARIA RIBELLES ARELLANO

DON MANUEL DÍAZ MUYOR

DON JOSE MARIA FERNANDEZ SEIJO

En Barcelona a veintidós de noviembre de dos mil dieciséis.

Parte apelante: NORWEGIAN HULL CLUB-GJENSIDIG ASSURANSEFORENING

-Letrado: Jaime de Castro García

-Procurador: Ignacio de Anzizu Pigem

Parte apelada: PRACTICS DELS PORTS DE VILANOVA I VALLCARCA SLP, GENERALI ESPAÑA S.A. y Franco

-Letrado: Jorge Lavandero Díaz

-Procurador: Jose Manuel Fernández Aramburu.

MARINA FAR VILANOVA S.A.

-Letrado: Beatriz Pérez del Molino Vila

-Procurador: Ramón Feixó Fernández-Vega

Resolución recurrida: Sentencia

-Fecha: 28 de enero de 2015

-Demandante: NORWEGIAN HULL CLUB-GJENSIDIG ASSURANSEFORENING

-Demandadas: MARINA FAR VILANOVA S.A., PRACTIICS DELS PORTS DE VILANOVA I VALLCARCA SLP, GENERALI ESPAÑA S.A. y Franco

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- El fallo de la Sentencia apelada es del tenor literal siguiente:



"Que desestimando la demanda interpuesta por NORWEGIAN HULL CLUB GJENSIDIG ASSURANSEFORENING contra MARINA FAR VILANOVA S.A., PRACTICS DELS PORTS DE VILANOVA I VALLCARCA SLP, GENERALI ESPAÑA S.A. y Franco , debo absolver y absuelvo libremente a los demandados y sin pronunciamiento alguno en cuanto a las costas procesales".

SEGUNDO.- Contra la anterior resolución se interpuso recurso de apelación por la representación procesal de la parte actora. Del recurso se dio traslado a la parte demandada, que presentó escrito de oposición y de impugnación de la sentencia, del que se dio traslado a la demandante.

TERCERO.- Recibidos los autos originales y formado en la Sala el Rollo correspondiente, se procedió al señalamiento de día para votación y fallo, que tuvo lugar el pasado 6 de octubre de 2016.

Es ponente el Ilmo. Sr. DON JOSE MARIA RIBELLES ARELLANO.

FUNDAMENTOS JURIDICOS

PRIMERO .- Contextualización de la controversia. Hechos probados

1 . La entidad demandante NORWEGIAN HULL CLUB- GJENSIDIG ASSURANSEFORENING (en adelante, NORWEGIAN) interpuso demanda en reclamación de los daños causados al buque SEA RHAPSODY con ocasión del siniestro ocurrido el 10 de octubre de 2012 en el puerto deportivo Vilanova Grand Marina. Para la resolución del recurso estimamos conveniente partir de la siguiente relación de hechos no controvertidos o que han quedado debidamente acreditados:

1º) El buque SEA RHAPSODY, de pabellón británico, pertenece a la sociedad SOLSTON SHIPPING LIMITED. La demandante aseguraba los daños a la embarcación y abonó, por medio de la correduría de seguros STURGE TAYLOR AND ASSOCIATES LTD, los perjuicios producidos por el siniestro que es objeto de la presente reclamación. Aunque la demandada cuestionó en primera instancia la legitimación activa de la actora, la sentencia de instancia desestimó la excepción al tener por acreditado (documentos dos, ocho y once la demanda) que la actora tenía la condición de aseguradora del propietario del buque (así resulta del certificado expedido por la correduría de seguros) y que pagó las cantidades aquí reclamadas (se aporta con la demanda un finiquito del corredor y diversas transferencias bancarias por importe de 424.033,61 euros).

El barco tiene una eslora de 58 metros y un calado de 3,80 metros.

