

*Informe de fiscalización sobre los efectos económicos de la extinción en 1997 del contrato regulador de los servicios de comunicaciones marítimas de interés nacional suscrito entre el Estado y la «Compañía Transmediterránea, Sociedad Anónima», examinado por la Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas.*

INFORME





- IV.1.2 Aportaciones por gastos financieros.
- IV.1.3 Aportaciones por amortización de la flota de Contrato.
- IV.2 ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS EXTRAORDINARIOS DE LA SOCIEDAD EN EL PERÍODO 1978-1997.
- V. COMPENSACIONES RECLAMADAS CON MOTIVO DE LA LIQUIDACIÓN DEL CONTRATO REGULADOR.
- V.1 COMPENSACIONES POR GASTOS DE «EXPLOTACIÓN».
- V.1.1 Reparaciones extraordinarias de buques.
- V.1.2 Intereses no vencidos.
- V.1.3 Devoluciones de primas de seguros.
- V.1.4 Créditos comerciales incobrables.
- V.1.5 Impuesto Especial de la Comunidad Canaria sobre el Combustible.
- V.1.6 Derechos sociales reconocidos.
- V.1.7 Costes de reestructuración laboral.
- V.2 COMPENSACIONES POR GASTOS DE INVERSIÓN (FLOTA).
- V.2.1 Titularidad de los buques afectos a Contrato.
- V.2.2 Recuperación de los capitales invertidos en la flota.
- V.3 INTERESES DE DEMORA PENDIENTES DE LIQUIDACIÓN.
- VI. SITUACIÓN Y ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE DEL EJERCICIO FISCALIZADO.
- VII. CONCLUSIONES.
- II. Compañía Trasmediterránea, S.A. Evolución de los resultados de los ejercicios 1978-1997.
- III. Compañía Trasmediterránea, S.A. Evolución de los resultados de explotación en el período 1978-1997.
- IV. Compañía Trasmediterránea, S.A. Resultado ordinario y aportación del Estado en el período 1978-1997.
- V. Compañía Trasmediterránea, S.A. Detalle y evolución de la aportación del Estado en el período 1978-1997.
- VI. Compañía Trasmediterránea, S.A. Contribución anual al margen ordinario de la Compañía de las aportaciones de carácter retributivo.
- VII. Compañía Trasmediterránea, S.A. Evolución de los resultados extraordinarios de los ejercicios 1978 a 1997.
- VIII. Compañía Trasmediterránea, S.A. Gastos de personal aplicados a la Cuenta Estado en el período 1990-1997.
- IX. Compañía Trasmediterránea, S.A. Líneas de Comunicaciones Marítimas. Contrato de 1978.
- X. Compañía Trasmediterránea, S.A. Recuperación de los capitales invertidos en la flota en servicio al cierre del ejercicio de 1997.
- XI. Compañía Trasmediterránea, S.A. Estado comparativo de balances cerrados al 31 de diciembre de los ejercicios 1997 y 1996.
- XII. Compañía Trasmediterránea, S.A. Estado comparativo de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 1997 y 1996.
- XIII. Compañía Trasmediterránea, S.A. Servicios Marítimos. Contrato 1998.
- I. INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO DE FISCALIZACIÓN

14

INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LOS EFECTOS ECONÓMICOS DE LA EXTINCIÓN EN 1997 DEL CONTRATO REGULADOR DE LOS SERVICIOS DE COMUNICACIONES MARÍTIMAS DE INTERÉS NACIONAL SUSCRITO ENTRE EL ESTADO Y LA «COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S.A.»

El Pleno del Tribunal de Cuentas, en el ejercicio de su función fiscalizadora establecida en los artículos 2.a), 9 y 21.3.a) de la Ley Orgánica 2/1982, de 12 de mayo, y a tenor de lo previsto en los artículos 12 y 14 de la misma disposición y concordantes de la Ley 7/1988, de 5 de abril, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, ha aprobado, en su sesión de 21 de diciembre de 1999, el Informe de Fiscalización de los Efectos Económicos de la Extinción en 1997 del Contrato Regulador de los Servicios de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional suscrito entre el Estado y la «Compañía Trasmediterránea, S.A.».

ÍNDICE

- I. INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO DE FISCALIZACIÓN.
- II. OBJETIVOS Y ALCANCE DE LA FISCALIZACIÓN.
- III. ANTECEDENTES.
- IV. EFECTOS ECONÓMICOS PARA LA SOCIEDAD ESTATAL DEL CONTRATO SUSCRITO EN 1978 ENTRE TRASMEDITERRÁNEA Y EL ESTADO.
- IV.1 ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS ORDINARIOS DE LA SOCIEDAD EN EL PERÍODO 1978-1997.
- IV.1.1 Aportaciones en concepto de remuneración a la Compañía.

ANEXOS

- I. Contrato Regulador de los Servicios de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional suscrito entre el Estado y la «Compañía Trasmediterránea, S.A.».

La fiscalización de «Compañía Trasmediterránea, S.A.» se ha llevado a cabo en virtud del acuerdo adoptado por el Pleno del Tribunal de Cuentas el día 26 de noviembre de 1998, por el que se aprobó, a instancias del propio Tribunal, la fiscalización de los efectos económicos de la extinción en 1997 del Contrato Regulador de los Servicios de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional suscrito el 4 de septiembre de 1978 entre el Estado y la «Compañía Trasmediterránea, S.A.»

II. OBJETIVOS Y ALCANCE DE LA FISCALIZACIÓN

La fiscalización ha tenido por objeto el análisis de los efectos económicos más relevantes que para la Com-

pañía ha comportado el Contrato regulador de los Servicios de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional (en adelante Contrato), suscrito el 4 de septiembre de 1978 con el Estado, una vez que se ha producido el 1 de enero de 1998 su extinción y han establecido las partes las bases para la liquidación del mismo.

La fiscalización ha comprendido el examen de los criterios y directrices aplicadas en la liquidación económica de dicho Contrato, en relación con los principios de legalidad, economía y eficiencia, de acuerdo con las Directrices Técnicas aprobadas por el Pleno del Tribunal de Cuentas.

Respecto a su alcance temporal, la fiscalización se refiere al ejercicio 1997 y anteriores en cuanto se relaciona con el devengo de los derechos y obligaciones incluidos en la liquidación del Contrato. Aunque a la fecha de cierre de los trabajos de fiscalización aún no se había dado formalmente por concluida la liquidación del contrato, el examen se ha extendido a las cuentas anuales de 1998 en las que, junto con las de 1997, ha quedado recogido en su mayor parte el resultado de las operaciones de liquidación realizadas. Igualmente, en la medida necesaria para valorar los efectos económicos que ha representado esta contratación para la Compañía, se ha realizado un análisis formal de las cuentas anuales y de las Cuentas Estado rendidas por Compañía Trasmediterránea en los 20 años de vigencia de dicho Contrato.

### III. ANTECEDENTES

La «Compañía Trasmediterránea, S.A.» es una Sociedad Estatal de las incluidas en el artículo 6.1.a) del Texto Refundido de la Ley General Presupuestaria, cuyo objeto social, acorde con su carácter de Empresa naviera, es principalmente el transporte marítimo de pasajeros, vehículos y carga. Asimismo, desde el 1 de enero de 1984 en que se produjo la absorción de la filial «Compañía Auxiliar de Comercio y Navegación, S.A.» (AUCONA), su objeto social se extendió a la realización de actividades estibadoras y de consignación de buques a otros armadores.

TRASMEDITERRÁNEA se constituyó el 25 de noviembre de 1916, mediante la fusión de cinco Sociedades privadas, con el objetivo primordial de realizar la prestación de los denominados «Servicios de comunicaciones marítimas de soberanía» que le fueron otorgados por el Estado, mediante el procedimiento de concurso, en contrato de fecha 11 de abril de 1921. La Sociedad privada firmó dos contratos más con el Estado, en 1931 y 1952, hasta que en 1978, a través de una oferta pública de adquisición de acciones formulada según lo previsto en el Real Decreto 2866/1977, de 28 de octubre, pasó a ser de titularidad pública.

En la exposición de motivos del Real Decreto 2866/1977 se establecía la precedencia de que el Esta-

do se hiciera cargo de la explotación de los servicios de comunicaciones rápidas y regulares de soberanía una vez concluido, el 31 de diciembre de 1977, el período de prórroga acordado para la gestión por parte de la Compañía de los servicios objeto del contrato de 22 de febrero de 1952; y, tras deducir la imposibilidad de promover mediante concurso público la concurrencia de ofertas privadas que garantizaran la explotación del servicio con la regularidad y continuidad necesarias, se fundamentaba la conveniencia de la explotación futura de estos servicios por el Estado en que para la explotación equilibrada de los mismos desde un punto de vista económico y financiero forzosamente debían emplearse fórmulas de subvención que no se consideraba aconsejable realizar a Empresas de naturaleza privada por el volumen de transferencias que suponían.

Dos fueron las opciones de explotación pública que se plantearon en el Decreto 2866/1977. Una consistía en la adquisición y, en su caso, flete de los buques de la Compañía y de los elementos precisos para la explotación del Servicio, incluido el personal utilizable, para su aportación a una Sociedad ciento por ciento de participación estatal. La otra alternativa era la adquisición de al menos el 54 por ciento de los títulos representativos del capital de la Compañía explotadora.

En enero de 1978, a través de una oferta pública de compra de acciones y conforme a lo establecido en el citado Real Decreto 2866/1977, el Estado adquirió el 95,7 por 100 del capital social de la Compañía Trasmediterránea. El capital social de la Empresa al tiempo de formalizarse la oferta pública de compra era de 2.014 millones de pesetas, cifra que se vio ampliada en 1980 a 3.022 millones. Dicho capital estaba representado por 6.043.149 acciones ordinarias y nominativas de 500 pesetas de valor nominal cada una.

El 4 de septiembre de 1978 se suscribió, en escritura pública otorgada entre el Estado y la «Compañía Trasmediterránea, S.A.», un nuevo contrato, por un plazo de 20 años, que tenía por objeto la regulación de los «Servicios de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional», denominación que sustituyó a la de los «Servicios de Comunicaciones Marítimas de Soberanía».

Los servicios de transporte contratados, determinados en las tablas anejas al Contrato (que se adjunta como Anexo I de este Informe), se realizaban entre la Península y las Islas Baleares, Las Islas Canarias, Ceuta, Melilla y Tánger.

Con arreglo al régimen legal aplicable en 1978 a los servicios objeto del Contrato regulador, determinado por la Ley de 12 de mayo de 1956 sobre Protección de la Flota Mercante Española y el citado Real Decreto 2.866/1977, la actividad contratada constituía un servicio público de interés nacional; por lo que, a tenor del artículo 62 del texto articulado de la entonces vigente Ley de Contratos del Estado, aprobada por Decreto 923/1965, de 8 de abril, el citado Contrato tenía el carácter de administrativo.

### IV. EFECTOS ECONÓMICOS PARA LA SOCIEDAD ESTATAL DEL CONTRATO SUSCRITO EN 1978 ENTRE TRASMEDITERRÁNEA Y EL ESTADO

En el contrato suscrito entre TRASMEDITERRÁNEA y el Estado el 4 de septiembre de 1978, al igual que en las anteriores contrataciones, el Estado garantizaba a la Compañía el equilibrio económico-financiero de la explotación de los Servicios de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional mediante el régimen de aportaciones públicas.

De acuerdo con las cláusulas del Contrato, las aportaciones del Estado a la Compañía se fijarían anualmente mediante la formulación de la denominada «Cuenta Estado» que comprendía dos grupos de aportaciones denominadas, respectivamente, de «explotación» y de «inversión».

Las aportaciones de «explotación» tenían por objeto fundamentalmente equilibrar el resultado de explotación de los servicios contratados con el Estado, sin computar en este resultado el coste correspondiente a la amortización de la flota. Además, con la finalidad de incentivar la viabilidad de la Compañía, se estableció una remuneración para la Sociedad que estaba constituida por un porcentaje de los ingresos de tráfico y restauración. El porcentaje a aplicar en cada ejercicio guardaba una relación inversa con la existente entre la aportación anual por «explotación» y el total de gastos aplicados en este apartado, sin computar entre ellos la propia remuneración.

Las aportaciones de «inversiones» estaban destinadas a compensar a la Sociedad Estatal los costes relativos a la financiación y utilización de la flota de buques afectados a los servicios contratados.

Con objeto de asegurar la financiación de esta flota, la financiación procedente de créditos navales se distinguía en Contrato del resto de aportaciones efectuadas por la Compañía para la adquisición o transformación de buques. Los costes financieros originados por los créditos navales tenían garantizada su total cobertura en la Cuenta Estado. La remuneración del resto de los capitales invertidos por la Compañía en la adquisición o mejora de la flota se calculaba aplicando a los importes que estuvieran pendientes de amortización económica al final de cada ejercicio el tipo básico en vigor del Banco de España, si se trataba de buques incorporados al inicio del servicio, o el tipo de interés del crédito oficial vigente, para las nuevas adquisiciones de buques.

Con igual criterio, la aportación anual del Estado a la Compañía correspondiente a la amortización de los capitales iniciales invertidos en la flota incluía la amortización financiera de los créditos navales empleados en su financiación más la amortización técnica correspondiente a los capitales aportados por la propia Compañía; distinguiendo, en la amortización de la parte del coste inicial no afectada por créditos navales, entre

buques aportados al comenzar la vigencia de la contratación, para los que la amortización se calculaba de acuerdo con el período de vida fijado para cada uno de ellos en el Anexo I del Contrato, y buques de nueva adquisición, cuya amortización se establecía en Contrato en el 6% anual de los capitales invertidos inicialmente por la Compañía, corregidos eventualmente los valores iniciales, en ambos casos, por la aplicación de Leyes sobre Regularización o Actualización.

La amortización de las transformaciones efectuadas por la Compañía en los buques afectados al servicio de las líneas de Contrato incluía igualmente la amortización financiera anual de los créditos navales empleados en su financiación más la depreciación técnica anual correspondiente a la parte no financiada con créditos navales, calculada esta última en función del período que restara en cada caso de vida útil.

La aportación del Estado para inversiones cubría asimismo el coste de la financiación transitoria soportado por la Compañía por la demora en el pago de las deudas contraídas por la Administración contratante, estableciéndose esta compensación al tipo de interés básico del Banco de España.

Con el fin de adaptar los objetivos acordados en esta contratación a las variaciones producidas en el entorno económico de la Compañía, en el Contrato se dispuso que la Sociedad debía establecer una contabilidad para las líneas comprendidas en la «Tabla de Servicios» vigente en cada momento separada de la correspondiente a actividades ajenas al objeto del Contrato, de forma que pudieran determinarse individualmente sus resultados.

De acuerdo con el Contrato, y con arreglo a las competencias atribuidas en el Texto Refundido de la Ley General Presupuestaria, el control financiero de la Cuenta Estado formulada por la Sociedad durante la vigencia de esta contratación ha correspondido a la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE).

En la práctica, la mayor parte de la actividad social que ha venido desarrollando la «Compañía Trasmediterránea, S.A.» ha estado relacionada con la prestación de los denominados «Servicios de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional», determinados en el Contrato formalizado con el Estado.

Como consecuencia de esta contratación, la IGAE autorizó aportaciones públicas a la Compañía Trasmediterránea por importe de 114.028 millones de pesetas, sin computar en dicha cifra la liquidación correspondiente a los intereses de demora en el pago de las aportaciones de los dos últimos ejercicios, pendiente de liquidación al cierre del ejercicio 1998. Estas aportaciones, además de garantizar el equilibrio económico-financiero de los servicios contratados durante los 20 años en que ha estado vigente, han contribuido a mejorar sensiblemente la situación financiero-patrimonial de la Compañía.

A 31 de diciembre de 1997, el neto patrimonial de TRASMEDITERRÁNEA ascendía a 43.872 millones de pesetas, presentando un incremento con respecto al registrado a 31 de diciembre de 1977 de 37.806 millones de pesetas. La Empresa había aumentado, asimismo, en un 8% su nivel de autofinanciación; pasando a triplicar en pesetas constantes 1977 la cifra correspondiente a su capital circulante.

El patrimonio neto de la Sociedad Estatal a las fechas de inicio y término de la vigencia del Contrato de 1978, era el siguiente:

(En millones de pesetas)

NETO PATRIMONIAL	Importe a 31-12-1977	Importe a 31-12-1997	Variaciones
Capital suscrito	2.014	3.022	1.008
Prima de emisión	10	10	0
Reserva revalorización	2.770	5.331	2.561
Reserva legal	353	604	251
Reserva estatutaria	37	37	0
Reserva voluntaria	35	33.270	33.235
Reserva especial	246	1.350	1.104
Beneficio del ejercicio	271	248	-23
Previsiones autoseguro	330	-	-330
<b>Total</b>	<b>6.066</b>	<b>43.872</b>	<b>37.806</b>

Los cambios que han afectado al neto patrimonial de la Sociedad Estatal en el período considerado son los que, según su procedencia, se resumen en el cuadro siguiente:

(En millones de pesetas)

ORIGENES	46.077
Ampliación de capital social	1.008
Actualizaciones y regularizaciones	10.731
<b>Resultados del período</b>	<b>34.046</b>
Dotación a Reserva Especial	292
<b>APLICACIONES</b>	<b>-8.271</b>
Previsión autoseguro	-60
Previsión Impuesto de Sociedades	-4.347
Dividendos distribuidos	-3.864
<b>VARIACIONES NETO PATRIMONIAL</b>	<b>37.806</b>

Desde su adquisición por el Estado en enero de 1978, la Sociedad llevó a cabo una única ampliación de su capital social, que tuvo lugar en 1980, por importe de 1.008 millones de pesetas.

En el período 1978-1997 los fondos propios de la Compañía registraron un incremento neto de 10.731 millones de pesetas por actualizaciones y regularizaciones autorizadas legalmente. En ese período los activos de la Empresa fueron objeto de revalorización en cuatro ocasiones. Las plusvalías contabilizadas ascendieron a 11.061 millones; pero, a causa de las pérdidas habidas en la venta de algunos buques, a 31 de diciembre de 1997 se habían regularizado 330 millones, incluidos 94 millones de revalorizaciones contabilizadas con anterioridad a la entrada en vigor del Contrato.

A aquella misma fecha, la Reserva de revalorización pendiente de disposición ascendía a 5.331 millones, procediendo esta plusvalía en su totalidad de la actualización autorizada por el Real Decreto-Ley 7/1996.

Al cierre del ejercicio 1997 restaban por amortizar correcciones monetarias por valor de 1.475 millones de pesetas; habiendo registrado la Compañía en ese ejercicio un gasto por este concepto de 4.024 millones. La amortización anual de las plusvalías contables derivadas de actualizaciones y regularizaciones autorizadas legalmente eran repercutibles en la Cuenta Estado en los términos previstos en Contrato, por lo que la Sociedad imputó 1.631 millones por este concepto en la Cuenta de 1997. No se dispone de datos agregados de la cifra repercutida al Estado por las revalorizaciones anteriores a la de 1996.

En el período analizado TRASMEDITERRÁNEA contabilizó unos beneficios totales de 34.046 millones de pesetas (cuya evolución anual aparece recogida en el Anexo II de este Informe), importe que habría que incrementar en 292 millones ya que en 1978 la Sociedad aplicó directamente a la Reserva Especial dotaciones a las provisiones por igual cuantía. Con objeto de facilitar la comparación interanual de los resultados del período considerado, habida cuenta de las modificaciones introducidas en la estructura de la cuenta de pérdidas y ganancias por el vigente Plan General de Contabilidad, se han adaptado los resultados de los ejercicios de 1978 a 1990 a los nuevos criterios que se establecieron para su formulación. Por resultados, los beneficios obtenidos en el período 1978-1997 fueron los que se muestran a continuación:

(En millones de pesetas)

RESULTADOS	IMPORTE
Explotación	57.676
Financiero	-20.412
<b>Ordinario</b>	<b>37.264</b>
Extraordinario	-2.003
Impuestos	-1.215
<b>Del ejercicio</b>	<b>34.046</b>

En 1978, de conformidad con la propuesta de distribución de resultados del ejercicio anterior, la Compañía distribuyó como dividendos 241 millones de pesetas. Desde su adquisición por el Estado y hasta el ejercicio de 1985 el beneficio obtenido anualmente se destinó a la dotación de reservas. A partir de 1985, coincidiendo con un incremento significativo de los resultados anuales, la Sociedad remuneró a sus accionistas con unos dividendos anuales medios equivalentes al 9% de su capital social.

De acuerdo con las bases de formulación del resultado del ejercicio aplicable hasta la entrada en vigor del actual Plan General de Contabilidad, aprobado por Real Decreto 1643/1990, la Sociedad dotó con cargo a

los beneficios del ejercicio la previsión correspondiente al gasto anual por el Impuesto de Sociedades, que se ha destinado, fundamentalmente, al pago de dicho impuesto. De conformidad igualmente con la regulación contable anterior, la «Previsión de autoseguro» formaba parte del neto patrimonial. Del importe que figuraba dotado a 31-12-1977 únicamente 60 millones se destinaron a los fines previstos, capitalizándose el exceso en 1980. A la Reserva legal se transfirieron 201 millones de pesetas y los 69 millones restantes se trasladaron a la Reserva voluntaria.

Pueden medirse, en términos de incremento del neto patrimonial de la Sociedad y mediante el análisis de la contribución que las aportaciones públicas devengadas con motivo del mismo han tenido en la determinación del resultado de la Compañía, los efectos económicos adicionales que el Contrato regulador de los servicios de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional ha tenido para la Sociedad Estatal, además de garantizar la continuidad de la prestación de estos servicios durante su vigencia. Con este fin se ha distinguido el resultado ordinario del resto de los componentes de los resultados anuales de la Sociedad, en atención al carácter de las compensaciones anuales acordadas en Contrato, clasificables por su naturaleza como de explotación o financieras.

