



LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Real Decreto por el que se establece el régimen de prestación de los Servicios de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional.

Presidencia del Gobierno
«BOE» núm. 190, de 10 de agosto de 1978
Referencia: BOE-A-1978-20754

TEXTO CONSOLIDADO Última modificación: sin modificaciones

El Real Decreto dos mil ochocientos sesenta y seis/mil novecientos setenta y siete, de veintiocho de octubre, sobre régimen de los Servicios de Comunicaciones Marítimas de Soberanía, previno que, adquirida la «Compañía Trasmediterránea, S. A.», por el Estado, a través de cualquiera de los procedimientos que aquél establecía, quedaría erigida dicha Compañía en Sociedad estatal de las previstas en la Ley once/mil novecientos setenta y siete, de cuatro de enero, y que, con tal carácter, pasaría a explotar el en adelante denominado Servicio de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional, con sujeción al contrato que al efecto aprobase el Gobierno, excluyéndose de antemano la realización de un concurso público para la adjudicación del servicio, habida cuenta de la inexistencia de posibles licitadores con medios materiales suficientes para hacer frente a la explotación de aquél con la regularidad y continuidad necesarias.

En la actualidad el Estado, a través del procedimiento de oferta pública de adquisición de acciones, ha devenido titular de un porcentaje del capital social de «Compañía Trasmediterránea, S. A.», superior al noventa por ciento del total, pasando ésta, en consecuencia, a adquirir la condición de Sociedad estatal, por lo que es menester proceder a la aprobación de las bases articuladas del contrato que regulará las relaciones del Estado con la Compañía en orden a la prestación por ésta del servicio que se le encomienda.

En su virtud, a propuesta conjunta de los Ministros de Hacienda y de Transportes y Comunicaciones, previa deliberación del Consejo de Ministros en su sesión del día ocho de julio de mil novecientos setenta y ocho y de conformidad con lo prevenido en la Ley de Contratos del Estado y en su Reglamento,

DISPONGO:

Artículo primero.

Se autoriza al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a suscribir el contrato por el que se han de regir los Servicios de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional con la «Compañía Trasmediterránea, S. A.», de conformidad con el artículo quinto y disposición adicional primera del Real Decreto dos mil ochocientos sesenta y seis/mil novecientos setenta y siete, de veintiocho de octubre.

Artículo segundo.

Se aprueban las bases que figuran en el anexo al presente Real Decreto, a las que ha de ajustarse, en todo caso, el contrato a que se hace referencia en el artículo anterior.

Artículo tercero.

En el plazo de un mes, desde la entrada en vigor del presente Real Decreto, se procederá a la formalización del contrato, en escritura pública, con intervención de la representación legal de la Compañía.

Artículo cuarto.

Queda suprimida, a los efectos del contrato a que se refieren las bases que figuran en el anexo del presente Real Decreto, la Delegación del Estado en la «Compañía Trasmediterránea, S. A.».

Artículo quinto.

Por los Departamentos afectados se dictarán las disposiciones necesarias para la ejecución de lo establecido en el presente Real Decreto, que entrará en vigor el día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid a ocho de julio de mil novecientos setenta y ocho.

JUAN CARLOS

El Ministro de la Presidencia,
JOSÉ MANUEL OTERO NOVAS

ANEXO

Bases del contrato regulador de los Servicios de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional a suscribir entre el Estado y la «Compañía Trasmediterránea, S. A.»

CAPÍTULO PRIMERO

Del objeto y duración del contrato

Base 1.^a Es objeto del presente contrato la gestión y prestación de los «Servicios de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional», denominación que, en virtud del artículo primero del Real Decreto 2888/1877, de 28 de octubre, sustituye a la de «Servicios de Comunicaciones Marítimas Rápidas y Regulares de Soberanía», determinados en las tablas de servicios anejas y, en relación con ellos, los de carácter comercial, postal, de transportes del Estado, auxiliares de la Marina de Guerra y extraordinarias de guerra que en este contrato se establecen.

Base 2.^a El régimen jurídico básico del servicio contratado está constituido por la Ley de 12 de mayo de 1956, sobre Protección de la Flota Mercante Española; el Real Decreto 2888/1977, de 28 de octubre, y el presente contrato. A tenor de la legislación aludida, la actividad contratada constituye un servicio público de interés nacional propio del Estado que la Compañía gestiona, en su nombre y temporalmente, bajo la inspección y vigilancia de la Administración contratante.

Base 3.^a El presente contrato tendrá una duración de veinte años a partir de su entrada en vigor, con efectos retroactivos desde el 1 de enero de 1978, y deberá considerarse prorrogado si dos años antes de su terminación no hubiese sido denunciado por alguna de las partes. La prórroga tácita no excederá de dos años.