2º) La demandada MARINA FAR VILANOVA S.A. explota las instalaciones portuarias de la dársena interior del Port de Vilanova y la Geltrú (Barcelona), conocido como Vilanova Grand Marina. Tal y como especifica el contrato para la explotación del Puerto, las instalaciones están construidas para explotar amarres de entre 20 y 60 metros. La actora sostiene en el recurso, ello no obstante, que el interior de la dársena estaba diseñada para amarres de entre 25 y 45 metros. No es controvertido y así resulta del informe pericial elaborado por Modesto , de COMISARIOS DE TRANSPORTE E INGENIERIA NAVAL S.L. (documento dos de la contestación), que cada uno de los catorce amarres interiores dispone de dos muertos, formados por una línea de 81 metros de longitud, uno de ellos enterrado en el fondo a unos 60 metros del muelle. De él salen dos líneas de amarre o de fondeo que reposan sobre el fondo del puerto, que están compuestas de una cadena de 4 metros, un cabo de amarre de unos 25 metros y un cabo guía de 52 metros.

3º) Don Franco , capitán de la marina mercante, ejerce como práctico habilitado a través de la sociedad PRACTICS DEL PORTS DE VILANOVA S.L.P.U., de la que es socio y administrador único.

4º) El día 10 de octubre de 2012, cuando el buque SEA RHAPSODY realizaba la maniobra de aproximación al amarre que le fue asignado en la dársena interior, uno de los cabos fondeados en el Puerto se enredó en una de las hélices de estribor, quedando el buque sin arrancada y sin poder moverse por sus propios medios de propulsión. En el momento de realizarse la maniobra se encontraba a bordo el demandado Sr. Franco , como práctico habilitado por el Puerto. El yate entró en la dársena de proa con el objeto de girar en redondo sobre sí mismo (ciabogar) e ir desplazándose hasta su ubicación en el amarre. Fue durante esa maniobra de giro cuando el amarre que estaba fondeado en el puerto ascendió a la superficie succionado por la hélice de estribor, quedando enredada.

2. En la demanda la parte actora reclamó de las demandadas los daños y perjuicios causados, por un importe total de 453.566,92 euros, todo ello de acuerdo con las conclusiones del informe pericial aportado como documento diez. Al entender de la actora, MARINA FAR VILANOVA es responsable como entidad que explota la dársena deportiva, en tanto que la responsabilidad del práctico se sustenta en los artículos 612.6º del Código de Comercio y 24,2 del Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo , como persona que asesoró al capitán de buque durante la maniobra de atraque.



3. Los demandados se opusieron a la demanda, alegando, en síntesis, que la responsabilidad del siniestro recae en el capitán del buque, que llevó a cabo materialmente la maniobra. Alegaron que éste conocía el sistema de amarres, que es el que se emplea en la práctica totalidad de los puertos deportivos, y que la succión del cabo y su posterior enredo en la hélice de estribor fue motivada por la forma brusca en que realizó la maniobra.

SEGUNDO.- De la sentencia y del recurso

4. La sentencia, tras rechazar la excepción de falta de legitimación activa, concluye que el siniestro tuvo por causa la maniobra brusca del yate, que aceleró en exceso las hélices, lo que produjo un efecto de succión de la guía del cabo que se encontraba en el fondo del puerto. El poco calado de la zona, aunque suficiente para un barco de las características del SEA RAPHODY, *"debió ser motivo suficiente para aconsejar una maniobra con la mayor lentitud posible"*, señala el juez a quo. La sentencia estima que la instalación portuaria reunía las condiciones objetivas para el amarre de la embarcación, por lo que no advierte incumplimiento alguno por parte de MARINA FAR.

La sentencia rechaza igualmente la responsabilidad del práctico, al que la Ley atribuye la función de ser un asesor cualificado del capitán en las maniobras de atraque. Visto la forma en que se produjo el accidente, por un exceso de máquina en la maniobra de ciaboga, poca o nula influencia tuvo en ella la actuación del práctico, que no lleva la dirección náutica durante el atraque. En definitiva el juez no advierte un defecto en el asesoramiento.

