

## ANEXO 4

## Hospital «Primero de Octubre», Madrid

## DETALLE DE PERSONAL POR ESTAMENTOS

Estamentos	Año 1981			Año 1982			Año 1983		
	Residencia General	Materno-Infantil	Total Hospital	Residencia General	Materno-Infantil	Total Hospital	Residencia General	Materno-Infantil	Total Hospital
Directivo	3	1	4	2	-	2	5	1	6
Facultativo	384	98	482	385	103	488	406	101	507
Posgraduados	223	-	223	232	-	232	-	-	-
Auxiliar Sanatorio	1.680	1.079	2.759	1.837	786	2.623	2.001	787	2.788
Funcionarios	55	8	63	52	8	60	58	-	58
Administrativos II. SS.	228	56	284	230	62	292	230	65	295
Servicio Técnico	2	1	3	2	1	3	2	1	3
Servicios Especiales	21	5	26	23	4	27	30	4	34
Religioso (Capellanes)	4	-	4	4	-	4	3	1	4
De Oficio	136	8	144	136	8	144	149	7	156
Subalternos E. General	171	89	260	159	96	255	148	97	245
Subalternos E. Servicios	185	86	271	173	90	263	169	87	256
Totales	3.092	1.431	4.523	3.235	1.158	4.393	3.201	1.151	4.352

**5288** *INFORME de 13 de julio de 1987, del Pleno del Tribunal de Cuentas, elevado a las Cortes Generales, en relación con los resultados de la fiscalización selectiva realizada a la «Compañía Trasmediterránea, Sociedad Anónima», en base a las cuentas de los ejercicios económicos de 1980 a 1984, inclusive.*

El Pleno del Tribunal de Cuentas, en el ejercicio de su función fiscalizadora establecida, en los artículos 2.a) y 21.3.a) de la Ley Orgánica 2/1982, de 12 de mayo, y a tenor de lo dispuesto por los artículos 9.1, 11.b), 12 y 14.1 de la misma disposición, en relación con los resultados de la fiscalización realizada «in situ» a la Sociedad estatal «Compañía Trasmediterránea, Sociedad Anónima», en base a las cuentas rendidas de los ejercicios de 1980, 1981, 1982, 1983 y 1984.

Ha acordado, en sesión celebrada el día 13 de julio de 1987, elevar a las Cortes Generales el presente informe y su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», relativo a los resultados de la fiscalización realizada a la Sociedad estatal «Compañía Trasmediterránea, Sociedad Anónima».

## I. ANTECEDENTES Y SU CONSIDERACIÓN

### 1. Aspectos generales

La «Compañía Trasmediterránea, Sociedad Anónima», es una Sociedad estatal, según lo establecido por el artículo 6.1.a) de la Ley General Presupuestaria, cuyo objeto social, según el artículo 2.º de sus Estatutos, son los transportes marítimos, utilizando buques de vapor, motor o de cualquier otra clase de propulsión; la adquisición, construcción o reparación de buques para aquellos fines, y el arrendamiento o fletamento de otras unidades navales que no sean de su propiedad para el cumplimiento de igual cometido. Podrá, además, dentro de la generalidad del trabajo social, desenvolver aquellas operaciones industriales o mercantiles similares a las enunciadas o derivadas de ellas, o concurrentes a ellas, que puedan coadyuvar el mayor desarrollo de la Compañía.

Desde el 1 de enero de 1984, en que se produjo la absorción de la filial «Compañía Auxiliar de Comercio y Navegación, Sociedad Anónima» (AUCONA), el objeto social comprende el desarrollo de cualquier actividad naviera, estibadora y de consignación, aunque su actividad esencial se centre en la atención de los Servicios de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional.

«Compañía Trasmediterránea, Sociedad Anónima», se constituyó por escritura pública de fecha 25 de noviembre de 1916, por fusión de cinco Sociedades preexistentes, siendo Empresa privada hasta enero de 1978, en que el Estado, a través de una oferta pública de adquisición de acciones, formulada según lo previsto en el artículo 4.º del Real Decreto 2866/1977, de 28 de octubre, pasó a tener el 95,7 por 100 del capital social de la misma.

El capital social en enero de 1978 era de 2.014,4 millones de pesetas, ampliándose en el ejercicio de 1980 hasta 3.021,6 millones de pesetas, cifra que se mantenía al 31 de diciembre de 1984, última fecha a que se ha referido la fiscalización efectuada. Dicho capital se halla representado por 6.043.149 acciones ordinarias y nominativas de 500 pesetas de valor nominal cada una.

El objetivo primordial de la creación de la Compañía fue la prestación de los llamados «Servicios de Comunicaciones Marítimas de Soberanía» que le fueron adjudicados mediante el procedimiento de concurso, formalizándose el oportuno contrato con el Estado el 11 de abril de 1921.

Posteriormente, y siendo la Empresa de propiedad privada, se formalizaron nuevos contratos en 1931 y 1952, siendo denominador común de todos ellos el que la Compañía se comprometía a prestar unos servicios previamente fijados por la Administración y como contrapartida recibía una subvención que equilibraba los déficit de explotación que se producían en la prestación de tales servicios.

El 1 de enero de 1978 quedaba extinguido el contrato de fecha 31 de marzo de 1952 y su prórroga según Orden de fecha 24 de marzo de 1977, a cuyo propósito el citado Real Decreto 2866/1977, de 28 de octubre, planteó la disyuntiva de adquirir, al menos, el 54 por 100 del capital social de la Compañía «Trasmediterránea» (artículo 4.º), o bien proceder a la adquisición de activos (artículo 6.º), previniéndose en el primer caso la firma de un contrato aprobado por el Gobierno (artículo 5.º).

El 4 de septiembre de 1978 se firmó, en escritura pública, el Contrato Regulador de los Servicios de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional, según el cual la actividad contratada constituye un servicio público de interés nacional propio del Estado que la Compañía gestiona en su nombre temporalmente, bajo la inspección y vigilancia de la Administración. La duración prevista del contrato es de veinte años a partir del 1 de enero de 1978.

La cláusula vigésima quinta de dicho contrato establece que el equilibrio económico-financiero de los servicios objeto de aquél, se obtendrá a través de las aportaciones del Estado. Estas se fijarán mediante la «Cuenta del Estado», que consta de dos partes:

a) Explotación, cuyo objeto es nivelar los distintos ingresos y gastos que origina el funcionamiento de los servicios concertados, con la particularidad de que entre los gastos figura un concepto denominado «Remuneración de la Compañía», que es, en realidad, un incentivo para ésta, el cual se fija aplicando un porcentaje sobre los ingresos por tráfico más beneficios por restauración. Dicho porcentaje se determina en función inversa a la relación existente entre la aportación del Estado por «explotación» y el total de los gastos, sin computar entre ellos la propia remuneración.

b) Inversiones, en que la aportación del Estado cubre los gastos de financiación de la flota afectada a los servicios concertados. Financiación que tiene lugar bien a través del Crédito Naval o por aportaciones de la Compañía. Los gastos del Crédito Naval son computables por su total importe, en tanto que los intereses de las aportaciones de la Compañía se calculan al tipo básico del Banco de España, en vigor, o al interés del crédito oficial vigente, según se trate, respectivamente, de capitales invertidos en los buques en servicio a la entrada en vigor del contrato o de aportaciones para la adquisición de nuevas unidades.

También cubre la aportación del Estado la amortización de la flota, estimada en una cantidad igual a la amortización financiera del Crédito Naval, en la parte financiada por el mismo, calculándose la amortización del resto del valor inicial de los buques, más su regularización o actualización en cuantía legal, al 6 por 100 anual para las nuevas adquisiciones o al coeficiente que corres-

ponda a la vida útil, determinada en el propio contrato, para los buques en servicio al iniciarse la vigencia del mismo. Las mejoras autorizadas se amortizan en plazo no superior a la vida útil que reste al buque.

La aportación del Estado por inversiones cubre también los intereses por demora en el pago de las deudas contraídas por la Administración con la Compañía, calculándose aquéllos al tipo básico del Banco de España.

1.1 **Ámbito, limitaciones y objetivos de la fiscalización.**—La fiscalización realizada «in situ» a la «Compañía Trasmediterránea, Sociedad Anónima», se ha referido a los ejercicios de 1980 a 1984, ambos inclusive, atendiendo, fundamentalmente, a verificar la generación y cuantía de los ingresos y gastos que, en cada uno de los mencionados ejercicios, integraron la «Cuenta del Estado», y que, por consiguiente, determinaron las cifras de la subvención a percibir en cada uno de los años, en virtud de lo establecido en la cláusula vigésima quinta del contrato en vigor.

Se han analizado los ingresos y gastos de explotación de los citados ejercicios, comenzando por las normas internas que regulan, en su caso, las áreas de actividad en que se producen los distintos conceptos de ingreso y de gasto, grado de cumplimiento de dichas normas y eventuales debilidades del control interno existente, todo ello tendente a poder apreciar la fiabilidad de las magnitudes contabilizadas. Se ha realizado un análisis comparativo entre los diferentes ejercicios, para cada uno de los conceptos de ingreso y de gasto, investigando las causas de variaciones anormales. Estos ingresos y gastos, deducidos determinadas cantidades no computables, cuyo concepto e importe se ha comprobado, sirven de base para el cálculo de la fracción de subvención referente a explotación. Se han verificado los criterios aplicados al cálculo de la «Remuneración de la Compañía».

Por otra parte, se ha calculado el importe de la amortización de los buques y de los intereses correspondientes a los capitales invertidos por la Compañía en buques inicialmente en servicio o de nueva adquisición, así como en financiar demoras de pago por parte de la Administración. Finalmente, se han verificado los gastos financieros y amortizaciones correspondientes al Crédito Naval, todo ello para determinar la cuantía de la parte de la subvención denominada de «Inversiones».

Por último, se ha establecido la comparación de las cifras que se deducen de la contabilidad o del cálculo de amortizaciones y gastos financieros, según normas del contrato entre el Estado y la Compañía, con las cantidades que se han hecho figurar en cada ejercicio al establecer la «Cuenta del Estado», a fin de determinar si estas últimas son correctas.

1.1.1 **Ingresos y gastos no computables.**—El contrato de fecha 4 de septiembre de 1978, firmado por la Compañía y el Estado, dejó fuera de su ámbito el buque G-3 «Ciudad de Tarifa», y, asimismo, las líneas entre puertos españoles y Tánger.

Hay gastos e ingresos directamente imputables a cada buque o línea cuya exclusión, a efectos de determinar los que corresponden a la Cuenta del Estado, no ofrece dificultad alguna. Hay también gastos indirectos que la Compañía imputa por líneas, en proporción a los gastos directos (año 1981), o en proporción a los ingresos (a partir de 1982). Hasta 1980, inclusive, sólo se dedujeron de los gastos totales los directamente imputables a las líneas península-Tánger y al buque G-3, siendo la Compañía, a iniciativa propia, la que a partir de 1981 incrementó las deducciones con los gastos indirectos de dichas líneas, así como con los totales gastos originados por los buques inmovilizados, durante el tiempo de permanencia en tal situación.

En 1984, con la absorción de AUCONA, se incrementaron las actividades de la Compañía y también los conceptos deducibles, ya que los gastos e ingresos imputables a operaciones portuarias y de consignación, con destino a otros armadores, quedan fuera de la Cuenta del Estado.

El Departamento de la Compañía que se encarga de la preparación de la Cuenta del Estado, al elaborar la correspondiente al ejercicio de 1984, tuvo que hacer una serie de eliminaciones, distribuciones e imputaciones de costes, con la finalidad señalada de deducir de las cifras imputables a la Cuenta del Estado las correspondientes a ingresos y gastos de las operaciones portuarias y de consignación con destino a terceros, más la línea península-Tánger y el buque G-3, como en anteriores ejercicios. Revisados los criterios aplicados, en general repartos proporcionales a magnitudes contables conocidas, se estiman aceptables.

La eliminación de los ingresos que se corresponden con los gastos no computables en la Cuenta del Estado y otros ajenos a la actividad de la Compañía no ofrecen, en general, dificultad alguna, por estar ya perfectamente determinados en la contabilidad financiera o en la analítica.

## 2. Sobre aspectos de control interno y de formalidad contable

En la organización adoptada por la Compañía después de la absorción de su filial AUCONA, se ha establecido que las delega-

ciones pueden contabilizar directamente sus operaciones. Dada la multiplicidad de centros de gestión, cabe en lo posible que se dupliquen pagos a proveedores, cuyas cuentas se hallan centralizadas, y así se han detectado por los correspondientes servicios algunas duplicidades de pago. Estos pagos indebidos se han podido determinar porque en todos los casos se imputó el pago a la cuenta del respectivo proveedor. Pagos similares que se hayan imputado por la delegación pagadora al concepto de gasto que corresponda al servicio o suministro recibido, pueden ser pagados a su vez por las Oficinas Centrales en base a las facturas cursadas, sin posibilidad de advertir el error padecido. Es de señalar que en todo el ejercicio 1984 fueron muy numerosos los cargos efectuados por delegaciones en casi todas las cuentas de gastos.