Base 4.^a El presente contrato es de naturaleza administrativa.

Su interpretación, modificación, efectos y resolución, así como los derechos y obligaciones de las partes, se regirán por sus estipulaciones y, subsidiariamente, por las normas contenidas en la Ley de Contratos del Estado y su Reglamento y demás normas del

Derecho administrativo. En defecto de todas ellas, serán de aplicación las normas del Derecho privado.

CAPÍTULO II

De las relaciones de la Compañía con la Administración Pública

Base 5.ª Además del ejercicio de sus competencias generales, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones tendrá, en relación con la gestión de la Compañía, las siguientes:

a) Aprobación de las modificaciones del cuadro básico de itinerarios y líneas de las tablas iniciales de servicios, que se adjuntan como anexas al presente contrato.

b) La adscripción y valoración de los buques que hayan de afectarse al servicio de las líneas de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional, estableciendo el número de años de vida útil que haya de asignárseles, así como la valoración de las transformaciones que eventualmente se realizasen en tales buques.

Los buques que inicialmente se adscriben a los servicios, la vida útil asignada a los mismos y su valoración son los establecidos en el anexo número 1 al presente contrato.

c) Ordenar la realización, ante la Comisión que al efecto designe, de las pruebas y reconocimientos de los buques que sean pertinentes para su adscripción a los servicios contractuales o para acreditar que, pese al tiempo de servicio transcurrido, las características de los buques continúan siendo adecuadas para la adscripción al contrato.

d) La inspección del material y de los servicios contratados y, en general, sobre la gestión técnica de la Compañía.

e) La aprobación de la política de tarifas, de acuerdo con lo establecido en el artículo 216, 3), del Reglamento de Contratos del Estado, y el control de su cumplimiento por parte de la Compañía.

f) Elevar al Gobierno el plan de inversiones de la Compañía al que hace referencia la base 28 del presente contrato.

Base 6.ª La Compañía necesitará la autorización del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para:

a) Excepcionalmente, ceder o transferir a armadores o navieros nacionales, total o parcialmente, alguno de los servicios objeto del presente contrato, con sujeción a lo dispuesto en la Ley de Contratos del Estado.

b) Excepcionalmente, prestar a través de terceros, en casos de extrema urgencia o necesidad apreciada por la Administración, alguno de los servicios objeto de este contrato con carácter temporal.

c) Establecer líneas mixtas, por sí misma o en colaboración con armadores o navieros nacionales, entendiéndose como tales líneas mixtas aquellas en que parte de su navegación se efectúe dentro de las que figuran en las tablas de servicios, y el resto fuera de ellas.

d) Utilizar, en régimen de arrendamiento o fletamento, buques pertenecientes a terceros.

e) Llevar a cabo la ejecución de navegaciones ajenas a las tablas de servicios, con unidades afectas al contrato, en las condiciones económicas que se establezcan, sin perjuicio del cumplimiento de las prestaciones previstas en dichas tablas.

Base 7.ª La Compañía deberá justificar ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones la realización de todos los servicios por medio de certificaciones expedidas por las Comandancias de Marina, consignándose en dichos documentos el nombre de los buques y las fechas y horas de entrada y salida del puerto. Los casos que obliguen a suspender salidas o escalas deberán justificarse debidamente ante aquél con el informe de la autoridad portuaria.

CAPÍTULO III

De la Compañía y sus auxiliares

Base 8.ª La Compañía tendrá a lo largo de toda la duración del contrato la condición de Naviero o Armador nacional, según las disposiciones en vigor, así como la titularidad de los

buques adscritos al servicio y demás elementos para su mantenimiento y prestación de aquél.

El capital de la Compañía será íntegramente español y estará representado por títulos nominativos, intransferibles a extranjeros.

Los miembros de los órganos de la Compañía serán españoles; a tal efecto, se entenderán por órganos la Presidencia, el Consejo y el Director general.

Base 9.^a Los Representantes, Agentes y Consignatarios de los buques que sirvan líneas contenidas en las tablas de servicios serán españoles en todo el ámbito del territorio nacional. Fuera de dicho ámbito, tendrá carácter preferente la condición de español para ostentar dichas funciones de representación, agencia y consignación.

CAPÍTULO IV

De los buques y sus dotaciones

Base 10. Tanto los buques propios como los fletados reunirán las condiciones generales que determinen las leyes y reglamentos vigentes.

La Compañía queda obligada, en virtud del presente contrato, al cumplimiento de las disposiciones que, con carácter especial, se establezcan para dichos buques por el Ministerio de Defensa.

Base 11. A lo largo de la relación contractual, la Compañía dispondrá de la flota necesaria para la adecuada prestación de los servicios cuya gestión se le encomienda, debiendo tener en todo momento los buques las adecuadas condiciones de confort, rapidez y seguridad.