#### IV.1 ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS ORDINARIOS DE LA SOCIEDAD EN EL PERÍODO 1978-1997

Los resultados ordinarios obtenidos por la Sociedad Estatal en el período 1978-1997 sumaron 37.264 millones de pesetas. En dicho período de tiempo los resultados de explotación ascendieron a 57.676 millones (su evolución y composición anual se incluye como Anexo III de este Informe). En igual plazo la Compañía acumuló 20.412 millones de pérdidas financieras.

En esos veinte años TRASMEDITERRÁNEA registró como ingresos de explotación aportaciones públicas por 117.634 millones de pesetas que correspondían a la contraprestación pactada con el Estado en el Contrato de 4 de septiembre de 1978. En los controles financieros de las Cuentas Estado del período 1978-1997, realizados por la IGAE, las aportaciones de la Administración a la Compañía por esta contratación se han cifrado en 114.028 millones de pesetas, sin computar en dicha cifra la liquidación correspondiente a los intereses de demora en el pago de las aportaciones de los dos últimos ejercicios, pendiente de liquidación al cierre del ejercicio 1998.

En la comparación de los resultados ordinarios anuales con la aportación registrada por la Compañía en cada ejercicio (que se recoge en el Anexo IV de este Informe) se aprecia que únicamente dos de ellos, los de 1987 y 1988, presentarían un margen ordinario posi-

vo si no se computase la aportación del Estado. El buen comportamiento de los ingresos comerciales en ambos ejercicios permitió que se compensaran todos los gastos corrientes contabilizados. El resto de los años en que estuvo en vigor el Contrato fueron las aportaciones del Estado a la Compañía las que permitieron que ésta presentara unos resultados ordinarios positivos.

Como puede observarse, asimismo, en el Anexo V de este Informe, en el que se detalla la evolución y composición anual de las aportaciones determinadas en Cuenta Estado, en los seis primeros años de vigencia del Contrato las aportaciones públicas a la Compañía por los Servicios de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional fueron aumentando progresivamente debido fundamentalmente al incremento de los costes de la financiación ajena de la Empresa; pasando de los 5.498 millones de pesetas contabilizados en 1978 a los 8.280 millones con que se cerró el ejercicio de 1983. A partir de ese año y hasta el de 1992, debido a la favorable evolución del resultado de explotación en la Cuenta Estado, la subvención anual a la Compañía fue cayendo paulatinamente hasta descender en 1992 a 1.960 millones, la cifra más baja de todo el período de vigencia del Contrato. La tendencia se invirtió de nuevo en 1993 a causa, principalmente, del crecimiento de la aportación anual del Estado a la Compañía por inversiones así como a un progresivo empeoramiento del resultado de explotación de la Cuenta Estado, del que se había recuperado en parte en el ejercicio 1997. El aumento de la aportación por inversiones desde 1993, originado, principalmente, por las importantes inversiones en flota realizadas por la Empresa entre 1993 y 1994, se vio acentuado, igualmente, en 1997 como consecuencia tanto de la revalorización acometida por la Empresa en 1996 como de las últimas transformaciones que se realizaron en la flota en los dos últimos ejercicios de vigencia del Contrato. En 1997 la Sociedad contabilizó aportaciones por importe de 16.409 millones, incluidos 6.778 millones en concepto de ajustes por finalización de Contrato.

Si la evolución anual de las aportaciones públicas se establece en pesetas constantes 1978 (ver Anexo V) puede observarse que, salvo en los seis primeros años de vigencia del Contrato, dichas aportaciones siguieron la misma tendencia que las cifradas en pesetas corrientes. Para un volumen de aportaciones totales de 52.868 millones de pesetas constantes, en ninguno de los años siguientes al del inicio de la contratación el importe de la aportación del Estado superó los 5.498 millones que se registraron en 1978.

Con objeto de evaluar, en lo posible, la contribución que el Contrato Regulador de los Servicios de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional tuvo en el importante aumento que ha registrado el patrimonio neto de la Sociedad Estatal en los 20 años en que estuvo en vigor, se ha analizado separadamente la importancia que en el margen ordinario de la Empresa tuvie-

ron aquellas dotaciones de gastos en Cuenta Estado que no constituían propiamente la compensación de costes incurridos por los servicios contratados; dotaciones entre las que destacan las remuneraciones acordadas en Contrato en concepto de remuneración a la Compañía y las compensaciones establecidas en el mismo por gastos financieros y por amortización de la flota afecta a Contrato. En el Anexo número VI de este Informe se refleja, por años, la contribución de estas tres dotaciones en el margen ordinario de la Sociedad, cuyo resumen se muestra en el cuadro siguiente:

(En millones de pesetas)	
CONCEPTOS	IMPORTE
Remuneración a la Compañía	26.223
Gastos financieros	14.212
Amortizaciones de flota	-2.290
Otras causas	-881
<b>Total</b>	<b>37.264</b>

#### IV.1.1 Aportaciones en concepto de remuneración a la Compañía

Durante los 20 años en que estuvo en vigor el Contrato, la Cuenta Estado recogió por este concepto 26.223 millones de pesetas. Desde el primer año de vigencia, en el que se incluyeron dotaciones en Cuenta Estado en concepto de remuneración a la Compañía por importe de 186 millones, estas dotaciones fueron creciendo progresivamente hasta alcanzar en el año 1994 la cifra de 2.302 millones; teniendo cada vez mayor importancia en la configuración de la aportación anual del Estado a la Compañía esta partida, que en el año 1992 representó el 114% de la aportación recogida en la Cuenta Estado de dicho ejercicio y en el de 1988 el 74%.

Con arreglo al Contrato, la remuneración a la Compañía, recogida anualmente en la Cuenta Estado como salida o gasto de explotación con la denominación de «Dotación atípica», se calculaba aplicando unos porcentajes a las entradas de explotación que por productos de tráfico y restauración recogía igualmente dicho documento. La tabla de porcentajes que se estableció inicialmente en Contrato se dividía en 8 tramos que iban del 8% al 1%, en función inversa a la relación que en cada ejercicio existía entre la aportación del Estado por explotación y las salidas o gastos totales de explotación, sin computar entre ellas la propia remuneración.

Ante la importancia creciente de esta partida, motivada tanto por el aumento de los ingresos comerciales de la Compañía como por la mejora de la relación entre las aportaciones por explotación y las salidas o gastos de explotación (desde 1983 y hasta mediados de 1995 la Sociedad Estatal aplicó anualmente el porcentaje máximo), el Ministerio de Economía y Hacienda, en uso de las atribuciones que le concedía el Contrato, mediante Orden Ministerial de 15 de junio de 1995

modificó a la baja la tabla de porcentajes a aplicar desde el 1 de julio de 1995. Los nuevos porcentajes, divididos igualmente en 8 tramos, iban de un tipo máximo del 1% al mínimo de 0,3%. Esta medida provocó el descenso, en pesetas corrientes, de la dotación atípica de los ejercicios de 1996 y 1997 a los niveles que presentaba al inicio de la contratación.

#### IV.1.2 Aportaciones por gastos financieros

Los resultados de explotación de la Compañía a los que se imputaron anualmente las aportaciones recibidas del Estado en contraprestación a los servicios pactados se vieron mejorados en 38.882 millones de pesetas, cifra a la que ascendieron las dotaciones por gastos financieros incluidas en las Cuentas Estado rendidas por la Sociedad. Teniendo en cuenta que los gastos financieros que recogieron las cuentas de pérdidas y ganancias de estos 20 años sumaban 24.670 millones, los 14.212 millones de diferencia constituyeron la remuneración a la Compañía por los capitales propios invertidos en la financiación de los servicios contratados, incrementando en este importe el margen ordinario de la Empresa.

Como puede observarse en el Anexo VI de este Informe, la remuneración de los capitales propios de la Compañía en los 20 años de Contrato evolucionó de forma inversa a la de los costes financieros recogidos por la cuenta de pérdidas y ganancias de la Sociedad, es decir, a mayores costes financieros explícitos menor fue, en general, la retribución de los capitales propios de TRASMEDITERRÁNEA y viceversa.

Dos han sido principalmente las causas que explican la variación de la remuneración de los capitales propios de Compañía Trasmediterránea. La principal se refiere a la propia estructura financiera de la Empresa, ya que las condiciones financieras pactadas en Contrato respecto a la financiación externa de la Compañía sólo hacían referencia a la financiación de la flota con créditos navales, cuya amortización y costes financieros estaban completamente asegurados en Cuenta Estado, en tanto que el resto de los capitales invertidos por la Compañía en la adquisición o mejoras de la flota se remuneraban a los tipos acordados en Contrato con absoluta independencia de la procedencia de esta financiación. Por ello, mientras que el nivel de endeudamiento medio en créditos navales no ha influido en modo alguno en los niveles de retribución de los capitales propios de la Sociedad Estatal, esta remuneración era inversamente proporcional al volumen de recursos ajenos distintos de créditos navales empleados en la financiación de la flota afecta a los servicios contratados; y a su vez, la remuneración de los fondos propios de la Compañía dependió de la diferencia existente en cada ejercicio entre los tipos reales aplicados a la deuda que no correspondía a créditos navales y los tipos establecidos en Contrato.

#### IV.1.3 Aportaciones por amortización de la flota de Contrato

Al no existir datos y antecedentes que permitan separar el importe de las amortizaciones de la flota de Contrato de las amortizaciones del resto de los buques de la Compañía en los 20 años de vigencia de la contratación fiscalizada, el análisis ha tenido que realizarse considerando la proporción existente entre el gasto de amortización que presentaba en libros la totalidad de la flota de la Compañía y el importe de las dotaciones por este concepto imputadas en Cuenta Estado en dicho período de tiempo; de forma que la contribución del Estado a la amortización de los buques afectos a los servicios contratados que se recoge en el Anexo VI de este Informe estaría, en todo caso, infravalorada.

No obstante, se puede realizar una valoración global partiendo del análisis de las diferencias surgidas en 1997 que representaban el 99,8% de las diferencias acumuladas en estos 20 años.

En 1997 la Compañía registró en su cuenta de pérdidas y ganancias un gasto por amortizaciones de la flota afecta a los servicios contratados de 9.030 millones de pesetas. En Cuenta Estado las dotaciones por amortización de estos mismos buques sumaron 7.098 millones. Aunque el análisis de las diferencias por este concepto entre ambos estados es complejo y tiene distintas causas, a las que se hace referencia más adelante, en 1997 la mayor parte de esas diferencias procedían de la amortización de la revalorización de activos a la que se acogió la Sociedad Estatal en 1997 ya que en Cuenta Estado sólo se repercutió, conforme a las bases del Contrato, la parte correspondiente a los capitales invertidos por la Compañía que no procedieran de créditos navales. Por esta causa la amortización en libros correspondiente a la flota de Contrato superó a la dotación reflejada en Cuenta Estado en 2.507 millones.

Análogo origen tienen las diferencias por amortización entre la contabilidad de la Empresa y las dotaciones en Cuenta Estado de 1979 a 1986. En ese período, aunque no se disponga de los datos separados de la flota de Contrato en libros, puede establecerse que el mayor coste en contabilidad que en Cuenta Estado procede fundamentalmente de la amortización de las revalorizaciones de balance que acometió la Sociedad en 1979, 1980 y 1984, por un importe total de 5.682 millones de pesetas de las, que 5.598 correspondieron a los dos primeros años citados.

La explicación de la existencia de unos mayores costes por amortización en Cuenta Estado que en libros en algunos de los años en que estuvo en vigor el Contrato puede concretarse, muy resumidamente, en el empleo de criterios distintos en la determinación de las correcciones valorativas aplicadas a las inmovilizaciones de capitales en flota financiados con créditos navales: criterio financiero en Cuenta Estado y criterio económico en la de pérdidas y ganancias. Aunque esa

divergencia de criterios sólo habría de tener, en teoría, un efecto temporal (la aceleración de amortizaciones que comporta la amortización financiera de los créditos navales en Cuenta Estado se anularía cuando se ultimase la amortización económica de un buque) dicha diferencia se habría consolidado a favor de la Compañía respecto a todos los buques afectos a los servicios contratados financiados en parte con deuda naval que se hubieran enajenado en estos 20 años sin completar su período de amortización económica. Es el caso, igualmente, de 8 de los 14 buques en servicio a finales de 1997 con financiación procedente de créditos navales, para los que la Cuenta Estado habría recogido al vencimiento del Contrato 5.169 millones de pesetas más en amortizaciones que la contabilidad de la Empresa.

#### IV.2 ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS EXTRAORDINARIOS DE LA SOCIEDAD EN EL PERÍODO 1978-1997

Los resultados extraordinarios correspondientes al período de vigencia del Contrato supusieron para la Sociedad Estatal unas pérdidas globales de 2.003 millones de pesetas (cuya evolución y composición anual se recoge en el Anexo VII de este Informe). Por conceptos, los resultados extraordinarios del período analizado fueron los siguientes:

(En millones de pesetas)	
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	IMPORTE
Beneficio Venta Inm. Material	11.278
Pérdida Venta Inm. Material	-1.340
Beneficio de otros ejercicios	369
Pérdidas de otros ejercicios	-5.068
Variación Provisión cartera de control	-5.995
Otros	-1.247
<b>Total</b>	<b>-2.003</b>

La Sociedad Estatal obtuvo en la enajenación de elementos de su inmovilizado material un beneficio de, al menos, 9.938 millones de pesetas (hasta 1982, las memorias de la Sociedad no separaban este resultado del resto de los resultados extraordinarios del ejercicio). Los beneficios se generaron, fundamentalmente, en la venta de edificios y, en menor medida, en la enajenación de buques de la flota. Como se expone en otro apartado de este Informe, al ser TRASMEDITERRÁNEA la propietaria única de dicha flota, los resultados obtenidos en su enajenación no han tenido repercusión alguna en las Cuentas Estado formuladas por la Sociedad Estatal en estos veinte años.

Tampoco guardaban relación con los servicios contratados por el Estado las actividades desarrolladas por las Empresas filiales o asociadas de la Compañía. Durante los 20 años en que estuvo vigente el Contrato, TRASMEDITERRÁNEA registró depreciaciones de su cartera de control por un importe total de 5.995 millones de pesetas. Las mayores depreciaciones son

atribuibles a las Empresas del Grupo «Naviera Mallorquina, S.A.», «Aucona» (absorbida en 1984), «Agencia Schembri, S.A.» y «Remolques Marítimos, S.A.» (enajenada en 1993). Por estas cuatro Empresas contabilizó depreciaciones por un importe total de 5.567 millones.

Al producirse la rendición anual de la Cuenta Estado a la IGAE con posterioridad al cierre de las correspondientes cuentas anuales, los ajustes practicados por esta Institución a aquel documento han sido objeto de regularización por la Sociedad, en general, en las cuentas anuales del ejercicio siguiente. Trasméditerránea ha recogido estos ajustes como beneficios o pérdidas procedentes de ejercicios anteriores, conforme al signo que presentaran las correcciones propuestas por la IGAE. Los resultados extraordinarios de la Sociedad correspondientes al período analizado recogieron por este motivo unas pérdidas netas de 2.757 millones. A 31 de diciembre de 1997 estaba pendiente de regularizar el ajuste de la IGAE correspondiente a la Cuenta Estado de ese ejercicio, por un importe neto de 849 millones. Esta última rectificación fue incluida por la Sociedad en las cuentas anuales del ejercicio 1998: 703 millones mediante la aplicación de provisiones constituidas con anterioridad y 146 millones con cargo a gastos y pérdidas de otros ejercicios.

#### V. COMPENSACIONES RECLAMADAS CON MOTIVO DE LA LIQUIDACIÓN DEL CONTRATO REGULADOR

La duración del Contrato regulador de los Servicios de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional se estableció en 20 años a partir del 1 de enero de 1978, siendo prorrogable por un plazo máximo de 2 años. Dicha prórroga no se llevaría a término al acordarse el 19 de mayo de 1995 en Consejo de Ministros la denuncia del Contrato. Como la denuncia se formuló dentro del plazo previsto en el Contrato, su extinción se produjo el 1 de enero de 1998 por el transcurso del tiempo fijado.

Con fecha 2 de diciembre de 1997, la Dirección General de la Marina Mercante comunicó a la Sociedad Estatal la necesidad de proceder a la liquidación del Contrato de 1978.

Aunque en el Contrato se preveían las diferentes causas que podían dar lugar a su extinción, sin embargo no se establecieron en él los criterios que habían de regir su liquidación. El Contrato se remitía, para determinar «su interpretación, modificación, efectos y resolución, así como los derechos y obligaciones de las partes» a las normas contenidas en la Ley de Contratos del Estado y su Reglamento y demás normas de Derecho Administrativo y, en defecto de todas ellas, a las normas de Derecho privado. El Contrato se celebró estando vigente la anterior Ley de Contratos del Estado,

aprobada por Decreto 923/1965, de 8 de abril, por lo que dicha norma seguía siendo aplicable a su extinción.

La Sociedad, ante la ausencia de reglas concretas tanto en el propio Contrato como en las disposiciones legales aplicables conforme a su naturaleza, recurrió al asesoramiento de expertos jurídicos externos con objeto de establecer los criterios que debían guiar la liquidación del Contrato.

En febrero de 1998, partiendo de las conclusiones emitidas por los expertos jurídicos consultados inicialmente, la Compañía hizo a la Dirección General de la Marina Mercante una propuesta de liquidación de las obligaciones derivadas del Contrato formalizado en 1978 que estaban pendientes de regularizar a 31 de diciembre de 1997. Integraban dicha propuesta un grupo de conceptos que, tanto por su naturaleza como por disponer la Compañía de una valoración cerrada de los mismos, eran susceptibles de ser incorporados a la Cuenta Estado del ejercicio de 1997 y, además, otra serie de conceptos adicionales.

El importe de los conceptos a incluir en la Cuenta Estado de 1997 como liquidación del Contrato se estimó por la Compañía en 6.778 millones de pesetas, correspondiendo a gastos encuadrables, por su naturaleza, en la aportación de «explotación», conforme a la denominación empleada al efecto en Contrato. De este importe, 4.154 millones correspondían a gastos devengados en ejercicios anteriores pero que, por no haberse hecho efectivos, de conformidad con los criterios de elaboración de la Cuenta Estado estaban pendientes de repercutir a la Administración. La Sociedad proponía igualmente incorporar a la Cuenta Estado de 1997 el coste de la reestructuración laboral acometida en 1997 en desarrollo del Plan Estratégico aprobado por la Dirección de la Compañía en diciembre de 1996. Todos estos conceptos se incorporaron efectivamente en el capítulo de «Ajustes por fin de Contrato» de la última Cuenta Estado rendida por la Sociedad Estatal, por los importes señalados.

Las reclamaciones económicas adicionales que incluía la propuesta realizada por la Compañía para la liquidación del Contrato sumaban un total de 26.373 millones de pesetas: 23.801 millones en concepto de capitales invertidos en la adquisición y transformación de buques afectados a los servicios contratados que estaban pendientes de amortización y 2.572 millones por intereses de demora devengados por las aportaciones del Estado pendientes de cobro de los ejercicios de 1996 y 1997. Ninguno de estos conceptos, clasificables por su naturaleza como de «inversión», se recogió en la Cuenta Estado de 1997.

Al tiempo de formularse las cuentas anuales correspondientes a 1997, último año de vigencia del Contrato, no se habían determinado por las partes los conceptos e importes que debían ser objeto de regularización entre ellas; recogiendo dichas cuentas únicamente una

parte de la propuesta de liquidación planteada por la Sociedad Estatal.

Mediante comunicación de fecha 26 de octubre de 1998, la Dirección General de la Marina Mercante aceptó las reclamaciones de TRASMEDITERRÁNEA por los gastos devengados con anterioridad a la extinción del Contrato regulador, aunque sin entrar en la valoración económica de la propuesta que, de acuerdo con los términos del Contrato, correspondía determinar definitivamente a la IGAE, pero rechazó las pretensiones económicas de la Sociedad Estatal por la flota que estuvo afecta a los servicios objeto de la contratación administrativa hasta el cierre del ejercicio de 1997, salvo acreditación por parte de la Compañía de un daño efectivo susceptible de valoración económica. Tampoco consideró asumible por el Estado el coste de la última reestructuración laboral que afectó al personal de tierra de la Compañía, aunque esta pretensión ha sido finalmente aceptada por el Ministerio de Fomento, según consta en oficio de 15 de febrero de 1999.

La IGAE, en su informe definitivo de control financiero sobre la Cuenta Estado del ejercicio de 1997, fechado el 24 de marzo de 1999, aprobó transferencias públicas a favor de la Sociedad Estatal en concepto de liquidación del Contrato que sumaron 5.940 millones de pesetas; y rechazó otras partidas por importe de 838 millones que asimismo formaban parte del Ajuste por fin de Contrato incluido en la última Cuenta Estado rendida. A la fecha de emisión del citado informe de la IGAE estaba pendiente de cerrar la partida correspondiente a los intereses de demora a percibir por la Sociedad por la aportación del ejercicio 1997, aún pendiente de abonar por el Estado; partida a la que deben sumarse los intereses devengados por la aportación correspondiente al ejercicio 1996, ingresada por la Compañía el 7 de agosto de 1998, ya que este concepto tampoco se incluyó en la Cuenta Estado de 1997.

Aunque a la fecha de cierre de los trabajos de fiscalización las partes aún no habían dado formalmente por terminadas las operaciones de liquidación del Contrato, la conclusión de las mismas de acuerdo con el grado de avance de las negociaciones, dependía únicamente de los intereses de demora que hayan de generarse hasta la fecha en la que se produzca el pago de las cantidades adeudadas por el Estado ya que no se tiene constancia de que por parte de la Compañía se haya preparado una nueva propuesta de liquidación en relación con la flota.

Analizados los criterios y directrices adoptadas en la liquidación del Contrato regulador de los Servicios de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional formalizado en 1978 con el Estado en relación con las disposiciones contractuales y legales aplicables a este Contrato, así como la valoración de las partidas a las que afectó dicha regulación, a continuación se exponen, atendiendo a la consideración de «explotación» o de «inversión» que tenían los distintos conceptos liqui-

dables de acuerdo con la definición que de estos gastos se realizaba en el citado Contrato, las observaciones más significativas que se deducen de este análisis.