La Compañía alega que su forma de contabilizar responde a la estructura de sus plantillas de personal en los distintos centros, que le obliga a una gran descentralización del trabajo administrativo y contable.

Como el mayor volumen de asientos contables a realizar por las delegaciones son los que reflejan las operaciones diarias del tráfico portuario, utilizando un limitado número de cuentas de ingreso y de gasto y, por otra parte, la Compañía tiene establecido un sistema de relaciones decenales para comunicar a las Oficinas Centrales algunas operaciones especiales, que estas últimas contabilizan, una solución podría consistir en limitar las cuentas a utilizar en forma directa por las delegaciones a sólo las necesarias para reflejar las citadas operaciones ordinarias de tráfico, haciendo figurar las restantes operaciones en las relaciones decenales.

— El archivo de la Compañía presenta graves deficiencias, siendo muy laborioso el localizar la documentación, en especial la de los primeros ejercicios fiscalizados, años 1980 y 1981, habiendo sido necesario renunciar a la verificación de numerosos comprobantes, previamente seleccionados, por la imposibilidad de su localización. La Compañía ha contratado con una firma asesora la organización del archivo.

— Se han advertido numerosas excepciones al principio contable del devengo. Esto se debe, al menos en parte, a que es criterio de la Intervención General de la Administración del Estado no admitir, a efectos de la Cuenta del Estado, más que gastos efectivamente satisfechos. No obstante, la misma Intervención General recomienda a la Compañía recoger en su contabilidad los gastos ya devengados.

— A consecuencia de las excepciones al principio del devengo señaladas, diversos ingresos y gastos son imputados a ejercicios distintos al que corresponden, permaneciendo sin control contable desde el devengo hasta que se produce el cobro o pago correspondiente.

— Rectificaciones de asientos de ejercicios anteriores se hacen con imputación a gastos o ingresos del ejercicio en que se rectifica, dificultando cualquier análisis de variaciones interanuales de dichos gastos o ingresos.

## 3. Análisis de los gastos e ingresos de la Compañía en el período fiscalizado

En el desarrollo de los trabajos de comprobación realizados, se ha apreciado una constante preocupación, por parte de la Compañía, de mejorar su organización y los sistemas de control interno, lo que se ha traducido en numerosos cambios de criterios contables y de clasificación de cuentas, aparte de los cambios originados en el ejercicio 1984 por la absorción de AUCONA, haciendo todo ello muy laboriosos los referidos trabajos de verificación.

A continuación se analizan, por el orden en que aparecen en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias de la Compañía, los distintos conceptos de gasto y de ingreso en los ejercicios 1980 a 1984, ambos inclusive.

### 3.1 Gastos.

3.1.1 **Consumo de materiales.**—En todos los ejercicios considerados, el consumo de combustibles es el más importante, con gran diferencia respecto a los demás conceptos, pues oscila entre el 89,7 por 100 de los consumos en el ejercicio de 1980, al 66,7 por 100 en el de 1984. En cifras absolutas, el gasto por este concepto es creciente hasta 1983, debido a subidas de precios y a la renovación de la flota con buques más rápidos y, por tanto, de mayor consumo. En 1984 la reducción de 102,7 millones de pesetas en el consumo de combustible corresponde a un menor volumen de millas navegadas (210.130 millas menos que en 1983, o sea una reducción del 14,7 por 100 de las navegadas en dicho año).

Es de señalar que la Compañía presta gran atención a reducir en lo posible, mediante medidas de carácter técnico, el consumo de combustibles, así como a obtener los mejores precios posibles en sus compras fuera del monopolio de CAMPSA (principalmente en Canarias).

En lubricantes también se ha tratado de conseguir una mejora del índice de kilogramos de consumo por milla de navegación, pero

el incremento de los precios motivó el constante aumento, en cifras absolutas, de este concepto de gasto.

Los restantes consumos no presentan en su determinación ninguna anomalía destacable, a excepción de los repuestos (también denominados respetos), cuyo consumo ha oscilado entre 143,6 millones de pesetas en 1981 y 480,2 millones de pesetas en 1984 (en 1980 este concepto figura refundido con Acopios, sumando 198,3 millones de pesetas). En el consumo de repuestos se observan las siguientes deficiencias:

1.º En el periodo que comprende la fiscalización, años 1980 a 1984, ambos inclusive, no existía control de las existencias y consumos de los mismos, excepción hecha de los repuestos de Jet-Foil, cuyo movimiento se hallaba informatizado y con un control adecuado desde su inicio en el ejercicio de 1981.

2.º Los consumos de los ejercicios 1982, 1983 y 1984 se determinaron mediante recuento físico de existencias, realizado en forma global, sumando los repuestos en poder de buques, en almacenes y en talleres propios y ajenos, para reparación. Las existencias en talleres se han determinado mediante las respuestas a un escrito dirigido a los mismos, inquiriendo detalle de las piezas en su poder, ya que falta un control de los movimientos con dichos talleres, así como de las frecuentes entregas de piezas entre distintos buques.

3.º El consumo global de repuestos de toda la flota se distribuyó entre los buques, siguiendo distintos criterios, según los años:

- En 1984, proporcionalmente al presupuesto de consumos de cada buque.

- En 1983, se hizo proporcionalmente a las existencias finales de repuestos en poder de cada buque.

- En 1982, no hay antecedentes del criterio de distribución utilizado.

No se han hallado antecedentes de la forma en que se determinaron los consumos de los años 1980 y 1981, aunque parece seguro que no se efectuó ningún recuento físico de los repuestos.

4.º La señalada falta de control de existencias, unida a la carencia de una codificación de las mismas, motivó un exceso de inversión en repuestos. Así, prescindiendo de los de «Jet-foil», se ha pasado de 471 millones de pesetas en existencias al 31 de diciembre de 1982 a 1.048 millones de pesetas al 31 de diciembre de 1984.

Según informó la Compañía, se está ultimando una codificación adecuada y diseñando un sistema de gestión y control de repuestos que, entre otras medidas, incluye el fijar a cada buque una existencia determinada de repuestos a bordo.

3.1.1.1 Consumo de materiales. Cuenta del Estado.—Una vez comprobada la fiabilidad de las cifras contables referentes al consumo de materiales, se ha analizado el reflejo de dichas cifras en la Cuenta del Estado, teniendo en cuenta que determinados consumos no son imputables a la misma, siendo éstos los realizados por los buques que sirven la línea Algeciras-Tánger y por los que se hallan inmovilizados durante el tiempo que están fuera de servicio. Previamente se deduce el saldo de cuentas que, por su naturaleza, no son computables, como los consumos destinados a relaciones públicas, los realizados en las tiendas por los Oficiales de los buques y el coste de ventas de tiendas en tierra.

Se ha efectuado un análisis de congruencia de las cifras dadas por la Compañía, referentes a buques inmovilizados y a los que han servido la línea Algeciras-Tánger, habiéndose comprobado, por cada cuenta, que la diferencia entre las cifras contables y las imputadas a la Cuenta del Estado corresponden a los conceptos citados.

Como resultado de los indicados trabajos se ha llegado a la conclusión de que no existen otras irregularidades que las expuestas en sus informes por la Intervención General de la Administración del Estado, que ya han sido objeto de los correspondientes ajustes por parte de dicha intervención.

La falta de control de los repuestos pudo ser causa de una deficiente contabilización de los consumos de los mismos, pero al menos en los ejercicios 1983 y 1984, en que el consumo total se determinó mediante recuento físico de existencias, hay que suponer que los eventuales errores tuvieron que ser, en su caso, de escasa cuantía.

3.1.2 Gastos de personal.—En esta área del gasto se ha prestado atención a la forma en que se desenvuelve en la Compañía la gestión de personal, desde la admisión y fijación de categorías hasta la correcta liquidación y pago de haberes con arreglo a los Convenios Colectivos en vigor. Se ha analizado la forma de determinar los conceptos variables de las nóminas (horas extraordinarias, incentivos, compensaciones, etc.), así como la obtención de los datos básicos para el cálculo de aquéllos.

Especial atención se ha prestado al análisis de legalidad en sus múltiples aspectos, desde los incrementos salariales, respetando los

límites señalados por la Ley de Presupuestos (año 1984), o acuerdos de ámbito nacional, hasta la correcta retención y liquidación del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y las cuotas de la Seguridad Social, pasando por cuestiones como la realización de horas extraordinarias.

Desde un punto de vista contable se ha comprobado el reflejo en cuentas de las nóminas y otros gastos, así como el que éstos se hallasen correctamente sustentados con documentación adecuada e imputados al ejercicio en que se devengaron.

Del referido trabajo se han deducido algunas observaciones, entre las que destacan:

1.ª La Compañía no contabiliza las vacaciones devengadas por el personal de mar que al 31 de diciembre de cada año se hallan pendientes de disfrute y pago. Según estimación de la Compañía, este pasivo no registrado se elevaba al 31 de diciembre de 1984 a 218,2 millones de pesetas.

2.ª La liquidación de los salarios del personal excluido de Convenio era efectuada siguiendo instrucciones verbales o simples notas. De igual modo, los complementos voluntarios del sueldo de personal de tierra y personal consignatario (éste procedente de AUCONA), que en el ejercicio de 1984 ascendieron a 68,1 y 111,7 millones de pesetas, respectivamente, tampoco contaban con base documental debidamente autorizada. Como resultado de la actuación de este Tribunal, estas deficiencias de control interno han sido subsanadas por la Compañía.

3.ª Antes de mecanizarse la nómina del personal de mar era deficiente el control de los anticipos mensuales a cuenta de haberes, así como de las remuneraciones pendientes de pago, originando al 31 de diciembre de 1983 unos cargos a la cuenta de «Sueldos y salarios de personal de mar» de 4,3 y 1,7 millones de pesetas, por regularización del saldo de las cuentas correspondientes a los citados conceptos. Actualmente el control de dichas cuentas se estima satisfactorio.

4.ª En la cotización a la Seguridad Social las bases declaradas a efectos de contingencias generales no incluyen todos los conceptos de devengo. Estos conceptos y su importe en el ejercicio de 1984 son los siguientes:

Personal de mar:

Prima garantizada de actividad y plus de mayordomía: 130,3 millones de pesetas.

Prima de cantidad y calidad: 4,2 millones de pesetas.

Asignación residencia: 1,5 millones de pesetas.

Vacaciones en metálico: 55,7 millones de pesetas.

Personal consignatario:

Horas intempestivas: 23,0 millones de pesetas.

Baremo domingos y festivos con descanso semanal compensatorio: 24,8 millones de pesetas.

Personal de tierra:

Complemento de jornada: 6,8 millones de pesetas.

Con respecto a la prima garantizada de actividad, el plus de mayordomía y la prima de cantidad y calidad entiende la Compañía que no están sujetas a cotización por tener la naturaleza de horas extraordinarias. Según Resolución de la Dirección General de Régimen Jurídico de la Seguridad Social, de fecha 9 de julio de 1979, las Empresas integradas en la Asociación de Navieros Españoles quedaban provisionalmente exentas de la cotización adicional por horas extraordinarias. El artículo 20 del Real Decreto 1/1985, de 5 de enero, puso fin a dicha exención.

En personal de tierra se excluyen de cotización de todas las contingencias los conceptos:

Complemento de vivienda: 0,4 millones de pesetas.

Manutención: 8,6 millones de pesetas.

Los mencionados saldos corresponden al ejercicio de 1984.

Por el contrario, la Compañía incluye en las bases sujetas a cotización por accidentes de trabajo, desempleo, etc., los devengos por «quebranto de moneda» (0,6 millones de pesetas en 1984), todo ello contraviniendo lo dispuesto por el artículo 73 del Decreto 2065/1974, de 30 de mayo, por el que se aprobó el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social. No se ha calculado el importe de las cotizaciones omitidas, ya que una parte del colectivo a que afectan diversos conceptos de la omisión cotizan por el importe máximo o próximo a éste, por lo que el cálculo habría de hacerse individualizadamente y mes a mes.

