

Id. Cendoj: 28079230062005100548
Órgano: Audiencia Nacional. Sala de lo Contencioso
Sede: Madrid
Sección: 6
Nº de Resolución:
Fecha de Resolución: 09/12/2005
Nº de Recurso: 341/2004
Jurisdicción: Contencioso
Ponente: MARIA ASUNCION SALVO TAMBO
Procedimiento: CONTENCIOSO
Tipo de Resolución: Sentencia

Resumen:

DEFENSA DE LA COMPETENCIA: SANCIÓN POR LA REALIZACIÓN DE UNA CONDUCTA ANTICOMPETITIVA PROHIBIDA POR EL ART. 1 LDC EN LA FIJACIÓN DE PRECIOS DEL SERVICIO MARÍTIMO EN LA LÍNEA ALGECIRAS-TANGER.

SENTENCIA

Madrid, a nueve de diciembre de dos mil cinco.

Visto el recurso contencioso-administrativo que ante esta Sección Sexta de la Sala de lo

Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional y bajo el número 341/04 , se tramita a

instancia de LIGNES MARITIMES DU DETROIT (LIMADET), entidad representada por la

Procuradora D^a Soledad Urzáiz Moreno contra resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia de fecha 26 de mayo de 2004, sobre sanción por conductas prohibidas por la Ley

16/1989, de 17 de julio de Defensa de la Competencia; y en el que la Administración demandada ha

estado representada y defendida por el Sr. Abogado del Estado; y en el que ha intervenido en

calidad de codemandado la FEDERACION ESPAÑOLA DE TRANSITARIOS, EXPEDIDORES INTERNACIONALES Y ASIMILADOS (FETEIA), representada por el Procurador D. Francisco

Velasco Muñoz-Cuellar; siendo la cuantía del mismo 60.000 euros.

ANTECEDENTES DE HECHO

1. La parte actora interpuso, en fecha 27 de julio de 2004, este recurso respecto del acto antes aludido, admitido a trámite y reclamado el expediente se le dió traslado para que formalizara la demanda, lo que hizo en tiempo; y en ella realizó una exposición fáctica y la alegación de los preceptos legales que estimó aplicables, concretando su petición en el suplico de la misma, en el que literalmente dijo: "Tenga por presentando este escrito, con sus copias preceptivas, se digne tener por formulado en tiempo y forma oportunos ESCRITO DE DEMANDA en nombre y representación de LIGNES MARITIMES DU DETROIT (LIMADET) en el procedimiento ordinario n° 341/04, y mérito a cuanto en él se expone y luego de los trámites legales pertinentes, se sirva dictar Resolución en cuya virtud acuerde estimar en su totalidad el recurso interpuesto y anular en su integridad la Resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia de fecha 26 de mayo de 2004 (recaída en el Expte. 561/03), por no ajustarse a Derecho, o, subsidiariamente fijar dicha sanción en una cantidad sustancialmente más baja, acorde con las consideraciones expuestas en el presente escrito relativas a las comunicaciones marítimas entre Algeciras y Tánger, única línea marítima, además, a la que afecta la resolución recurrida".

2. De la demanda se dió traslado al Sr. Abogado del Estado, quien en nombre de la Administración demandada contestó en un relato fáctico y una argumentación jurídica que sirvió al mismo para concretar su oposición al recurso en el suplico de la misma, en el cual solicitó: "Que tenga por contestada la demanda deducida en este litigio, dictando, previos los trámites legales, sentencia por la que se desestime el presente recurso, y confirmando la resolución impugnada por ser conforme a Derecho, con imposición de costas a la parte recurrente".

3. Mediante Diligencia de Ordenación de 11 de abril de 2005 se dió traslado a el Procurador D. Francisco Velasco Muñoz-Cuellar, en representación del codemandado FEDERACION ESPAÑOLA DE TRANSITARIOS, EXPEDIDORES INTERNACIONALES Y ASIMILADOS (FETEIA), parta que contestara la demanda, lo que hizo en tiempo; concretando su petición en el suplico de la misma, en el que literalmente dijo: "Que habiendo por presentado este escrito, tenga por contestada en nombre de Federación Española de Transitarios Expedidores Internacionales y Asimilados (FETEIA) la demanda deducida en el presente recurso, así como por devuelto expediente administrativo; y, por sus méritos, previos los trámites legales pertinentes, dicte en su día sentencia por la que se desestime el recurso y se confirme la resolución recurrida por ser conforme a Derecho, con expresa imposición de costas a la parte recurrente".