5. La actora recurre en apelación la sentencia, alegando errónea valoración de la prueba e inaplicación de la doctrina jurisprudencial sobre la creación del riesgo como determinante de la responsabilidad civil. Según el recurrente, permitir la entrada en la dársena interior de buques con una eslora de 58 metros y un calado de 3,85 metros, sin ayuda de remolcadores, cuando la profundidad de la dársena es de entre 4,63 metros y 5,13 metros, evidencia una situación de riesgo que fue determinante en la producción del daño. Por todo ello estima que MARINA FAR incurrió en responsabilidad, al igual que el práctico del puerto, dado que no consta que el capitán del buque se apartara de las instrucciones que le daba el práctico como experto en el puerto. Por todo ello solicita que se estime el recurso y se condene a los demandados al pago de la cantidad reclamada.

6. A tal pretensión se oponen las demandadas, que interesan se confirme la sentencia por sus propios fundamentos. Por otro lado impugnan la sentencia en tanto en cuanto no impone las costas al actor por apreciar dudas de hecho (artículo 394 de la Ley de Enjuiciamiento Civil).

TERCERO.- Consideraciones sobre la naturaleza de la reclamación.

7. La parte actora sustenta su reclamación tanto en el incumplimiento del contrato de amarre (responsabilidad contractual) como en el artículo 1902 del Código Civil (responsabilidad extracontractual). Y, ciertamente, es muy discutible si el siniestro analizado entra dentro de la órbita de un mero incumplimiento contractual o si excede de ese ámbito y deben enjuiciarse los hechos con arreglo a las normas y principios propios de la responsabilidad extracontractual. Recordemos que el Tribunal Supremo (Sentencia de 30 de mayo de 2014 , ECLI TS:2014/2647, que reitera doctrina sentada en sentencias anteriores), para delimitar uno y otro ámbito de la responsabilidad, tiene dicho que la responsabilidad debe considerarse contractual cuando a la preexistencia de un vínculo o relación jurídica de esa índole entre personas determinadas se une la producción, por una a la otra, de un daño que se manifiesta como la violación de aquel y, por lo tanto, cuando concurren un elemento objetivo -el daño ha de resultar del incumplimiento o deficiente cumplimiento de la reglamentación contractual, creada por las partes e integrada conforme al art. 1258 CC - y otro subjetivo -la relación de obligación en la que se localiza el incumplimiento o deficiente cumplimiento ha de mediar, precisamente, entre quien causa el daño y quien lo recibe-. Por tanto es posible aplicar el régimen jurídico de la responsabilidad extracontractual, aunque exista una relación obligatoria previa, cuando el daño no haya sido causado en la estricta órbita de lo pactado, por tratarse de daños ajenos a la naturaleza del negocio aunque hayan acaecido en la ejecución del mismo. Por el contrario, es aplicable el régimen contractual cuando en un determinado supuesto de hecho la norma prevé una consecuencia jurídica específica para el incumplimiento de la obligación.

8. En este caso nos inclinamos por estimar que la responsabilidad es de naturaleza extracontractual, aunque mediara una relación obligatoria entre la actora y la demandada y aunque el siniestro se produjera en ejecución del contrato; y ello en atención a las circunstancias en que se produjo el siniestro (ajeno a la órbita de lo estrictamente pactado) y por cuanto no se reclama una consecuencia jurídica derivada de la vulneración de una cláusula concreta del contrato. De todos modos, dado que no se han suscitado problemas de prescripción o semejantes, en los que puede ser relevante la naturaleza de la reclamación, estimamos que tiene escasa incidencia el que se califique la acción de una o de otra manera.

CUARTO.- Valoración de la prueba y delimitación de responsabilidades.



9. Revisado todo el material probatorio, compartimos con la sentencia apelada que la actuación del capitán del buque fue determinante en la producción del daño. Su falta de pericia se manifestó en dos momentos distintos. De un lado, al efectuar la maniobra de ciaboga de forma brusca y con "exceso de máquina", lo que generó una corriente de aspiración excesiva y la succión de uno de los cables fondeados. Así resulta del informe elaborado por el perito Modesto (documento dos de la contestación, folios 626 y siguientes), en cuyas conclusiones se ratificó en el acto de la vista. El informe analiza las circunstancias de la dársena interior y del propio yate siniestrado, incorporando como anexos las versiones del capitán (anexo 7), del práctico (anexo 8) y el capitán del puerto. No es controvertido que el buque carece de hélices de maniobra en popa, por lo que la maniobra de giro se realizó utilizando únicamente las hélices propulsoras, que son más potentes, lo que obligaba al capitán a reducir la velocidad de giro, cosa que no hizo.