5.ª La Compañía no ha tenido en cuenta la limitación que establece el artículo 35.2 de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores, sobre el número de horas extraordinarias que puede realizar el personal. Si bien el artículo 19 del Real Decreto 2001/1983, de 28 de julio, autoriza al personal de mar a realizar jornadas de trabajo de hasta doce horas, esta autorización no es extensiva al personal de tierra, de talleres y de lavandería que, sin embargo, ha venido rebasando el expresado límite según el siguiente detalle:

	1980	1981	1982	1983	1984
<b>Personal de tierra:</b>					
Número de personas que realizaron más de 100 horas extraordinarias	84	39	1	-	-
Número de horas extraordinarias realizadas por dichas personas	26.194	11.216	191	-	-
Promedio por persona (horas)	312	288	191	-	-
<b>Personal de talleres:</b>					
Número de personas que realizaron más de 100 horas extraordinarias	-	-	115	111	110
Número de horas extraordinarias realizadas por dichas personas	-	-	58.978	45.474	56.323
Promedio por persona (horas)	-	-	513	410	512
<b>Personal de lavandería:</b>					
Número de personas que realizaron más de 100 horas extraordinarias	-	-	29	30	28
Número de horas extraordinarias realizadas por dichas personas	-	-	11.907	10.345	12.182
Promedio por persona (horas)	-	-	411	345	435

Para el personal de tierra quedaron totalmente suprimidas las horas extraordinarias a partir del año 1983, y en cuanto al personal de talleres y de lavandería, no se ha dispuesto de datos relativos a los años 1980 y 1981.

Es de señalar que el personal de tierra tiene reguladas sus relaciones laborales con la Compañía a través de convenios específicos, en tanto que el personal de talleres y de lavandería se hallan acogidos a convenios de ámbito provincial, según sus respectivas actividades, no siendo, por tanto, aplicable a estos colectivos ninguna de las disposiciones referentes a personal de mar.

6.<sup>a</sup> No se ha localizado en los archivos una completa justificación documental de algunas partidas, de escasa cuantía por otra parte, de las cuentas de «Gastos de viaje». Las cuentas de anticipos para dichos gastos presentan un notable retraso en su revisión, habiéndose apreciado la existencia de algunos anticipos sin cancelar con antigüedad superior a un año, en fase de alegaciones la Compañía ha manifestado que estas deficiencias están siendo subsanadas.

En el curso de la revisión efectuada se detectó la duplicidad de liquidación de gastos de viaje a tres personas, a las que la Compañía se ha dirigido reclamando la devolución de los pagos indebidamente que ascienden a 0,2 millones de pesetas.

7.<sup>a</sup> La imputación a los buques del coste de personal de grupos de limpieza de los mismos (collas) se viene haciendo en función de las horas trabajadas por cada buque y no de las horas dedicadas a la limpieza de cada uno de ellos, habiéndose dado el caso de imputar gastos a buques que no han utilizado los servicios de limpieza.

Los costes de personal desembarcado por causas distintas a vacaciones o destino en «collas» se vienen distribuyendo entre todos los buques de la flota, excepto cargueros, en proporción a las horas trabajadas por cada uno de ellos. No se comprende la exclusión de los cargueros, cuya tripulación ocasiona los referidos costes en iguales circunstancias que el resto del personal de mar de la Compañía.

3.1.2.1 Gastos de personal. Cuenta del Estado.-La correcta imputación a la Cuenta del Estado de estos gastos ha sido objeto de comprobación después de verificar el total importe de los mismos.

Dicha comprobación se ha realizado teniendo en cuenta que los gastos de personal de mar se imputan contablemente por buques, en cuyo caso son deducibles a efectos de la Cuenta del Estado los correspondientes al buque «Ciudad de Tarifa», que quedó fuera del contrato con el Estado, y a los buques inmovilizados, por los gastos originados mientras permanecían en tal situación.

De los costes del personal inspector, denominado «de mar en tierra», como también se distribuyen por buques, han de excluirse los correspondientes al buque «Ciudad de Tarifa».

Gastos de personal de tierra se imputan por líneas, debiéndose eliminar los costes imputables a las líneas Algeciras-Tánger y Málaga-Tánger, que no pertenecen al contrato (la línea Málaga-Tánger se suprimió en 1980).

Del trabajo realizado se deducen algunas observaciones, aparte de las ya recogidas en los informes de la Intervención General de la Administración del Estado, siendo las principales las siguientes:

1.<sup>a</sup> Los gastos de personal operario de talleres, hasta el ejercicio de 1982, inclusive, figuraban contablemente incrementando el coste de las reparaciones, siguiendo, en su imputación a la Cuenta del Estado, el régimen de dicho coste. A partir de 1983 figuran como tales gastos de personal, imputables por líneas a efectos de costes, habiéndose omitido deducir de la Cuenta del

Estado los gastos correspondientes a la línea Algeciras-Tánger, que se estiman en importes de 7,7 y 7,2 millones de pesetas en los años 1983 y 1984, respectivamente.

2.<sup>a</sup> En el año 1980 no se dedujeron de los gastos de personal imputables a la Cuenta del Estado los del personal de tierra correspondientes a las líneas Algeciras-Tánger y Málaga-Tánger, que, según estimación, alcanzaron un importe de 17,8 y 9,4 millones de pesetas, respectivamente.

La citada omisión obedece a que hasta el año 1980 sólo se tuvieron en cuenta los gastos directos de las mencionadas líneas y del buque G-3, y es a iniciativa de la Compañía el que en 1981 se comenzasen a tener en cuenta también los gastos indirectos, pues ni en el contrato ni en los informes de la Intervención General de la Administración del Estado figura ninguna indicación al respecto.

Por tanto, se estima que no debe efectuarse ajuste alguno por el expresado concepto.

3.<sup>a</sup> Por el concepto de «Otros gastos sociales» en el año 1983 se omitió rebajar la imputación a la Cuenta del Estado en el importe del Fondo de Jubilación correspondiente a buques inmovilizados, por el tiempo en que estuvieron en dicha situación, concepto estimado en 3,5 millones de pesetas.

4.<sup>a</sup> La deducción de los gastos de buques inmovilizados, por el tiempo en que permanecen en esta situación, parece totalmente lógica, pero, al igual que los gastos indirectos, es en 1981 cuando empiezan a tenerse en cuenta a iniciativa de la Compañía, lo que supone una reducción de la subvención estatal.

Por tanto, en 1980 no figura deducción alguna por buques inmovilizados, ni existen datos que permitan su cálculo, ya que es en 1981, al adoptar el criterio indicado, cuando la Compañía establece un control de los buques inmovilizados.

Al igual que en el caso de los gastos indirectos, se estima que no procede extender al ejercicio de 1980 la deducción de los gastos de buques inmovilizados, dadas las circunstancias que concurren en el inicio de la misma.

5.<sup>a</sup> Los ajustes al 31 de diciembre de 1983 de los saldos de anticipos y de remuneraciones pendientes de pago al personal de mar, por 4,3 y 1,7 millones de pesetas, respectivamente, no fueron debidamente deducidos de la Cuenta del Estado, en la que figuran incrementando los sueldos y salarios.

Sexta.-Los defectos de imputación del coste de personal de «collas» y de personal desembarcado puede afectar a los importes a deducir en la Cuenta del Estado por el buque «Ciudad de Tarifa», línea Algeciras-Tánger o buques inmovilizados, pero se estima que el efecto en dicha Cuenta del Estado es irrelevante.

3.1.3 Gastos financieros.-Se ha procedido a analizar el saldo de cada cuenta en los distintos ejercicios del período fiscalizado, pues frecuentes cambios de criterio en la clasificación contable han restado continuidad a las distintas cuentas y a la naturaleza de su saldo.

Se ha retrocedido al estudio de las distintas operaciones que originaron gastos de carácter financiero, para analizar su naturaleza, condiciones contractuales y forma documental, calcular los gastos realmente originados que se han comparado con las cifras contables e investigar las eventuales diferencias. Del citado análisis se deducen algunas observaciones, siendo las principales las siguientes:

1.<sup>a</sup> Intereses y gastos originados por el pago aplazado, mediante la aceptación de letras, del precio de compra del edificio social y de la parte considerada «aportación de la Compañía» del coste de diversos buques, a partir del año 1981 se han considerado amortización de Gastos Amortizables, ya que en dicho año se

capitalizaron en este Grupo de cuentas los intereses incluidos en las letras aceptadas. Los importes han sido:

Ejercicio 1981: 65,4 millones de pesetas.  
Ejercicio 1982: 125,0 millones de pesetas.  
Ejercicio 1983: 75,7 millones de pesetas.  
Ejercicio 1984: 62,7 millones de pesetas.

Total: 328,8 millones de pesetas.

Es de señalar que en 1981 gastos de igual naturaleza por intereses de letras aceptadas por la compra de los buques K-3 y K-4 se adeudaron en una cuenta de gastos financieros, y a partir de 1982 ya se contabilizaron como amortización de gastos amortizables.

Estos criterios dificultan cualquier análisis, pues gastos de igual naturaleza figuran en cuentas diferentes en el mismo ejercicio y la variación de dichos criterios hace muy difícil la comparación de ejercicios.

2.<sup>a</sup> Un exceso de provisión de 1980 por importe de 14,9 millones de pesetas, correspondiente a intereses devengados por un crédito del Banco de Crédito a la Construcción que financiaba la aportación de la Compañía a la compra del buque K-2, se aplicaron a minorar los intereses del mismo crédito, devengados en 1981, originando una transferencia de resultados entre ejercicios por el referido importe.

3.<sup>a</sup> Por intereses del crédito naval del mismo buque K-2, un exceso de provisión de 9.000.000 de pesetas en 1981 se aplicó a minorar los intereses del ejercicio siguiente.

4.<sup>a</sup> Los intereses del crédito naval de los ejercicios 1980 y 1981 incluyen 17,7 y 25,7 millones de pesetas, respectivamente, en concepto de intereses de demora que, a partir de 1982, se han reflejado en cuentas específicas. Las referidas cifras no han pasado a la Cuenta del Estado.

5.<sup>a</sup> Los intereses del crédito naval del ejercicio 1981 por el buque R-8 se contabilizaron con un exceso de 6,9 millones de pesetas con respecto al cálculo del cuadro de amortización, sin que la Compañía haya localizado la documentación que justifique la diferencia.

3.1.3.1 Gastos financieros. Cuenta del Estado.—Se han verificado las cifras de «salidas» dadas por la Compañía en la cuenta del Estado por el concepto de intereses de los capitales invertidos, teniendo presentes las estipulaciones fijadas en el apartado B-b-3 de la cláusula vigésima quinta del contrato firmado con el Estado el 4 de septiembre de 1978.

Como dichas cifras ya fueron objeto de revisión en su día por parte de la Intervención General de la Administración del Estado, se han considerado las cantidades aceptadas por ésta y no las inicialmente propuestas por la Compañía. Las irregularidades observadas son las siguientes:

1.<sup>a</sup> En 1980 los intereses del crédito naval de los buques M-3 y M-4 se han calculado a partir del 10 de septiembre, cuando su entrada oficial en servicio tuvo lugar el 31 de octubre, estando anteriormente en situación de fletados. Por este concepto procede minorar los intereses de crédito naval en 8,4 millones de pesetas.

2.<sup>a</sup> También en el ejercicio 1980 los intereses por demora en los pagos de la Administración se han calculado sobre las cifras reclamadas por la Compañía en concepto de «diferencia de subvención» de los ejercicios 1978 y 1979, que resultan superiores a las cifras aceptadas por la Administración, una vez revisada la Cuenta del Estado. Parece lógico que dichos intereses se calculen sobre las cifras aceptadas, minorando el importe de los referidos intereses en 13,3 millones de pesetas. A partir de 1981, la Intervención General de la Administración del Estado ya efectuó dicho ajuste.

3.<sup>a</sup> En 1981 los intereses del crédito naval del buque R-8 que figuran contabilizados con un exceso de 6,9 millones de pesetas sobre la cifra que se deduce del cuadro de amortización, pasaron a Cuenta del Estado con un exceso sobre esta última cifra de 2,3 millones de pesetas.

4.<sup>a</sup> En 1982, por intereses de construcciones en curso, buque K-5, se incluyeron en la cuenta del Estado 105,8 millones de pesetas y en 1979, por el mismo concepto y buque, 2,2 millones de pesetas. Considerando las fechas en que eran exigibles los pagos y no las de las correspondientes facturas, los intereses totales devengados ascienden a 104,5 millones de pesetas, lo que supone una minoración de 3,5 millones de pesetas.

5.<sup>a</sup> Por intereses de la inversión, durante el período de construcción del buque K-6, se han imputado a la Cuenta del Estado 0,1 millones de pesetas en el ejercicio de 1979 y está previsto imputar 224 millones de pesetas, distribuidos entre los ejercicios en que se estima permanecerá útil el buque, a partir del 31 de octubre de 1984, realizando el cálculo en base a las fechas de las correspondientes facturas. Si, como en la observación anterior, se tienen en cuenta las fechas de exigibilidad de los pagos, los intereses imputables ascienden en total a 220,3 millones de pesetas, pero la parte correspondiente a los sesenta y dos días de 1984 experimenta una variación inapreciable.

6.<sup>a</sup> Las observaciones formuladas al analizar las cifras contables no afectan a la Cuenta del Estado, salvo la referencia a los intereses del buque R-8 en la precedente observación tercera.

3.1.4 Tributos.—Estos gastos han sido objeto de análisis atendiendo a las distintas figuras impositivas, la variación interanual del gasto en cada concepto y en aquellos tributos que giran sobre bases que constituyen magnitudes contables (buques, inmuebles e ingresos), se ha estudiado la adecuación a aquéllas de las cuotas tributarias.