4. No habiéndose solicitado el recibimiento a prueba ni el trámite de conclusiones, por providencia de fecha 18 de mayo de 2005 quedaron los autos pendientes de señalamiento y, finalmente, mediante providencia de fecha 27 de septiembre de 2005 se señaló para votación y fallo el día 29 de noviembre de 2005, en que efectivamente se deliberó y votó.

5. En el presente recurso contencioso-administrativo no se han quebrantado las formas legales exigidas por la Ley que regula la Jurisdicción. Y ha sido Ponente la Ilma. Sra. D^a María Asunción Salvo Tambo, Presidente de la Sección.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

1. Se impugna en el presente recurso contencioso-administrativo la resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia de 26 de mayo de 2004 (expediente n° 561/2003, Líneas Marítimas Estrecho) por la que en el referido expediente incoado de

oficio tras la denuncia de la Federación Española de Transitarios, Expedidores Internacionales y Asimilados (FETEIA) contra Transmediterránea S.A. y Comarit España S.A, por supuestas conductas prohibidas por la Ley 16/1989 de 17 de julio de Defensa de la Competencia (LDC), consistentes en un acuerdo de precios en el transporte de camiones en el tráfico marítimo entre la Península y Marruecos, en particular en la línea Algeciras-Tanger, acuerda:

"Primero.- Declarar acreditada la realización por parte de Transmediterránea S.A., Comarit España, S.A., Compagnie Marocaine de Navigation (COMANAV), Líneas Marítimas de Detroit (LIMADET), Europa Ferrys S.A. (EUROFERRYS) y Líneas Marítimas Europeas (LME) de una conducta restrictiva de la competencia, prohibida por el artículo 1 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, consistente en la aplicación de una política de precios homogénea y paralela, basada en descuentos comunes sobre una tarifa común de referencia.

Segundo.- Imponer a cada una de las empresas Transmediterránea S.A.; Comarit España, S.A., Compagnie Marocaine de Navigation (COMANAV), Lignes Maritimes du Detroit (LIMADET), Europa Ferrys S.A. (EUROFERRYS) y Líneas Marítimas Europeas (LME), como autoras de esta conducta prohibida, la multa de sesenta mil euros.

Tercero.- Intimar a Transmediterránea S.A., Comarit España, S.A., Compagnie Marocaine de Navigation (COMANAV), Lignes maritimes du Detroit (LIMADET), Europa Ferrys S.A. (EUROFERRYS) y Líneas Marítimas Europeas (LME) para que se abstengan de realizar en el futuro esta conducta prohibida.

Cuarto.- Ordenar a Transmediterránea S.A., Comarit España, S.A., Compagnie Marocaine de Navigation (COMANAV), Lignes Maritimes du Detroit (LIMADET), Europa Ferrys S.A. (EUROFERRYS) y Líneas Marítimas Europeas (LME) la publicación, a su costa y en el plazo de dos meses a contar desde la notificación de esta Resolución, desde la parte dispositiva de la misma en el Boletín Oficial del Estado y en las páginas de información económica de dos de los diarios de información general de mayor circulación de ámbito nacional. En caso de incumplimiento se les impondrá una multa coercitiva de 600 euros por cada día de retraso en la publicación.

Quinto.- Transmediterránea S.A., Comarit España, S.A., Compagnie Marocaine de Navigation (COMANAV), Lignes Maritimes du Detroit (LIMADET), Europa Ferrys S.A. (EUROFERRYS) y Líneas Marítimas Europeas (LME) justificarán ante el Servicio de defensa de la Competencia el cumplimiento de lo acordado en los anteriores apartados segundo, tercero y cuarto".