En el recurso se introduce como hecho nuevo, al que no se aludió expresamente en la demanda, que los atraques de la dársena interior son para barcos de entre 30 y 45 metros de eslora y que sólo en el exterior podían atracar buques con una eslora superior. Pues bien, además de tratarse de una alegación nueva, lo que infringe el artículo 456 de la LEC, no podemos tener por acreditado que el diseño de la dársena interior no fuera el adecuado para buques del tamaño del de la demandante. No es controvertido, además, que no existe norma alguna (ni general ni del propio Puerto) que impida la entrada en la dársena de buques de mayor eslora y que fue el capitán del buque el que optó por amarrar en el interior.

Por otro lado, consta que el capitán del yate fue advertido desde el Puerto (en concreto por el capitán Jesús Luis) que se había levantado una de las guías y que se estaba enrollando en una de las hélices. Así lo declaró éste en el acto de la vista. Ello no obstante, el capitán decidió insistir en la maniobra y seguir "dando máquina", agravando con ello los daños. La declaración del capitán del Puerto, que es empleado de la demandada, viene corroborada por la declaración del práctico realizada el mismo día del siniestro, declaración escrita que fue aportada con la demanda (documento 9.1, al folio 97). Entendemos que por el momento en que se realizó merece suficiente crédito. El Sr. Franco señaló que durante la maniobra de giro el capitán pudo comprobar que el barco no se movía, que no obedecía a las hélices ni a las órdenes del timón. Da cuenta de la llamada del ingeniero jefe y de que se intentó por dos veces proseguir con la maniobra, pese a la situación que se había creado.

10. Ahora bien, junto a la actuación negligente del capitán del buque, también advertimos responsabilidad en la demandada MARINA FAR VILANOVA, en su condición de entidad que explota las instalaciones del Puerto. La recurrente alude a la responsabilidad derivada de la situación de riesgo creada por la presencia de líneas de fondeo en el interior del Puerto, alegación que compartimos. Aunque la jurisprudencia no ha llegado al extremo de erigir el riesgo como criterio único de responsabilidad, de acuerdo con el artículo 1902 del Código Civil, es circunstancia que obliga a quien lo genera a acentuar toda la diligencia exigible para adoptar las medidas precisas que eviten el daño, lo que implica una cierta presunción de culpabilidad o de reproche culpabilístico (Sentencia del Tribunal Supremo de 22 de septiembre de 2015, ECLI TS 2015/3878).

Del propio informe del perito Modesto se desprende el escaso calado de la dársena interior. La distancia entre la hélice de estribor y el fondo era de 1,28 a 1,38 metros. Aunque el perito descarta que el accidente tuviera por causa la falta de calado en la dársena (extremo 8 del informe, al folio 647), admite el limitado espacio de "resguardo" (distancia entre el fondo y las hélices). En definitiva, es evidente que la demandada generó la situación de riesgo, al diseñar un sistema de amarre con líneas de fondeo en el interior de la dársena, a pesar de su escaso calado, sin la resistencia suficiente para evitar el efecto succión. Con ello favoreció que un yate de gran eslora, al que MARINA FAR VILANOVA permitió su acceso al interior de la dársena y que utiliza en sus maniobras motores de propulsión muy potentes, succionara uno de los cables hasta enredarse en las hélices. Atendida la presunción de culpa y la inversión, por tal motivo, de la carga de la prueba, entendemos que la demandada no ha logrado acreditar que adoptó todas las medidas exigibles para evitar el daño.

En definitiva, estimamos que junto a la conducta del capitán del buque, concurrió en la misma medida la actuación culpable de la demandada MARINA FAR VILANOVA, lo que obliga a moderar la indemnización que corresponda a la demandante en un 50%.

QUINTO.- Responsabilidad del práctico.