De dicho análisis se deducen algunas observaciones, siendo las principales:

1.<sup>a</sup> Con especial referencia al Impuesto General sobre el Tráfico de las Empresas, las cuotas del mismo, devengadas sobre los distintos conceptos de ingreso, figuran como ingreso y como gasto, pero la Compañía no ha hecho uso del medio de control que puede establecerse sobre dicha dualidad, existiendo sensibles diferencias entre el saldo de ingreso y el de gasto por un mismo concepto gravado, ya que los ajustes, trasposos, etc., sólo se han practicado sobre la cuenta de gasto y su contrapartida de Hacienda Pública, en Acreedores. Otra omisión de la Compañía, que dificulta un adecuado control, se refiere a las bases de las operaciones exentas, cuyo importe no se determina ni se hace figurar en las declaraciones, con infracción del artículo 38.7 del Reglamento del Impuesto.

Por otra parte, se han advertido algunos errores y omisiones en la liquidación e ingreso de las cuotas devengadas por el citado impuesto, a saber:

a) En los años 1981 y 1982 se omitió la liquidación sobre requisas, correspondiendo cuotas de 1,3 y 2,2 millones de pesetas, respectivamente.

b) En 1984 se omitió liquidar el Impuesto sobre el fletamento del J. J. Sister, con una cuota de 0,4 millones de pesetas, y sobre comisiones de otros armadores con cuota de 0,5 millones de pesetas. La base por venta de chatarra se redujo, por error, en 4,4 millones de pesetas, originando un menor ingreso de 0,2 millones de pesetas. Por el contrario, se ingresó un exceso de 1,1 millones de pesetas por el transporte de vehículos en la línea Sete-Palma-Ibiza, ya que se hizo el ingreso sobre los trayectos de ida y vuelta, cuando la salida de Sete está exenta, dado el carácter de equipaje de los vehículos (artículo 26.B.2 del Reglamento del Impuesto).

c) No se detallan otros errores y omisiones advertidos, dada la escasa cuantía de las cuotas correspondientes.

2.<sup>a</sup> La Compañía ha omitido dar de alta en la licencia fiscal del Impuesto Industrial, epígrafe 64911, «Comercio al por menor de toda clase de artículos», las tiendas de los buques G-1, K-1 y K-4, el primero de ellos ya vendido el 13 de julio de 1982.

3.1.4.1 Tributos. Cuenta del Estado.—Según la naturaleza de los tributos, la imputación a efectos de costes se hace por buques o por líneas, pues aquellos que no guardan una relación inmediata con buques o líneas determinados se distribuyen entre las líneas en proporción a los costes directos o a los ingresos, según los distintos ejercicios.

A efectos de la Cuenta del Estado, hay que eliminar de los costes los imputables al buque «Ciudad de Tarifa» y a los buques inmovilizados, en los conceptos en que es el buque el centro de coste y las líneas Algeciras-Tánger y Málaga-Tánger (ésta sólo en 1980), cuando el centro de coste es la línea.

Se ha verificado la correcta imputación de estos pagos a la Cuenta del Estado, atendiendo a la naturaleza de los tributos y a la deducción de los importes correspondientes a centros de coste excluidos. Procede hacer, como principales, las siguientes observaciones:

1.<sup>a</sup> En el ejercicio de 1980 no se hizo la deducción de la licencia fiscal del buque «Ciudad de Tarifa» por 0,2 millones de pesetas y tampoco de la parte imputable a las líneas Algeciras-Tánger y Málaga-Tánger, de los impuestos considerados costes de estructura, por un importe de 0,2 millones de pesetas. Según lo indicado en las observaciones 2.<sup>a</sup> y 4.<sup>a</sup> del punto 3.1.2.1, no procede considerar como ajuste la última cifra citada.

2.<sup>a</sup> En el ejercicio de 1981 se omitió deducir 1,2 millones de pesetas correspondientes a las cuotas de IGTE sobre el fletamento a «Naviera Mallorquina» de los buques R-6 y R-9, cuyos ingresos por dicho fletamento si fueron deducidos.

3.1.5 Trabajos, suministros y servicios exteriores.—Las memorias de la Compañía, en su exposición de la cuenta de Pérdidas y Ganancias de cada ejercicio, desglosan los siguientes conceptos:

- Arrendamientos.
- Reparaciones y conservación.
- Suministros.
- Remuneraciones a Agentes mediadores independientes.

- e) Trabajos realizados por otras Empresas.  
f) Primas de seguros.

Dada la heterogeneidad de dichos conceptos, a continuación se analiza por separado cada uno de ellos:

a) Arrendamientos: En los ejercicios de 1980 a 1983, ambos inclusive, este concepto de gasto se refiere en su casi totalidad al fletamento de buques. En 1984, por el contrario, predomina el arrendamiento de material portuario, así como de equipos de informática y producción.

Se ha verificado el importe satisfecho por fletamentos en base a los respectivos contratos y al tiempo de permanencia en servicio de los buques, comprobando las correspondientes facturas o notas de cargo. Los restantes conceptos se han comprobado por muestreo de contratos, facturas, etc., según los casos.

Del análisis efectuado sólo se deduce la observación siguiente:

Ingresos por alquileres de viviendas y locales han sido considerados como un menor importe de los gastos por arrendamiento, según el siguiente detalle:

Ejercicio 1981: 0,3 millones de pesetas.  
Ejercicio 1982: 0,7 millones de pesetas.  
Ejercicio 1983: 1,0 millones de pesetas.  
Ejercicio 1984: 0,3 millones de pesetas.

b) Reparaciones y conservación: Este importante concepto de gasto, que rebasa anualmente la cifra de mil millones de pesetas, se ha verificado atendiendo a la forma de contratar la Compañía la reparación de sus buques, que cuando se trata de reparaciones urgentes lo hace mediante petición de presupuestos a varios astilleros. Se ha comprobado que se seleccionan los presupuestos más económicos y que la facturación es verificada por la Compañía en relación a los presupuestos aprobados y debidamente conformada por los servicios técnicos.

La Compañía sigue el sistema de reconocimiento continuo de sus buques, para lo que, en cada caso, se halla debidamente autorizada por la Subsecretaría de la Marina Mercante. Esta práctica, unida a la de un mantenimiento adecuado, ha reducido sensiblemente las reparaciones urgentes, que en 1981 y 1982 rebasaron los 300 millones de pesetas y en 1983 y 1984 fueron sólo de 132,3 y 99,8 millones de pesetas, respectivamente.

De las comprobaciones efectuadas se deducen, como principales, las siguientes observaciones:

1.ª En los saldos de «Reparaciones y conservación» correspondientes a los ejercicios de 1980 a 1983, ambos inclusive, se incluye el consumo de repuestos, con los siguientes importes:

Ejercicio 1980: 198,3 millones de pesetas (unido a consumo de acopios).  
Ejercicio 1981: 143,6 millones de pesetas.  
Ejercicio 1982: 113,2 millones de pesetas.  
Ejercicio 1983: 232,3 millones de pesetas.

Según el Plan General de Contabilidad, el consumo de repuestos, al igual que el de otros materiales de consumo y reposición, viene determinado por el cómputo de los saldos de compras y de las existencias iniciales y finales de cada ejercicio.

Las deficiencias de control interno de estos consumos se expusieron en el punto 3.1.1 al tratar del consumo de materiales.

2.ª Por indicación de la Intervención General de la Administración del Estado, en el ejercicio de 1983 la Compañía constituyó una provisión «para reparaciones extraordinarias» por 203 millones de pesetas y en 1984 incrementó la provisión citada en 50 millones de pesetas. No obstante, se neutralizó el gasto que suponía la constitución o el aumento de la provisión mediante un asiento de adeudo en cuentas de periodificación con abono a «Otros ingresos». De esta forma, la misma cifra aparece en el debe y el haber de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias, así como en el activo y el pasivo del balance de la Compañía.

c) Suministros: Estas cuentas recogen fundamentalmente los gastos de comunidad de los edificios y locales propiedad de la Compañía, así como los gastos por suministro de agua, electricidad, calefacción, etc. En 1984, tras la absorción de AUCONA, estas cuentas recogen también el consumo de combustibles en operaciones portuarias, así como el de pequeño material necesario para dichas operaciones o suministrado a los buques.

Se ha realizado la comprobación mediante muestreo de distintas partidas, sin hallar irregularidades que merezcan ser reseñadas.

d) Remuneraciones a agentes mediadores independientes: Hasta 1983 se llevaban a estas cuentas las distintas clases de comisiones abonadas a AUCONA por su doble cualidad de agente general y consignatario de la Compañía. En 1984 los cargos se refieren a las comisiones devengadas, tanto por venta como por consignación, por agentes marítimos en los puertos en que «Tras-

mediterránea» no tiene delegación, así como los devengos de agencias de viajes por las ventas realizadas.

La comprobación efectuada ha consistido en ir desglosando sucesivamente las cifras de ventas y de comisiones hasta llegar al nivel de la cuenta de cada escala, con el fin de aclarar aquellos casos en que se observaba una falta de correlación entre facturación y comisiones.

Las principales observaciones deducidas del trabajo realizado son las siguientes:

1.ª Los cargos pasados por AUCONA en ningún caso aparecen verificados o conformados sino que se aceptaban íntegramente y se contabilizaban sin más requisitos que la firma de los Apoderados de AUCONA.

2.ª La comisión de consignación sobre carga, liquidada por AUCONA, giraba sobre la totalidad del importe del conocimiento de embarque, incluyendo «reembolsos» de importe a veces superior al flete y que son cantidades a pagar por el destinatario para su entrega al embarcador. Según la Compañía, ésta es una práctica general en el transporte marítimo, pero hay que tener en cuenta que sobre dichos reembolsos «Trasmediterránea» sólo percibe una comisión del 2 por 100, y como AUCONA le cargaba un 6 por 100 sobre el total, dicho concepto le ha venido suponiendo a la Compañía un quebranto del 4 por 100. Por otra parte, se ha observado que otras agencias, por ejemplo, INTERCONA, deducen dicho concepto de «reembolsos» para el cálculo de su comisión. A continuación se detalla la comisión indebidamente adeudada por el citado concepto.

Año	Reembolsos Millones de pesetas	6 por 100 de comisión Millones de pesetas
1980	143,8	8,6
1981	126,3	7,6
1982	113,0	6,8
1983	106,9	6,4
Total		29,4

e) Trabajos realizados por otras Empresas: Comprende principalmente las operaciones portuarias, que en 1980 representan el 100 por 100 del saldo que figura en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias, y en 1981, el 85,9 por 100 del respectivo saldo, correspondiendo porcentajes intermedios en los restantes ejercicios fiscalizados. Otros conceptos de relativa importancia son la limpieza de buques y de inmuebles y el lavado de ropa.

En 1984 se produjo un cambio sustancial en los conceptos de cargo a estas cuentas al hacerse cargo la Compañía de las operaciones portuarias antes realizadas por AUCONA.

El análisis se ha centrado en la naturaleza de cada concepto de cargo y en la evolución interanual de los respectivos saldos, eligiendo una muestra de las partidas más significativas en las variaciones entre distintos años para su comprobación documental.

Del referido análisis se deducen, como principales, las siguientes observaciones:

1.ª Pagos de colaboraciones personales, por 0,6 millones de pesetas en 1984 y 0,4 millones de pesetas en 1982, se realizaron sin practicar la oportuna retención fiscal.

2.ª Entre los pagos por operaciones portuarias figuran los «reembolsos» a que se refería la observación 2.ª del punto d) anterior, que, junto con otros conceptos, se consideran gastos compensables, cuya suma debería presentar un saldo de igual cuantía —aunque de signo contrario— a diversos conceptos denominados de ingresos compensables. Esta equivalencia no se produce debido a la falta de una adecuada vigilancia por parte de la Compañía, siendo en todos los ejercicios sensiblemente superior a la cifra de los gastos compensables. No ha sido posible realizar un adecuado análisis de esta diferencia debido al gran número de operaciones que han originado los referidos ingresos y gastos. Se estima de interés que en el futuro la Compañía vigile la correspondencia entre ambas magnitudes.

f) Primas de seguros: Dentro de esta subcuenta destaca el seguro de los buques, cuyas primas han pasado de 231,2 millones de pesetas en el ejercicio de 1980 a 599,9 millones de pesetas en 1984. Otras pólizas de seguro de incendio, robo, vehículos, rotura de cristales, etc., devengan primas que en 1984, después de la absorción de AUCONA, sumaron 11,1 millones de pesetas. El seguro obligatorio de viajeros viene arrojando cifras anuales superiores a los 100 millones de pesetas.