2. Ante todo conviene dejar sentado que la resolución impugnada se ha limitado a resolver, de las dos iniciales imputaciones del Servicio de Defensa de la Competencia (SDC), es decir acerca de la adopción de una política comercial homogénea por parte de las seis compañías navieras imputadas, entre ellas la hoy recurrente, LIMADET, basada dicha política en la aplicación de una tarifa de referencia a una extensa proporción de sus clientes a través de la aplicación de determinados descuentos de acuerdo con criterios homogéneos, incluyendo dentro de esta aplicación común la política de descuentos aplicado a los clientes preferenciales que subscriben un contrato de transportes de mercancías por un plazo determinado; toda vez que la otra de las iniciales imputaciones, esto es, la relativa a la participación en un acuerdo de intercambio de billetes y de espacio de carga a lo largo de los doce meses del año (y no sólo los meses en los que se desarrolla la operación paso del estrecho), ha quedado al margen de dicha resolución, y, por lo tanto también, de la presente

resolución, ya que las navieras presentaron, el 13 de enero de 2003, una solicitud de autorización singular al efecto.

Sentado lo anterior, la actora que en ningún momento ha negado los hechos que el Tribunal considera probados y que, a continuación reseñamos, insiste, no obstante, en que el SDC no ha aprobado la existencia de un acuerdo de precios entre las Compañías Navieras denunciadas invocándose en la demanda el principio de presunción de inocencia, de una parte, y de otra, el Convenio Bilateral Hispano-Marroquí de 29 de diciembre de 1979 sobre transporte marítimo y el Canje de Notas sobre el mismo de 30 de diciembre de 1992 y 14 de mayo de 1993, haciendo hincapié en las especiales características de la línea Algeciras-Tanger y la existencia de una tarifa histórica de referencia que tendría su origen en dicho Convenio Bilateral y, finalmente, con invocación del artículo 131.3 de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (LRJABBAC) solicitar la aplicación del principio de proporcionalidad en cuanto a la cuantía de la sanción.

Por su parte el Abogado del Estado y la codemandada entienden en el presente caso que la práctica concertada para la fijación de los precios del servicio de transporte marítimo de referencia en la línea controvertida, entre las empresas sancionadas y las fechas que se indican en la resolución objeto del presente recurso, se encuentra plenamente acreditada a partir del hecho base de la aplicación práctica de la denominada "tarifa historia de referencia", reuniendo particularmente en este caso la prueba de presunciones los requisitos establecidos al efecto, al ser incluso reconocido por las entidades sancionadas, si bien alegan que sólo la han aplicado de forma "excepcional" y existir un enlace preciso y directo, acorde a las reglas de la lógica, entre dicho hecho y la conclusión o deducción derivada del mismo, sobre todo teniendo en cuenta la total coincidencia en los precios aplicados tanto en el trato a los clientes sin contrato como a los clientes contractuales. Sin que, por otra parte, tal actuación tenga justificación o autorización alguna en el invocado Convenio Hispano-Marroquí. Y, finalmente por lo que se refiere a la sanción impuesta, sostiene en ambas contestaciones a la demanda la plena adecuación a Derecho de la misma a tenor de lo establecido en el artículo 10 LDC, atendidas todas la circunstancias concurrentes en el caso particularmente la gravedad de la conductas y las circunstancias concurrentes en las comunicaciones marítimas en el Estrecho reiterando las argumentaciones contenidas al respecto en la resolución impugnada.

3 El sustrato fáctico de la resolución impugnada viene constituido por la siguiente relación "Hechos Probados" en ningún momento desvirtuados por la demandante y que evidencian, en suma, la política uniforme de las empresas denunciadas hacia sus clientes que les imputa la Administración demandada:

1º) División de los transportistas-clientes en dos categorías, a saber, "contractuales" y "no contractuales".

2º) Aplicación de la tarifa de referencia (35 euros), con sus bonificaciones del 20% (28 euros) y 45% (19,25) para camiones llenos o vacíos, respectivamente a los clientes no contractuales que contratan un único viaje.

3º) Suscripción de contrato general de transporte con aquellos transportistas cuyo volumen negocio merece un tratamiento individualizado (clientes contractuales). A estos clientes contractuales se les aplica una tarifa más favorable que a los no contractuales efectuando descuento sobre los precios bonificados de la tarifa de

referencia (28 y 19,25 euros).