Base 12. La Compañía mantendrá asegurados sus buques de riesgos marítimos ordinarios, guerra, huelgas y demás exigidos por la Administración y Entidades financiadoras, pudiendo ser aseguradora por cuenta propia en los casos y proporción en que sea autorizada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el de Hacienda.

Base 13. Los buques que la Compañía tenga afectos a los servicios, que serán preferentemente de construcción nacional, disfrutarán de los privilegios y ventajas especiales que concedan los Reglamentos y Ordenanzas de la Marina para los buques correos, pudiendo a tal efecto disponer de atraque fijo preferente para la mayor prontitud y seguridad del embarque y desembarque.

Base 14. Las dotaciones de los buques se ajustarán a las disposiciones vigentes en cada momento, en orden a titulaciones, cuadro indicador de tripulaciones mínimas, embarque del personal de la Marina Mercante y demás de general aplicación.

Los Capitanes y Oficiales serán españoles. Vestirán el uniforme reglamentario en todos los actos de servicio, así como en aquellos otros que, por su relieve, deban considerarse constitutivos de comisiones de tal naturaleza.

Base 15. La Compañía se compromete a admitir en sus buques, cuando la Administración lo determine, a los alumnos de los Institutos Náuticos Oficiales o Escuelas Especiales de Industrias Marítimas que, según su clase, les corresponde a tenor de lo dispuesto oficialmente sobre esta materia.

Asimismo, la Compañía colaborará a la formación y perfeccionamiento de Oficiales de la Marina Mercante y demás personal náutico mediante el establecimiento, previo convenio con la Administración y a cargo de ésta, de pequeñas organizaciones didácticas en los buques de largo recorrido.

CAPÍTULO V

De los servicios contractuales

A) Servicios comerciales

Base 16. La disposición de buques afectos al servicio sólo podrá realizarse previa su desafectación, que deberá autorizar el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Cuando un buque se separe definitivamente del contrato o se pierda, de su valor de venta o seguro se deducirá, de una parte, la cantidad no amortizada en el curso del contrato

correspondiente a las aportaciones de la Compañía, que será asignada a la misma, y de otra parte, la cantidad no amortizada correspondiente a las aportaciones que, según lo previsto en la base 28, haya realizado el Estado, que será atribuida al mismo. El remanente, si existe, será distribuido entre el Estado y la Compañía en las proporciones en que participaron en la financiación.

Base 17. La Compañía podrá realizar actividades comerciales e industriales siempre que éstas no perjudiquen el cumplimiento de su función principal.

En particular, la Compañía podrá mantener conciertos con las demás Empresas de transporte, con objeto de establecer con regularidad y eficacia servicios combinados intermodales con tarifas especiales a fletes corridos que faciliten el acceso al litoral y el tráfico internacional.

B) Transportes del Estado

Base 18. Los transportes de contingentes y cargas militares en servicios regulares se realizarán de acuerdo con las disposiciones que regulen la materia, mediante las guías que expedirán los Jefes de Intendencia o Autoridades competentes. Estas guías irán acompañadas de los correspondientes conocimientos de embarque, a cuyas condiciones se ajustará el transporte por los mismos amparado.

Base 19. La Compañía se obliga a realizar, mediante el correspondiente cargo a los Servicios de Correos, de los gastos que ello ocasione, el transporte de la correspondencia pública y de oficio, paquetes postales y todos los objetos que se admitan a circulación por el correo, así como los efectos especiales que el Estado ordene.

La correspondencia y efectos serán recibidos a bordo, debidamente clasificados por destinos y entregados a bordo en los puertos de llegada, por el Capitán del buque al representante de Correos. Los Capitanes serán responsables de la custodia del correo, salvo en caso de fuerza mayor.

Base 20. Si la Administración considerara conveniente establecer Oficinas ambulantes de Correos en los buques afectos al contrato, las obligaciones de la Compañía, en relación con el establecimiento de dichas Oficinas y con los empleados en ellas destinados, serán determinadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, cesando, en tal caso, la responsabilidad del Capitán respecto de la custodia del correo a que se alude en el artículo anterior.

C) Servicios extraordinarios

Base 21. Cuando para atender las necesidades de transporte del Ministerio de Defensa no bastaran los buques que sirvan los itinerarios normales, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con dicho Departamento, podrá disponer de uno o varios buques de la Compañía, afectos a este contrato.