El trabajo realizado se ha dirigido a conocer la forma en que la Compañía gestiona las diversas clases de seguros, examinando las pólizas de seguro de buques, el grado de cobertura del valor de los mismos y los motivos del sensible crecimiento de las primas. A tal

efecto se han verificado las cifras de indemnizaciones por siniestros y primas netas manejadas en los correspondientes estudios para la fijación del nivel de dichas primas. En el ejercicio de 1983 se ha hecho una exhaustivo análisis de los extornos abonados por paralización de los buques.

De todo ello se deducen, como principales, las observaciones siguientes:

1.<sup>a</sup> Los seguros distintos del de buque y del obligatorio de viajeros se contratan y gestionan de forma autónoma por cada departamento o delegación, aunque solicitando autorización para contratar al Secretario general. La Agencia de Seguros UNIPSA, que gestiona el seguro de buques por encargo de la Compañía, ha iniciado un estudio de la multiplicidad de pólizas existentes para la racionalización y unificación de las mismas.

2.<sup>a</sup> Existe una doble serie de pólizas, una que cubre el valor de cada buque según la Cuenta del Estado y otra complementaria hasta cubrir el valor según la Compañía (que aplica distinto coeficiente de amortización que el fijado por el contrato con el Estado). Sumando los valores asegurados para cada buque en 1984, éstos son superiores a los valores netos contables al 31 de diciembre de 1983 en la casi totalidad de los casos, siendo este exceso de 243,9 millones de pesetas en el buque K-2 y de 184,3 millones de pesetas en el buque K-5 (en este último el exceso real es de sólo 101,2 millones de pesetas, pues el valor asegurado ha de cubrir el 120 por 100 del crédito naval pendiente, según lo establecido por Orden de 27 de abril de 1965). Por el contrario, el buque K-4 se halla asegurado por una cifra inferior a la establecida por dicha Orden en 100,2 millones de pesetas. La Compañía debe mantener los valores asegurados de la flota según los valores efectivos de los buques o ajustados a los mínimos establecidos legalmente.

3.1.5.1 Trabajo, suministros y servicios exteriores. Cuenta del Estado. -Con el propósito de mejorar la información obtenida de su contabilidad, la Compañía ha realizado en el período 1980 a 1984 los cambios de criterio en la clasificación contable de sus operaciones a que ya se ha aludido anteriormente, pero ha sido en estas cuentas en las que acaso más se han hecho notar estos cambios. Por otra parte, al redactar la Cuenta del Estado se pretende mantener una cierta uniformidad a través del tiempo, lo que comporta numerosos trasposos de saldos entre unas cuentas y otras.

Analizados dichos trasposos y las deducciones por el buque G-3, las líneas Península-Tánger, los buques inmovilizados a partir de 1981 y las operaciones portuarias a otros armadores en el ejercicio de 1984, y revisadas asimismo las valoraciones de los conceptos deducidos, se ha hallado todo de conformidad. Como únicas observaciones procede señalar las siguientes:

1.<sup>a</sup> En el ejercicio de 1981, la Compañía arrendó varios buques a «Naviera Mallorquina», entre ellos los buques R-5 y R-9, en condiciones de «time charter», deduciendo a efectos de la Cuenta del Estado los ingresos percibidos por el arrendamiento de dichos buques y los totales gastos del buque R-5, pero sólo parte de los conceptos de gasto del buque R-9. Entre los gastos no deducidos, cuyo importe se ha calculado en proporción al tiempo del fletamento a «Naviera Mallorquina» con relación a los totales del buque, procede señalar:

Reparaciones y conservación: 2,9 millones de pesetas.  
Seguro flota: 0,7 millones de pesetas.

2.<sup>a</sup> La Intervención General de la Administración del Estado, en su revisión de la Cuenta del Estado del ejercicio de 1984, rechazó unas partidas por importe de 0,7 millones de pesetas, correspondientes al pago de alquileres de viviendas al personal. Este mismo concepto en anteriores ejercicios importaba:

1981: 0,4 millones de pesetas.  
1982: 1,1 millones de pesetas.  
1983: 0,6 millones de pesetas.

3.<sup>a</sup> Las comisiones abonadas indebidamente a AUCONA, según lo indicado en la observación 2.<sup>a</sup> del apartado 3.1.5.d), no deben ser computadas en la Cuenta del Estado. La parte que de dichas comisiones pudiera corresponder a las deducciones ya efectuadas por las líneas Península-Tánger se estima inapreciable.

3.1.6 Transportes y fletes. -Se ha efectuado un análisis de los conceptos incluidos en estos gastos y de las causas que han originado la variación de los respectivos importes en los distintos ejercicios. Como principales observaciones procede señalar:

1.<sup>a</sup> En 1983 se ha contabilizado como «Transportes y fletes de compra» un importe de 7,7 millones de pesetas, originado por sucesivas desviaciones entre el coste total estimado de las piezas de los «jet-foil» y el coste real de las mismas, incluidos portes y aduanas. Aparte de su dudosa clasificación contable, esto implica una traslación de resultados entre ejercicios.

2.<sup>a</sup> Por absorción de AUCONA, en 1984 aparece el concepto de «Transportes terrestres de carga» con un saldo de 151,5 millones de pesetas. Este coste es recuperable, pero la correlativa cuenta de «Ingresos por transportes terrestres» sólo presenta un saldo de 144,2 millones de pesetas. Según manifiesta la Compañía, esta diferencia obedece a una aplicación de tarifas ligeramente inferiores al coste por razones comerciales.

3.1.6.1 Transportes y fletes. Cuenta del Estado. -Como en otras cuentas de gastos, se ha comprobado el pase de los distintos saldos a la Cuenta del Estado, así como los conceptos y la cuantía de las deducciones efectuadas.

No se ha observado ninguna anomalía, siendo de destacar únicamente que en 1980 y 1981 el saldo de «Transportes y fletes» se incluyó dentro del concepto «Suministros» a efectos de la cuenta del Estado.

3.1.7 Gastos diversos. -Las comprobaciones efectuadas han consistido en examinar de manera selectiva los distintos conceptos de gasto, incidiendo con preferencia en los saldos que presentan acusadas variaciones interanuales.

Los criterios de clasificación contable experimentaron una notable variación en el ejercicio de 1981 con respecto al anterior, siendo especialmente acusada dicha variación en este grupo de cuentas de gastos. En 1984 la Compañía experimentó un sensible crecimiento, debido a la absorción de AUCONA con su red de delegaciones en los principales puertos de España, lo que originó un fuerte incremento de determinados gastos (impresos, comunicaciones, etc.), más que proporcional al aumento de la cifra de negocios, dada la índole de las nuevas actividades.

Entre las observaciones efectuadas, sólo merece destacar que en diversos pagos a profesionales se ha omitido hacer la retención a cuenta del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, y otros pagos de igual naturaleza se han cargado a gastos por el importe líquido, una vez deducido pero no contabilizado el impuesto.

3.1.7.1 Gastos diversos. Cuenta del Estado. -De los numerosos conceptos de gasto incluidos en este grupo se han pasado a la Cuenta del Estado aquéllos que por su naturaleza se pueden considerar admisibles, de conformidad con lo estipulado en el apartado A-b de la cláusula vigésima quinta del Contrato. Se ha comprobado asimismo que se han deducido las cantidades que proporcionalmente corresponden, según los casos, a las líneas Península-Tánger, al buque G-3, a los buques inmovilizados y, en 1984, a operaciones portuarias para otros armadores.

Aparte de los conceptos rechazados por la Intervención General de la Administración del Estado, en la revisión de la cuenta del Estado de cada ejercicio no se ha advertido ninguna irregularidad relativa a concepto o cantidad de los reflejados en la citada cuenta.

3.1.8 Amortizaciones. -Es conveniente separar la amortización de la flota del resto de las amortizaciones, tanto por la diferente importancia económica de las mismas, como por el tratamiento que de ellas se hace en el Contrato de la Compañía con el Estado, el cual regula la amortización de la flota en el apartado B-b de la cláusula vigésima quinta, en tanto que las restantes amortizaciones han de considerarse incluidas en el número 5 del apartado A-b de la misma cláusula, referente a los gastos generales de administración.

a) Amortización de flota: En los ejercicios de 1980, 1981 y 1982 la amortización de los buques se realizó mediante coeficientes variables que, respectivamente, fueron el 6, 4 y 5 por 100. A partir de 1983 la Compañía se ha ajustado a lo dispuesto sobre amortización de bienes con valor actualizado o regularizado (Orden de 4 de junio de 1975 y disposiciones reguladoras de cada actualización), pues oportunamente se había acogido a la regularización autorizada por Decreto-ley 12/1973, de 30 de noviembre, y a las actualizaciones según Leyes de Presupuestos de 1979 y 1981. Las citadas normas ordenan amortizar el nuevo valor neto contable resultante de la regularización o actualización de cada uno de los distintos bienes, en el tiempo que reste de vida útil de los mismos.

Un informe de auditoría de la Intervención General de la Administración del Estado al 31 de diciembre de 1982, señalaba que la Compañía comenzaba a amortizar las transformaciones en los buques, a veces de gran cuantía, al año siguiente al de su contabilización y aplicando el mismo coeficiente de amortización que al buque. A partir de 1983 estas mejoras se amortizan atendiendo a los años de vida útil que restan al buque, según lo previsto en el número 2.1 del apartado B-b de la cláusula vigésima quinta del Contrato, pero se sigue esperando al año siguiente al de su contabilización para iniciar la amortización, lo que contraviene lo dispuesto en el artículo 46, regla primera, del Reglamento del Impuesto sobre Sociedades.

Esta política de amortización de la flota seguida por la Compañía no sólo es contraria a la normativa fiscal vigente, sino también a los principios de contabilidad generalmente aceptados.

b) Otras amortizaciones: Con relación a la amortización de los restantes bienes, procede señalar que los vínculos se amortizan al 20 por 100 anual, rebasando el máximo autorizado fiscalmente (14 por 100) por la Orden de 23 de febrero de 1965, modificada por Orden de 21 de diciembre de 1968, salvada la excepción de los vehículos aportados por AUCONA que se amortizaron al 10 por 100, superior al mínimo legal. El exceso de amortización por este concepto en 1984 fue de 1,1 millones de pesetas.

Con respecto a los bienes amortizables distintos de los buques, la Compañía no ha adaptado su amortización a lo dispuesto para bienes con valor regularizado o actualizado por las normas anteriormente citadas, si bien, al venir aplicando los coeficientes fiscales máximos a la amortización de la mayor parte de los bienes, es de prever que los mismos queden totalmente amortizados en el periodo de vida útil que señalan las normas fiscales.

3.1.8.1 Amortizaciones. Cuenta del Estado.—Como quedo anteriormente indicado, a efectos de la cuenta el contrato con el Estado establece distinto régimen de amortización para la flota que para los restantes bienes.

a) Amortización de flota: Según los números 1 y 2 del apartado B-b de la cláusula vigésima quinta del contrato, la amortización de los buques a efectos de la Cuenta del Estado será la resultante de sumar las amortizaciones parciales a que se refieren los tres apartados siguientes:

1. La amortización financiera del Crédito Naval afecta a cada buque y a sus transformaciones.

2. Para los buques aportados al inicio del contrato y para las transformaciones de todos los buques, la parte no cubierta por el crédito naval se amortizará según periodo de vida útil fijada oficialmente al buque o a la transformación, si la de ésta es inferior a la del buque respectivo.

3. Para los buques adquiridos con posterioridad al contrato, la parte no financiada con crédito naval se amortiza al 6 por 100 anual.

El trabajo realizado ha consistido en comprobar las valoraciones de los buques, según lo establecido en el anexo I del contrato, para los existentes a la firma del mismo, y según resoluciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para los adquiridos con posterioridad. También se han comprobado los valores asignados por el citado Ministerio a las transformaciones realizadas.

La amortización financiera del crédito naval se ha comprobado con los correspondientes cuadros de amortización. Se ha verificado también la amortización de las aportaciones de la Compañía (parte del coste de cada buque no financiada por el crédito naval), en cuanto al coeficiente de amortización aplicado y a los cálculos efectuados.

Como principales observaciones, aparte de las señaladas en sus revisiones por la Intervención General de la Administración del Estado, procede mencionar las siguientes:

1.ª Las estipulaciones del contrato impiden la adecuada amortización de buques adquiridos ya usados o de alta tecnología, pues en ambos casos precisarían un coeficiente de amortización superior al 6 por 100.

2.ª Transformaciones efectuadas en cuatro buques en los años de 1980 y 1981 fueron aprobadas por el Ministerio en 1982 por un valor inferior en 106,3 millones de pesetas al contabilizado. Como los trabajos que no constituyen mejora del buque se imputan a gastos del ejercicio, para no incrementar tanto los gastos de 1982 la Compañía no rectificó el valor de las mencionadas transformaciones.

No procede ningún ajuste, pues a largo plazo se compensarán el menor cargo a la Cuenta del Estado en el ejercicio 1982 con la amortización del aludido importe.

b) Otras amortizaciones: Se han comprobado las cifras que por este concepto figuran en la cuenta del Estado, en relación con las que figuran en la contabilidad de la Compañía, de las que se han hecho las deducciones procedentes, sin observar ningún error o anomalía que merezca ser destacada.