4º) Aplicación a cada cliente (tanto "contractual" como "no contractual") de tarifas diferentes según el tipo de carga transportada en el vehículo embarcado, siguiendo los criterios determinados en la bonificaciones a la tarifa de referencia: a) vehículos con carga general (grupaje, confección etc.) y b) criterio establecido en la tarifa de referencia, la tarifa para los vehículos vacíos es siempre más barata que la que se aplica al mismo cliente para vehículo llenos.

4. La actora, que no niega en ningún momento la aplicación a los clientes no contractuales de la llamada tarifa histórica de referencia de 35 euros por metro lineal con los descuentos uniformes del 20% y de 45% para camiones llenos o vacíos, respectivamente, niega, no obstante, la comisión de la infracción que se le imputa que, además, entiende deficientemente concretada en el procedimiento y la resolución impugnada, que a su juicio, se basan en meras presunciones incompatibles con la presunción de inocencia.

Pero la Sala no puede compartir tales afirmaciones ante la evidencia de unos hechos que se declaran probados por aparecer plenamente acreditados en el expediente tanto por la documentación obrante en el mismo como por el reconocimiento expreso de la propia recurrente, amén del de las otras navieras denunciadas.

En efecto, es la plena constatación de la coincidencia prácticamente total de los precios aplicados por las empresas imputadas en el expediente, entre ellas la hoy actora, tanto en el trato a los clientes sin contrato como a los clientes contractuales, lo que permite llegar a la conclusión alcanzada en la resolución impugnada de que ha existido una política comercial homogénea y paralela, aplicando la tarifa histórica de referencia durante los ejercicios 1999 a 2001 ambos inclusive.

En cuanto a la conducta imputada, el artículo 1 LDC prohíbe todo acuerdo, decisión o recomendación colectiva, o práctica concertada o conscientemente paralela que tenga por objeto o pueda producir el efecto de impedir, restringir o falsear la competencia en todo o en parte del mercado nacional..., añadiendo en sus diferentes subapartados que se considerarán como tales, "en particular los que consistan en ...a) la fijación, de forma directa o indirecta, de precios o de otras condiciones comerciales o de servicio (y) c) el reparto del mercado o de las fuentes de aprovisionamiento [...]".

Así las cosas no es admisible la censura que la actora dirige al acuerdo impugnado de haber formado su convicción sobre la base de meras presunciones; muy al contrario la resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia se atuvo a los indicios, sólidos, razonados y perfectamente concatenados, según las reglas de la sana lógica, de los que inequívocamente, también a juicio de la Sala, se desprende racionalmente que ha existido una concertación entre operadores independientes, de la que se puede concluir la existencia de una práctica tendente a reducir la competencia con la búsqueda deliberada del establecimiento de tarifas iguales, reduciendo la intensidad del juego competitivo entre las partes y facilitando un comportamiento no autónomo al permitir a las empresas regular en cierta medida su actuación comercial teniendo en cuenta la orientación de la del resto.

Por otra parte el Convenio Bilateral España-Marruecos de 1979 establecido, en efecto, en interés mutuo de armadores y usuarios de ambos países carece de norma o precepto alguno que permita vincular la llamada tarifa de referencia y, por tanto, que ampare la identidad de descuentos que han venido aplicando la totalidad de las

empresas que operan en la línea Algeciras-Tanger.

Por lo demás, esta Sala ha venido ratificando en numerosas ocasiones el procedimiento frecuentemente utilizado por el Tribunal de Defensa de la Competencia cuando en la materia que le es propia acude a la prueba de presunciones para demostrar la existencia de una infracción, fundamentalmente, cuando de conductas colusorias se trata. Y ello en perfecta sintonía con la jurisprudencia del Tribunal Supremo que igualmente ha sentado ya un sólido criterio sobre las posibilidades y los límites de utilización de la prueba de indicios por el Tribunal de Defensa de la Competencia y, derivadamente, por los órganos jurisdiccionales de instancia que controlan la conformidad a derecho de sus resoluciones sancionadoras.

Así en la STS de 6 de marzo de 2000 el Tribunal Supremo, reiterando doctrina precedente, afirmaba:

"Esta Sala ha sentado ya un sólido criterio sobre las posibilidades y los límites de utilización de la prueba de indicios por el Tribunal de Defensa de la Competencia y, derivadamente, por los órganos jurisdiccionales que controlan la conformidad a derecho de sus resoluciones sancionadoras.