#### V.1 COMPENSACIONES POR GASTOS DE «EXPLORACIÓN»

La Sociedad incluyó en el capítulo de «Ajustes por Fin de Contrato» de la Cuenta Estado del ejercicio 1997 una serie de gastos que no habían sido computados por distintos motivos entre las dotaciones de explotación de las Cuentas correspondientes a los ejercicios en que se devengaron. El desglose de estos gastos, estimados por la Sociedad Estatal en 6.778 millones de pesetas, así como el de los ajustes propuestos por la Intervención General de la Administración del Estado en su informe de control financiero de la Cuenta Estado del ejercicio de 1997, es el siguiente:

(En millones de pesetas)			
CONCEPTOS	Propuesta de liquidación	Ajustes de la I.G.A.E.	Importes aprobados
Fondo extraordinario de reparaciones	297		297
Periodic. Intereses Cto. Naval C.E.	38		38
Periodificación Seguro flota C.E.	(46)		(46)
Provisión dudoso cobro	1.613	-836	777
Provisión premio jubilación	1.043		1.043
Coste reestructuración laboral	2.624		2.624
Impuesto canario sobre combustible	1.209	-2	1.207
Total	6.778	-838	5.940

Los ajustes de la IGAE a la propuesta parcial de liquidación incluida por la Sociedad en la Cuenta Estado de 1997 sólo han afectado a dos de las partidas consideradas: una relativa a la provisión por insolvencias, cuyo importe fue rebajado en 836 millones, y otra, de muy inferior entidad, correspondiente a la provisión constituida para hacer frente al riesgo que presentaba la devolución por la Comunidad Autónoma de Canarias del Impuesto Especial de Combustible. El resto de los conceptos incluidos en el Ajuste por fin de Contrato de la Cuenta Estado fueron aceptados por los mismos importes reclamados por la Compañía.

Con excepción del coste de la última reestructuración laboral abordada por la Sociedad Estatal con motivo del vencimiento del Contrato para adecuar su plantilla a las condiciones impuestas por el mercado, las compensaciones solicitadas correspondían, en general, a gastos devengados que no se habían imputado en Cuenta Estado a 31 de diciembre de 1997.

##### V.1.1 Reparaciones extraordinarias de buques

Mientras estuvo vigente el contrato regulador de la gestión y prestación de los Servicios de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional, el coste de las reparaciones cíclicas de buques afectos a estos servicios se imputaba a la Cuenta Estado del ejercicio en que se

efectuaba el pago, ejercicio en el que también se reconocía en las cuentas anuales de la Sociedad el coste correspondiente. No obstante, el balance de situación de la Compañía ha venido recogiendo anualmente el coste previsto de las varadas devengadas por la flota que estaban pendientes de realización mediante la activación del gasto correspondiente.

A 31 de diciembre de 1997, el fondo extraordinario de reparaciones presentaba un saldo en el balance de situación de la Compañía de 326 millones de pesetas, de los que 297 millones correspondían a la flota afecta a los servicios contratados por el Estado. Con motivo de la extinción del contrato, TRASMEDITERRÁNEA incluyó estos 297 millones en la propuesta de liquidación formulada a la Dirección General de la Marina Mercante por tratarse de un gasto que, aunque había de materializarse con posterioridad a la fecha de vencimiento de la contratación, se había devengado durante los últimos años de su vigencia. De la misma forma, este importe se trasladó a la Cuenta Estado de 1997 entre las partidas por finalización de contrato, lo que le permitió a la Sociedad registrar el coste correspondiente en la cuenta de pérdidas y ganancias de 1997 sin detrimento del resultado del ejercicio.

Se han verificado, por muestreo, los costes de las varadas incluidas en el ajuste por fin de contrato de la Cuenta Estado para 1997, comprobándose que todas las grandes reparaciones repercutidas al Estado correspondían a buques afectos a los servicios contratados y que el importe de las mismas ha sido estimado razonablemente por la Sociedad. A este fin, se han examinado las previsiones, presupuestos de obra o facturas de los que disponía la Compañía, así como la correcta periodificación de estos gastos, teniendo en cuenta que, aunque la mayoría de las varadas de los buques de la Empresa se realizaban anualmente, las de los buques de carga eran bianuales, sin que se hayan presentado incidencias.

#### V.1.2 Intereses no vencidos

La indemnización de 38 millones de pesetas reclamada por este concepto correspondía a los intereses devengados desde el 12 de noviembre de 1997 al 31 de diciembre del mismo año por el crédito naval que financió la adquisición del buque «Juan.J.Sister», con vencimiento el 12 de mayo de 1998.

La deuda por créditos navales que recogía el balance de situación de la Sociedad del ejercicio 1997 se elevaba a 7.221 millones de pesetas y en ella estaban incluidos, además del crédito obtenido por el «Juan.J.Sister», otros dos créditos más que financiaron la compra de los buques «Cala Salada», «Las Palmas de Gran Canaria» y «Santa Cruz de Tenerife», buques todos ellos afectos a los servicios objeto de la contratación fiscalizada. Pero, aunque la Compañía registró los gastos financieros de estos créditos atendiendo a su

devengo en tanto que en Cuenta Estado estos gastos se registraron a su vencimiento, la regularización por fin de Contrato sólo afectó al crédito relativo al buque «Juan.J.Sister» ya que el vencimiento de los gastos financieros de las otras dos pólizas se correspondía con el del año natural.

Estos créditos comportaban para el prestatario una subvención de tipo de interés que cubría la diferencia entre el tipo preferencial a largo plazo y el tipo de interés cargado por la Entidad financiera en contrato; pero la Sociedad ha venido registrando estos gastos al tipo de interés pactado en los respectivos contratos de préstamo sin reconocer la subvención correspondiente. No obstante, dada la evolución reciente de los costes financieros, el tipo de mercado ya era inferior en 1997 al 8% que la Compañía abonaba por el crédito que financió la compra del «Juan.J.Sister», mientras que el interés pactado en la póliza relativa a los buques «Las Palmas de Gran Canaria» y «Santa Cruz de Tenerife» (del MIBOR más 0,45%) se negoció en condiciones de mercado.

#### V.1.3 Devoluciones de primas de seguros

De acuerdo con el criterio establecido por la IGAE para los gastos de carácter plurianual, hasta 1997 el gasto anual correspondiente a la póliza de aseguramiento de la flota de contrato se imputó a las respectivas Cuentas Estado con criterio de pago. Puesto que la póliza satisfecha en 1997 cubría los dos primeros meses de 1998, la Compañía ha practicado por este motivo una regularización en la Cuenta de 1997 de (46) millones por los citados 2 meses del ejercicio 1998.

En la comprobación del ajuste por periodificación del gasto en la Cuenta Estado de 1997 mediante la comparación de la regularización practicada con el importe aplicado en dicho año por el seguro de la flota de Contrato se ha verificado que los 295 millones de pesetas incluidos entre las dotaciones de explotación de aquella Cuenta por este concepto correspondían a la prima de aseguramiento de la flota de contrato del período 1 de marzo de 1997 a 28 de febrero de 1998, de acuerdo con los capitales asegurados en la póliza por cuenta del Estado. El interés asegurado en dicha póliza era inferior al consignado en la póliza de la propia Compañía, por la que contabilizó en 1997 un gasto de 511 millones.

#### V.1.4 Créditos comerciales incobrables

La Sociedad, de conformidad con el criterio mantenido a este respecto por la IGAE, no ha repercutido en Cuenta Estado las dotaciones anuales por clientes fallidos; trasladando, en cambio, cada año a la Cuenta la totalidad de los ingresos comerciales devengados en la prestación de los servicios comprendidos en el objeto de la contratación pública.

En la Cuenta Estado de 1997, la Sociedad incluyó entre los ajustes por fin de Contrato el importe reclamado por ingresos fallidos a la Dirección General de la Marina Mercante en la propuesta de liquidación planteada por la Sociedad en febrero de 1998, que cifró en 1.613 millones de pesetas.

A 31 de diciembre de 1997, la provisión por insolvencias constituida por la Compañía se elevaba a 2.674 millones de pesetas, según el siguiente detalle:

(En millones de pesetas)	
CRÉDITOS INCOBRABLES	IMPORTE
Cientes de dudoso cobro	1.600
Deudores de dudoso cobro	116
Impuesto Esp. Combustible canario	958
<b>Total</b>	<b>2.674</b>

Descontando la provisión constituida para regularizar el crédito frente a la Comunidad Autónoma de Canarias por el Impuesto especial de combustible de esa Comunidad, reclamado separadamente al Estado, a 31 de diciembre de 1997, el importe recogido en libros por insolvencias ascendía a 1.716 millones de pesetas.

De acuerdo con los ajustes practicados por la IGAE en su informe de control financiero de la Cuenta Estado del ejercicio 1997, deben rebajarse de la provisión constituida para hacer frente a las insolvencias de clientes y deudores de dudoso cobro los créditos procedentes de actividades no relacionadas con el Contrato; disminuyendo de esta manera el importe reclamado por la Sociedad en 138 millones de pesetas y situando la reclamación que se deduce directamente de la contabilidad de la Empresa en 1.578 millones.

La IGAE también dedujo de la aportación del Estado correspondiente a 1997 la provisión de 703 millones de pesetas constituida por la deuda de un Grupo de Empresas de transporte declarado en suspensión de pagos en 1993, considerando que este cliente (que seguía manteniendo relaciones comerciales con la Compañía) estaba cumpliendo los términos del acuerdo de reconocimiento de deuda alcanzado con TRASMEDITERRÁNEA. No obstante, en previsión de que este Grupo de transporte pudiera incumplir en el futuro los compromisos asumidos en relación con la deuda, en el informe de la IGAE se faculta a la Sociedad para reclamar del Estado el importe que por dicho motivo dejara de ingresar.

La IGAE rechazó, asimismo, créditos por valor de 98 millones de pesetas: 92 millones por no estar suficientemente justificados, 3 millones por servicios facturados en buques no afectos a Contrato y otros 3 millones por haberse trasladado a un contrato de cesión de crédito que no había sido incumplido hasta la fecha de emisión de su informe.

Teniendo en cuenta los ajustes practicados por la IGAE, el importe de la liquidación por insolvencias sobrevenidas durante la vigencia de la contratación públi-

ca que la Sociedad trasladó a la Cuenta Estado de 1997 quedó rebajado a la cifra de 777 millones de pesetas.

Al examinar los principales créditos impagados que la Compañía incluía en su provisión de insolvencias a 31 de diciembre de 1997 con objeto de determinar si los saldos reclamados al Estado podían calificarse de incobrables, se ha tenido en cuenta el criterio establecido por la Ley 34/1995, reguladora del Impuesto sobre Sociedades, para determinar los gastos deducibles de la base imponible de Impuesto, criterio según el cual se consideran incobrables los saldos de deudores que presenten una antigüedad mínima de un año así como las deudas de clientes que hubieran sido declarados en quiebra, concurso de acreedores, suspensión de pagos, etc., que hubieran sido procesados por alzamiento de bienes o cuyas obligaciones hubiesen sido reclamadas judicialmente o fueran objeto, finalmente, de un litigio judicial o procedimiento arbitral. Todo ello, sin perjuicio de que, de producirse con posterioridad el cobro de parte de la deuda, la Compañía estuviera obligada a reintegrar al Estado las cantidades percibidas.

De acuerdo con la composición nominal de la deuda impagada, la provisión de insolvencias que sirvió de base para la reclamación por fin de Contrato registraba dotaciones con una antigüedad máxima de 4 años; lo que evidencia que las insolvencias anteriores a 1993 se aplicaron definitivamente por la Compañía sin haberse repercutido estas pérdidas al Estado.

De la deuda cubierta con provisiones a 31 de diciembre de 1997 por actividades relacionadas con el Contrato, en 1997 se dotaron 120 millones de pesetas; presentando los 1.458 millones restantes una antigüedad superior a un año.

Una parte de la deuda correspondiente a los expedientes de cliente morosos abiertos en 1997 que se han analizado, que representaban aproximadamente el 70% de la dotación de insolvencias de ese ejercicio, tenían a 31 de diciembre en 1997 una antigüedad inferior al año; pero en uno de ellos se había declarado la suspensión de pagos a esa fecha y en los otros había evidencias de la admisión a trámite del procedimiento suspensorio. En todo caso, habida cuenta del tiempo transcurrido entre la fecha de formulación de la Cuenta Estado de 1997 y la fecha en que se acordaron los términos definitivos de la liquidación del Contrato, estas deudas habrían pasado también a cumplir con el requisito de plazo que, por analogía con la norma fiscal, podría exigirse para su compensación por el Estado.

De acuerdo con los antecedentes de la deuda de dudoso cobro cubierta por la Sociedad en ejercicios anteriores seleccionada para su análisis (el 75% de la deuda dotada con anterioridad a 1997 que se deduce de libros), los derechos de cobro se remontan en uno de los casos examinados al ejercicio 1.990; y a ese mismo ejercicio, conjuntamente con los de 1991 y 1992, se refería la facturación impagada de los dos principales expedientes de insolvencias que mantenía la Sociedad

en su contabilidad a 31 de diciembre de 1997. El resto de la deuda reclamada al Estado, de una menor entidad económica, procedía fundamentalmente de los años 1993 y 1994. La muestra analizada incluía clientes en suspensión de pagos (en su mayor parte), en quiebra o con los que la Sociedad Estatal había formalizado acuerdos de reconocimiento y aplazamiento de deuda. De los tres expedientes de clientes incurso en procedimientos de suspensión de pagos que se han examinado, que suponían créditos desatendidos por valor de 1.020 millones de pesetas, únicamente uno de ellos (el Grupo de Empresas de transporte cuya deuda fue excluida por la IGAE de la liquidación por fin de Contrato) presentaba evidencias de recuperabilidad; la Agencia de viajes titular de la deuda objeto de otro de los expedientes fiscalizados, había incumplido en su totalidad el Convenio de Acreedores aprobado en 1993; y en cuanto a la tercera deuda analizada su recuperación había planteado mayores dificultades con posterioridad al cierre del ejercicio 1997, habiéndose cobrado hasta esa fecha 39 de los 83 millones dotados en 1993 por este cliente.

TRASMEDITERRÁNEA mantuvo ininterrumpidas sus relaciones comerciales con las Empresas de transporte que habían sido declaradas en suspensión de pagos, en consideración a la importancia estratégica que concedía a estos clientes; habiendo acordado la amortización de su deuda mediante la compensación de los «rappels» que les fueran aplicables en los ejercicios que se habían fijado en convenio para la cancelación de los créditos. Como en el período 1994-1996 los «rappels» devengados fueron inferiores al volumen de amortizaciones pactadas en convenio para ese período, en febrero de 1997 se renegociaron las condiciones de devolución de la deuda, alargándose el plazo de amortización en 2 años, de forma que su cancelación debe producirse en el transcurso del año 2002.

Los 703 millones ajustados por la IGAE se corresponden con la provisión existente a 31 de diciembre de 1997 por cuatro Empresas de un Grupo de transporte, declaradas en suspensión de pagos en 1993; habiendo cifrado la Compañía en la contabilidad de ese año el riesgo de insolvencia de este Grupo en 1.144 millones de pesetas. No obstante, según los antecedentes revisados, la suspensión de pagos se refería sólo a tres de las cuatro Empresas del Grupo que, a 31 de diciembre de 1997, tenían pendiente de abonar a TRASMEDITERRÁNEA 675 millones de los 1.116 millones dotados en 1993. El saldo impagado (28 millones de pesetas) de la cuarta Empresa del Grupo, que no ha presentado variación desde que en 1993 se dotó este riesgo conjuntamente con el de las otras tres, no fue incluido en el acuerdo de renegociación de la deuda de 1997. No existe, además, constancia de que la Compañía haya instado procedimiento alguno para recuperar este último saldo que, en consecuencia, no debió de excluirse de las partidas de la liquidación por fin de Contrato. Se ha comprobado que la Sociedad regularizó en 1997 los 55 millones de pesetas

de diferencia existente entre el importe incluido por este Grupo en la provisión de insolvencias de 1993 y los 1.061 millones establecidos en la suspensión de pagos y reconocidos por el deudor; así como que en 1997, de conformidad con los acuerdos alcanzados con este Grupo, se amortizaron 106 millones de pesetas de la deuda acumulada mediante la compensación de «rappels» de ese ejercicio.

El resto de la deuda analizada se refiere a derechos de cobro, anteriores a 1994, de Empresas incurso en procedimientos de quiebra o que pese a haber reconocido formalmente su deuda no han atendido pago alguno. Sus saldos, que se reclamaron al Estado en 1997, presentaban pocas posibilidades de recuperación según resulta de los antecedentes analizados.

Una vez conocido el resultado del último control financiero de la IGAE, la Compañía procedió a regularizar en las cuentas de 1998 la deuda impagada que fue reclamada al Estado. La Sociedad ha mantenido únicamente la provisión correspondiente a aquellos expedientes que a juicio de la IGAE no estaban suficientemente documentados, expedientes que a 31 de diciembre de 1998 representaban una deuda de 88 millones pues durante ese ejercicio se recuperaron créditos por valor de 4 millones. El resto de la deuda de dudoso cobro que figuraba registrada al cierre del ejercicio de 1997 fue dada de baja definitivamente de la provisión de insolvencias, incluida la deuda correspondiente al Grupo de Empresas de transporte que no fue incluida entre las partidas de la liquidación por indicación de la IGAE.

De los 836 millones descontados por la IGAE de las aportaciones autorizadas por fin de Contrato por insolvencias reconocidas por la Compañía, 133 millones se aplicaron al resultado extraordinario de 1998, como el resto de los ajustes practicados por dicha Institución a excepción de los 703 millones a que ascendía, a 31 de diciembre de 1997, la deuda impagada del Grupo de transporte que había sido excluido provisionalmente de la liquidación, que fueron regularizados mediante la aplicación de la provisión de insolvencias constituida en 1993.

#### V.1.5 Impuesto Especial de la Comunidad Canaria sobre el Combustible

Teniendo en cuenta lo establecido en la Ley Territorial 3/1991, de 12 de abril, que modificó la Ley 5/1986, de 28 de julio, reguladora del Impuesto Especial de la Comunidad Autónoma de Canarias sobre Combustibles derivados del Petróleo y en el protocolo firmado con fecha 23 de enero de 1991 entre la Comunidad Autónoma de Canarias y la Compañía, así como el hecho de que se concediese un crédito extraordinario en los Presupuestos de la Comunidad para 1991 al que se afectó en parte la recaudación de este impuesto, TRASMEDITERRÁNEA ha venido registrando como ingreso en la Cuenta Estado desde 1991 y hasta 1996 el importe de

las cuotas pagadas en la Comunidad Autónoma Canaria por este concepto, compensando de esta manera el gasto derivado del pago del impuesto que figuraba incluido, a su vez, entre las salidas anuales de explotación de la Cuenta.

Sin embargo, la Compañía hubo de interponer recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de Canarias al haberle negado el Gobierno de esa Comunidad reiteradamente la devolución del impuesto; pero tal demanda fue desestimada por sentencia de 9 de abril de 1997, al igual que el recurso de casación interpuesto por la Compañía ante el Tribunal Supremo según consta en el fallo de dicho Tribunal de 30 de enero de 1998, notificado a la Sociedad el 18 de marzo de ese mismo año.

Con fecha de 23 de enero de 1991 la Comunidad Autónoma de Canarias y la Compañía Trasmediterránea firmaron un Protocolo de intenciones en el que se acordó, entre otras cuestiones de interés mutuo, que dicha Comunidad establecería la fórmula adecuada para que el impuesto sobre combustibles revirtiera a la Compañía naviera desde el 1 de enero de 1991. Aunque en el protocolo se fijaba que todos los acuerdos alcanzados debían estar desarrollados el 15 de febrero de ese mismo año, dicho desarrollo no se llevó posteriormente a efecto. Análogamente, pese a que la Disposición Adicional 4.ª de la Ley 5/1986, de 28 de julio, reguladora del Impuesto Especial sobre Combustibles derivados del Petróleo, introducida por la Ley Territorial 3/1991, prevé la afectación de las recaudaciones provenientes de cuotas tributarias de este impuesto soportadas por Empresas dedicadas al transporte marítimo de pasajeros entre las Islas Canarias a acciones que fomenten este tráfico, la referida Ley Territorial 3/1991 no se ocupó de fijar, según se expone en la sentencia de 9 de abril de 1997 del Tribunal Superior de Justicia de Canarias, «quiénes habían de ser los beneficiarios de las medidas de fomento a utilizar, ni de concretar la cuantía individualizada de estas medidas». Esta sentencia consideró que, mientras la Administración Pública Autónoma no concretase los aspectos a desarrollar, la Compañía Trasmediterránea era meramente titular «de una expectativa de derecho pero no de un derecho subjetivo, exigible jurídicamente».

La Sociedad desde 1994 ha trasladado a la Cuenta Estado el riesgo de irreversión por la Comunidad Autónoma del Impuesto Especial de Combustible Canario mediante el procedimiento de rebajar de los ingresos del ejercicio corriente el importe aplicado por dicho Impuesto en ejercicios anteriores. Sin embargo, la IGAE, considerando que no estaba cerrada la vía judicial, procedió a anular todos los ajustes que por este motivo incluyó la Sociedad en las Cuentas Estado de los ejercicios de 1994, 1995 y 1996. Estos ajustes se regularizaron en las cuentas anuales de 1995, 1996 y 1997, respectivamente.

Con motivo de la extinción del Contrato, la Sociedad Estatal repercutió en la Cuenta Estado 957 millones, importe del impuesto pagado en el período 1991-1997, y otros 252 millones más por los intereses de demora devengados a 31 de diciembre de 1997.

Al cierre del ejercicio 1997, igualmente, la Compañía reclasificó a deudores de dudoso cobro el derecho de crédito frente al Gobierno canario, cuya provisión fue dotada contra gastos y pérdidas de ejercicios anteriores. Como consecuencia de las regularizaciones practicadas al efecto, a 31 de diciembre de 1997, los resultados del ejercicio quedaron minorados indebidamente en 60 millones de pesetas, importe del impuesto canario devengado en 1996, cuya dotación fue duplicada.