3.1.9 Dotación de provisiones.—En el periodo fiscalizado sólo figura dotación para provisiones en los ejercicios de 1983 y 1984. En el primero de ellos se crea una provisión para reparaciones extraordinarias, con una dotación de 203 millones de pesetas, que como se indica en la observación segunda del apartado 3.1.5, b), del presente informe se halla compensada tanto en el Balance como en la Cuenta de Resultados, por lo que se trata más bien de un asiento en cuentas de orden. Con el aumento de la provisión en 1984 por 50 millones de pesetas, sucede lo mismo. Por el contrario, una dotación de 2,3 millones de pesetas a las provisiones para insolvencias si es efectiva.

3.1.9.1 Dotaciones de provisiones. Cuenta del Estado.—Este concepto no tiene repercusión en la Cuenta del Estado, por tratarse de gastos que todavía no se han hecho efectivos.

3.1.10 Remuneración de la Compañía.—Este concepto, creado como incentivo para la Compañía por el Contrato con el Estado, sólo tiene reflejo en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias, formando parte del saldo de «Subvenciones oficiales».

3.1.10.1 Remuneración de la Compañía. Cuenta del Estado.—La forma de determinar la cuantía de este concepto, que es considerado por el Contrato como un mayor coste, de forma que su cuantía tiene reflejo inmediato en la Subvención por Cuenta de Explotación, viene regulada en su cálculo por el apartado A-b-7 de la cláusula vigésima quinta del Contrato. Consiste en un porcentaje variable, en función inversa a la relación existente entre la aportación del Estado por explotación y los gastos de la misma, que gira sobre los ingresos del tráfico más los beneficios de la actividad de restauración.

La Intervención General de la Administración del Estado revisa anualmente el cálculo de este concepto, por lo que el trabajo realizado por el Tribunal de Cuentas se ha dirigido a analizar los criterios aplicados y a determinar la eventual repercusión que en el importe de la «Remuneración de la Compañía» de cada ejercicio pudieran tener los ajustes señalados a la Cuenta del Estado en este informe. De la comprobación efectuada no se deducen variaciones de los porcentajes fijados por la IGAE, y en cuanto a la base de cálculo, ésta se reduce en los ejercicios de 1980 y 1981 por los ajustes señalados en el apartado 3.2.1.1 y porque en 1980 se omitió deducir el concepto «Reembolsos» por 143,8 millones de pesetas, que no constituye un ingreso efectivo.

En resumen, procede minorar la remuneración de la Compañía en 1980 y 1981 por 7,3 y 0,1 millones de pesetas, respectivamente.

### 3.2 Ingresos.

3.2.1 Ingresos por carga.—Se han examinado los procedimientos establecidos por la Compañía para la facturación de fletes por transportes marítimos de carga, excepto los vehículos transportados en régimen de equipaje de sus ocupantes, dedicando especial atención a los controles establecidos, a fin de asegurar la correcta facturación y contabilización de los servicios prestados. Del examen efectuado se ha deducido que la contabilización de estos ingresos es correcta.

3.2.1.1 Ingresos por carga. Cuenta del Estado.—De la comparación de las cifras que por este concepto aparecen en la contabilidad de la Compañía con las reflejadas en la Cuenta del Estado resulta que a efectos de esta última se han deducido los ingresos correspondientes a las líneas Península-Tánger, lo cual es correcto.

En 1982, la Intervención General de la Administración del Estado dedujo de los ingresos una comisión del 2 por 100 que la Compañía viene percibiendo por su mediación en los «Reembolsos» (cantidad incluida en ciertos conocimientos de embarque y que Trasmediterránea cobra al destinatario de la mercancía para su posterior entrega al embarcador de la misma). La citada deducción obedece al criterio de que se trata de un ingreso ajeno a la actividad de la Compañía objeto del Contrato del Estado. En los ejercicios de 1983 y sucesivos es la propia Compañía la que hace tal deducción, que quedó omitida en 1980 y 1981 por 2,7 y 2,4 millones de pesetas, respectivamente.

3.2.2 Ingresos por pasajes y vehículos.—Se han analizado conjuntamente los ingresos por pasajes y por vehículos, cuando éstos son transportados como equipajes de sus ocupantes, por la identidad de tratamiento contable que de ellos hace la Compañía.

Se han examinado previamente las normas establecidas para el control de la venta de pasajes, su cambio o anulación, así como su utilización en el viaje previsto o en viaje dentro del año de validez para los emitidos «abiertos». Se ha comprobado el saldo de las cuentas que en cada delegación recogían al 31 de diciembre de 1984 el importe de los billetes emitidos y no anulados, correspondientes a viajes aún no realizados, con el inventario de los resguardos correspondientes. También se ha revisado la composición del saldo de las cuentas que recogen en cada delegación los siguientes extremos:

- El importe de los billetes vendidos para embarque en otros puertos, remitidos o recibidos, respectivamente, por la delegación emisora o del puerto de embarque.
- El importe de los billetes ya utilizados y pendientes de recibir el resguardo de la delegación o agencia de viajes vendedora.
- El importe de los billetes «abiertos» aún no utilizados.

Se han pedido detalles de la evolución posterior de los indicados saldos y se ha efectuado un estudio de la evolución de los ingresos por pasajero de cada línea de navegación en los distintos ejercicios. Del referido trabajo se ha obtenido, en general, una opinión

favorable sobre el control y contabilización de estos ingresos, con una sola observación sobre el control de pasajes, a saber:

El control de los billetes que son utilizados en cada viaje se venía realizando cuando la Compañía tenía un menor volumen de negocio, mediante la unión de una copia del billete (blanca), que inicialmente queda en poder de la delegación u oficina expedidora y que posteriormente se remite al puerto de embarque, en caso de no coincidir éste con el punto de venta, con otra copia (rosa), que el pasajero entrega a cambio de la tarjeta de embarque. Debido al gran volumen de los billetes emitidos, en la actualidad se opera por importes totales de cada viaje, lo que en una delegación ha impedido identificar la diferencia de 4,3 millones de pesetas entre el saldo contable y la menor cifra de billetes emitidos y pendientes de utilización. Aparte de un defecto de control, la citada diferencia significa que billetes caducados por falta de una oportuna utilización se hallan pendientes de dar de baja en contabilidad.

En otras delegaciones, aunque dicha forma de operar con cifras globales también supone una dificultad para la identificación de las diferencias, han podido ser localizadas todas ellas.

**3.2.2.1 Ingresos por pasaje y vehículos. Cuenta del Estado.**—Se han comparado las cifras que por ingresos de pasajes y vehículos figuran en la cuenta de resultados de la Compañía con las que, por iguales conceptos, se han reflejado en la Cuenta del Estado, comprobando que sólo se han deducido de las primeras los ingresos obtenidos en las líneas Península-Tánger, y en 1981, unos pequeños ingresos obtenidos por el buque C-2, que estuvo inmovilizado todo el año, pero realizó algunos servicios.

**3.2.3 Ingresos por requisas y fletamentos.**—Las denominadas requisas son, en realidad, servicios especiales al Ministerio de Defensa, previstos en la cláusula vigésima primera del Contrato, y no requisas propiamente dichas, previstas en la cláusula vigésima tercera, de dicho contrato.

Se han verificado los importes facturados al Ministerio de Defensa y, de forma selectiva, se ha comprobado que los tiempos objeto de la citada facturación coinciden con los facilitados por el Servicio de «Movimiento de flota». Igual comprobación se ha realizado con respecto a los fletamentos contratados con otras sociedades.

Como principales observaciones, se señalan las siguientes:

1.<sup>a</sup> En 1984 figuran como ingresos por fletamento 13,4 millones de pesetas correspondientes a un crucero realizado por la Compañía. Por tanto, dicho importe debe figurar en ingresos por pasajes.

2.<sup>a</sup> En 1982 se contabilizó dos veces el ingreso de 2,7 millones de pesetas por restauración en un crucero. Este error se salvó en 1983, reduciendo los ingresos por fletamento de este último ejercicio por el indicado importe, lo que ha supuesto un traslado de resultados entre ejercicios.

**3.2.3.1 Ingresos por requisas y fletamentos. Cuenta del Estado.**—De la verificación de las cifras que figuran en la Cuenta del Estado por el concepto de ingresos por requisas y fletamentos, en relación a las que por igual concepto figuran en la contabilidad de la Compañía, se deduce la existencia de una serie de reclasificaciones y deducciones que se estiman conformes, con la salvedad de los ajustes ya practicados por la Intervención General de la Administración del Estado.

Las prestaciones de personal a Naviera Mallorquina, cuya facturación incluye la contabilidad de la Compañía en estas cuentas, a efectos de la Cuenta del Estado son consideradas como ingresos atípicos.

**3.2.4 Ingresos por recaudaciones a bordo.**—Estos ingresos vienen originados por los servicios de bares, comedores, tiendas, máquinas de juego y gambuza, consistente este último en ventas a la tripulación.

Se han analizado las normas de control de estos ingresos, que se estiman adecuadas. Se han verificado en forma selectiva las cifras contabilizadas por ventas, en base a los partes diarios de recaudación enviados por los buques, resumen mensual de ventas, y créditos y «Cuenta del Capitán» de los mismos buques, así como detalles mensuales de recaudación y costes elaborados en la Oficina Central. También los ingresos por máquinas de juego han sido verificados por muestreo, contrastando los asientos contables con las hojas decenales de recaudación enviadas por los buques y con la respectiva «Cuenta del Capitán».

Del examen efectuado no se ha deducido ninguna deficiencia o irregularidad. Es de señalar que las verificaciones efectuadas no han comprendido el fiel cumplimiento de las normas.

**3.2.4.1 Ingresos por recaudaciones a bordo. Cuenta del Estado.**—Se ha comprobado que los saldos contables de cada uno de los ingresos a que se refiere el apartado anterior se han reflejado en la Cuenta del Estado, con la sola excepción de los ingresos

obtenidos en las líneas Península-Tánger y los del buque C-2 en 1981, que, como se indicó anteriormente, estuvo paralizado todo el año, pero realizó algunos servicios.

**3.2.5 Ingresos por actividad estibadora y consignataria.**—Estos ingresos sólo comienzan a obtenerse en el ejercicio de 1984, debido a la absorción de AUCONA. Corresponden a las operaciones portuarias realizadas con destino a otros armadores.

**3.2.5.1 Ingresos por actividad estibadora y consignataria. Cuenta del Estado.**—Dada su naturaleza, no procede computar estos ingresos en la Cuenta del Estado, ni tampoco los gastos correlativos, como así ha ocurrido en el ejercicio de 1984.

**3.2.6 Otros ingresos.**—Comprenden una serie de conceptos de ingreso, de carácter permanente o esporádico, que tienen en común su escasa cuantía relativa. Entre ellos figura la venta de objetos recuperados de buques vendidos para desguace, venta de chatarras, facturación de los talleres por trabajos para terceros, arrendamientos de inmuebles, publicidad, devolución de impuestos, etc. En el ejercicio de 1984 se han recogido también una serie de comisiones e ingresos relacionados con las actividades estibadoras y consignatarias. Y tanto en dicho año como en 1983 se han hecho figurar unos ingresos que compensan el gasto de dotar una provisión para reparaciones extraordinarias por 50 y 203 millones de pesetas, respectivamente, tal como se indicaba en la observación 2.<sup>a</sup> del punto 3.1.5, b), del presente informe.

Los ingresos financieros, consistentes principalmente en intereses y dividendos de inversiones financieras, así como en intereses sobre cuentas corrientes con filiales y préstamos al personal para viviendas, se incluyen en este apartado, dada su reducida cuantía.

Todos los conceptos antes mencionados se han verificado mediante el muestreo de comprobantes de asientos contables, lo que ha permitido determinar la naturaleza y cuantía de cada concepto de ingreso, así como las causas de las principales diferencias interanuales. Las observaciones deducidas son las siguientes:

1.<sup>a</sup> No existe control administrativo del material recuperado de buques vendidos para desguace, que sólo tiene reflejo contable en el momento en que es enajenado.

2.<sup>a</sup> No se recogen en contabilidad los créditos contra arrendatarios de viviendas y locales propiedad de la Compañía, por alquileres vencidos pendientes de pago, porque, dado el criterio de caja que se sigue, sólo se contabilizan las cantidades ya cobradas, y ello origina un traslado de resultados entre ejercicios contables. Por otra parte, como se indica en el punto 3.1.5, a), del presente informe, una parte de los ingresos por alquileres se han contabilizado como menor gasto por arrendamientos de los ejercicios 1981 a 1984, ambos inclusive.

3.<sup>a</sup> En 1980 figura un ingreso de 21,6 millones de pesetas por devolución de impuestos satisfechos en 1972 y 1979, lo que supone una traslación de resultados entre ejercicios.