La facturación que por este concepto hubiere de realizar la Compañía se ajustará a los gastos que para la misma represente el servicio prestado, de acuerdo con las tablas de costes fijos que a estos efectos se establezcan anualmente para cada uno de los buques afectos al contrato, cuya cuantía se incrementará con los gastos de carácter variable que por razón del viaje se produzcan, tales como combustible, gastos portuarios, gastos de manutención, en su caso, y cualquier otro que sea imputable al tráfico específico realizado. En estos casos, los itinerarios establecidos o las frecuencias en los viajes serán fijados por el Ministerio de Defensa.

Base 22. Los buques afectos al contrato, con abono de los gastos que se concierten, quedarán obligados a prestar los servicios extraordinarios o auxiliares que el Ministerio de Defensa requiera.

Base 23. Cuando las necesidades de la defensa nacional o situaciones excepcionales lo exijan, a juicio del Gobierno, éste queda facultado para suspender los servicios objeto de este contrato, tomando posesión de los buques y pertrechos, de las oficinas, servicios auxiliares, talleres y dependencias a flote y en tierra.

A la terminación de las circunstancias que motivaron las anteriores medidas, serán devueltos a la Compañía los buques, materiales, instalaciones y servicios que hubieran sido incautados.

Base 24. Durante el período de incautación, las relaciones contractuales quedarán suspendidas y el régimen de la Compañía sujeto a un concierto, que se establecerá entre las dos partes, con arreglo a las circunstancias que lo hubieran motivado. Se aplicará, en todo caso, un criterio de equidad que evite a la Compañía perjuicios que no le sean imputables, y en todo caso la vigencia del contrato quedará prorrogada por igual período que el tiempo que dure la incautación.

A la reanudación de los servicios, el Gobierno relevará a la Compañía del cumplimiento de aquellas cláusulas del contrato que resulten imposibles de satisfacer por las pérdidas o alteraciones producidas en aquel tiempo.

CAPÍTULO VI

Del régimen económico contractual

Base 25. El equilibrio económico-financiero de los servicios objeto de este contrato se obtendrá a través de las aportaciones del Estado. Estas se fijarán mediante la «Cuenta del Estado», que se formulará de acuerdo con los criterios que a continuación se detallan:

A) Explotación

a) Entradas:

1. Productos de tráfico.–La Compañía se financiará, de manera prioritaria, con las tarifas abonadas por los usuarios de los servicios.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones fijará, con criterio de mercado, las tarifas que hayan de regir el transporte de pasajeros, vehículos, mercancías y correo, para las líneas contenidas en las Tablas de Servicios. Dentro de los límites fijados, el Consejo de Administración de la Compañía acordará razonadamente las primas, descuentos y bonificaciones que, para un mejor rendimiento de la explotación, sean aplicables dentro de las prácticas comerciales habituales.

La Compañía recibirá, con cargo a consignaciones específicas de los Presupuestos Generales del Estado, el importe de las bonificaciones sobre las tarifas establecidas que el Gobierno acuerde en beneficio de personas u Organismos.

2. Otros orígenes.–Se computarán asimismo como entradas:

2.1 Restauración.–Los beneficios netos, si los hubiere, procedentes de la venta de productos y de las prestaciones de servicios de cualquier clase, a bordo de los buques afectos al contrato.

2.2 Participaciones.–El 50 por 100 de los rendimientos de la cartera de valores de la Compañía que excedan del 8 por 100 del capital financiero invertido.

2.3 Plusvalías en caso de pérdida o desafectación de buques.–Asimismo tendrán la consideración de entradas a efectos de la liquidación de la cuenta las sumas que correspondan al Estado en aplicación de lo dispuesto en el segundo párrafo de la base 18 de este contrato.

3. Aportación del Estado (explotación).–Se considerarán como entradas en la liquidación de la Cuenta del Estado el importe de la subvención estatal previsto en cada ejercicio para equilibrar el apartado A) de dicha Cuenta y que deberá figurar en los Presupuestos Generales del Estado.

b) Salidas:

Se entenderán como salidas de la Cuenta del Estado, correspondientes a la explotación de los servicios objeto de este contrato prestados por la Compañía, las siguientes:

1. Las de tráfico y explotación de los buques propios de la Compañía y los de arrendamiento de buques, según los contratos aprobados incluyendo el mantenimiento de los derechos sociales reconocidos con anterioridad.

2. Las de conservación y entretenimiento de la flota, debidamente aprobadas.

3. El coste del seguro, incluyendo, en su caso, la parte de autoseguro a que hace referencia la base 12.

4. Los impuestos, contribuciones, tasas y arbitrios del Estado, provincia y municipio a cargo de la Compañía, con excepción del Impuesto General sobre la Renta de Sociedades y demás Entidades Jurídicas y los Impuestos que corresponda satisfacer a los accionistas de la Compañía.

5. Los gastos generales de administración originados por la actividad de explotación de los Servicios de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional, incluyendo el mantenimiento de los derechos sociales reconocidos con anterioridad.