#### V.1.6 Derechos sociales reconocidos

A 31 de diciembre de 1997 los compromisos devengados por los empleados en activo de la Compañía en concepto de premios por jubilación o permanencia en la Empresa pendientes de vencimiento se han cifrado en las cuentas anuales de la Sociedad en 1.043 millones de pesetas, cuya distribución entre los diferentes colectivos laborales es la siguiente:

	(En millones de pesetas)			
PREMIO/CONVEN.	TIERRA	FLOTA	MAR-TIERRA	TOTALES
P. Jubilación	170	596	18	884
P. Permanencia	53	104	2	159
Total	223	800	20	1.043

Ambos premios están recogidos en los correspondientes Convenios aplicables al personal de la Compañía. Los premios de permanencia estaban reconocidos por la negociación colectiva con anterioridad a la firma del Contrato. Los Convenios vigentes en 1997 recogían dos premios, de cuantía única, a percibir, uno, al cumplir los empleados 25 años de antigüedad en la Empresa y, el otro, en el momento de alcanzar los 30 ó 40 años de servicio, según se trate de personal de flota o de tierra. Al premio de jubilación tenían derecho los trabajadores de TRASMEDITERRÁNEA con vinculación a la Empresa al 31 de diciembre de 1985 que, con derecho a percibir el 100% de la pensión de la Seguridad Social y con 65 ó 58 años cumplidos (según se tratara de personal de tierra o de flota) causarían baja en la Empresa dentro de los dos meses siguientes al cumplimiento de las edades citadas. Esta última prestación se incluyó en el Convenio Colectivo de 1987 para compensar en parte la pérdida que les supuso a sus afiliados la disolución, en dicho ejercicio, de la Institución Benéfica del Personal de la Compañía Trasmediterránea, que desde 1954 se financiaba principalmente con aportaciones de la Sociedad Estatal, repercutidas al Estado en los términos previstos en la contratación correspondiente.

La Sociedad ha venido contabilizando estos gastos en ésta y anteriores contrataciones en el ejercicio en que se producía el pago y la consiguiente recuperación

por la Compañía de los mismos, de acuerdo con los criterios de formulación de la Cuenta Estado aprobados para la Empresa por la IGAE.

Como consecuencia del criterio de registro de estos costes, la Compañía no tenía cubiertos contablemente los compromisos devengados por jubilación y permanencia del personal en activo. Ante el vencimiento del Contrato, en aplicación de lo dispuesto en el mismo, TRASMEDITERRÁNEA trasladó a la Cuenta Estado de 1997 entre los ajustes por finalización de contrato los 1.043 millones de pesetas en que se estimaron las obligaciones devengadas por estos conceptos, al haber asumido la Administración los gastos derivados del mantenimiento de los derechos sociales reconocidos por la Compañía con anterioridad a la formalización de esta contratación. En las cuentas anuales de 1997 se reconocieron igualmente dichos compromisos, así como el correspondiente derecho de cobro frente a la Administración. La provisión para estas responsabilidades fue dotada en el mismo año por la Sociedad contra la cuenta de «Gastos y pérdidas de otros ejercicios».

La cuenta de Administraciones Públicas recogía también desde 1987 un derecho de cobro frente al Estado de 167 millones de pesetas por la aportación extraordinaria que la Compañía hubo de realizar en dicho año al fondo de pensiones que asumió las obligaciones de la Institución Benéfica, al ser el patrimonio resultante de la liquidación de la Institución inferior a los compromisos por prestaciones de jubilación reconocidos al personal de la Compañía que se había jubilado con anterioridad a su disolución. Pese a que la IGAE ajustó esta partida extraordinaria en la aportación anual correspondiente a 1987, la Compañía, tras formular la correspondiente reclamación, mantuvo ese derecho de crédito en sus cuentas anuales hasta 1998, año en el que se regularizó, contra la provisión dotada en 1987, al no haberse trasladado a la Cuenta Estado de 1997 entre los ajustes por finalización de Contrato ni haberse incluido en la propuesta de liquidación formulada por TRASMEDITERRÁNEA a la Dirección General de la Marina Mercante.

### V.1.7 Costes de reestructuración laboral

Las indemnizaciones en concepto de reestructuración laboral que, por importe de 2.624 millones de pesetas, incluía la propuesta de liquidación formulada por la Sociedad al Ministerio de Fomento con motivo de la extinción del Contrato corresponden, en su mayor parte, a las bajas propiciadas por el Plan Estratégico elaborado por la Dirección de la Empresa en diciembre de 1996. Debido a que este plan no contaba con la autorización expresa de la Dirección General de la Marina Mercante, la Compañía imputó el importe registrado por este concepto al capítulo de Ajustes por finalización de contrato de la Cuenta Estado de 1997.

El gasto por indemnizaciones por jubilaciones anticipadas, prejubilaciones y bajas incentivadas reconoci-

do en la cuenta de pérdidas y ganancias de la Compañía en 1997 fue de 4.959 millones de pesetas. De este importe, 2.335 millones correspondían a bajas originadas por los 2 ofrecimientos anteriores al de diciembre de 1996, de los que 1.400 millones figuraban activados a 31 de diciembre de 1996 en la cuenta «Gastos a distribuir en varios ejercicios» del balance de situación de la Sociedad. La distribución de estos gastos por programas, atendiendo a su devengo, es la siguiente:

Planes de Reestructuración laboral	Gastos de ejercicios anteriores	Gastos del ejercicio	Totales
Plan de 1990 - 1994	386	-	386
Plan de 1995 - 1997	1.014	935	1.949
Plan de 1998 - 1997	-	2.624	2.624
<b>Total</b>	<b>1.400</b>	<b>3.559</b>	<b>4.959</b>

En la Cuenta Estado de 1997 la Sociedad repercutió 4.825 millones de pesetas, tras practicar unas deducciones de 134 millones por la redistribución de los gastos de estructura correspondientes al personal de tierra y portuario por actividades excluidas de Contrato. En el cuadro siguiente se expone la distribución de estos costes, atendiendo a su devengo en 1997 ó en ejercicios anteriores:

	Dotaciones del año	Ajustes fin de Contrato	Totales
Gastos de ejercicios ant.	1.400	-	1.400
Gastos del ejercicio	935	2.624	3.559
Ajustes año	-134	-	-134
<b>Total</b>	<b>2.201</b>	<b>2.624</b>	<b>4.825</b>

Los gastos que por este concepto recogía la Cuenta Estado de 1997 se distribuyeron entre los diferentes colectivos de la Empresa de la manera siguiente:

Convenios de personal	Dotaciones de explotación	Ajustes fin de contrato	Totales
Personal de Tierra	1302	1.683	2.985
Personal de Mar	807	941	1.748
Operarios	89	-	89
Personal portuario	3	-	3
<b>Total</b>	<b>2.201</b>	<b>2.624</b>	<b>4.825</b>

La propuesta de liquidación realizada por la Compañía en relación con el coste de la reestructuración laboral por finalización de contrato fue estimada en parte por la de la Dirección General de la Marina Mercante, según consta en escrito de 26 de octubre de 1998, al aceptar financiar el gasto de las indemnizaciones por cese del colectivo de flota incluidas en la última Cuenta Estado presentada por la Compañía, por corresponder a bajas derivadas de la reducción de plantillas en los buques de la serie Kanguro y de la desafec-

tación del contrato de tres buques, medidas ambas autorizadas en su día por dicha Dirección General. Ésta se opuso, en cambio, a que las indemnizaciones abonadas al personal de tierra figuraran entre las partidas de la liquidación al no considerarlas asumibles por no haberlas autorizado previamente; pero, finalmente, con fecha 25 de febrero de 1999, tras una serie de negociaciones ulteriores, la Administración dio el visto bueno a la inclusión de estos gastos en la Cuenta Estado de 1997 entre los ajustes por fin de Contrato.

### A) Indemnizaciones por cese de personal de tierra

Con objeto de determinar la procedencia de estas reclamaciones se ha procedido al examen de las indemnizaciones incluidas en la propuesta de liquidación realizada por la Sociedad, teniendo en cuenta, tanto el sobredimensionamiento de medios personales alegado por TRASMEDITERRÁNEA, como las características que presentan en relación con los planes de reducción de plantillas inmediatamente anteriores aprobados para la Sociedad cuya regularización concluyó en 1997.

Los 1.683 millones de pesetas a que ascendieron las indemnizaciones del personal de tierra imputados al capítulo de ajustes por finalización de contrato de la Cuenta Estado de 1997 incluyen, además de los costes de las bajas de personal de Convenio derivados del Plan Estratégico de 1996, indemnizaciones por cese abonadas a un colectivo de 12 empleados excluidos de la negociación colectiva por importe de 296 millones, que hasta 1997 no se habían trasladado a la Cuenta Estado. Entre estos costes figuraban, igualmente, indemnizaciones de jubilaciones ordinarias por 2 millones.

### Personal de Convenio

Las bajas de personal de tierra que se produjeron según las condiciones del Plan de 1996 afectaron a 114 empleados de la Compañía, en su mayor parte formalizados en los primeros meses de 1997, y supusieron un coste para la Empresa de 1.385 millones de pesetas. Las fórmulas de regulación laboral empleadas fueron de tres tipos: jubilaciones anticipadas, prejubilaciones y bajas incentivadas; modalidades de racionalización de medios personales que, con algunas variantes, son las mismas que por la Sociedad se habían venido aplicando desde 1990 con miras a la liberalización del tráfico marítimo de cabotaje. Desde esa fecha se habían desarrollado por la Compañía dos programas de reducción de plantillas: en el primero, que abarcó el período 1990-1994, la Sociedad aplicó fórmulas de jubilación anticipada y bajas incentivadas; y en el segundo, llevado a cabo entre 1995 y 1997, se ofertó por primera vez a los empleados con edades próximas a la jubilación anticipada el cese en la Empresa mediante la modalidad de prejubilaciones. Las indemnizaciones abonadas por la Compañía en cumplimiento de las condiciones ofertadas en el Plan de 1996, objeto de la mayor parte

de la reclamación por fin de Contrato, se fijaron con los mismos criterios por los que se aprobaron las de los planes anteriores.

Las cuantías a abonar por bajas incentivadas se determinaron computando la totalidad de conceptos retributivos fijos, excluido el de antigüedad, y corrigiendo el resultado obtenido con una serie de factores que tienen en cuenta las circunstancias personales de cada empleado; criterios éstos que se establecieron para el plan de 1990-1994 y se revisaron al alza en un 10% en el Plan de 1995 y en un 30% en el de 1996. Las indemnizaciones por jubilación anticipada se establecieron de forma similar a las correspondientes por bajas incentivadas del plan de 1990-1994 pero actualizadas a los salarios vigentes en el momento del cese; oscilando entre ese importe y el resultante de su incremento en un 30%, en atención a las circunstancias personales de los trabajadores acogidos a esta medida. Los importes abonados por TRASMEDITERRÁNEA por indemnizaciones de baja por la modalidad de prejubilaciones se han determinado externamente por una Entidad financiera con la que los empleados concertaron posteriormente a su cese una póliza de seguro por la que, mediante el abono de una prima única a la Entidad aseguradora, los trabajadores cesados tenían garantizado el cobro vitalicio de una pensión.

La oferta de prejubilaciones realizada por la Compañía incluía la financiación, a su cargo, de entre el 30% y el 40% de la base reguladora de la pensión a cargo del I.N.S.S., de forma que los trabajadores con 53 ó 54 años pudieran jubilarse al 90% de la base reguladora y los de 59 con el 100%. Este ofrecimiento se completaba con una serie de pagos a los afectados que aseguraban el mantenimiento de su nivel de renta durante la fase de desempleo y hasta el momento de causar derecho a la prestación de jubilación así como la continuidad de las cotizaciones al Régimen General de la Seguridad Social mediante la suscripción por los interesados de convenios especiales con la Tesorería de la Seguridad Social. Respecto al Plan de 1995, el de 1996 presenta como novedad el aumento del porcentaje mínimo asegurado de la prestación por jubilación que pasó del 80% al 90%.

Solamente en el Plan de reducción de plantillas de 1995-1997 se requirió de la Dirección General de la Marina Mercante la autorización previa. Con anterioridad, como es el caso de los ceses producidos entre 1990 y 1994, la repercusión por la Compañía de estos costes al Estado se realizó de conformidad con los criterios aprobados al respecto por la IGAE.

Debido a que la imputación de estos costes en las correspondientes Cuentas Estado preparadas por la Sociedad Estatal estuvo siempre condicionada a que los mismos derivaran de planes de racionalización de plantillas que asegurasen la reducción de los gastos de personal a lo largo del tiempo, los criterios de imputación aprobados por la IGAE consistieron fundamental-

mente en la periodificación del gasto por indemnizaciones en relación con el ahorro de costes que originaban estas medidas; garantizando de esta manera su neutralidad en la cifra de aportación del Estado. De este modo, mediante el diferimiento de una parte de los costes de las bajas a ejercicios posteriores, los gastos de personal del período 1990-1994 se fueron reduciendo anualmente, en pesetas constantes, desde el inicio de la aplicación del plan.

En cuanto a los gastos derivados del plan de racionalización de plantillas de 1995-1997, la Sociedad no obtuvo de la IGAE la aprobación de los criterios de periodificación por la proximidad de la fecha de vencimiento del Contrato; teniendo que requerir del entonces Ministerio de Obras Públicas y Transportes la autorización expresa para imputar en Cuenta Estado estos costes y los que restaban de aplicar del plan anterior en los dos últimos años de vigencia del Contrato que, a 31 de diciembre de 1994, ascendían a 1.575 millones de pesetas. La Dirección General de la Marina Mercante, considerando que estas medidas reducirían la aportación anual de explotación, dio su autorización en octubre de 1995 al plan presentado por la Compañía, condicionándola a que ésta no incurriera en mayores costes alternativos mientras su actividad no presentara variación. Frente a las previsiones al respecto, las Cuentas Estado de los ejercicios de 1995 y 1996 registraron un incremento significativo por gastos de personal al no haberse visto compensado el aumento del coste derivado de las indemnizaciones con una disminución del gasto corriente.

Mayor aún fue el incremento de los gastos de personal registrados por la Cuenta Estado en 1997, año que soporta, además del coste derivado del Plan Estratégico de diciembre de 1996, la regularización de los gastos de los dos planes anteriores; presentando una variación de 2.932 millones de pesetas respecto a la cifra aplicada por estos gastos a la Cuenta Estado del ejercicio precedente. La diferencia más notable que presentó el Plan de 1996 en relación con los anteriores, de los que es continuación, fue su impacto inmediato en la cifra de aportación del ejercicio 1997 en el que se materializó.

Sin embargo, teniendo en cuenta la evolución de los gastos de personal imputados a la Cuenta Estado en el período 1990-1997 (que se recoge en el Anexo VIII de este Informe), las reestructuraciones laborales acometidas por la Sociedad en ese período habrían supuesto para el Estado, en pesetas constantes 1990, un ahorro de 12.255 millones de pesetas respecto a la cifra computada al inicio de la regulación. A ello hay que añadir que el Estado se beneficiará indirectamente de esta medida durante los seis años de vigencia del nuevo contrato formalizado con la Compañía en 1998, si estos costes han sido debidamente trasladados por la Compañía al precio fijado en la nueva contratación.

El coste de las indemnizaciones abonadas por la Empresa por las regulaciones laborales acometidas en

el período 1990-1997 ascendió a 9.126 millones de pesetas. Su distribución por programas fue la siguiente:

(En millones de pesetas)	
REGULACION LABORAL	IMPORTE
Plan 1990-1994	3.625
Plan 1995-1997	2.877
Plan 1996-1997	2.624
<b>Total</b>	<b>9.126</b>

En el período 1990-1997 se dieron de baja de la Empresa un total de 1.340 empleados. Por convenios de personal aplicables, las bajas se repartieron de la siguiente manera:

Convenios de personal	Nº de personas
Personal de Mar	736
Personal de Tierra	534
Operarios	69
Personal Portuario	1
<b>Total</b>	<b>1.340</b>

Analizada una muestra de los expedientes de las indemnizaciones abonadas al personal de Convenio que causó baja en la Empresa en desarrollo del Plan de diciembre de 1996 (referidos a las tres modalidades de baja que se contemplaban en él), se ha podido comprobar que todos los ceses se tramitaron ante los Servicios de Mediación Arbitraje y Conciliación mediante acto de conciliación, sin que los expedientes presenten incidencias destacables. No obstante, en esta regulación laboral, como en las anteriores, la Sociedad no solicitó la preceptiva autorización administrativa previa.

De los 1.385 millones de pesetas aplicados en 1997 al capítulo de Ajustes por fin de Contrato por el personal de tierra de la Compañía, 230 millones de pesetas correspondían a prejubilaciones, 115 millones a jubilaciones anticipadas y los 1.040 millones restantes eran bajas incentivadas. Las bajas incentivadas afectaron a 93 empleados de la Compañía mientras que por prejubilaciones y jubilaciones anticipadas causaron baja en la Empresa 8 y 13 empleados, respectivamente. Teniendo en cuenta el número de bajas por cada modalidad de extinción de la relación laboral, el coste medio de las prejubilaciones fue de 29 millones; el de las jubilaciones anticipadas 9 millones; y el de las bajas incentivadas del personal de convenio 11 millones.

La mayor parte de las indemnizaciones por prejubilación y por bajas incentivadas que se han fiscalizado superaban el importe previsto en el Estatuto de los Trabajadores para los despidos improcedentes; habiendo sometido la Sociedad a retención los importes que excedían del límite máximo legal, tal como establece el

Reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas. Todas las indemnizaciones por jubilación anticipada analizadas eran inferiores al máximo legal obligatorio establecido por la legislación vigente, por lo que estaban exentas de retención del Impuesto sobre la renta de las personas físicas.

Personal excluido de Convenio

Como se ha indicado con anterioridad, entre las indemnizaciones abonadas al personal de tierra en 1997 por bajas incentivadas figuraron 296 millones de pesetas satisfechos por esta causa a 12 empleados de la Compañía que estaban excluidos de la negociación colectiva. Dos de estas bajas se habían producido en el ejercicio anterior, correspondiendo los 28 millones aplicados por las mismas al ejercicio de 1997 a la diferencia entre el importe determinado por la autoridad laboral ante la que reclamaron los interesados con motivo de su cese y el señalado previamente por la Compañía. Teniendo en cuenta esta circunstancia, el coste medio de las bajas del personal directivo de la Sociedad tramitadas en 1997 se cifró en 27 millones.

Hasta 1997 el coste originado por los ceses del personal directivo no había sido imputado en Cuenta Estado por estar de acuerdo ambas partes en que los cambios en la estructura de dirección de la Empresa eran responsabilidad de su accionariado y no de la Administración contratante. En 1997 estos gastos, sin embargo, fueron incluidos en el capítulo de ajustes por fin de Contrato.

Aunque la Dirección General de la Marina Mercante asumió finalmente estos costes, así como los correspondientes a los ceses del resto del personal de tierra de la Compañía derivados del Plan Estratégico de 1996, la autorización de estos gastos por el Estado y la IGAE estuvieron en discusión hasta que, con fecha 15 de febrero de 1999, la Dirección General los aceptó expresamente. Una vez obtenida la autorización de la Dirección General, la IGAE no puso reparos a su inclusión en la Cuenta Estado de 1997, considerando que esta modificación en los criterios de formulación de la Cuenta estaba justificada por comportar las bajas una amortización de puestos de trabajo de la estructura de Dirección de la Compañía.

Examinadas las relaciones de puestos de trabajo de la Sociedad elaboradas a 1 de enero de 1996, 1997 y 1998 se observa que se produjeron las siguientes variaciones en este colectivo en los dos últimos ejercicios de vigencia del Contrato:

MODIFICACIONES	1996	1997	TOTALES
Altas	2	4	6
Bajas	-15	-8	-23
Variaciones netas	-13	-4	-17

En el cuadro anterior no se han considerado las variaciones que afectaron al personal fuera de Convenio con destino en puestos de trabajo directamente relacionados con los servicios objeto de la contratación examinada (tres de las 10 bajas causadas en 1997) cuyos costes, a estos efectos, tenían el mismo tratamiento que los del personal de Convenio. Entre las bajas de 1997 figura, asimismo, un cese voluntario producido en ese ejercicio que no dio lugar a indemnización.

Teniendo en cuenta las observaciones anteriores, las bajas a computar en el ejercicio 1997 serían 8, aunque esa cifra no se corresponde con la de puestos amortizados en dicho ejercicio, pues algunas de las nuevas incorporaciones que se produjeron lo hicieron en sustitución de los empleados que habían causado baja en estos dos últimos años. En todo caso, en atención a que los ceses que se produjeron en 1997 eran inferiores en número a la variación neta de los efectivos de Dirección de la Empresa en los dos ejercicios en los que se ejecutó el Plan Estratégico de 1996, cabe admitir que el conjunto de estas indemnizaciones corresponda, en este sentido, a una disminución de los puestos directivos de la Compañía y que, por consiguiente, las mismas formaran parte de la liquidación del Contrato.

En el análisis de los expedientes de esta naturaleza no se han observado incidencias relevantes. En algunos de ellos se muestra una cierta indefinición de los objetivos y de la estrategia de la reestructuración del personal superior abordada por la Compañía a finales de 1996 (dos de los empleados habían sido objeto de promoción en los dos últimos ejercicios a puestos destacados del organigrama de Dirección de la Compañía o de su Grupo empresarial para ser, sin embargo, cesados posteriormente).

#### B) Indemnizaciones por cese de personal de mar

A diferencia de los planes de regulación del personal de tierra, los ceses del personal de flota han tenido un carácter más individualizado en atención a las especiales circunstancias que afectan a este colectivo, incluido en el Régimen Especial de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, actualmente regulado por el Texto Refundido de las Leyes 116/1969 y 24/1972, aprobado por Decreto 2864/1974, de 30 de agosto. Este Régimen Especial prevé la posibilidad, para los afiliados al Montepío Marítimo Nacional en la fecha de su entrada en vigor, de jubilarse a partir de los 55 años. El porcentaje de la pensión que corresponde en caso de jubilación anticipada por este régimen, de acuerdo con los períodos de cotización, se ve reducido en siete centésimas por cada año que le falte al trabajador para alcanzar la edad legal de jubilación, ponderados en su caso los coeficientes reductores de la edad mínima establecida en el Decreto 2309/1970.