4.<sup>a</sup> En ingresos financieros de 1984 se ha contabilizado como intereses de obligaciones de RENFE la cifra de 0,1 millones de pesetas, que corresponde a la amortización de algunos de dichos títulos.

5.<sup>a</sup> En distintas ocasiones y por error se han contabilizado ingresos financieros por el importe neto percibido, esto es, una vez deducida la retención de impuestos.

**3.2.6.1 Otros ingresos. Cuenta del Estado.**—El capítulo denominado «Ingresos atípicos» de la Cuenta del Estado es el equivalente al de «Otros ingresos» de la contabilidad de la Compañía. Recoge los conceptos de este último que se estima son imputables a la citada Cuenta, más la facturación a Naviera Mallorquina de prestaciones de personal y más el resultado de destinar buques afectos al Contrato con el Estado a servir líneas Península-Tánger, excluidas de aquél, o bien el resultado de destinar el excluido buque G-3 al servicio de líneas del Contrato.

Este intercambio de buques se traduce a efectos de la Cuenta del Estado, y dentro de ella en este concepto, en una ficción de arrendamiento del buque G-3 a las líneas del Contrato (gasto a efectos de la Cuenta del Estado o de otros buques a la Compañía para servir las líneas Península-Tánger (ingreso de Cuenta del Estado). El precio del arrendamiento, en todos los casos está constituido por la parte proporcional a los días de utilización de los costes fijos anuales de cada buque. Cuando el arrendamiento constituye ingreso de la Cuenta del Estado, el coste fijo se incrementa con un 10 por 100 de beneficio, no teniendo tal incremento el coste del buque G-3. Esta práctica reduce el importe de la subvención.

Los conceptos integrantes del coste fijo de los buques no se han mantenido invariables en el periodo fiscalizado, incorporando nuevos conceptos de gasto o reclasificaciones de los mismos como consecuencia de la evolución experimentada por el plan de cuentas de la Compañía. Con la salvedad de que los costes de los buques

en los distintos años no son totalmente comparables, nada procede objetar a las variaciones de costes señaladas.

También se han observado en cada uno de los años diferencias de criterio en la imputación de conceptos de coste entre el buque G-3 y los buques objeto de arrendamiento a la Compañía, pero los gastos afectados por el diferente criterio son de escasa cuantía.

Por el contrario, si son de cierta consideración las diferencias originadas por la falta de un criterio estable sobre la forma de computar los tiempos que un buque está al servicio de determinadas líneas, teniendo en cuenta que existen tiempos de paralización por reparación del buque o por estar éste en reserva.

Los criterios aplicados por la Compañía han sido más o menos diferentes en cada uno de los ejercicios 1981 a 1984, e incluso en el mismo ejercicio han diferenciado los aplicados a los buques del

Contrato del aplicado al buque G-3, no habiéndose podido comprobar el aplicado en 1980, dada la falta de partes de actividad de los buques en dicho año.

Se estima necesario la fijación de un criterio estable y general. En este sentido se considera que el criterio más acertado es el consistente en incrementar las horas realmente navegadas en cada línea con una parte proporcional del tiempo destinado a reparaciones. Los tiempos que los buques permanecen en reserva son considerados como de servicio en las líneas, del Contrato o no, a que se hallan afectos, en cuanto a la distribución de los citados tiempos de reparaciones.

En base al citado criterio se han efectuado los correspondientes cálculos, cuyas diferencias con respecto a los realizados por la Compañía son las siguientes:

En millones de pesetas

	1981	1982	1983	1984
<b>Ingresos por arrendamiento de buques afectos al Contrato en la línea Algeciras-Tánger:</b>				
Según la Compañía .....	248,9	299,3	238,4	154,8
Según cálculo efectuado .....	275,7	297,4	229,5	196,2
Diferencias .....	26,8	(1,9)	(8,9)	41,4
<b>Gastos por arrendamiento del buque G-3 en líneas afectas al Contrato:</b>				
Según la Compañía .....	209,3	248,2	226,5	53,0
Según cálculo efectuado .....	209,1	232,4	226,5	51,2
Diferencias .....	(0,2)	(15,8)	0,0	(1,8)
<b>Mayor importe de ingresos menos gastos .....</b>	<b>27,0</b>	<b>13,9</b>	<b>(8,9)</b>	<b>43,2</b>

De los principales conceptos que en la contabilidad de la Compañía integran el capítulo de otros ingresos se excluyen totalmente a efectos de la Cuenta del Estado, los siguientes:

- Venta de objetos recuperados de buques vendidos para desguace.
- Arrendamiento de inmuebles.
- Devolución de impuestos.
- Comisiones accesorias (actividad para otros armadores).
- Ingresos financieros.

De los restantes conceptos se ha comprobado su imputación a la Cuenta del Estado, bien por su importe total o con las deducciones lógicas (parte imputable a la línea Algeciras-Tánger) y bien como tal ingreso o minorando un concepto de gasto, sin que se haya detectado ninguna irregularidad de cuantía apreciable.

**3.2.7 Resultados extraordinarios.**-Este concepto figura tanto en el debe como en el haber de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias de la Compañía, con los siguientes importes en millones de pesetas:

Ejercicio	Debe	Haber	Total pérdida
1980	12,8	5,0	7,8
1981	69,4	48,2	21,2
1982	144,4	16,2	128,2
1983	97,4	-	97,4
1984	627,5	-	627,5
	951,5	69,4	882,1

Los principales conceptos que han integrado estos resultados extraordinarios en el periodo fiscalizado -ejercicios de 1980 a 1984, ambos inclusive- son la venta de buques retirados del servicio, venta de inmovilizados, diferencias de cambio de moneda extranjera e indemnizaciones pagadas o recibidas por distintos conceptos. Por lo que se refiere al saldo deudor de esta cuenta en el ejercicio de 1984, hay que destacar la regularización de las diferencias entre la subvención a percibir según el cálculo de la Compañía por los ejercicios del periodo 1977 a 1982, ambos inclusive, y las cantidades efectivamente percibidas por dicha subvención (la diferencia ascendió a 458 millones de pesetas). También en 1984 se han incluido en estos resultados las liquidaciones de la Mutua Naviera Mediterránea (9,1 millones de pesetas de beneficio) y de una asociación temporal de Empresas dedicada a la organización de cruceros (29,1 millones de pesetas de pérdida).

Los resultados obtenidos por la venta de buques y de otros bienes del inmovilizado se han verificado por comparación entre el valor neto contable de los respectivos bienes en el momento de la enajenación y el precio obtenido, según escritura o contrato de venta, teniendo en cuenta las comisiones y cualesquiera otros gastos devengados. Las diferencias de cambio se comprobaron por muestreo de facturas en moneda extranjera. Los restantes conceptos se verificaron en base a los contratos, actas, liquidaciones, etc. Las principales observaciones deducidas de estas comprobaciones son las siguientes:

1.<sup>a</sup> En 1984 una parte del quebranto experimentado en la venta de buques se dedujo de la cuenta «Actualización Ley de Presupuestos de 1979», de conformidad con lo ordenado en el artículo 12.4 del texto refundido de la Ley de Regularización de Balances aprobado por Decreto 1985/1964, de 2 de julio, aplicable según el artículo 28 de la Ley de Presupuestos citada.

Ello no obstante, en los ejercicios anteriores no se tuvieron en cuenta los preceptos citados, y habida cuenta de que hasta el ejercicio de 1982 inclusive figuró en el balance de la Compañía la cuenta «Regularización Decreto-ley 12/1973, de 30 de noviembre», cuyo artículo 20, al autorizar la regularización de balances, restableció la vigencia del texto refundido citado, procedería haber minorado las pérdidas por «Resultados extraordinarios» según detalle:

Ejercicios	Millones de pesetas
1980 .....	30,7
1981 .....	22,5
1982 .....	98,8
1983 .....	12,5
<b>Total .....</b>	<b>164,5</b>

Con paralela deducción de:

	Millones de pesetas
Regularización Decreto-ley 12/1973, de 30 de noviembre .....	131,0
Actualización Ley de Presupuestos de 1979 .....	33,5
<b>Total .....</b>	<b>164,5</b>

2.<sup>a</sup> La Compañía sólo contabilizó en el ejercicio de 1984 el metálico percibido por la liquidación de la Mutualidad Naviera Mediterránea, omitiendo contabilizar cédulas del Banco Hipotecario por un nominal de 0,8 millones de pesetas.

3.2.7.1 Resultados extraordinarios. Cuenta del Estado.—Por la naturaleza de estos resultados, ajenos al servicio de las líneas de navegación objeto del Contrato con el Estado, no tienen repercusión alguna en la Cuenta del Estado.

Respecto a los resultados obtenidos en la venta de buques, el número 2.3 del apartado A-a de la cláusula vigésima quinta del Contrato, al regular los ingresos de la explotación, establece:

«Plusvalías en caso de pérdida de desafectación de buques. Asimismo tendrán la consideración de entradas a efectos de la liquidación de la cuenta (de Explotación) las sumas que correspondan al Estado en aplicación de lo dispuesto en el segundo párrafo de la cláusula decimosexta de este contrato.»

La citada cláusula dispone que el remanente, si existe, después de deducir del valor de venta o de seguro el coste no amortizado del buque, será distribuido entre el Estado y la Compañía en las proporciones en que participaron en la financiación.

Aunque la cláusula vigésima octava prevé la posibilidad de aportaciones directas del Estado a la realización de inversiones, éstas no se han producido sino a través del Banco de Crédito Industrial, razón ésta por la que se viene admitiendo por la Intervención General de la Administración del Estado la no participación estatal en los citados beneficios.

3.2.8 Resultados de la Cartera de Valores.—Estos resultados, que sólo figuran en los ejercicios de 1983 y 1984 del período fiscalizado, corresponden principalmente a la dotación de una

provisión por depreciación de inversiones financieras, por un importe equivalente a las minusvalías que, según los respectivos balances, presentaban las filiales AUCONA (sólo en 1983) y Naviera Mallorquina, así como en 1984, por el valor en cuentas de un paquete de acciones y obligaciones de Naviera Aznar, declarada en quiebra.

Al absorber a AUCONA el 1 de enero de 1984 se canceló la parte de provisión correspondiente a las acciones de dicha filial.

3.2.8.1 Resultados de la Cartera de Valores. Cuenta del Estado.—Por las mismas razones expuestas al tratar de los resultados extraordinarios, los de la Cartera de Valores tampoco tienen repercusión alguna en la Cuenta del Estado.

3.2.9 Subvenciones oficiales.—Este concepto se refiere exclusivamente a las percibidas por la Compañía, de conformidad con lo regulado por la cláusula vigésima quinta del Contrato con el Estado.

Las cifras que para cada ejercicio figuran en los estados financieros de la Compañía son las calculadas por ésta, antes de que sean modificadas por la Intervención General de la Administración del Estado, como resultado de su comprobación.

Se aprecian pequeñas diferencias entre las cantidades que presenta la Cuenta de Pérdidas y Ganancias y las que figuran en la Cuenta del Estado de cada ejercicio, porque la primera es simplemente una estimación efectuada antes de confeccionar la Cuenta del Estado. Se ha comprobado que a partir de 1981 dichas diferencias se compensan al ejercicio siguiente.

A continuación se detallan las subvenciones calculadas para cada año por la Compañía y las fijadas posteriormente por la IGAE, expresadas en millones de pesetas.

	1980	1981	1982	1983	1984
Subvención por cuenta de explotación:					
Según Compañía .....	3.812,4	4.089,1	4.104,3	4.253,9	3.686,7
Según la IGAE .....	3.782,8	4.140,1	4.080,4	4.253,9	3.688,0
Diferencia .....	29,6	(51,0)	23,9	0,0	(1,3)
Subvención por cuenta de inversiones:					
Según Compañía .....	2.163,0	3.099,0	3.787,0	4.025,7	3.998,6
Según la IGAE .....	2.128,4	3.033,0	3.655,4	4.025,7	4.005,1
Diferencia .....	34,6	66,0	131,6	0,0	(6,5)
Subvención total:					
Según Compañía .....	5.975,4	7.188,1	7.891,3	8.279,6	7.685,3
Según la IGAE .....	5.911,2	7.173,1	7.735,8	8.279,6	7.693,1
Diferencia .....	64,2	15,0	155,5	0,0	(7,8)
Remuneración de la Compañía .....	410,0	739,1	874,9	1.126,7	1.274,8

En la subvención por Cuenta de Explotación se aprecia una estabilidad de su importe (expresado en pesetas corrientes) en el período fiscalizado, con una notable reducción en el ejercicio de 1984, reducción que sería más notable todavía si se tradujeran las cifras a pesetas constantes.

Por otra parte, en dicha subvención por Cuenta de Explotación se incluye la «Remuneración de la Compañía», que, dado su

carácter de incentivo, incrementa a medida que el déficit de explotación se reduce.