11. Como bien indica la resolución recurrida, la Ley considera al práctico como un asesor cualificado del capitán en las maniobras de atraque. En este sentido, el artículo 2 del Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento General del Practicaje, de conformidad con lo establecido en la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante, dispone que "se entiende por practicaje el servicio de asesoramiento a los capitanes de buques y artefactos flotantes, para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste y en los límites geográficos de la zona de practicaje". En coherencia con esa función de asesoramiento que el Legislador atribuye al práctico, el artículo 24 del citado Real Decreto, que regula el



régimen de responsabilidad civil, establece que *"sin perjuicio de la responsabilidad civil que para el capitán o naviero se establece en el artículo 618 del Código de Comercio, el práctico será el responsable de los daños causados al propio buque o a terceros, con el límite señalado en el apartado anterior, producidos por inexactitud, error u omisión en el asesoramiento de la derrota conveniente de la nave y de los rumbos o maniobras náuticas precisos para velar por la seguridad de la navegación."*

12. En este caso, aunque la cuestión nos suscita (al igual que al juez a quo) serias dudas de hecho, estimamos que no procede extender al práctico la responsabilidad por los daños causados. En efecto, Don Franco, que fue contratado directamente por MARINA FAR VILANOVA, es una persona ajena a la situación de riesgo generada por el sistema de atraque. No se ha cuestionado, por otro lado, que la maniobra de entrada en la dársena interior y el rumbo seguido desde la bocana del puerto fueran correctos. Como hemos dicho, la causa del siniestro se sitúa dentro de la esfera de competencias del capitán del buque y, en concreto, al ejecutar bruscamente y con un exceso de propulsión la maniobra de giro, así como al insistir en la maniobra pese a que el buque no respondía. Entendemos, en definitiva, que no ha existido un defecto de asesoramiento sino impericia en la ejecución de la maniobra, cuya responsabilidad debe atribuirse al capitán del buque.

En consecuencia, confirmamos la absolución del práctico.

SEXTO.- Indemnización de daños

13. Por lo que se refiere a la cuantía de la indemnización, la parte actora aportó dictamen emitido por el perito Borja, de la entidad Stewart And Hazell Marine Services Limited, que fija los perjuicios en 453.566,92 euros (documento 10, folios 310 y siguientes). El informe señala que, acaecido el siniestro, se colocó una barrera flotante alrededor de la embarcación para contener una pequeña fuga de aceite y, posteriormente, el yate se trasladó al Astillero MB 92, del Puerto de Barcelona, en donde fue inspeccionado por el perito. En octubre de 2012 se efectuó una primera reparación provisional (página 4) y la reparación definitiva, que se detalla en las páginas 5 a 7 del informe, se llevó a cabo en los meses de diciembre de 2012 y enero de 2013.

14. La demandada MARINA FAR VILANOVA, con base a las conclusiones del informe pericial emitido por COMISARIOS DE TRANSPORTE E INGENIERIA NAVAL S.L. (documento tres de la contestación, al folio 694), fija en 306.143,53 euros la cantidad que razonablemente se corresponde con las reparaciones efectuadas en el eje de estribor de la embarcación SEA RHAPSODY. El perito de la demandada, tras analizar las facturas incorporadas al informe de la demandante, no cuestiona los trabajos ejecutados y el importe de dichas facturas. Según explica el perito, la principal diferencia radica en los costes de estancia, dado que estima que sólo es atribuible al siniestro la diferencia entre el coste real de la estancia en el Port Vell (donde quedó amarrado a la espera de las reparaciones) y los del Puerto de Vilanova donde iba a quedar amarrado. Así mismo, al entender del perito de la demandada, sólo puede atribuirse al siniestro la diferencia entre el coste del gasoil que la embarcación consumió mientras estuvo en Port Vell para generar electricidad y el suministro eléctrico que hubiera tenido el yate si hubiera permanecido atracado en las instalaciones de MARINA FAR VILANOVA.