De acuerdo con la relación nominal de empleados entre los que se distribuyeron las indemnizaciones abonadas a las que se refiere la reclamación por fin de contrato, éstas incluían un total de 127 trabajadores de los que 117 pertenecían al colectivo de mar que se acogió al último ofrecimiento de la Empresa, ocho eran despidos y jubilaciones ordinarias incluidas indebidamente en el capítulo de ajustes de la Cuenta de 1997 y las otras dos indemnizaciones se referían a personal de tierra cesado en la última regulación laboral. De este modo, el coste de la regulación laboral del colectivo de mar habría de rebajarse de los 941 millones computados por la Sociedad como ajuste por fin de contrato a 847 millones; y las indemnizaciones del colectivo de tierra habrían de incrementarse en 34 millones, de los que aproximadamente la mitad corresponden a personal fuera de Convenio.

A diferencia de las regulaciones del personal de tierra, la Sociedad no distingue entre fórmulas o modalidades de reducción de efectivos del colectivo de mar. La revisión de una muestra de los expedientes de baja no ha permitido deducir conclusiones generales sobre las condiciones económicas ofertadas por TRASMEDITERRÁNEA a este personal por su cese; observándose, sin embargo, que todas las indemnizaciones abonadas a los empleados que, por su edad, podían haberse acogido a formulas de jubilación anticipada o prejubilaciones, estaban por debajo de las que legalmente les hubiera correspondido en despido ordinario, circunstancia ésta que lleva a considerar que una buena parte de las bajas del personal de mar que se produjeron en la última regulación laboral de la Compañía constituyeron jubilaciones anticipadas o prejubilaciones financiadas por la Empresa. Esta deducción se ve reforzada por la consideración de la cuantía de las indemnizaciones abonadas, que no superaron en ningún caso los 10 millones de pesetas; situándose la indemnización media en 7 millones, por debajo de los 12 millones a los que ascendió la indemnización media abonada al personal de tierra en el Plan Estratégico de 1996 y a una mayor distancia de los 29 millones abonados por la Compañía por las prejubilaciones de este personal.

## V.2 COMPENSACIONES POR GASTOS DE INVERSIÓN (FLOTA)

En los 20 años que estuvo vigente el Contrato regulador de los Servicios de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional la Compañía empleó un total de 61 buques de su propiedad en los servicios objeto del mismo. De estos, 32 formaban parte del patrimonio de la Sociedad cuando se formalizó la contratación pública y los demás se fueron adquiriendo en sustitución de parte de la flota inicial, que causó baja. A 31 de diciembre de 1997 estaban en servicio 23 buques, dos de los cuales formaban parte de la flota inicial. Además otros

8 buques fueron adquiridos y dados de baja durante la vigencia del Contrato.

Las cuestiones planteadas a la finalización del Contrato en relación con la flota (y sobre las que la Sociedad formuló una serie de consultas a expertos jurídicos externos) afectaban tanto a la titularidad de los buques como a las posibles indemnizaciones que pudieran derivarse de la liquidación del Contrato.

### V.2.1 Titularidad de los buques afectos a Contrato

Según el Contrato regulador, la Compañía tendría a lo largo de toda la duración del mismo la titularidad de los buques adscritos al servicio. Tanto la flota inicial como los buques incorporados posteriormente al servicio público eran propiedad de «Compañía Trasmediterránea, S.A.». Aunque en el Contrato se preveía la posibilidad de que el Estado realizara aportaciones directas para financiar inversiones en flota, todas las compras de buques se realizaron exclusivamente con aportaciones de la Compañía.

De acuerdo con lo que establece el artículo 78 de la anterior Ley de Contratos del Estado para el contrato de gestión de servicios públicos, «Cuando finalice el plazo contractual, el servicio revertirá a la Administración, debiendo entregar el empresario las obras o instalaciones a que esté obligado con arreglo al contrato y en el estado de conservación y funcionamiento adecuados».

En el contrato firmado con el Estado en 1978 no estaba previsto que a su término se produjera la reversión de las instalaciones, de forma que, teniendo en cuenta que la titularidad de la flota correspondía íntegramente a la Sociedad, si hubiera procedido la entrega de los buques por haber revertido a la Administración el servicio público, del contrato extinguido no podrían extraerse directamente reglas para la recuperación del valor de los buques afectados a los servicios contratados. Pero, en todo caso, no se ha producido la reversión del servicio a la Administración, que en ningún momento se planteó el hacerse cargo de las líneas marítimas consideradas en el Contrato como de interés nacional.

Tampoco se ha producido de manera expresa la supresión del servicio que fue objeto del Contrato; pero su contenido y carácter se han ido modificando a lo largo del tiempo transcurrido desde que se realizó la contratación. De los 26 itinerarios que se incluían en el contrato de 1978, en 1997 (ver Anexo IX) se mantenían en servicio 15; habiéndose incorporado un nuevo itinerario a las líneas de Contrato (Valencia-Mahón-Valencia) y reforzándose con 6 nuevas líneas los itinerarios de Contrato.

La Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, consideraba navegaciones de interés público aquellas que fuesen precisas para asegurar las comunicaciones marítimas esenciales

de la península, de ésta con los territorios españoles no peninsulares y de éstos entre sí, correspondiendo al Gobierno determinar qué navegaciones son de interés público y cuales son las vías para garantizar la protección de dicho interés. Sin embargo, el Reglamento 3577/92 CEE, del Consejo, de 7 de diciembre, impone el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos de cabotaje, aunque permite matizar la aplicación de este principio en los servicios regulares con destino u origen en islas y entre islas, para los que reconoce la posibilidad de establecer obligaciones de servicio público o garantizar su prestación mediante contrato.

De conformidad con estos antecedentes legales, el Real Decreto 1466/1997, de 19 de septiembre, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público, declarara navegaciones de interés público «los servicios de línea regular de cabotaje insular, entendiéndose por tal el transporte por mar de pasajeros o de mercancías entre puertos situados en la península y los territorios no peninsulares, así como el de estos últimos entre sí», facultando, a la Administración competente para celebrar contratos de interés público «a fin de garantizar la existencia de servicios suficientes para el mantenimiento de las comunicaciones marítimas», a cuyo efecto atribuye al Ministerio de Fomento la competencia para «establecer la prestación de servicios marítimos regulares mediante contrato en las que el régimen general autorizatorio no asegure una oferta adecuada en cantidad y calidad».

El 26 de enero de 1998, el Ministerio de Fomento suscribió con TRASMEDITERRÁNEA, por el plazo de 6 años, un nuevo contrato administrativo referido al servicio marítimo regular de pasajeros y vehículos en régimen de equipaje, que debe prestarse entre puertos peninsulares y puertos de las Islas Baleares, Islas Canarias, Ceuta y Melilla. Aunque este nuevo contrato no incluye el transporte de mercancías, ni los servicios Interinsulares Canarias que han sido transferidos a esa Comunidad Autónoma, los servicios marítimos contratados en 1998 son muy similares a los que la Sociedad prestaba por cuenta del Estado en 1997. Independientemente de las condiciones de prestación de los nuevos servicios, de las 8 líneas marítimas que la Sociedad mantenía en 1997 con Baleares, 6 han pasado a formar parte del objeto de la nueva contratación; y se mantienen también los 3 itinerarios en servicio con el Norte de África y el único servicio con Canarias que figuraba en la Cuenta Estado de 1997.

En definitiva, más que ante una supresión del servicio público en el momento de terminación del contrato de gestión (que fue la hipótesis básica de trabajo que se plantearon los expertos jurídicos consultados por la Sociedad), lo que se ha producido ha sido una nueva modificación del servicio público derivada de la liberalización impuesta por la normativa comunitaria, cir-

cunstancia ésta que sólo ha sido tenida en cuenta por la Dirección General de la Marina Mercante para revisar y limitar las pretensiones económicas de la Sociedad en relación con la liquidación del Contrato, sin que haya supuesto la reversión de las instalaciones que estuvieron afectas a estos servicios.

### V.2.2 Recuperación de los capitales invertidos en la flota

Al tiempo de vencimiento del contrato regulador de los servicios de comunicaciones marítimas de interés nacional, estaban asignados a estos servicios un total de 23 buques. La Sociedad había procedido durante el ejercicio de 1997 a la venta del buque «Barracuda», incorporado a la flota de la Compañía en el año 1989. Únicamente 2 buques de esta flota («Ciudad de La Laguna» y «Villa de Agaete») formaban parte de la adscripción inicial efectuada por la Compañía a la firma del Contrato. Los demás se fueron adquiriendo en sustitución de parte de las bajas efectuadas.

La propuesta inicial de liquidación planteada por la Compañía al Ministerio de Fomento incluía una reclamación en concepto de recuperación de inmovilizaciones en flota pendientes de amortizar por una cifra global de 23.801 millones de pesetas: 20.268 millones por los capitales invertidos en la adquisición de buques y 3.533 millones por los capitales invertidos en la mejora de los mismos.

La única regla de liquidación que contenía el contrato firmado en 1978 había sido establecida para el caso de que un buque se separase definitivamente de los servicios objeto del mismo, supuesto para el que se disponía que «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 cláusula vigésima octava, haya realizado el Estado. El remanente, si existe, será distribuido entre el Estado y la Compañía en las proporciones en que participaron en la financiación». En consonancia con esta cláusula y con la titularidad de la Compañía sobre la totalidad de la flota dispuesta a lo largo de la vigencia del contrato, los resultados derivados de la venta de buques adscritos a los servicios contratados no tuvieron reflejo alguno en Cuenta Estado, asumiéndose íntegramente por la Sociedad Estatal.

Las conclusiones de las consultas jurídicas formuladas por la Sociedad con motivo de la liquidación del Contrato en relación con las reclamaciones de la Compañía por los capitales invertidos en la flota pendientes de recuperar al vencimiento de la contratación, no fueron homogéneas. El primer trabajo encargado por la Sociedad Estatal, que fue el que la Compañía utilizó para formular su propuesta inicial de liquidación a la

Dirección General de la Marina Mercante, se manifestaba favorable a reclamar del Ministerio de Fomento el valor neto contable que en la Cuenta Estado del ejercicio 1997 se asignaba a la flota adscrita al Contrato, al entender que la dimensión de la misma se había conformado en función de las necesidades determinadas en el Contrato. Los dos estudios jurídicos que se encargaron posteriormente por la Sociedad Estatal, partiendo del mantenimiento del equilibrio económico-financiero al término del Contrato y de la estricta periodificación de los costes de inversión soportados por el Estado durante la vigencia del mismo, restringían, en cambio, las indemnizaciones relacionadas con los buques a dos únicos supuestos: el posible sobredimensionamiento de la flota de la Compañía a consecuencia del Contrato y los desfases que pudieran existir entre los costes por inversión devengados durante la vigencia del Contrato y los soportados por el Estado en este período de acuerdo con los criterios de formulación de la Cuenta Estado.

Las inversiones en flota de la Sociedad Estatal se realizaron en función de las necesidades derivadas de la prestación de los servicios encomendados, habiendo sido autorizadas por la Dirección General de la Marina Mercante, conforme a las disposiciones del Contrato. Finalizado éste, la flota podría estar sobredimensionada para el desarrollo de la actividad social en un mercado libre; y, por ello, los informes jurídicos consideraban que el sobredimensionamiento derivado del Contrato era un factor que debía considerarse en la liquidación, en cuanto pudiera comprometer la viabilidad futura de la Empresa o pudiera suponer un perjuicio patrimonial para la misma. No obstante, la opinión manifestada por los expertos jurídicos consultados por la Sociedad se emitió considerando como hipótesis normal de trabajo la supresión por el Estado del servicio público en el momento de terminación del Contrato, de modo que, según estos informes, la formalización de «un nuevo contrato de servicio público limitado a algunas líneas marítimas, obligaría a excluir de la liquidación los efectos económicos que pudieran afectar a los medios aplicados a los nuevos servicios». Por otra parte, debido fundamentalmente a que los costes de las inversiones financiadas con créditos navales se han repercutido al Estado de acuerdo con los plazos de amortización de estos créditos y no atendiendo a la depreciación efectiva atribuible a los buques, a la finalización del Contrato podían existir diferencias entre costes devengados y costes repercutidos en Cuenta Estado, circunstancia que, como afirmaron los expertos independientes, debía ser considerada igualmente por las partes en la liquidación, de modo que el reparto entre el Estado y la Compañía de las cargas económicas y financieras atribuibles a la flota atendiera a una estricta periodificación de éstas en el tiempo.

Teniendo en cuenta de modo expreso los planteamientos efectuados en el segundo informe jurídico encargado por la Sociedad Estatal, que se mantenían en

un tercer informe encargado a este fin, así como la prestación por la Compañía, una vez extinguida la contratación de 1978, de servicios similares a los anteriores, algunos de ellos bajo un nuevo contrato con el Estado, la Dirección General de la Marina Mercante desestimó la reclamación inicial de la Compañía, reconduciéndola a la acreditación de un daño efectivo para ésta susceptible de ser evaluado económicamente de forma individualizada y que derivara del funcionamiento del servicio público.

Contrariamente a las recomendaciones emitidas por los expertos jurídicos consultados, la Compañía no valoró la utilidad futura que podría reportarle la flota que estuvo afecta a los servicios de comunicaciones marítimas de interés nacional en el supuesto de que resultara inadecuada para la explotación de los servicios marítimos regulares en el nuevo marco financiero aplicable a la extinción del Contrato.

Considerando que el nuevo contrato firmado con el Ministerio de Fomento en 1998 no garantiza durante sus seis años de duración el equilibrio económico financiero de la Sociedad, así como que en el momento de la realización de estos trabajos de fiscalización no se había resuelto el concurso público para la adjudicación de las líneas interinsulares canarias, se han analizado las expectativas de realización de la flota que estuvo adscrita al contrato hasta su vencimiento con la finalidad de determinar las posibilidades de recuperación por la Compañía, en última instancia, del valor que aquélla presentaba en libros a esa misma fecha. El análisis se ha extendido al resto de los buques de los que TRASMEDITERRÁNEA dispuso con anterioridad y que a 31 de diciembre de 1997 no formaban ya parte del patrimonio social, como es el caso de la mayor parte de la flota incorporada al inicio de la contratación o del resto de buques comprados y vendidos durante su vigencia; comprobándose en estos casos el grado de realización por la Empresa de los capitales inmovilizados. El resultado del análisis realizado se expone a continuación en relación con las distintas flotas.

#### A) Flota en servicio al vencimiento del Contrato

El valor neto contable de la flota en servicio al vencimiento del contrato que se deduce de los datos consignados en la última Cuenta Estado formulada por la Compañía era de 23.128 millones de pesetas, cuyo detalle, atendiendo a la modalidad de financiación empleada en su adquisición o mejora, se expone en el cuadro siguiente:

(En millones de pesetas)

Financiación	Valores Inic.	Mejoras	Total Costes	Amortizaciones	Valor Neto Contable
Aport. Cia.	23.547	8.872	32.419	16.511	15.908
Crédos. Nav.	28.260	907	29.167	21.947	7.220
<b>Total</b>	<b>51.807</b>	<b>9.779</b>	<b>61.586</b>	<b>38.458</b>	<b>23.128</b>

De los 23.128 millones de pesetas pendientes de amortización económica o financiera a 31 de diciembre de 1997, 19.598 millones correspondían a los capitales invertidos en la adquisición de buques y los 3.530 millones restantes a los capitales empleados en transformaciones o mejoras.

En la contabilidad financiera de la Empresa la flota afecta a los servicios de comunicaciones marítimas de interés nacional presentaba un valor neto contable de 29.037 millones de pesetas. Las diferencias de conciliación entre los registros contables y los de la Cuenta Estado se deben a los criterios particulares que, de acuerdo con las previsiones contractuales al respecto, se emplearon en la formulación de dicho documento, afectando tanto a la cifra de costes señalada para la flota como a su correspondiente amortización.

#### Diferencias de costes entre la contabilidad y la Cuenta Estado

El valor de coste de la flota afecta al Contrato, a 31 de diciembre de 1997, superaba en libros al valor computado en la Cuenta Estado de ese ejercicio en 5.312 millones de pesetas. Esta diferencia se explica, fundamentalmente, por el tratamiento dado en la Cuenta Estado a las correcciones resultantes de la aplicación de Leyes sobre revalorizaciones de activos, ya que únicamente se repercutía al Estado la parte de la revalorización del valor de adquisición o mejora no financiado con créditos navales, dejando la Sociedad de repercutir en la Cuenta Estado un importe de 3.838 millones de pesetas. Cabe destacar también las diferencias derivadas del registro de los intereses intercalares de la flota, que se han venido aplicando como gastos financieros en la Cuenta Estado, circunstancia que justifica diferencias de costes con la contabilidad de la Empresa por valor de 1.110 millones. Como consecuencia, igualmente, de que los dos buques de esta flota que formaban parte de la adscripción inicial a los servicios de comunicaciones marítimas fueron incorporadas a la Cuenta Estado de 1978 por su valor neto contable la inversión en libros superaba en 201 millones a la recogida en Cuenta Estado. Finalmente, por transformaciones no autorizadas por la Dirección General de la Marina Mercante la Cuenta Estado presentaba 163 millones menos de coste que la contabilidad de la Compañía. Parte de esas transformaciones se registrarían en Cuenta Estado como gastos corrientes.

#### Diferencias por amortizaciones entre Cuenta Estado y libros

Sin considerar las amortizaciones que presentaban los dos buques adscritos a los servicios de comunicaciones marítimas al inicio de la contratación, a 31 de diciembre de 1997, el importe de las amortizaciones aplicadas en la Cuenta Estado por la flota afecta al Contrato superaba en 796 millones de pesetas la amor-

tización acumulada que esa misma flota presentaba en el balance de situación de la Compañía. Teniendo en cuenta que por intereses intercalares de la flota afecta a Contrato al cierre del ejercicio 1997 la Cuenta Estado había recogido unos gastos financieros totales de 441 millones de pesetas, la diferencia entre los costes repercutidos por esta flota al Estado y las amortizaciones de la Compañía se elevaría a 1.237 millones.

Las diferencias entre las cifras de amortizaciones que presentan ambos estados (que se exponen para cada buque en el Anexo X de este Informe) con independencia de las motivadas por los distintos valores de coste que presentan ambos documentos, se deben principalmente a la divergencia de los criterios utilizados para determinar las correcciones valorativas a aplicar a las inmovilizaciones en flota financiadas con créditos navales: un criterio financiero en la Cuenta Estado y un criterio económico en el balance. En este sentido, la mayor amortización en Cuenta Estado originada por la amortización financiera de los créditos navales que financiaron parte de los capitales invertidos en la flota de Contrato se habría visto compensada en parte por el defecto de amortizaciones por revalorizaciones no trasladadas al Estado. Posiblemente, fue esa aceleración que comporta la amortización financiera de los créditos navales lo que motivó que en Contrato no se estableciera la amortización en la Cuenta Estado de las revalorizaciones de los capitales con ese origen invertidos en la flota. Además, mientras en contabilidad se ha venido asignando un valor residual a la flota, equivalente al 5% del valor inicial registrado en libros, en la Cuenta Estado se amortizaba la totalidad de los valores reflejados para la flota.

Asimismo, los criterios de amortización en Cuenta Estado de la parte del coste de la inversión en flota no financiado con créditos navales, diferían también de los aplicados por la Compañía para el cálculo de las correcciones económicas de 7 de los 23 buques de Contrato. Mientras que el criterio general era considerar en ambos estados un período de amortización de 16,6 años, en libros cinco buques se amortizaban teniendo en cuenta una vida útil de 10 años y en la Cuenta Estado a otros dos buques se les había asignado unos plazos de amortización de 12 y 8 años, respectivamente.

Teniendo en cuenta que para la flota de la Compañía existe un mercado representativo, disponiendo ésta al efecto de una tasación relativamente próxima a la fecha de finalización del Contrato, con objeto de determinar la procedencia de las reclamaciones iniciales de la Compañía relativas a las inmovilizaciones en flota pendientes de recuperar en el momento de extinción de dicho Contrato se ha procedido a la comparación de los valores de realización de los buques de la flota afecta al Contrato a 31 de diciembre de 1997 que se deducen de la última tasación encargada por la Sociedad con los valores que presentaban en libros; comparación cuyo

resultado se refleja en el Anexo número X de este Informe.

Debido a que la tasación de la flota es de fecha 4 de junio de 1996, se ha comparado el resultado de la misma con el valor neto contable de la flota de contrato a la fecha de cierre del ejercicio de 1996. A esa fecha, los 23 buques en servicio al vencimiento del contrato, presentaban un valor neto contable de 35.217 millones de pesetas y un valor de mercado de 33.758 millones, por lo que les serían imputables unas minusvalías netas de 1.459 millones. Únicamente los valores de tasación de 6 de los 23 buques de Contrato se situaban por debajo de su valor en libros, motivo por el cual todos ellos fueron excluidos de la actualización de balances de 1996. Tanto el buque «Las Palmas de Gran Canaria» como el «Santa Cruz de Tenerife», en los que se producen las pérdidas de valor más importantes, eran barcos de elevada tecnología pero de poca velocidad, incorporados a la Compañía Trasmediterránea entre 1993 y 1994 y empleados en el tráfico de mercancías y de pasajeros en el Archipiélago Canario y en el Estrecho. Significativas eran igualmente las minusvalías que afectaban al «Princesa Dácil» y al «Princesa Teguisse», ambos dedicados fundamentalmente al tráfico de pasajeros con Canarias y que fueron adquiridos por la Sociedad en los años de 1990 y 1991, respectivamente.