6. Los gastos directos originados por los servicios de control de la Administración del Estado.

7. La remuneración de la Compañía.–La Compañía, para el cumplimiento de las obligaciones propias exigidas en virtud del presente contrato, dispondrá de los medios adecuados y de los incentivos necesarios para proceder a la reestructuración técnica necesaria de la explotación y a la viabilidad económica de una digna prestación de los Servicios. A tal efecto, la remuneración de la Compañía estará constituida por un porcentaje de las entradas de explotación por productos de tráfico y restauración, el cual se fijará en función de la relación que en cada ejercicio exista entre la aportación del Estado por explotación y las salidas totales de explotación, sin computar entre ellas la propia remuneración.

Los porcentajes a aplicar serán los que se determinan en la siguiente tabla, que podrá ser revisada por el Ministerio de Hacienda cada dos años:

Relación	Aportación estatal por explotación – Salidas de explotación	Porcentajes a aplicar sobre productos de tráfico y restauración
Hasta el	0,20	8
Del 0,21 al	0,25	7
Del 0,26 al	0,30	6
Del 0,31 al	0,40	5
Del 0,41 al	0,50	4
Del 0,51 al	0,60	3
Del 0,61 al	0,70	2
A partir del	0,71	1

B) Inversiones

a) Entradas:

1. Aportación del Estado (inversiones).–Se considerará como entrada en la liquidación de la Cuenta del Estado el importe de la subvención estatal previsto en cada ejercicio para equilibrar el apartado B) de dicha Cuenta y que deberá figurar en los Presupuestos Generales del Estado.

b) Salidas:

1. Las de amortización de los buques propiedad de la Compañía que se afecten al servicio de las líneas comprendidas en las tablas, se computarán de la forma siguiente:

1.1 El 8 por 100 anual de su valor inicial, eventualmente corregido por la aplicación de las Leyes que sobre Regularización de Balances y Revalorización de Activos puedan promulgarse durante la vigencia del Contrato en la parte no afectada por el Crédito Naval.

Para los buques aportados al inicio del contrato, el tanto por ciento anual, correspondiente a la parte no afectada por el Crédito Naval, que resulte según al período de vida previamente fijado para cada uno de ellos, según los anexos correspondientes.

1.2 El tanto por ciento anual exigido para la amortización financiera del Crédito Naval de cada buque.

2. Las de amortización de las transformaciones en los buques propiedad de la Compañía, previamente autorizadas y efectuadas a costa de ésta, representativas del incremento de valor de los mismos, según estimación y costos debidamente aprobados.

Esta amortización se computará de la forma siguiente:

2.1 El tanto por ciento anual, corregido por la aplicación de las Leyes que sobre Regularización de Balances y Revalorización de Activos puedan promulgarse durante la vigencia del contrato, que resulte según el período de vida que técnicamente se le asigne y que no será superior al que reste al buque de que se trate, en la parte no afectada por el Crédito Naval.

2.2 El tanto por ciento anual exigido para la amortización del Crédito Naval.

3. El interés por los capitales invertidos por la Compañía:

3.1 Por los capitales invertidos por la Compañía, en los buques que prestan ya servicio, relacionados en el anexo número I de este contrato, al tipo de interés básico del Banco de España que esté en vigor en cada momento.

3.2 Por los capitales invertidos por la Compañía en nuevas unidades que se vayan incorporando al contrato durante la vigencia del mismo, al tipo de interés del crédito oficial vigente en cada momento.

Se entenderá por capitales invertidos, a los efectos señalados en los dos apartados anteriores, los iniciales de aportación disminuidos en las sucesivas amortizaciones.

3.3 Por los capitales invertidos por la Compañía para financiar las demoras de pago de las deudas contraídas por la Administración, en la medida que no sean financiadas por la misma, se abonará el tipo de interés básico del Banco de España.

3.4 Los gastos financieros correspondientes al Crédito Naval que, en cada ejercicio, grave a la flota propiedad de la Compañía afecta al contrato.

Base 26. El importe de las aportaciones del Estado se pagará por cuartas partes y por trimestres adelantados, con ajuste de intereses a la rendición de la Cuenta.

Si a la liquidación de la Cuenta del Estado en un ejercicio económico, de acuerdo con las previsiones presupuestarias de entradas computadas en la forma expuesta en la presente base, existiese superávit, la cuantía del mismo quedará a disposición de la Compañía para su aplicación como entrada en la Cuenta del ejercicio siguiente.

Si, por el contrario, la citada liquidación arroja un déficit, el Estado compensará a la Compañía del importe del mismo con cargo a los Presupuestos del ejercicio siguiente.