15. Pues bien, coincidimos con la parte demandada que el perjuicio real no puede abarcar todos los costes de estancia en el Port de Barcelona. El informe de la demandada señala que el yate SEA RHAPSODY tenía previsto permanecer en las instalaciones de MARINA FAR durante toda la temporada invernal (extremo 3º del informe, al folio 629). Ese extremo no es cuestionado por la recurrente. Por tanto, para determinar el perjuicio debe descontarse de los costes de estancia en Port Vell (incluido el coste de gasoil para generar electricidad) los gastos que habría abonado la armadora a MARINA FAR por el mismo concepto y que, como consecuencia del siniestro, no tuvo que abonar. El recurso tampoco cuestiona los cálculos que realiza el perito de la demandada sobre los costes de estancia en MARINA FAR, por lo que estimamos correcta la suma fijada en dicho informe (306.143,53 euros)

16. En consecuencia, debemos revocar parcialmente la sentencia de instancia y condenar a MARINA FAR VILANOVA y a su entidad aseguradora (GENERALI ESPAÑA S.A.) al pago del 50% de dicha cantidad (153.071,76 euros), más los intereses legales desde la interpelación judicial. No es aplicable el artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguros, pues, tal y como dijimos en nuestra Sentencia de 15 de octubre de 2012 (ROJ 11852/2012), la norma no es de aplicación cuando quien reclama es la aseguradora en ejercicio de la acción de subrogación del artículo 43 de la LCS. Cabe trasladar a este ámbito, por su identidad de razón, la doctrina jurisprudencial (SSTS de 5 de febrero de 2009, 30 de marzo de 2010 y 24 de marzo de 2011) que declara no aplicable el recargo por demora del artículo 20 LCS cuando se trate de ejercitar la subrogación del artículo 43 LCS, y denegar la petición. Como señalan las sentencias citadas, "el artículo 43 LCS limita el ejercicio de la acción subrogatoria a la cantidad efectivamente satisfecha, pues la concede «una vez pagada la indemnización» y precisa que comprende los derechos y acciones que por razón del siniestro correspondieron al asegurado frente a las personas responsables del mismo «hasta el límite de la indemnización». Así lo ha



admitido la jurisprudencia del Tribunal Supremo (SSTS de 15 de junio de 1988 y 7 de mayo de 1993)". Por tanto la demandante sólo es acreedora de los intereses legales desde la interpelación judicial.

SÉPTIMO.- Costas procesales

17. No se imponen las costas de primera instancia, al estimarse parcialmente la demanda (artículo 394 de la Ley de Enjuiciamiento Civil). Confirmamos que la cuestión de la responsabilidad del práctico suscita serias dudas de hecho, por lo que procede corroborar el criterio del juez de instancia en cuanto a la no imposición a la actora de las costas de la parte demandada que ha resultado absuelta. Por todo ello, desestimamos las impugnaciones de la sentencia.

Tampoco se imponen las costas del recurso, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 398 de la LEC , ni las de las impugnaciones, dados los motivos que han determinado su desestimación.

En atención a lo expuesto

FALLAMOS

Estimar en parte el recurso de apelación interpuesto por la representación procesal de NORWEGIAN HULL CLUB- GJENSIDIG ASSURANSEFORENING, y desestimar las impugnaciones, contra la sentencia de 28 de enero de 2015 , que revocamos en parte, en el sentido de condenar de forma solidaria a MARINA FAR VILANOVA S.A. y a GENERALI ESPAÑA S.A., DE SEGUROS Y REASEGUROS al pago de 153.071,76 euros, más los intereses legales de dicha cantidad desde la interpelación judicial. Sin imposición de las costas del recurso y de las impugnaciones.

Contra la presente resolución las partes legitimadas podrán interponer recurso de casación y/o extraordinario por infracción procesal, ante este tribunal, en el plazo de los veinte días siguientes al de su notificación, conforme a los criterios legales y jurisprudenciales de aplicación.

Remítanse los autos al Juzgado de procedencia con testimonio de esta Sentencia, una vez firme, a los efectos pertinentes.

Así, por esta nuestra Sentencia, de la que se llevará certificación al Rollo, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.

PUBLICACIÓN.- Leída y publicada ha sido la anterior sentencia en el mismo día de su fecha, por el Ilmo. Magistrado Ponente, celebrando audiencia pública. Doy fe.