Suponiendo que los 1.459 millones de pesetas de diferencia existentes entre el valor neto contable de la flota de Contrato y el valor de mercado de la misma se mantuviera a 31 de diciembre de 1997 y considerando por tanto que la depreciación contable de estos buques era inferior a la real en dicho importe se podría obtener el grado de recuperación en Contrato de los costes reales devengados por la flota afecta al mismo mediante la simple comparación entre el importe de las minusvalías o plusvalías imputables a cada uno de los buques y la diferencia que por amortizaciones presentara cada buque entre Cuenta Estado y libros a 31 de diciembre de 1997, conforme se realiza en el Anexo número X de este Informe. De esta forma puede apreciarse que la disminución del valor imputable a la flota de nueva incorporación según la tasación de 1996 (1.459 millones de pesetas) se compensaría en su mayor parte con el volumen de costes anticipados por el Estado al vencimiento del Contrato por la amortización acelerada de la flota en la Cuenta Estado, coste que se ha cifrado en 1.237 millones.

Habida cuenta, no obstante, del ritmo de la depreciación real sufrida por algunos de los buques asignados a las líneas canarias, una nueva tasación de la flota, más próxima a la fecha de vencimiento del Contrato, habría permitido establecer con mayor exactitud el grado de recuperación de los capitales invertidos en la flota a 31 de diciembre de 1997 y la adecuada consideración de este riesgo en la liquidación del Contrato mediante la comparación entre la depreciación real que a esa fecha afectara al valor de coste de esa flota y el

importe repercutido en Cuenta Estado. Todo ello sin perjuicio de la exclusión de los efectos económicos de la liquidación de las instalaciones que se hubieran afectado posteriormente a la prestación de los servicios contratados en 1998.

#### B) Flota inicial

La flota asignada en 1978 a los servicios objeto de la contratación con el Estado estaba compuesta por 32 buques que figuraban en la Cuenta Estado de ese ejercicio con un valor neto contable, a principios de año, de 7.703 millones de pesetas.

A 31 de diciembre de 1997 la Compañía mantenía en explotación 2 buques de la flota inicial afecta al Contrato de 1978 («Ciudad de la Laguna» y «Villa Agate»). Los 30 buques restantes se dieron de baja durante el período de vigencia de la referida contratación pública. Los buques enajenados presentaban en la Cuenta Estado de 1978 un coste neto de 6.873 millones de pesetas, de las que 2.680 millones se habían financiado con créditos navales. No existen datos agregados en la Cuenta Estado sobre el coste de las mejoras y el importe de las revalorizaciones aplicadas a estos buques con posterioridad a su adscripción al Contrato. De acuerdo con la información que contienen las Cuentas Estado formuladas por la Compañía, a 31 de diciembre de 1997 la Sociedad habría repercutido en total al Estado 7.183 millones de pesetas por amortizaciones económicas y financieras de la flota inicialmente afecta al servicio contratado por el Estado. En libros estas bajas tenían un valor neto contable de 1.329 millones.

Para determinar el grado de realización por la Sociedad de las inmovilizaciones iniciales en flota, las memorias de los ejercicios de 1978 a 1993, período en el que se produjeron estas bajas, presentan algunas limitaciones debido a que las ventas de buques no comienzan a separarse del resultado de la venta del resto del inmovilizado de la Empresa en las memorias de la Compañía hasta el año de 1986, cuando el resultado de las enajenaciones de buques pasa a tener una mayor relevancia; no figurando, además, hasta 1982, el resultado de las ventas del inmovilizado material separadamente del resto de los resultados extraordinarios del ejercicio. Entre 1986 y 1993 la venta de buques afectos al servicio de comunicaciones marítimas de interés nacional generó para la Sociedad unos beneficios netos de 2.138 millones de pesetas, procedentes, fundamentalmente, de la baja de los buques «Ciudad de Compostela», «Manuel Soto» y «J.J.Sister» por las que registró unos beneficios de 2.095 millones. Teniendo en cuenta que las pérdidas computadas por venta de inmovilizado (o de carácter extraordinario, en su defecto) en el resto del período considerado, sumaban tan sólo 330 millones, de la comparación entre ambas cifras se deduciría que la Sociedad Estatal recuperó en

la venta los capitales invertidos en la flota inicial que estaban pendientes de amortizar cuando se produjeron las bajas.

#### C) Flota comprada y vendida durante la vigencia del Contrato

Además de los buques en explotación en 1997 y los que se asignaron en 1978 al servicio contratado con el Estado, la Sociedad empleó durante la vigencia de esta contratación otros 8 buques, incorporados en su mayoría entre 1981 y 1982, todos ellos vendidos antes del vencimiento del Contrato.

Los valores económicos de estos buques que figuraron en las Cuentas Estado de los años en los que estuvieron en explotación son los siguientes:

(En millones de pesetas)			
Financiación	Coste	Amortizaciones	Valor neto contable
Aportación Cia.	4.835	2.901	2.234
Créditos navales	2.241	2.028	213
<b>Total</b>	<b>7.076</b>	<b>4.929</b>	<b>2.447</b>

Estas cifras no difieren significativamente de las que presenta la contabilidad financiera de la Empresa que asignaba a esta flota al tiempo de su baja un valor neto contable de 2.454 millones de pesetas; habiendo introducido la Sociedad mejoras en la misma por valor de 800 millones.

La enajenación de estos buques, que se concentró en el ejercicio 1991 en el que se dieron de baja 5 de los 8 buques, representó para la Compañía unos beneficios netos de 218 millones de pesetas, de forma que también para esta flota la Compañía recuperó la totalidad de los capitales invertidos.

#### V.3 INTERESES DE DEMORA PENDIENTES DE LIQUIDACIÓN

A 31 de diciembre de 1997, el epígrafe «Administración Pública-Cuenta Estado» del activo del balance de situación de la Compañía (que se adjunta como Anexo XI de este Informe) cifraba en 24.249 millones de pesetas el importe de la deuda del Estado a la Compañía por los servicios del Contrato: 7.673 millones de pesetas por el importe ajustado de las aportaciones del año 1996, 16.409 millones por la aportación del ejercicio 1997 y 167 millones por las obligaciones asumidas por la Sociedad en 1987 con los afiliados de la Institución Benéfica disuelta en dicho ejercicio.

Durante 1998 el Estado abonó a la Compañía los 7.673 millones en los que la IGAE cifró la aportación correspondiente a 1996. En dicho año la Sociedad canceló, asimismo, los 167 millones reclamados por la Institución Benéfica contra la provisión constituida en ejercicios anteriores, procediendo, igualmente, a la regularización de los 849 millones en los que la IGAE

rebajó la aportación correspondiente al ejercicio de 1997, por la que la Sociedad estatal había registrado un ingreso de explotación de 16.409 millones en la cuenta de pérdidas y ganancias de dicho ejercicio (ver el Anexo número XII unido a este Informe).

A la fecha de cierre de las cuentas anuales de 1998 la cuenta a cobrar al Estado por las obligaciones asumidas por el Contrato de 4 de septiembre de 1978 ascendía a 16.680 millones de pesetas: 15.560 millones por la aportación ajustada del último ejercicio de vigencia del Contrato y 1.300 millones en concepto de intereses de demora.

Teniendo en cuenta que la aportación de 1996 se liquidó el 7 de agosto de 1998, la misma habría generado hasta ese momento unos intereses de demora de 367 millones de pesetas, mientras que por la aportación de 1997 se habrían devengado a 31 de diciembre de 1998 intereses por 933 millones. Suponiendo que, de acuerdo con las estimaciones facilitadas por la Sociedad, la aportación del último ejercicio del Contrato se liquidara a principios de diciembre de 1999 dado que se tramita ante la Dirección General de Presupuestos como un crédito extraordinario, a esa fecha los intereses de demora correspondiente a la aportación de 1997 importarían 2.077 millones.

#### VI. SITUACIÓN Y ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE DEL EJERCICIO FISCALIZADO

El 26 de enero de 1998 se firmó entre la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento y «Compañía Trasmediterránea, S.A.» el nuevo contrato que tiene por objeto los Servicios de Líneas de Interés Público entre puertos peninsulares y puertos de las Islas Baleares, Islas Canarias, Ceuta y Melilla, contrato que, de acuerdo con la Ley 13/1995 de Contratos de las Administraciones Públicas, tiene carácter administrativo especial y cuyos itinerarios y frecuencias se resumen en el Anexo XIII de este Informe. El plazo de ejecución se extiende hasta el 31 de diciembre del año 2.003, comprometiéndose TRASMEDITERRÁNEA a realizar el objeto del contrato por su cuenta y riesgo por el precio total de 5.634 millones de pesetas (IVA incluido), de las cuales correspondían al ejercicio de 1998 un importe de 884 millones (819 millones sin IVA).

De acuerdo con la información aparecida el día 13 de mayo de 1998 en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas, la Comisión decidió abrir el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado con objeto de determinar si las aportaciones públicas son compatibles con el mercado común, al estimar que el nuevo contrato de servicios públicos de transporte marítimo, en atención a su larga duración y a las condiciones en que se adjudicó, no puede conside-

rarse un contrato de obligaciones de servicio público no notificable según lo previsto en las directrices revisadas sobre ayudas de Estado. La Comisión instó a las autoridades españolas a la suspensión del pago de la ayuda hasta que se adopte una decisión al respecto.

Por otro lado, de acuerdo con la información remitida por la Dirección General de la Marina Mercante a este Tribunal, la Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento de 16 de diciembre de 1997 por la que se convocó la contratación de las líneas de interés público adjudicadas a TRASMEDITERRÁNEA ha sido recurrida ante la Audiencia Nacional; y se han presentado recursos ante el Tribunal Supremo contra el Real Decreto 1466/1997, de 19 de septiembre de 1997, sobre Régimen Jurídico de las líneas Regulares de Cabotaje Marítimos y de las Navegaciones de Interés Público, sin que en mayo de 1999 se hubiera dictado sentencia en ninguno de los procedimientos.

Los servicios de las líneas marítimas de interés público correspondientes a las islas del archipiélago canario se prestaron por la Compañía en 1998 en los mismos términos que en el último año de vigencia del Contrato de 4 de septiembre de 1978, habiendo obtenido al efecto una autorización provisional del Gobierno Autónomo Canario hasta tanto se resuelva el concurso convocado para la adjudicación de estos servicios. En el ejercicio de 1998 la Compañía contabilizó unos ingresos de 2.015 millones de pesetas en compensación del déficit generado por dichos servicios, procediendo, asimismo, a dotar una provisión de insolvencias por dicho importe al no haberse alcanzado con el Gobierno autónomo un acuerdo definitivo sobre su financiación.

La Sociedad Estatal cerró el ejercicio de 1998 con un beneficio de 1.548 millones de pesetas, lo que representa un aumento de 1.300 millones respecto al contabilizado en 1997, último año de vigencia del Contrato regulador de los Servicios de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional. La mejora de resultados ha sido debida prácticamente a los resultados extraordinarios que, con 765 millones de pesetas, presentaron un incremento de 3.161 millones respecto a la cifra de pérdidas extraordinarias del ejercicio anterior. El margen ordinario obtenido por TRASMEDITERRÁNEA fue de 875 millones, inferior en 1.594 millones al contabilizado en 1997.

Aunque las cifras que presentan las cuentas anuales de 1998 muestran una disminución del margen de explotación de 3.703 millones de pesetas y una mejora del resultado financiero de 1.485 millones, ambas cifras estaban afectadas por la modificación que en 1.998 se produjo en el criterio de contabilización de los intereses de demora incurridos por la Administración a causa del retraso en el pago de las aportaciones correspondientes a la anterior contratación. En 1997, los 732 millones a los que ascendieron las compensaciones

devengadas por este concepto se registraron, igual que el resto de las aportaciones del Estado, como ingresos de explotación; mientras que en 1998 dichos intereses por importe de 1.300 millones se computaron como ingresos financieros.

La obtención de un margen ordinario positivo en 1998, pese a la disminución en 6.797 millones de pesetas de las aportaciones públicas corrientes devengadas en compensación de los servicios marítimos de interés público prestados por la Compañía respecto al ejercicio anterior, ha sido posible fundamentalmente por el buen comportamiento de los ingresos comerciales que superaron en 4.104 millones a los registrados en 1997, así como al recorte de los gastos de amortización de la flota en 4.043 millones. Fueron los servicios de carga con una cifra de negocios de 18.811 millones y 2.510 millones de incremento respecto al ejercicio anterior, los que registran mayor variación. También evolucionan al alza los ingresos por pasaje y vehículos que aumentan en 1.354 millones. La amortización en 1997 del 75% de las plusvalías reconocidas por la flota en 1996 como consecuencia de la actualización de balances autorizada por el Real Decreto-Ley 7/1996, explica, la disminución de la dotación anual por amortización de la flota en 3.522 millones.

Si bien el efecto de la última reestructuración laboral acometida por la Empresa se trasladó a los resultados de 1998, año que registró una disminución del gasto corriente de personal de 624 millones de pesetas, esta medida tuvo una menor repercusión que en el ejercicio anterior debido a que la mayoría de los ceses que originó se produjeron en los primeros meses de 1997.

La venta en 1998 de dos buques de la flota de TRASMEDITERRÁNEA, que generó unos beneficios de 1.114 millones de pesetas, fue la causa principal de que dicho ejercicio presentara un margen extraordinario de signo positivo mientras que en 1997, debido fundamentalmente a las regularizaciones por fin de Contrato por las que se aplicaron 2.000 millones al epígrafe de «Gastos y pérdidas de ejercicios anteriores», la Sociedad Estatal había tenido unas pérdidas extraordinarias de 2.396 millones.

## VII. CONCLUSIONES

En relación con lo actuado en la fiscalización de la «Compañía Trasmediterránea, S.A.», procede establecer las siguientes conclusiones:

### Primera

Los 114.028 millones de pesetas de aportaciones a la Compañía que ha autorizado la IGAE como consecuencia del Contrato regulador de los Servicios de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional suscrito el 4 de septiembre de 1978 entre el Estado y la «Compañía Trasmediterránea, S.A.», además de garan-

tizar el equilibrio económico-financiero de los servicios contratados y su continuidad durante los 20 años en que el Contrato ha estado vigente, han contribuido a mejorar notablemente la situación financiero-patrimonial de la Sociedad.

Únicamente en dos de los 20 años de vigencia del Contrato (los de 1987 y 1988) no habrían sido necesarias las aportaciones del Estado para garantizar el equilibrio económico de la explotación de los servicios contratados. En los otros 18 años, dichas aportaciones fueron determinantes para garantizar la continuidad de la prestación de los mismos.

Es claramente perceptible la mejora que se produjo en la gestión de la Sociedad Estatal desde 1983, puesta de manifiesto por la favorable evolución anual de la aportación de explotación en Cuenta Estado, que permitió (con las excepciones que representaron los años de 1989 y 1990) la disminución de la subvención anual del Estado a la Compañía hasta 1992, año en el que, con 1960 millones de pesetas, esta aportación se situaría en el nivel más bajo de todo el período de vigencia del Contrato. A partir de 1993, en cambio, la caída del resultado de explotación en Cuenta Estado y, sobre todo, el incremento significativo en los niveles de la aportación por inversiones que originaron algunas inversiones en flota, provocaron el aumento sostenido del importe de la aportación del Estado en estos últimos años de vigencia del Contrato, si bien hay que señalar que en ninguno de los años en que estuvo vigente esta contratación se superaron, en pesetas constantes 1978, los 5.498 millones que se registraron en el primer año de vigencia de la misma.

### Segunda

A 31 de diciembre de 1997, el neto patrimonial de Compañía Trasmediterránea ascendía a 43.872 millones de pesetas, presentando una variación con respecto al registrado a 31 de diciembre de 1977 de 37.806 millones. La Empresa había incrementado, asimismo, en un 8% su nivel de autofinanciación; pasando a triplicar en pesetas constantes de 1977 la cifra correspondiente a su capital circulante.

La mayor parte del incremento de los fondos propios de la Compañía tuvieron su origen en los beneficios no distribuidos que se generaron en el período de vigencia del Contrato. Desde su adquisición por el Estado en enero de 1978, la Sociedad llevó a cabo una única ampliación de su capital social, que tuvo lugar en 1980, por importe de 1.008 millones de pesetas. Como consecuencia, igualmente, de regularizaciones y actualizaciones autorizadas legalmente, los activos de la Empresa fueron objeto de revalorización en cuatro ocasiones en ese período, originando estas plusvalías un aumento 10.731 millones del patrimonio neto de la Compañía.

### Tercera

Las aportaciones en concepto de remuneración a la Compañía, establecidas en Contrato con la finalidad de incentivar desde el punto de vista económico-financiero la gestión social, fueron las que mayor influencia tuvieron en la determinación del superávit ordinario de la Empresa. Estas aportaciones, por un importe total de 26.223 millones de pesetas, fueron aumentando progresivamente hasta el año 1994 como consecuencia tanto del crecimiento de los ingresos comerciales como de la mejora en la relación anual entre las aportaciones por explotación y las salidas o gastos de explotación de las Cuentas Estado, variables consideradas para determinar el importe de la remuneración anual a la Compañía. A mediados de 1995, en uso de las atribuciones que le confería el Contrato, el Ministerio de Economía y Hacienda, modificó a la baja la tabla de porcentajes que se incluyó en Contrato a efectos de determinar la remuneración de la Compañía, medida que provocó el descenso, en pesetas corrientes, de la dotación correspondiente de los ejercicios de 1996 y 1997 a los niveles que presentaba al inicio de la contratación.

Las dotaciones anuales en Cuenta Estado en concepto de remuneración a la Compañía han tenido una especial importancia en la determinación del saldo de la aportación del Estado a la Compañía en el período 1987-1994 y, sobre todo, en 1992, en el que representó el 114% de la aportación recogida en dicho ejercicio, y en el de 1988 en que dicho porcentaje era del 74%.

### Cuarta

Conforme a las condiciones pactadas en Contrato, el margen ordinario de la Compañía incluyó, en los 20 años de vigencia de la contratación, en concepto de remuneración de los capitales propios invertidos por la Empresa en la financiación de los servicios de comunicaciones marítimas, aportaciones por valor de 14.212 millones de pesetas, importe en el que los gastos financieros recogidos en Cuenta Estado superaron a los contabilizados en la cuenta de pérdidas y ganancias de la Compañía en ese período de tiempo.

En cambio, la contribución del Estado al margen ordinario de la Compañía por amortizaciones de flota podría ser de signo negativo, al recoger la contabilidad por este motivo en estos 20 años 2.290 millones de pesetas más de costes que la Cuenta Estado. No se ha podido cifrar, no obstante, el efecto real en el margen ordinario de la Empresa de los distintos criterios seguidos para la determinación de la cifra anual por amortizaciones en ambos documentos contables, pues, al no poderse separar en todo el período considerado los valores contables de la flota de Contrato de los que correspondían al resto de los buques de la Compañía, la comparación se ha tenido que realizar considerando el gasto por amortizaciones de la totalidad de la flota de la Compañía.

## Quinta

Con motivo de la extinción el 1 de enero de 1998 del Contrato regulador de los Servicios de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional suscrito entre el Estado y «Compañía Trasmediterránea, S.A.» el 4 de septiembre de 1978, la Cuenta Estado correspondiente a 1997 incluyó aportaciones en concepto de ajustes por fin de Contrato por importe de 6.778 millones de pesetas: 4.154 millones por gastos devengados en ejercicios anteriores pero que, por no haberse hecho efectivos, de conformidad con los criterios de elaboración de la Cuenta Estado, estaban pendientes de repercutir a la Administración y 2.624 millones por el coste de la reestructuración laboral acometida en 1997 que estaban en discusión con la Dirección General de la Marina Mercante a la fecha de formulación de la última Cuenta Estado rendida por la Sociedad.

Al tiempo de aprobarse las cuentas anuales correspondientes a 1997 no se habían determinado por las partes los conceptos e importes que debían ser objeto de regularización; recogiendo dichas cuentas únicamente la propuesta parcial de liquidación del Contrato de 4 de septiembre de 1978 planteada por la Sociedad Estatal a la Dirección General de la Marina Mercante en febrero de 1998, incluida en la Cuenta Estado de 1997 como ajustes por fin de Contrato.

La propuesta inicial que la Compañía presentó a la Dirección General de la Marina Mercante en febrero de 1998 incluía además de los conceptos e importes que se incorporaron en el capítulo de «Ajustes por fin de Contrato» de la Cuenta Estado de 1997, reclamaciones por 23.801 millones de pesetas por los capitales invertidos en la flota afecta a los servicios contratados que estaban pendientes de amortización económica a 31 de diciembre de 1997 así como otros 2.572 millones en concepto de intereses de demora en el pago de las aportaciones del Estado pendientes de cobro de los ejercicios de 1996 y 1997.

La Dirección General de la Marina Mercante, sin entrar en la valoración económica de la propuesta por considerar que correspondía valorarla definitivamente a la IGAE aceptó que formaran parte de los conceptos de la liquidación por fin de Contrato los gastos devengados con anterioridad a la extinción del mismo, pero rechazó las pretensiones económicas de la Sociedad por la flota que estuvo afecta a los servicios de comunicaciones marítimas hasta el cierre del ejercicio de 1997, salvo acreditación por la Compañía de un daño efectivo susceptible de valoración económica. Tampoco consideró asumible por el Estado el coste de la última reestructuración laboral que afectó al personal de tierra de la Compañía, aunque esta pretensión ha sido finalmente aceptada por el Ministerio de Fomento en 1999.

Aunque formalmente no se han dado por concluidas las operaciones de liquidación, la IGAE, en su informe de control financiero referido a la Cuenta Estado de

1997, fechado el 24 de marzo de 1999, aprobó transferencias públicas a favor de la Sociedad Estatal en concepto de ajustes por fin de Contrato por valor de 5.940 millones de pesetas. En dicho informe se rechazaron partidas integrantes del capítulo de «Ajustes por fin de Contrato» por un importe total de 135 millones que correspondían fundamentalmente a reclamaciones por insolvencias comerciales que a juicio de esta Institución o no estaban suficientemente documentadas o no procedían de actividades relacionadas con el Contrato; dejando en suspenso la compensación de una deuda de 703 millones de un Grupo de Empresas de transporte declarado en suspensión de pagos, mientras siga cumpliendo sus compromisos de pago aplazado conforme a lo convenido con la Compañía y no se produzca una situación de insolvencia definitiva.