Base 27. La Tabla de Servicios que figura como anexo número II a este contrato constituye la hipótesis sectorial de partida, que sirve de base al mismo, pudiendo ser modificada; de acuerdo con lo preceptuado en la base 5.^a del presente contrato.

Base 28. Cada cuatro años la Compañía formulará un Plan de Inversiones, que deberá ser objeto de aprobación por el Gobierno y que orientará la confección de los Presupuestos o Programas de Inversión.

En dicho Plan se determinarán las inversiones a realizar y su sistema de financiación, especificando las cantidades que, en su caso, hayan de aportarse directamente por el Estado. Se complementarán las especificaciones anteriores con una fijación para el período cuatrienal de los objetivos de la política de personal, rentabilidad, productividad y reestructuración técnica de la explotación económica, así como métodos de evaluación de aquéllos.

Base 29. Con el fin de adaptar los objetivos acordados a las variaciones habidas en el entorno económico, por la Compañía se establecerá una contabilidad de las líneas comprendidas en la Tabla de Servicios vigente en cada momento, de tal manera que pueda conocerse, respecto de ellas, su resultado.

En la contabilidad se establecerá total separación de las líneas mixtas reseñadas en la base 6.^a, c), y de las actividades ajenas a la explotación del contrato.

La política tarifaria establecida por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, así como las modificaciones previstas en las referidas Tablas de Servicios, serán asimismo medios de adaptación de los objetivos, de conformidad con las necesidades de cada momento.

Base 30. La elaboración y ejecución del presupuesto de explotación, y, en su caso, del de capital, se realizará conforme a lo dispuesto en la Ley 11/1977, General Presupuestaria, y demás normas de desarrollo de la misma.

Base 31. El Ministerio de Hacienda será, a lo largo de la vigencia del contrato, el órgano encargado del control financiero en los términos previstos por la Ley General Presupuestaria y demás normas de desarrollo.

CAPÍTULO VII

De la responsabilidad en la gestión de la Compañía

Base 32. Constituye obligación primordial en la Compañía adoptar las medidas necesarias para salvaguardar la seguridad de las personas y cosas afectadas por su servicio.

Base 33. La Compañía quedará obligada a prestar eficazmente el servicio público que tiene encomendado, habida cuenta de las necesidades del tráfico y de la capacidad de las instalaciones.

Base 34. El incumplimiento por la Compañía de cualquiera de las obligaciones que el presente contrato establece y que no fuere debido a causas de fuerza mayor dará lugar a la imposición de las correspondientes sanciones económicas, que se graduarán según la entidad objetiva de la falta cometida y la perturbación ocasionada al servicio, sin que su importe pueda exceder de 5.000.000 de pesetas.

En caso de reiteración de faltas o cuando la falta o faltas cometidas fueren de excepcional gravedad, podrá acordarse la resolución del contrato por acuerdo del Consejo de Ministros.

CAPÍTULO VIII

Extinción del contrato

Base 35. Son causas de extinción de su vigencia, al margen de las derivadas del mero transcurso del tiempo previsto para su vigor, las prevenidas en los artículos 75 de la Ley de Contratos del Estado y 223 de su Reglamento.

CAPÍTULO IX

De las fianzas y régimen jurisdiccional

Base 36. En aplicación de lo previsto en el artículo 124 de la Ley de Contratos del Estado y 381 de su Reglamento, queda eximida la Compañía de la prestación de fianza de garantía de su gestión.

Base 37. Corresponde a los Tribunales de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa el conocimiento de los litigios que en relación con la validez, efectos, modificación o extinción del contrato pudieran suscitarse.

BASE ADICIONAL

La Compañía formulará dentro de los tres meses, contados a partir de la firma del contrato, un Plan de Inversiones correspondiente a 1978 y posteriormente, y antes del fin del ejercicio, el Plan de Inversiones cuatrienal, dentro del cual se enmarcará el anteriormente citado.

ANEXO I A LAS BASES

Tabla de valoraciones de buques afectos al contrato regulador de los Servicios de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional

Buque	Valor adscripción al contrato en millones de pesetas	Vida útil – Años
«Antonio Lázaro»	340	10
«Ciudad de Barcelona»	80	4
«Ciudad de Burgos»	95	5
«Ciudad de Cádiz»	18,8	1
«Ciudad de Compostela»	460	9
«Ciudad de Granada»	150	8
«Ciudad de Huesca»	45	4
«Ciudad de La Laguna»	380	9
«Ciudad de Oviedo»	50	3
«Ciudad de Pamplona»	125	6
«Ciudad de Teruel»	45	5
«Ciudad de Toledo»	55	6
«Ernesto Anastasio»	24	2
«Isla de Formentera»	19	1
«Isla de Menorca»	110	6
«J. J. Sister»	1.448	15
«Juan March»	460	8
«Las Palmas de Gran Canaria»	460	9
«León y Castillo»	4	1
«Manuel Soto»	1.483	16
«Santa Cruz de Tenerife»	460	8
«Santa María de la Candelaria»	55	8
«Santa María de la Caridad»	70	9
«Santa María de las Nieves»	55	7
«Santa María de la Paz»	70	10
«Santa María del Pino»	50	9
«Vicente Puchol»	340	11
«Victoria»	60	4
«Villa de Agaete»	450	10
«Villa de Bilbao»	110	8
«Villa de Madrid»	20	1
«Virgen de Africa»	70	5