En la sentencia de 6 de marzo de 2000 (R-2000/7048) (recurso 373/1993) hemos afirmado, reiterando doctrina precedente que:

"[...] el derecho a la presunción de inocencia no se opone a que la convicción judicial en un proceso pueda formarse sobre la base de una prueba indiciaria; pero para que esta prueba pueda desvirtuar dicha presunción debe satisfacer las siguientes exigencias constitucionales: los indicios han de estar plenamente probados -no puede tratarse de meras sospechas- y se debe explicitar el razonamiento en virtud del cual, partiendo de los indicios probados, ha llegado a la conclusión de que el imputado realizó la conducta infractora; pues, de otro modo, ni la subsunción estaría fundada en Derecho ni habría manera de determinar si el proceso deductivo es arbitrario, irracional o absurdo, es decir, si se ha vulnerado el derecho a la presunción de inocencia al estimar que la actividad probatoria puede entenderse de cargo.

Hay que resaltar que estas pruebas tienen una mayor operatividad en el campo de defensa de la competencia, pues difícilmente los autores de actos colusorios dejarán huella documental de su conducta restrictiva o prohibida, que únicamente podrá extraerse de indicios o presunciones. El negar validez a estas pruebas indirectas conduciría casi a la absoluta impunidad de actos derivados de acuerdos o concertos para restringir el libre funcionamiento de la oferta y la demanda."

En el caso examinado por la sentencia que parcialmente se acaba de transcribir, al igual que ocurre en el presente, el Tribunal de Defensa de la Competencia basaba su resolución en que el reparto de un determinado mercado resultaba acreditado a partir de una prueba indiciaria que la Sala de instancia consideró suficiente al existir, en definitiva, como en el presente caso acontece, un enlace preciso y directo entre el hecho base acreditado y la consecuencia que conduce a declarar, de acuerdo con la doctrina del Tribunal Constitucional recogida en la propia resolución que ahora se impugna, que no se ha producido vulneración del derecho a la presunción de inocencia, porque el proceso deductivo, según las reglas del criterio humano, realizado en el acto del Tribunal de Defensa de la Competencia, lejos de resultar arbitrario, caprichoso o absurdo, resulta de todo punto razonable, máxime teniendo en cuenta el reconocido paralelismo cuantitativo y temporal de los precios, descuentos y bonificaciones

practicados con anterioridad a la solicitud de autorización singular formulada por dichas empresas.

En definitiva, esta Sala ha de ratificar la suficiencia de los indicios considerados en la resolución impugnada para acreditar la existencia de un enlace preciso y directo entre el hecho base acreditado -práctica de una política de precios homogénea y paralela basada en descuentos comunes sobre una concreta tarifa de referencia- y la consecuencia -pacto entre las navieras- que permite dar por probada la práctica colusoria sancionada.

5 Si lo anterior ha de llevar a esta Sala a rechazar la alegada vulneración del derecho a la presunción de inocencia, lo mismo ocurre con la denunciada falta de proporcionalidad de la sanción impuesta en la resolución impugnada.

Al respecto recordemos que el artículo 10 de la Ley 16/1989 faculta al Tribunal de Defensa de la Competencia para imponer a los agentes económicos infractores multas de hasta 150 millones de pesetas, cuya cuantía ha de ponderarse atendiendo la importancia de la infracción, para lo cual, añade el precepto, se tendrán en cuenta los siguientes factores: a) La modalidad y alcance de la restricción de la competencia; b) la dimensión del mercado afectado; c) la cuota de mercado de la empresa correspondiente; d) el efecto de la restricción de la competencia sobre los competidores efectivos o potenciales sobre otras partes en el proceso económico y sobre los consumidores y usuarios; e) la duración de la restricción de la competencia y f) la reiteración en la realización de las conductas prohibidas.