## Sexta

Se han analizado los criterios y directrices adoptadas en relación con las partidas a las que afectó la regulación por fin de Contrato incorporada a la última Cuenta Estado rendida por la Sociedad Estatal, encontrándolos ajustados a las disposiciones contractuales y legales aplicables a este Contrato.

Las mayores compensaciones procedieron del apartado de costes laborales, aprobándose transferencias por 3.667 millones de pesetas: 1.043 millones por derechos sociales reconocidos y devengados pendientes de vencimiento y 2.624 millones para financiar el coste de la última reestructuración laboral de la Compañía que afectó a 243 empleados, 126 pertenecientes al colectivo de tierra y los otros 117 al de mar.

El Estado deberá abonar igualmente a Compañía Trasmediterránea las cuotas satisfechas desde 1991 a la Comunidad Autónoma de Canarias por el Impuesto Especial de Combustible, al haberse pronunciado el Tribunal Supremo con fecha 30 de enero de 1998 en contra de la reclamación presentada por la Compañía al Gobierno canario por la devolución de este impuesto. Computados intereses de demora, la indemnización por este concepto se ha cifrado en 1.207 millones de pesetas.

Teniendo en cuenta los ajustes realizados por la IGAE, las reclamaciones por insolvencias comerciales se han rebajado a la cifra de 777 millones, sin perjuicio de las regularizaciones posteriores a que pudiera dar lugar el incumplimiento de los compromisos de pago aplazado asumidos por el Grupo de Empresas de transporte cuya deuda fue excluida por la IGAE de las compensaciones por fin de Contrato.

Completan, finalmente, la liquidación una serie de partidas por importe total de 289 millones de pesetas que correspondían a la periodificación de los gastos imputables a la flota de Contrato por grandes reparaciones, primas de seguros e intereses de créditos navales.

## Séptima

A la fecha de cierre de los trabajos de fiscalización, la Sociedad no había procedido a valorar la utilidad que pudiera reportarle la flota que ha estado afecta a los servicios de comunicaciones marítimas de interés nacional con posterioridad a la extinción del Contrato de 4 de septiembre de 1978, ni se tiene constancia de que por parte de la Compañía se haya preparado una nueva propuesta de liquidación en relación con la flota.

En los 20 años que estuvo vigente el Contrato regulador de los Servicios de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional la Compañía empleó un total de 61 buques de su propiedad en los servicios objeto del mismo. De estos, 32 formaban parte del patrimonio de la Sociedad cuando se formalizó la contratación pública. A 31 de diciembre de 1997 estaban en servicio 23 buques, dos de los cuales formaban parte de la flota inicial. Todas las compras de buques acometidas por la Sociedad se realizaron exclusivamente con aportaciones de la Compañía.

En consonancia con lo establecido al efecto en Contrato y con la titularidad de la Compañía sobre la totalidad de la flota dispuesta a lo largo de la vigencia de esta contratación, los resultados derivados de la venta de buques adscritos a los servicios contratados no tuvieron reflejo alguno en la Cuenta Estado, asumiéndose íntegramente por la Sociedad Estatal. De acuerdo con las comprobaciones realizadas, TRASMEDITERRÁNEA habría recuperado con beneficios los capitales invertidos en la flota de Contrato que fue enajenada con anterioridad a la fecha de vencimiento del Contrato.

Aunque no se ha dispuesto de una valoración de la flota a la fecha de extinción del Contrato, partiendo de la última tasación encargada por la Sociedad Estatal, de fecha 4 de junio de 1996, se ha procedido a estimar el grado de recuperación por la Compañía de las inversiones en la flota de Contrato que formaba parte a 31 de diciembre de 1997 del patrimonio de la Empresa. De acuerdo con dicha tasación, a la flota de Contrato le serían imputables, a 31 de diciembre de 1996, unas minusvalías netas de 1.459 millones de pesetas. Suponiendo que esa minusvalía se mantuviera a 31 de diciembre de 1997, fecha en la que asimismo se han cifrado en 1.237 millones de pesetas los costes anticipados por el Estado a la Compañía por la amortización acelerada en Cuenta Estado de la flota de Contrato, a la fecha de extinción de éste, la Compañía estaría en condiciones de recuperar también, en su mayor parte, los capitales invertidos en la última flota que estuvo asignada a los servicios objeto de la contratación analizada; siendo, en todo caso, inferior la posible pérdida que conforme a esta valoración pudiera afectar a la Sociedad que los beneficios obtenidos a lo largo de la duración del Contrato por la venta del resto de los buques que estuvieron afectos a los servicios objeto del mismo.

## Octava

A la fecha de cierre de las cuentas anuales de 1998 la cuenta a cobrar al Estado por las obligaciones asumidas por el Contrato de 4 de septiembre de 1978 ascendía a 16.680 millones de pesetas: 15.560 millones en los que la IGAE cifró la aportación del Estado del último ejercicio de vigencia del Contrato; 367 millones por los intereses de demora devengados por la aportación correspondiente al ejercicio de 1996, que se liquidó el 7 de agosto de 1998, y 933 millones por los intereses de demora devengados a 31 de diciembre de 1998 por la aportación de 1997. Suponiendo que ésta última aportación se realizara, conforme a las estimaciones de la Sociedad, a principios de diciembre de 1999, los intereses de demora correspondientes ascenderían a esa fecha a 2.077 millones de pesetas.

Madrid, 21 de diciembre de 1999.—**Ubaldo Nieto de Alba**, Presidente.

## ANEXO I

**CONTRATO REGULADOR DE LOS SERVICIOS DE COMUNICACIONES MARÍTIMAS DE INTERÉS NACIONAL SUSCRITO ENTRE EL ESTADO Y COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S. A.**

Por escritura de 4 de septiembre de 1978, autorizada por el Notario del Ilustre Colegio de Madrid don Aurelio Escribano Gozalo, como sustituto de don Francisco Alonso Cerezo, en la que comparecieron, de una parte, en nombre del Estado, el ilustrísimo señor don Víctor Moro Rodríguez, Subsecretario de Pesca y Marina Mercante; y de otra, en nombre de Compañía Trasmediterránea, S. A., el Vicepresidente Ejecutivo de su Consejo de Administración, ilustrísimo señor don Federico Esteve Jaquotot, en la que se formula el contrato regulador de los Servicios de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional, ajustándose a las bases contenidas en el Anexo al Real Decreto 1876/1978, de 8 de julio, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 190, de 10 de agosto, y con arreglo a las siguientes cláusulas.

## CLÁUSULAS

## CAPÍTULO PRIMERO

**Del objeto y duración del contrato**

Cláusula primera.—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

2866/1977, 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 extraordinarios de guerra que en este contrato se establecen.

Cláusula segunda.—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 2866/1977, 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.

Cláusula tercera.—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.

Cláusula cuarta.—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

Cláusula quinta.—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 realicen 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 cláusula 28 del presente contrato.

Cláusula sexta.—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.

Cláusula séptima.—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

Cláusula octava.—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.

Cláusula novena.—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

Cláusula décima.—Tanto los buques propios como los fletados reunirán las condiciones generales que determinan 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.

Cláusula undécima.—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.

Cláusula duodécima.—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.

Cláusula decimotercera.—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.

Cláusula decimocuarta.—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.

Cláusula decimoquinta.—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

Cláusula decimosexta.—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 cláusula vigésima octava 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.

Cláusula decimoséptima.—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

Cláusula decimoctava.—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 amparados.

Cláusula decimonovena.—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 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 el caso de fuerza mayor.

Cláusula vigésima.—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 la cláusula anterior.

## C) Servicios extraordinarios

Cláusula vigésima primera.—Cuando para atender las necesidades de transportes 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.

Cláusula vigésima segunda.—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.

Cláusula vigésima tercera.—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 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.

Cláusula vigésima cuarta.—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

Cláusula vigésima quinta.—El equilibrio económico-financiero de los servicios objeto de este contrato se obtendrá a través de las aportaciones del Estado. Éstas 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 cláusula decimosexta 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 cláusula duodécima.

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 remunera-

ción 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 6 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 el 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 del 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 1 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.

Cláusula vigésima sexta.—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 cláusula, 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.

Cláusula vigésima séptima.—La Tabla de Servicios que figura como anexo número II a este contrato cons-

tituye la hipótesis sectorial de partida, que sirve de base al mismo, pudiendo ser modificada de acuerdo con lo preceptuado en la cláusula quinta del presente contrato.

Cláusula vigésima octava.—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.

Cláusula vigésima novena.—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 cláusula sexta, 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.

Cláusula trigésima.—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.

Cláusula trigésima primera.—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

Cláusula trigésima segunda.—Constituye obligación primordial en la Compañía adoptar las medidas necesarias para salvaguardar la seguridad de las personas y cosas afectadas por su servicio.

Cláusula trigésima tercera.—La Compañía quedará obligada a prestar eficazmente el servicio público que tiene encomendado, habida cuenta de las necesidades del tráfico y de la capacidad en las instalaciones.

Cláusula trigésima cuarta.—El incumplimiento por la Compañía de cualquiera de las obligaciones que el presente contrato establece y que no fuere debido a

causa 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

Cláusula trigésima quinta.—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

Cláusula trigésima sexta.—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.

Cláusula trigésima séptima.—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.

Cláusula 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 CLÁUSULAS

### Tabla de valoraciones de buques afectos al contrato regulador de los servicios de comunicaciones marítimas de interés nacional

Buques	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

Buques	Valor adscripción al contrato en millones de pesetas	Vida útil — Años
«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	6
«Villa de Madrid» .....	20	1
«Virgen de África» .....	70	5

## ANEXO II A LAS CLÁUSULAS

### 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 doce 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 África:

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 semana 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-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 de 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-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.

## ANEXO II

### EVOLUCION DE LOS RESULTADOS DE LOS EJERCICIOS 1978 A 1997

(En millones de pesetas)

RESULTADOS	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Explotación	536	988	1218	1980	2391	2681	2980	2881	3139	3718	3879	3838
Financiamiento	-320	-447	-818	-1680	-1989	-2025	-1662	-1856	-1109	-400	-130	130
Ordinario	316	541	400	300	402	656	1.298	1.225	2.030	3.318	3.749	3.968
Extraordinarios	-4	-149	-7	-21	-128	-538	-866	-310	-449	51	-422	-43
Impuestos												
Del ejercicio	312	392	393	279	274	118	412	915	1.581	3.369	3.327	3.925

RESULTADOS	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	TOTAL
Explotación	3.072	3.031	2.635	3.293	5.147	4.196	2.370	3.703	57.878
Financiamiento	-351	-833	-724	-1.384	-1.312	-1.174	-1.274	-1.230	-20.412
Ordinario	2.721	2.098	1.911	1.909	3.835	3.022	1.096	2.469	37.264
Extraordinarios	-383	5.093	1.103	2.118	-2.130	-1.808	-694	-2.396	-2.003
Impuestos	-464	-85	-360	-310	-45	-120	-6	175	-1.215
Del ejercicio	1.874	7.106	2.654	3.717	1.660	1.094	396	248	34.046

## ANEXO III

### EVOLUCION DE LOS RESULTADOS DE EXPLOTACION EN EL PERIODO 1978-1997

(En millones de pesetas)

	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
<b>INGRESOS</b>	<b>10.364</b>	<b>11.495</b>	<b>14.702</b>	<b>18.019</b>	<b>21.995</b>	<b>23.302</b>	<b>27.322</b>	<b>28.892</b>	<b>29.532</b>	<b>31.587</b>	<b>33.480</b>	<b>35.915</b>
Importe Neto de la cifra de negocios	4.533	5.853	8.727	11.831	13.704	15.622	18.637	21.979	24.947	28.503	30.730	31.391
Ingresos por pasaje	2.995	3.208	4.693	5.688	6.519	7.544	8.334	9.223	10.413	11.344	12.021	11.765
Ingresos por carga				3.144	3.740	3.980	5.790	6.806	7.903	9.802	10.167	11.107
Ingresos por vehículos				2.182	2.360	2.727	3.040	3.547	4.033	4.530	4.782	4.782
Ingresos por recaudaciones a bordo	247	338	475	863	959	1.128	1.199	1.229	1.471	1.505	1.674	1.513
Ingresos por requisas y retenciones	1.066	2.286	3.531	209	269	374	685	701	418	424	775	760
Ingresos por comisiones consignat.							280	274	281	313	360	334
Ingresos por actividad estibadora							208	232	142	179	248	192
Otros	25	21	28	26	35	256	416	468	772	1.098	974	928
Otros Ingresos de Explotación	5.631	5.642	5.975	7.168	7.881	8.280	7.685	7.613	4.583	3.094	2.760	4.124
Ingresos acc y otros de gestión corr.	133								118	44	80	44
Aportación Contrato Estado	5.248	5.642	5.975	7.168	7.891	8.280	7.685	7.013	4.467	3.040	2.680	4.080
<b>GASTOS EXPLOTACION</b>	<b>8.428</b>	<b>10.507</b>	<b>13.484</b>	<b>17.039</b>	<b>19.284</b>	<b>21.221</b>	<b>24.342</b>	<b>26.111</b>	<b>28.393</b>	<b>37.688</b>	<b>29.611</b>	<b>31.877</b>
Aprovisionamientos	1.908	2.421	3.284	5.717	5.892	6.311	7.406	7.530	6.810	6.687	6.498	6.663
Consumos de mercaderías												
Combustibles												
Requisitos												
Otros materiales												
Gastos de Personal	3.276	3.767	4.282	6.051	5.505	6.348	8.426	8.865	9.683	10.225	10.714	11.179
Sueldos, salarios y asimilados	2.453	2.805	3.299	3.735	4.049	4.688	6.200	6.521	7.100	7.777	8.378	8.648
Cargas sociales	823	962	983	1.316	1.456	1.660	2.226	2.344	2.583	2.448	2.336	2.531
Dotación amortización de Inmovilizado	1.120	1.085	1.242	1.501	2.021	2.231	2.371	2.643	2.861	2.544	2.428	2.343
Variación de las provisiones de tráfico												
Otros gastos de explotación	3.324	3.234	4.666	4.770	5.786	6.331	6.139	7.073	7.037	8.413	9.971	11.290
<b>RESULTADO DE EXPLOTACION</b>	<b>536</b>	<b>988</b>	<b>1.218</b>	<b>1.980</b>	<b>2.391</b>	<b>2.681</b>	<b>2.980</b>	<b>2.881</b>	<b>3.139</b>	<b>3.718</b>	<b>3.879</b>	<b>3.838</b>

ANEXO III (continuación)

EVOLUCION DE LOS RESULTADOS DE EXPLOTACION EN EL PERIODO 1978-1997									
(En millones de pesetas)									
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	SUMA TOTAL
<b>INGRESOS</b>	<b>36.856</b>	<b>35.361</b>	<b>36.446</b>	<b>37.805</b>	<b>41.457</b>	<b>42.029</b>	<b>44.820</b>	<b>53.908</b>	<b>616.099</b>
Importe Neto de la cifra de negocios	31.299	31.604	33.715	33.505	35.862	36.020	36.034	37.080	492.576
Ingresos por pasaje	12.489	12.214	12.421	12.783	12.934	12.031	12.285	12.851	193.340
Ingresos por carga	19.537	19.466	11.390	11.180	14.003	15.856	15.282	16.201	167.274
Ingresos por vehículos	5.190	5.756	6.417	6.762	6.640	5.730	5.805	5.647	77.081
Ingresos por recaudaciones a bordo	1.542	1.446	1.489	1.394	1.464	1.445	1.648	1.723	24.752
Ingresos por recaudas y fletamientos	869	1.022	1.375	870	276	522	522	273	17.827
Ingresos por comisiones consignat.	372	460	451	389	437	331	305	197	4.764
Ingresos por actividad estibadora	221	238	217	127	108	105	187	88	2.491
Otros	5.559	3.757	2.731	4.300	5.595	6.009	8.888	16.828	5.047
Ingresos acco y otros de gestión coor.	563	771	771	1.178	504	756	508	419	123.523
Aportación Contrato Estado	4.896	2.986	1.960	3.122	5.091	5.253	8.378	16.409	117.634
<b>GASTO EXPLOTACION</b>	<b>33.786</b>	<b>32.330</b>	<b>33.811</b>	<b>34.512</b>	<b>36.310</b>	<b>37.873</b>	<b>42.550</b>	<b>50.205</b>	<b>558.423</b>
Aprovisionamientos	5.175	4.419	4.257	4.061	4.249	4.553	6.263	5.647	105.953
Consumo de mercaderías	947	829	848	974	938	895	1.075	1.141	7.647
Combustibles	3.088	2.787	2.462	2.363	2.470	2.830	3.582	3.753	23.255
Repuestos	720	457	618	486	599	562	1.076	752	5.270
Otras materias	420	366	329	238	242	266	550	1	2.412
Gastos de Personal	12.223	12.211	11.972	12.211	11.942	12.613	13.897	16.422	190.824
Sueldos, salarios y asimilados	9.481	9.521	9.356	9.491	9.422	10.212	11.341	14.147	149.474
Cargas sociales	2.742	2.690	2.616	2.720	2.520	2.401	2.556	2.275	42.350
Gastos de amortización de inmovilizado	2.845	2.966	2.786	3.274	3.360	4.499	4.657	9.760	58.937
Variación de las provisiones de tránsito	51	317	665	393	425	20	55	113	2.114
Otros gastos de explotación	13.688	12.217	14.131	14.576	15.734	16.148	17.678	18.389	200.593
<b>RESULTADO DE EXPLOTACION</b>	<b>3.072</b>	<b>3.031</b>	<b>2.635</b>	<b>3.293</b>	<b>5.147</b>	<b>4.196</b>	<b>2.370</b>	<b>3.703</b>	<b>57.676</b>

ANEXO IV

RESULTADO ORDINARIO Y APORTACION DEL ESTADO EN EL PERIODO 1978-1997												
(En millones de pesetas)												
EJERCICIO	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
<b>RESULTADO ORDINARIO</b>	<b>316</b>	<b>541</b>	<b>400</b>	<b>300</b>	<b>402</b>	<b>656</b>	<b>1.298</b>	<b>1.225</b>	<b>2.030</b>	<b>3.318</b>	<b>3.749</b>	<b>3.968</b>
<b>APORTACION ESTADO</b>	<b>5.498</b>	<b>5.642</b>	<b>5.975</b>	<b>7.188</b>	<b>7.891</b>	<b>8.280</b>	<b>7.685</b>	<b>7.013</b>	<b>4.467</b>	<b>3.040</b>	<b>2.680</b>	<b>4.080</b>
<b>RTO. ORD. SIN A.P.E.</b>	<b>-5.182</b>	<b>-5.101</b>	<b>-5.575</b>	<b>-6.888</b>	<b>-7.489</b>	<b>-7.624</b>	<b>-6.387</b>	<b>-5.788</b>	<b>-2.437</b>	<b>278</b>	<b>1.069</b>	<b>-112</b>

  

EJERCICIO	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
<b>RESULTADO ORDINARIO</b>	<b>2.721</b>	<b>2.098</b>	<b>1.911</b>	<b>1.909</b>	<b>3.835</b>	<b>3.022</b>	<b>1.096</b>	<b>2.469</b>
<b>APORTACION ESTADO</b>	<b>4.996</b>	<b>2.996</b>	<b>1.960</b>	<b>3.122</b>	<b>5.091</b>	<b>5.253</b>	<b>8.377</b>	<b>16.409</b>
<b>RTO. ORD. SIN A.P.E.</b>	<b>-2.275</b>	<b>-888</b>	<b>-49</b>	<b>-1.213</b>	<b>-1.256</b>	<b>-2.231</b>	<b>-7.281</b>	<b>-13.940</b>

ANEXO V

DETALLE Y EVOLUCION DE LA APORTACION DEL ESTADO EN EL PERIODO 1978-1997										
(En millones de pesetas)										
	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
<b>AEXPLOTACION</b>	<b>8.688</b>	<b>8.635</b>	<b>12.588</b>	<b>15.629</b>	<b>17.672</b>	<b>19.424</b>	<b>21.970</b>	<b>23.539</b>	<b>23.759</b>	<b>26.499</b>
I) Dotaciones										
1.1) Típicas	8.513	9.405	12.167	14.958	16.791	18.287	20.692	22.131	22.163	23.776
1.2) Atípicas	185	230	422	671	884	1.127	1.278	1.408	1.696	1.820
1.3) Superáv	0	0	0	0	0	0	0	0	0	903
II) Recursos	<b>8.698</b>	<b>9.635</b>	<b>12.589</b>	<b>15.629</b>	<b>17.675</b>	<b>19.424</b>	<b>21.970</b>	<b>23.539</b>	<b>23.759</b>	<b>26.499</b>
II.1) Típicos	4.779	5.928	8.732	11.500	13.377	15.016	17.992	20.295	23.051	26.137
II.2) Atípicas	40	45	40	120	195	291	340	409	340	362
II.3) Aportación Explotación (DEFICIT)	3.919	3.707	3.812	4.089	4.104	4.254	3.687	2.835	368	0
<b>B) INVERSIONES</b>	<b>1.579</b>	<b>1.935</b>	<b>2.163</b>	<b>3.099</b>	<b>3.787</b>	<b>4.026</b>	<b>3.998</b>	<b>4.179</b>	<b>4.099</b>	<b>3.942</b>
I) Dotaciones										
1.1) Gastos financieros	691	983	1.185	1.845	2.227	2.136	1.929	1.889	1.881	1.610
Intereses de préstamos	124	302	461	904	1.007	940	963	1.053	973	875
Otros gastos financieros	567	681	724	941	1.220	1.196	966	916	908	735
1.2) Amortización de flota	888	952	978	1.254	1.560	1.890	2.069	2.218	2.332	2.332
Amortización de créditos	242	306	342	416	746	1.188	1.342	1.297	1.546	1.546
Amortización Cia.	646	646	636	838	814	868	881	868	921	786
II) Recursos	<b>1.579</b>	<b>1.935</b>	<b>2.163</b>	<b>3.099</b>	<b>3.787</b>	<b>4.026</b>	<b>3.998</b>	<b>4.179</b>	<b>4.099</b>	<b>3.942</b>
Aportación inversiones (DEFICIT)	<b>1.579</b>	<b>1.935</b>	<b>2.163</b>	<b>3.099</b>	<b>3.787</b>	<b>4.026</b>	<b>3.998</b>	<b>4.179</b>	<b>4.099</b>	<b>3.942</b>
<b>C) AJUSTES FIN DE CONTRATO</b>										
<b>TOTAL PESETAS CORRIENTES</b>	<b>5.498</b>	<b>5.642</b>	<b>5.975</b>	<b>7.188</b>	<b>7.891</b>	<b>8.280</b>	<b>7.885</b>	<b>7.014</b>	<b>4.467</b>	<b>3.039</b>
<b>TOTAL PESETAS CONSTANTES 1978</b>	<b>5.498</b>	<b>4.881</b>	<b>4.487</b>	<b>4.714</b>	<b>4.540</b>	<b>4.245</b>	<b>3.816</b>	<b>3.049</b>	<b>1.793</b>	<b>1.187</b>