ANEXO II A LAS BASES

Tabla inicial de servicios

1. Servicios de Baleares

Línea PB-1.1. Barcelona-Palma y viceversa. Tres expediciones/semana en temporada normal de tráfico y 12 expediciones en temporada alta, con buques de más de 6.500 toneladas de arqueo total y 18 nudos de velocidad horaria.

Línea PB-1.2. Barcelona-Palma-Ibiza y viceversa. Tres expediciones/semana en temporada normal de tráfico, con buques de más de 6.500 toneladas de arqueo total y 18 nudos de velocidad horaria

Línea PB-2. Barcelona-Ibiza y viceversa. Una expedición/semana en temporada normal de tráfico, con buques de más de 4.000 toneladas y 15 nudos de velocidad horaria, y seis expediciones/semana en temporada alta, con buques de 7.000 toneladas y 18 nudos de velocidad horaria.

Línea PB-3. Barcelona-Mahón y viceversa. Tres expediciones/semana en temporada normal de tráfico y seis expediciones/semana en temporada alta, con buques de más de 4.000 toneladas de arqueo total y 15 nudos de velocidad horaria.

Línea PB-4. Valencia-Palma y viceversa. Seis expediciones/semana durante todo el año, con buques de 7.000 toneladas de arqueo total y 18 nudos de velocidad horaria, y una expedición/semana más en temporada alta, con buques de más de 4.000 toneladas de arqueo total y 15 nudos de velocidad horaria.

Línea PB-5. Valencia-Ibiza y viceversa. Dos expediciones/semana en temporada normal de tráfico y tres expediciones/semana en temporada alta, con buques de más de 4.000 toneladas de arqueo total y 15 nudos de velocidad horaria.

Línea PB-6. Alicante-Palma y viceversa. Tres expediciones/semana durante todo el año, con buques de más de 4.000 toneladas de arqueo total y 15 nudos de velocidad horaria.

Línea PB-7. Alicante-Ibiza y viceversa. Dos expediciones/semana en temporada normal de tráfico y tres expediciones en temporada alta, con buques de más de 4.000 toneladas de arqueo total y 15 nudos de velocidad horaria.

Línea IB-1. Palma-Ibiza y viceversa. Tres-cinco expediciones/semana en temporada alta, con buques de más de 1.500 toneladas de arqueo total y 12 nudos de velocidad horaria.

Línea IB-2. Palma-Ciudadela y viceversa. Una expedición/semana en temporada normal de tráfico, con buques de más de 1.500 toneladas de arqueo total y 12 nudos de velocidad horaria.

Línea IB-3. Palma-Cabrera y viceversa. Una expedición/semana durante todo el año, con buques de más de 1.500 toneladas de arqueo total y 12 nudos de velocidad horaria.

Línea IB-4. Ciudadela-Alcudia y viceversa. Dos expediciones/semana en temporada normal de tráfico y seis expediciones/semana en temporada alta, con buques de más de 1.500 toneladas de arqueo total y 12 nudos de velocidad.

2. Servicios Norte de Africa

Línea PA-1. Málaga-Melilla y viceversa. Seis expediciones/semana en temporada normal de tráfico y siete expediciones/semana en temporada alta, con buques de más de 4.000 toneladas de arqueo total y 15 nudos de velocidad horaria.

Línea PA-2. Almería-Melilla y viceversa. Tres expediciones/semana en temporada normal de tráfico y seis expediciones/semana en temporada alta, con buques de más de 4.000 toneladas de arqueo total y 15 nudos de velocidad horaria.

Línea PA-1.2. Málaga-Melilla-Almería y viceversa. Seis expediciones/dos semanas durante todo el año, con buques de más de 3.000 toneladas y 15 nudos de velocidad horaria.

Línea PA-3. Algeciras-Ceuta y viceversa. 26 expediciones/semana en temporada normal de tráfico y 42 expediciones/semana en temporada alta, con buques de más de 3.000 toneladas de arqueo total y 15 nudos de velocidad horaria.