Como ya ha recordado esta Sala en anteriores ocasiones, la aplicación del principio de proporcionalidad se traduce en una actuación reglada, consistente en tomar en cuenta o en consideración, razonadamente y con la motivación precisa, los elementos, criterios y pautas que a tal fin se deduzcan del ordenamiento en su conjunto, o del sector de éste afectado, y en particular los que haya podido establecer la norma jurídica aplicable, cual es, en el caso enjuiciado, el artículo 10.2 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia. En este sentido, en la sentencia del Alto Tribunal de fecha 15 de julio de 2002, señaló que : "[...]Tal como ya ha mantenido el TS en SS de 24 noviembre 1987, 23 octubre 1989 y 14 mayo 1990, tal principio [el de proporcionalidad de las sanciones] no puede sustraerse al control jurisdiccional, pues como se precisa en SS de este Tribunal de 26 septiembre y 30 octubre 1990, la discrecionalidad que se otorga a la Administración debe ser desarrollada ponderando en todo caso las circunstancias concurrentes al objeto de alcanzar la necesaria y debida proporcionalidad entre los hechos imputados y la responsabilidad exigida, doctrina esta ya fijada en SS de 24 noviembre 1987 y 15 marzo 1988, dado que toda sanción debe de determinarse en congruencia con la entidad de la infracción cometida y según un criterio de proporcionalidad atento a las circunstancias objetivas del hecho, proporcionalidad que constituye un principio normativo que se impone como un precepto más a la Administración y que reduce al ámbito de sus potestades sancionadoras, pues a la actividad jurisdiccional corresponde no tan sólo la calificación para subsumir la conducta en el tipo legal, sino también por la paralela razón, el adecuar la sanción al hecho cometido, ya que en uno y otro caso el tema es la aplicación de criterios valorativos jurídicos plasmados en la norma escrita inferibles de principios integradores del ordenamiento jurídico, como son en este campo sancionador, los de congruencia y proporcionalidad entre la infracción y la sanción. [...]"

Pues bien, la resolución impugnada puso a la hoy actora la multa de 60.000 euros (10

millones de pesetas, aproximadamente) al igual que a las demás navieras expedientadas y, frente a lo que en la demanda se alega, en la resolución se deja constancia también de los criterios que se toman en cuenta para la determinación de la sanción, destacando los factores que inciden en la determinación cuantitativa. Particularmente se pondera la modalidad y alcance de la restricción al decir que la concertación de precios constituye una de las modalidades más perjudiciales para el mantenimiento de la competencia en el mercado y que las conductas examinadas se mantuvieron durante el período 1999-2001, así como la dimensión del mercado afectado (243.986 camiones durante el expresado período y una cifra de ventas ciertamente importante a tenor de las propias declaraciones que obran en el expediente de las empresas afectadas), lo que, en definitiva, pone de relieve que el Tribunal de Defensa de la Competencia dentro de las previsiones legales ha acotado las circunstancias a tener en cuenta (y que explícitamente ha valorado) para calcular el importe de la multa impuesta.

5 De todo lo anterior deriva la procedencia de desestimar el recurso con la paralela confirmación de las resoluciones impugnadas por su conformidad a Derecho.

Sin que se aprecien circunstancias que determinen un especial pronunciamiento sobre costas, según el artículo 139.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso- Administrativa.

FALLO

En atención a lo expuesto la Sección Sexta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional ha decidido:

DESESTIMAR el recurso contencioso-administrativo interpuesto por la representación procesal de la entidad LIGNES MARITIMES DU DETROIT (LIMADET), contra la resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia de 26 de Mayo de 2004, a que las presentes actuaciones se contraen y, en consecuencia, confirmar la resolución impugnada por su conformidad a Derecho.

Sin expresa imposición de costas.

Al notificarse la presente sentencia se hará la indicación de recursos que previene el artículo 248.4 de la Ley Orgánica 6/1985 de 1 de julio, del Poder Judicial.

Así por esta nuestra Sentencia, testimonio de la cual será remitido en su momento a la Oficina Pública de origen, a los efectos legales oportunos, junto con el expediente de su razón, en su caso, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.

PUBLICACIÓN

Leída y publicada ha sido la anterior Sentencia por la Magistrada Ponente en la misma, Ilma. Sra. D^a MARÍA ASUNCIÓN SALVO TAMBO estando celebrando Audiencia Pública la Sala de lo Contencioso-Administrativo certifico.