ANEXO V (continuación)

DETALLE Y EVOLUCION DE LA APORTACION DEL ESTADO EN EL PERIODO 1978-1997											
(En millones de pesetas)											
	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	
<b>A) EXPLOTACION</b>	<b>28.598</b>	<b>29.833</b>	<b>31.288</b>	<b>30.729</b>	<b>32.431</b>	<b>32.127</b>	<b>32.896</b>	<b>32.845</b>	<b>33.348</b>	<b>34.215</b>	
I) Dotaciones											
1.1) Típicas	25.618	27.806	29.286	27.347	27.723	27.381	28.794	30.051	33.064	33.832	
1.2) Atípicas	1.975	2.027	2.100	2.116	2.237	2.214	2.302	1.966	282	283	
1.3) Superáv	1.005	0	0	1.266	2.471	2.532	1.800	1.828	0	0	
II) Recursos	<b>28.598</b>	<b>29.833</b>	<b>31.288</b>	<b>30.729</b>	<b>32.431</b>	<b>32.127</b>	<b>32.896</b>	<b>32.845</b>	<b>34.445</b>	<b>34.215</b>	
II.1) Típicos	28.172	28.948	29.678	28.386	31.210	31.105	32.896	32.466	33.036	33.247	
II.2) Atípicas	426	459	674	1.343	1.221	1.022	1	478	310	350	
II.3) Aportación Explotación (DEFICIT)	0	428	1.036	0	0	0	0	0	1.099	138	
<b>B) INVERSIONES</b>	<b>3.685</b>	<b>3.654</b>	<b>3.960</b>	<b>4.252</b>	<b>4.431</b>	<b>5.654</b>	<b>6.892</b>	<b>7.081</b>	<b>7.278</b>	<b>9.493</b>	
I) Dotaciones											
1.1) Gastos financieros	1.387	1.288	1.411	1.799	2.191	2.978	3.057	3.161	2.794	2.395	
Intereses de préstamos	757	629	498	468	622	1.148	1.321	1.127	928	713	
Otros gastos financieros	630	659	913	1.331	1.569	1.830	1.736	2.034	1.866	1.682	
1.2) Amortización de flota	2.298	2.368	2.549	2.453	2.240	2.676	3.835	3.820	4.484	7.098	
Amortización de créditos	1.608	1.671	1.709	1.558	1.296	1.546	2.367	2.391	2.416	1.912	
Amortización Cia.	690	696	840	895	944	1.130	1.468	1.529	2.068	5.186	
II) Recursos	<b>3.685</b>	<b>3.654</b>	<b>3.960</b>	<b>4.252</b>	<b>4.431</b>	<b>5.654</b>	<b>6.892</b>	<b>7.081</b>	<b>7.278</b>	<b>9.493</b>	
Aportación inversiones (DEFICIT)	<b>3.685</b>	<b>3.654</b>	<b>3.960</b>	<b>4.252</b>	<b>4.431</b>	<b>5.654</b>	<b>6.892</b>	<b>7.081</b>	<b>7.278</b>	<b>9.493</b>	
<b>C) AJUSTES FIN DE CONTRATO</b>										<b>6.776</b>	
<b>TOTAL PESETAS CORRIENTES</b>	<b>2.813</b>	<b>2.988</b>	<b>2.996</b>	<b>2.986</b>	<b>2.986</b>	<b>3.122</b>	<b>5.992</b>	<b>5.253</b>	<b>8.377</b>	<b>16.409</b>	<b>117.834</b>
<b>TOTAL PESETAS CONSTANTES 1978</b>	<b>3721</b>	<b>1.364</b>	<b>1.592</b>	<b>902</b>	<b>862</b>	<b>854</b>	<b>1.335</b>	<b>1.320</b>	<b>2.040</b>	<b>3.816</b>	<b>32.888</b>

ANEXO VI

CONTRIBUCION ANUAL AL MARGEN ORDINARIO DE LA COMPAÑIA DE LAS APORTACIONES DE CARÁCTER RETRIBUTIVO										
(En millones de pesetas)										
EJERCICIO	RTO. ORDINARIO	REMUNERACION COMPAÑIA	GASTOS FINANCIEROS P.Y.G.	GASTOS FINANCIEROS CTA. ESTADO	GASTOS FINANCIEROS DIFA	DOT. AMORTIZACION FLOTA P.Y.G.	DOT. AMORTIZACION FLOTA C.ESTADO	DOT. AMORTIZACION FLOTA DIFA	OTRAS CAUSAS	
1978	316	186	226	891	465	628	887	53	394	
1979	541	230	452	983	533	1.085	952	-133	-87	
1980	400	422	823	1.185	362	1.242	978	-264	-120	
1981	300	671	1.220	1.845	125	1.424	1.254	-170	-326	
1982	402	884	2.009	2.227	218	1.851	1.560	-291	-409	
1983	656	1.127	2.058	2.136	78	2.112	1.890	-222	-327	
1984	1.298	1.278	1.734	1.929	195	2.079	2.069	-10	-165	
1985	1.225	1.408	1.708	1.969	261	2.273	2.210	-63	-381	
1986	2.030	1.596	1							

ANEXO VIII

GASTOS DE PERSONAL APLICADOS A LA CUENTA ESTADO EN EL PERIODO 1990 - 1997

GASTOS DE PERSONAL	1990	1991	VARIACION	1992	VARIACION	1993	VARIACION	1994	VARIACION	1995	VARIACION	1996	VARIACION	1997	VARIACION	TOTAL
Gastos corrientes	12.225	11.869	-356	11.479	-390	11.432	13	11.244	-248	11.267	23	11.985	718	11.008	-977	92.569
Indemnizaciones	0	251	251	393	142	502	109	602	100	701	99	915	214	4.825	3.910	8.189
<b>TOTAL (en ptas. corrientes)</b>	<b>12.225</b>	<b>12.120</b>	<b>-105</b>	<b>11.872</b>	<b>-248</b>	<b>11.894</b>	<b>122</b>	<b>11.846</b>	<b>-148</b>	<b>11.968</b>	<b>122</b>	<b>12.900</b>	<b>932</b>	<b>15.833</b>	<b>2.933</b>	<b>100.758</b>
<b>TOTAL (en ptas. constantes)</b>	<b>12.225</b>	<b>11.488</b>	<b>-737</b>	<b>10.677</b>	<b>-811</b>	<b>10.282</b>	<b>-395</b>	<b>9.737</b>	<b>-545</b>	<b>9.432</b>	<b>-305</b>	<b>8.851</b>	<b>419</b>	<b>11.853</b>	<b>2.002</b>	<b>85.545</b>

ANEXO IX

Líneas de comunicaciones marítimas. Contrato 1978

SERVICIOS DE BALEARES	FRECUENCIA SEMANAL		SITUACIÓN EN 1997
	T. Normal	T. Alta	
Barcelona-Palma y viceversa	3	12	En servicio*
Barcelona-Palma-Ibiza y viceversa	3		Suprimida
Barcelona-Ibiza y viceversa	1	6	En servicio
Barcelona-Mahón y viceversa	3	6	En servicio
Valencia-Palma y viceversa	6	7	En servicio*
Valencia-Ibiza y viceversa	2	3	En servicio*
Alicante-Palma y viceversa	3	3	En servicio*
Alicante-Ibiza y viceversa	2	3	Suprimida
Palma-Ibiza y viceversa		3/5	En servicio*
Palma-Ciudadela y viceversa	1		Suprimida
Palma-Cabrera y viceversa	1	1	Suprimida
Ciudadela-Alcudia y viceversa	2	6	Suprimida

SERVICIOS NORTE DE AFRICA

Málaga-Melilla y viceversa	6	7	En servicio
Almería-Melilla y viceversa	3	6	En servicio
Málaga-Melilla -Almería y viceversa	6/2	6/2	Suprimida
Algeciras-Ceuta y viceversa	26	42	En servicio*
Ceuta-Peñones-Melilla y viceversa	1	1	Suprimida

SERVICIOS DE CANARIAS

Cádiz-Las palmas-Tenerife-L.P-Cádiz o Cádiz-tenerife-Las Palmas-Cádiz	3/2	1/2	En servicio
Barc-Algec-Tenerife-L.Palmas y viceversa			
Barc-Algec-L.Palmas-Tenerife y viceversa	1	1	Suprimida
Mediterráneo-Canarias y viceversa	1	1	Suprimida
Cantábrico-Canarias	1	1	Suprimida

SERVICIOS INTERINSULARES DE CANARIOS

Las Palmas-Tenerife-Las Palmas	19	19	En servicio
Tener-Gom-Valv-Gom-Cristian...	1	1	En servicio
Las Palmas-Puerto Rosario-Arecife...	1	1	Suprimida
Las Palmas-Arecife-Puerto Roser-LasP...	1	1	En servicio
Tener-S.C.Palma-Tener-LasPalm-Arec...	1	1	En servicio

\* Itinerarios que estando en servicio, en 1997, han sido reforzados con una nueva línea.

ANEXO X

RECUPERACION DE LOS CAPITALES INVERTIDOS EN LA FLOTA EN SERVICIO AL CIERRE DEL EJERCICIO DE 1997

BUQUES	VALOR MERCADO 4/6/96	VALOR NETO CONTABLE 31/12/96	DIF*	AMORTIZADO EN COMPAÑIA	AMORTIZADO EN CUENTA ESTADO	INTERESES INTERCALARES	TOTAL GASTO EN CUENTA ESTADO	DIFERENCIA CIA. - C.E.	DIFERENCIA CON V. MDO.
<b>Buques con igual criterio de amortización en Cia. y Cta. Estado</b>									
C. DE LA LAGUNA	66	38	38	868	566	0	566	300	262
V. DE AGAETE	329	275	54	1.132	636	0	636	496	442
C. ALICANTE	945	869	77	2.244	1.771	0	1.771	473	396
C. BADAJOZ	854	854	0	3.820	3.309	0	3.309	511	511
C. CÁDIZ	996	752	244	2.259	1.810	0	1.810	449	215
C. CEUTA	394	342	52	1.403	1.228	0	1.228	275	223
C. SALAMANCA	1.445	1.445	0	3.383	3.652	0	3.652	-243	-249
C. SEVILLA	920	920	0	2.896	3.688	0	3.688	-792	-792
C. VALENCIA	1.708	1.708	0	2.798	3.420	172	3.997	-799	-799
C. ZARAGOZA	450	262	188	1.587	1.295	0	1.295	292	314
JUAN J. SISTER	7.884	7.884	0	2.555	4.506	85	4.897	-2.066	-2.066
LAS PALMAS DE G.C.	2.628	4.414	-1.786	1.419	2.426	29	2.455	-1.036	750
P. DACIL	526	1.402	-876	897	918	48	966	-98	777
P. TEGUISE	528	1.451	-965	747	733	51	786	-39	926
S.C. TENERIFE	2.628	4.421	-1.793	1.224	2.149	32	2.181	-957	836
CALA SALADA	591	549	42	636	615	0	615	21	-21
<b>Subtotal</b>	<b>22.891</b>	<b>27.696</b>	<b>-4.805</b>	<b>29.856</b>	<b>32.604</b>	<b>412</b>	<b>33.016</b>	<b>-3.160</b>	<b>1.648</b>
<b>Buques con distinto criterio de amortización en Cia. y Cta. Estado</b>									
Desacelerada									
ALCANTARA	3.942	2.504	1.438	703	421	10	431	272	-1.166
ALMUDAINA	3.942	2.323	1.617	380	229	7	236	344	-1.473
MARRAJO	263	358	-95	755	422	3	427	328	423
TINTORERA	289	429	-140	695	393	7	400	295	435
C. BURGOS	1.117	813	305	1.177	695	7	698	482	177
Acelerada									
C.S.C. DE PALMA	526	335	191	1.680	1.632		1.632	48	-143
C. DE PALMA	788	788	0	2.415	2.061		2.061	354	324
<b>Subtotal</b>	<b>10.867</b>	<b>7.521</b>	<b>3.346</b>	<b>7.805</b>	<b>5.853</b>	<b>29</b>	<b>5.882</b>	<b>1.923</b>	<b>-1.423</b>
<b>TOTAL</b>	<b>33.758</b>	<b>35.217</b>	<b>-1.459</b>	<b>37.661</b>	<b>38.457</b>	<b>441</b>	<b>38.898</b>	<b>-1.237</b>	<b>222</b>

ANEXO XI

Estado comparativo de balances de la compañía Trasmediterránea, S.A., cerrados al 31 de diciembre de los ejercicios 1997 y 1996

(Millones de pesetas)

ACTIVO	AÑO 1997	AÑO 1996	Variaciones
INMOVILIZADO	39.800	44.417	-4.617
. GASTOS DE ESTABLECIMIENTO	124	201	-77
. INMOVILIZACIONES INMATERIALES	98	501	-403
Inmovilizado inmaterial	485	1.141	-656
Amortizaciones	(387)	(640)	-253
. INMOVILIZACIONES MATERIALES	34.478	41.328	-6.850
Flota	67.923	66.159	1.764
Amortizaciones de flota	(38.355)	(29.821)	8.534
Otro inmovilizado	8.509	8.254	255
Amortizaciones de otro Inmovilizado	(3.599)	(3.264)	335
. INMOVILIZACIONES FINANCIERAS	5.100	2.387	2.713
Participaciones en empresas del grupo	5.608	5.608	0
Créditos a largo empresas del grupo	0	184	-184
Participaciones en empresas asociadas	720	1.338	-618
Otras inmovilizaciones financieras	2.022	202	1.820
Créditos a largo enajenación de inmovilizado	949	0	949
Administraciones Públicas a largo Plazo	957	782	175
Provisiones	(5.156)	(5.727)	-571
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	0	1.700	-1.700
ADMINISTRACION PÚBLICA-CUENTA ESTADO	24.249	13.533	10.716
ACTIVO CIRCULANTE	11.378	11.589	-211
. EXISTENCIAS	2.121	1.996	125
. DEUDORES	8.424	8.955	-531
Clientes por prestación de servicios	7.884	7.290	594
Empresas del grupo deudoras	5	266	-261
Empresas asociadas deudoras	248	360	-112
Deudores diversos	1.890	428	1.462
Personal	279	296	-17
Administraciones Públicas	792	2.096	-1.304
Provisiones	(2.674)	(1.781)	893
. INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES	364	373	-9
. TESORERÍA	347	102	245
. AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN	122	163	-41
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>75.427</b>	<b>71.239</b>	<b>4.188</b>

## ANEXO XI (continuación)

PASIVO	AÑO 1997	AÑO 1996	Variaciones
<b>FONDOS PROPIOS</b>	<b>43.872</b>	<b>43.986</b>	<b>-114</b>
. CAPITAL SUSCRITO	3.022	3.022	0
. PRIMA DE EMISIÓN	10	10	0
. RESERVAS			
Reserva revalorización	5.331	5.378	-47
Reserva legal	604	604	0
Reserva estatutaria	37	37	0
Reserva estatutaria	33.270	33.189	81
Reservas voluntarias	1.350	1.350	0
Reserva especial			
. REMANENTE DEL EJERCICIO ANTERIOR	0	396	-396
. BENEFICIOS DEL EJERCICIO	248	--	248
. INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	166	0	166
<b>PROVISIONES PARA RIEGOS Y GASTOS</b>	<b>2.751</b>	<b>1.855</b>	<b>896</b>
Para responsabilidades	2.425	1.503	922
Para reparaciones extraordinarias	326	352	-26
<b>ACREEDORES A LARGO PLAZO</b>	<b>8.869</b>	<b>12.445</b>	<b>-3.576</b>
Deudas con entidades de crédito	4.947	7.633	-2.686
Otros acreedores	2.600	3.445	-845
Desembolsos pendientes sobre acciones	500	545	-45
Administraciones públicas acreedoras a largo plazo	822	822	0
<b>ACREEDORES A CORTO PLAZO</b>	<b>19.769</b>	<b>12.953</b>	<b>6.816</b>
Deudas con entidades de crédito	11.403	4.950	6.453
Anticipos de Clientes	442	535	-93
Acreedores comerciales	5.265	5.406	-141
Deudas con empresas del grupo	2	8	-6
Deudas con empresas asociadas	105	38	67
<b>OTRAS DEUDAS NC COMERCIALES</b>			
Administraciones Públicas	110	237	-127
Organismos de la Seguridad Social	195	266	-71
Remuneraciones pendientes de pago	645	505	140
Otras deudas	1.602	1.008	594
<b>TOTAL PASIVO.....</b>	<b>75.427</b>	<b>71.239</b>	<b>4.188</b>

## ANEXO XII

Estado comparativo de la cuenta de pérdidas y ganancias de la compañía Trasmediterránea, S. A., de los ejercicios 1997 y 1996  
(Millones de pesetas)

DEBE	AÑO 1997	AÑO 1996	Variaciones
<b>GASTOS</b>	<b>50.205</b>	<b>42.550</b>	<b>7.655</b>
. APROVISIONAMIENTOS	5.647	6.263	-616
Consumo de menaderías	1.141	1.075	66
Consumo de otras materias consumibles	3.753	3.562	191
Combustibles	752	1.076	-324
Repuestos	1	550	-549
Otras materias			
. GASTOS DE PERSONAL	16.422	13.897	2.525
Sueldos, salarios / asimilados	14.147	11.341	2.806
Cargas sociales	2.275	2.556	-281
. DOTACIONES PARA AMORTIZACIÓN DE INMOVILIZADO	9.760	4.657	5.103
. VARIACIÓN DE LAS PROVISIONES DE TRÁFICO	(13)	55	-68
. TRIBUTOS	4.861	4.680	1
. OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN	13.528	12.818	710
<b>. BENEFICIOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>3.703</b>	<b>2.370</b>	<b>1.333</b>
. GASTOS FINANCIEROS Y GASTOS ASIMILADOS	1.335	1.469	-134
<b>. BENEFICIOS DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS</b>	<b>2.469</b>	<b>1.096</b>	<b>1.373</b>
. VARIACIÓN DE LAS PROVISIONES DE CARTERA DE CONTROL	47	489	-442
. PÉRDIDAS EN ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO	299	1	298
. GASTOS Y PÉRDIDAS DE OTROS EJERCICIOS	2.617	206	2.411
<b>. BENEFICIOS ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>73</b>	<b>402</b>	<b>-329</b>
. IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES	(175)	6	-181
<b>. BENEFICIOS DEL EJERCICIO</b>	<b>248</b>	<b>396</b>	<b>-148</b>

## ANEXO XII (continuación)

HABER	AÑO 1997	AÑO 1996	Variaciones
<b>. INGRESOS</b>	<b>53.908</b>	<b>44.920</b>	<b>8.988</b>
. IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS	37.080	36.034	1.046
Ingresos por pasaje	12.851	12.285	566
Ingresos por carga	16.301	15.282	1.019
Ingresos por vehículos	5.647	5.805	-158
Ingresos por recomendaciones a bordo	1.723	1.648	75
Ingresos por requisas y fletamientos	273	522	-249
Ingresos por comisiones consignatarios	197	305	-108
Ingresos por actividad estibadora	88	187	-99
<b>. OTROS INGRESOS DE EXPLOTACION</b>	<b>16.828</b>	<b>8.886</b>	<b>7.942</b>
Ingresos accesorios y otros de gestión corrientes	419	509	-90
Aportación Contrato Estado	16.409	8.377	8.032
<b>. OTROS INTERESES E INGRESOS ASIMILADOS</b>	<b>101</b>	<b>195</b>	<b>-94</b>
<b>. RESULTADOS FINANCIEROS NEGATIVOS</b>	<b>1.234</b>	<b>1.274</b>	<b>-40</b>
. BENEFICIOS EN ENAJENACIÓN DE INMOVILIZADO	370	2	368
. INGRESOS O BENEFICIOS EXTRAORDINARIOS	199	0	199
. INGRESOS Y BENEFICIOS DE OTROS EJERCICIOS	88	0	88
<b>RESULTADOS EXTRAORDINARIOS NEGATIVOS</b>	<b>2.396</b>	<b>694</b>	<b>1.702</b>

## ANEXO XIII

Servicios marítimos. Contrato 1998

## SERVICIOS MARITIMOS

## SERVICIOS DE BALEARES

	FRECUENCIA SEMANAL	
	T.Normal	T. Alta
Barcelona- Palma y viceversa	7	7
Barcelona-Ibiza y viceversa	3	6
Barcelona-Mahón y viceversa **	2	6
Valencia-Palma y viceversa	6	6
Valencia-Ibiza y viceversa	1	3
Valencia-Mahón y viceversa	1	1

## SERVICIOS NORTE DE AFRICA

Málaga-Melilla y viceversa	6	7
Almería-Melilla y viceversa	6	7
Algeciras-Ceuta y viceversa	2/ diaria	3/ diaria

## SERVICIOS DE CANARIAS

Cádiz-Las Palmas-Tenerife-Las Palmas-Cádiz o Cádiz-Tenerife-Las Palmas-Cádiz	1	1
---	---	---

\*\* Itinerario incorporado con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del Contrato de 1978.