Línea IA-1. Ceuta-Peñones-Melilla y viceversa. Una expedición/semana, con itinerarios alternados en la siguiente forma:

- a) Ceuta-Peñón Vélez-I. Alhucemas-Melilla-I. Alhucemas-Peñón Vélez-Ceuta.
- b) Ceuta-Peñón Vélez-I. Alhucemas-Melilla-I. Chafarinas. Melilla-I. Alhucemas-Peñón Vélez-Ceuta.

Con buques de más de 800 toneladas de arqueo total y 10 nudos de velocidad horaria.

3. Servicios de Canarias

Línea PC-1.1. Cádiz-Las Palmas-Tenerife-Las Palmas-Cádiz o Cádiz-Tenerife-Las Palmas-Cádiz. Tres expediciones/dos semanas en temporada normal de tráfico y una

expedición/cuatro días en temporada alta, con buques de más de 9.000 toneladas de arqueo total y 22 nudos de velocidad horaria.

Línea PC-1.2. Barcelona-Algeciras-Tenerife-Las Palmas-Tenerife-Algeciras-Barcelona o Barcelona-Algeciras-Las Palmas-Tenerife-Algeciras-Barcelona. Una expedición/semana durante todo el año, con buques de más de 9.000 toneladas de arqueo total y 22 nudos de velocidad horaria.

Línea PC-2. Mediterráneo-Canarias y viceversa. Una expedición/semana con itinerarios alternados en la siguiente forma:

a) Barcelona-Valencia-Puerto Rosario-S. C. Palma-Tenerife-Las Palmas-Tenerife-Málaga-Barcelona.

b) Barcelona-Valencia-Alicante-Arrecife-Las Palmas-Tenerife-Las Palmas-Málaga-Barcelona.

Con buques de más de 6.000 toneladas de arqueo total y 15,5 nudos de velocidad horaria.

Línea PC-3. Cantábrico-Canarias. Una expedición/semana, con itinerarios alternados de seis semanas de duración, en la siguiente forma:

a) Bilbao-Santander-Gijón-Villagarcía-Vigo-Arrecife-Las Palmas-Tenerife-S. C. Palma-Vigo-Gijón-Pasajes-Bilbao-Gijón-Villagarcía-Vigo-Arrecife-Las Palmas-Tenerife-S. C. Palma-Vigo-Gijón-Santander-Bilbao.

b) Bilbao-Santander-Gijón-Villagarcía-Vigo-Puerto Rosario-Las Palmas-Tenerife-S. C. Palma-Vigo-La Coruña-Gijón-Pasajes-Bilbao-Gijón-Villagarcía-Vigo-Puerto Rosario-Las Palmas-Tenerife-S. C. Palma-Vigo-La Coruña-Gijón-Santander-Bilbao.

c) Bilbao-Santander-Gijón-La Coruña-Villagarcía-Vigo-Arrecife-Las Palmas-Tenerife-S. C. Palma-Vigo-Gijón-Pasajes-Bilbao-Gijón-La Coruña-Villagarcía-Vigo-Arrecife-Las Palmas-Tenerife-S. C. Palma-Vigo-Gijón-Santander-Bilbao.

Con buques de más de 4.300 toneladas de arqueo total y 15,5 nudos de velocidad horaria.

4. Servicios interinsulares-Canarias

Línea IC-1. Las Palmas-Tenerife-Las Palmas. 19 expediciones/semana con buques de más de 4.000 toneladas de arqueo total y 18 nudos de velocidad horaria.

Línea IC-2. Tenerife-Gomera-Valverde-Gomera-Cristianos-Gomera-Cristianos-Gomera-Valverde-Gomera-Cristianos-Gomera-Cristianos-Gomera-Valverde-Gomera-Cristianos-Gomera-Cristianos-Gomera-Las Palmas. Una expedición por semana con buques de más de 1.000 toneladas de arqueo total y 12 nudos de velocidad horaria.

Línea IC-3. Las Palmas-Puerto Rosario-Arrecife-Las Palmas-Puerto Rosario-Arrecife-Las Palmas-Puerto Rosado-Arrecife-Las Palmas-Tenerife. Una expedición/semana con buques de más de 1.000 toneladas de arqueo total y 12 nudos de velocidad horaria.

Línea IC-4. Las Palmas-Arrecife-Puerto Rosario-Las Palmas-Tenerife-S. C. Palma-Tenerife-S. C. Palma-Tenerife. Una expedición/semana con buques de más de 2.000 toneladas de arqueo total y 14 nudos de velocidad horaria.

Línea IC-5. Tenerife-S. C. Palma-Tenerife-Las Palmas-Arrecife-Puerto Rosario-Las Palmas-Arrecife-Las Palmas. Una expedición/semana con buques de más de 2.000 toneladas de arqueo total y 14 nudos de velocidad horaria.

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.
Más información en info@boe.es