3.2.9.1 Subvenciones oficiales. Cuenta del Estado.—Como resultado de los ajustes señalados a la Cuenta del Estado en el presente Informe, procede modificar la indicada subvención, según importe aceptado por la IGAE, en las cantidades que para cada ejercicio y en millones de pesetas se detallan a continuación:

	1980	1981	1982	1983	1984
<i>Cuenta de explotación</i>					
Menor importe de gastos:					
De personal .....	—	—	—	17,2	7,2
Tributos .....	0,2	1,2	—	—	—
Trabajos, suministros y servicios exteriores .....	8,6	11,6	7,9	7,0	—
Remuneración Compañía .....	7,3	0,1	—	—	—
Total minoración de gastos .....	16,1	12,9	7,9	24,2	7,2
Mayor importe de ingresos:					
Ingresos por carga .....	(2,7)	(2,4)	—	—	—
Ingresos atípicos .....	—	27,0	13,9	(8,9)	43,2
Total aumento de ingresos .....	(2,7)	24,6	13,9	(8,9)	43,2
Reducción de la subvención .....	13,4	37,5	21,8	15,3	50,4

	1980	1981	1982	1983	1984
<i>Cuenta de inversiones</i>					
Menor importe de gastos:					
Financieros .....	21,7	2,3	3,5	-	-
Total minoración de gastos .....	21,7	2,3	3,5	-	-
Reducción de la subvención .....	21,7	2,3	3,5	-	-
Reducción de la subvención total .....	35,1	39,8	25,3	15,3	50,4

Las cifras de subvención de cada ejercicio a que se refiere la señalada reducción son las definitivamente aprobadas por la IGAE después de comprobar la Cuenta del Estado.

## II. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

1.<sup>a</sup> Para evitar posibles duplicidades de pagos a proveedores y, caso de producirse, facilitar su localización, se recomienda limitar las cuentas de gastos que las delegaciones pueden utilizar para el registro de sus operaciones a aquellas que recogen las operaciones portuarias. Las restantes operaciones pueden ser remitidas a las Oficinas Contables para su contabilización, incluyéndolas en las relaciones decenales.

2.<sup>a</sup> Las numerosas excepciones al principio contable del devengo originan a veces un traslado de resultados entre distintos ejercicios e implican un defecto de control de los cobros y pagos pendientes.

3.<sup>a</sup> En los ejercicios 1980 a 1984 no ha existido un adecuado control de las existencias y consumos de repuestos, lo que, unido a la falta de una codificación adecuada, motivó un exagerado incremento de las existencias al 31 de diciembre de 1984. Esto ha podido tener una incidencia no determinable en la Cuenta del Estado. Consciente del problema, la Compañía está tomando medidas para su resolución.

4.<sup>a</sup> La Compañía no contabiliza las vacaciones devengadas por el personal de mar pendientes de disfrute al final de cada ejercicio. Según estimación de la propia Compañía, el pasivo no registrado por este concepto al 31 de diciembre de 1984 se elevaba a 218,2 millones de pesetas.

5.<sup>a</sup> La liquidación de los salarios del personal excluido del Convenio y los complementos voluntarios del sueldo de personal de tierra y personal consignatario era efectuada siguiendo instrucciones verbales o simples notas. Como resultado de la actuación de este Tribunal, estas deficiencias de control interno han sido subsanadas por la Compañía.

6.<sup>a</sup> La Compañía no ha tenido en cuenta la limitación que establece el artículo 35-2 del Estatuto de los Trabajadores sobre el número de horas extraordinarias que, como máximo, puede realizar el personal de tierra.

7.<sup>a</sup> La contabilización de ciertos gravámenes como ingreso y gasto, por importes que deben ser coincidentes, permite ejercer un control sobre el devengo, liquidación e ingreso en el Tesoro Público de dichos gravámenes; control que viene omitiendo la Compañía. Así, difieren sensiblemente los saldos deudores y acreedores de un mismo concepto retributivo. Similar observación cabe hacer sobre otros conceptos de gasto denominados «compensables».

8.<sup>a</sup> Hasta el 1 de enero de 1984, en que se produjo la absorción de AUCONA, los cargos pasados por ésta a la Compañía en ningún caso aparecen verificados o conformados, sino que se aceptaban íntegramente sin otro requisito que la firma de los apoderados de AUCONA.

9.<sup>a</sup> La Compañía comienza a amortizar las modificaciones de los buques que incrementan el valor de los mismos al año siguiente del de su contabilización. Esta práctica es contraria a los principios de contabilidad generalmente aceptados y a lo dispuesto por el artículo 46, regla primera, del Reglamento del Impuesto sobre Sociedades.

10. La Compañía sólo ha tenido en cuenta en el ejercicio de 1984 lo dispuesto por el artículo 12-4 del Texto Refundido de la Ley de Regularización de Balances, aprobado por Decreto 1985/1964, de 2 de julio, sobre la venta de bienes con valor regularizado o actualizado.

11. En la Subvención por Cuenta de Explotación se aprecia una estabilidad de su importe (expresado en pesetas corrientes) en el período fiscalizado, no obstante incluir la «Remuneración de la Compañía», que, dado su carácter de incentivo, incrementa a medida que el déficit de explotación se reduce. En el ejercicio de 1984 dicha subvención experimenta una notable reducción que aún sería más apreciable si se tradujeran las cifras a pesetas constantes.

12. Los ajustes señalados en el presente Informe, relativos a la Cuenta del Estado, modifican las cifras de gastos e ingresos consideradas en el cálculo de la subvención de cada uno de los ejercicios fiscalizados, en sus dos partes de Explotación e Inversiones. En relación a las cifras aprobadas en su día por la Intervención General de la Administración del Estado, suponen una minoración de la subvención total de cada ejercicio, según el siguiente detalle:

Ejercicio 1980: 35,1 millones de pesetas.  
Ejercicio 1981: 39,8 millones de pesetas.  
Ejercicio 1982: 25,3 millones de pesetas.  
Ejercicio 1983: 15,3 millones de pesetas.  
Ejercicio 1984: 50,4 millones de pesetas.

13. La minoración de la subvención total de cada ejercicio fiscalizado, a que se refiere la conclusión 12, constituye una deuda de la Compañía frente al Tesoro Público por un importe de 165,9 millones de pesetas. Este Tribunal considera que la citada deuda debe conceptuarse como anticipo de la subvención a percibir y cancelarse, por cuartas partes, en cuatro ejercicios, a partir del actual de 1987. De conformidad con lo establecido por el artículo 36-2 de la Ley 11/1977, de 4 de enero, General Presupuestaria, y, a mayor abundamiento, por el apartado B-b-3.3 de la cláusula vigésima quinta del Contrato de la Compañía con el Estado -por reciprocidad de las obligaciones entre las partes-, la deuda pendiente devengará el interés básico del Banco de España.

14. Procede que de los hechos denunciados en las observaciones 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> del apartado 3.1.4, sobre omisiones y deficiencias en la liquidación del Impuesto General sobre el Tráfico de las Empresas y sobre omisión de altas en la Licencia Fiscal del Impuesto Industrial, así como en la observación 1.<sup>a</sup> del apartado 3.1.5, e), y la observación del apartado 3.1.7, sobre omisión de retenciones a cuenta del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas en diversos pagos a profesionales, se dé conocimiento al Ministerio de Economía y Hacienda.

15. Asimismo, procede poner en conocimiento del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social los hechos denunciados en las observaciones 4.<sup>a</sup> y 5.<sup>a</sup> del apartado 3.1.2, sobre defectos en las bases declaradas para cotización a la Seguridad Social y sobre extralimitaciones en el número de horas extraordinarias que, como máximo, puede realizar el personal no considerado de mar.

Madrid, 13 de julio de 1987.—El Presidente, José María Fernández Pirla.

## ANEXO I

### Cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 1980, 1981, 1982, 1983 y 1984 (En millones de pesetas)

Debe	1980	1981	1982	1983	1984
Consumos de materiales .....	2.522,4	4.486,4	4.611,9	4.944,8	5.732,5
Sueldos y salarios .....	3.104,9	3.610,7	3.916,7	4.519,3	5.992,5
Gastos de viaje .....	103,6	124,0	132,7	168,4	207,0
Seguridad Social a cargo de la Empresa .....	951,0	1.125,1	1.229,2	1.401,3	1.833,3

Debe	1980	1981	1982	1983	1984
Otros gastos sociales.....	131,7	191,1	226,6	259,2	392,9
Gastos financieros.....	823,0	1.720,5	2.008,6	2.058,4	1.733,9
Contribuciones e impuestos.....	1.092,0	1.102,4	1.295,4	1.490,3	2.051,5
Arrendamientos.....	485,3	111,4	320,9	218,0	395,5
Reparaciones y conservación.....	1.048,9	1.107,2	1.438,5	1.146,5	1.286,2
Suministros.....	10,0	19,5	24,3	34,1	86,1
Remuneraciones a agentes mediadores independientes.....	1.304,2	1.717,8	1.902,9	2.198,8	718,1
Trabajos realizados por otras Empresas.....	750,5	1.220,6	1.268,0	1.349,0	1.629,2
Primas de seguros.....	345,4	410,0	517,7	663,6	760,6
Otros gastos.....	384,2	311,6	300,6	304,9	631,1
Amortizaciones.....	1.242,2	1.500,6	2.020,8	2.231,0	2.370,8
Dotaciones al fondo extraordinario de reparaciones.....	-	-	-	203,0	253,0
Dotaciones provisión insolvencias.....	-	-	-	-	2,3
Resultados extraordinarios.....	12,8	69,4	144,4	97,4	627,5
Resultados de la cartera de valores.....	-	-	-	439,9	257,1
Resultados del ejercicio (beneficio).....	392,6	279,1	273,6	118,5	412,4
<b>Total Debe</b> .....	<b>14.712,7</b>	<b>19.107,4</b>	<b>21.632,8</b>	<b>23.934,4</b>	<b>27.373,5</b>

Nota: Hasta el ejercicio 1982, inclusive, los resultados se detallaban en cuenta única.

Haber	1980	1981	1982	1983	1984
Ingresos por carga.....	2.065,4	3.144,5	3.739,6	3.959,5	5.789,6
Ingresos por vehículos.....	1.465,1	1.900,7	2.182,5	2.359,8	2.726,7
Ingresos por pasajes.....	4.693,4	5.687,1	6.519,2	7.544,1	8.334,3
Ingresos por requisas y fletamentos *.....	-	209,1	269,4	373,6	684,7
Ingresos por recaudaciones a bordo **.....	474,8	863,1	958,9	1.128,1	1.199,2
Ingresos por actividad estibadora.....	-	-	-	-	206,3
Ingresos por comisiones consignación.....	-	-	-	-	279,8
Ingresos financieros.....	6,1	41,0	20,5	32,9	52,2
Otros ingresos.....	27,7	25,6	36,4	255,7	180,6
Resultados extraordinarios.....	5,0	48,2	16,2	-	-
Subvenciones oficiales.....	5.975,2	7.188,1	7.890,1	8.280,3	7.684,6
Trabajos realizados por la Empresa para su inmovilizado.....	-	-	-	0,4	32,5
Provisiones aplicadas a su finalidad.....	-	-	-	-	203,0
<b>Total Haber</b> .....	<b>14.712,7</b>	<b>19.107,4</b>	<b>21.632,8</b>	<b>23.934,4</b>	<b>27.373,5</b>

\* En 1980 los ingresos por requisas y fletamentos, de 464,8 millones de pesetas, figuran incluidos en ingresos por pasajes.

\*\* El saldo de 1980 tiene deducidos 512,7 millones de pesetas por consumos y gastos de restauración.

## ANEXO II

### Resumen de la Cuenta del Estado de los ejercicios 1980, 1981, 1982, 1983 y 1984

(En millones de pesetas)

Explotación	1980	1981	1982	1983	1984
<b>I. Dotaciones:</b>					
Consumos de combustibles.....	2.472,3	3.848,6	3.904,0	4.234,3	4.176,8
Otros consumos.....	207,8	216,9	517,2	526,3	641,5
Sueldos y salarios.....	3.166,2	3.451,9	3.809,7	4.459,7	6.059,2
Seguridad Social.....	923,7	1.041,6	1.158,3	1.333,8	1.737,5
Otros gastos sociales.....	132,1	143,9	195,1	222,6	337,4
Tributos.....	838,4	967,0	1.148,3	1.311,4	1.962,6
Arrendamientos.....	474,1	95,3	321,9	218,4	249,1
Reparaciones y conservación.....	773,6	1.034,8	1.390,6	1.113,3	1.728,9
Remuneraciones a agentes med. ind.....	1.223,5	1.654,9	1.835,6	2.121,2	659,2
Trabajos realizados por otras Empresas.....	753,7	1.078,0	1.280,2	1.366,7	1.468,0
Primas de seguros.....	310,8	381,6	462,6	595,0	680,4
Otros gastos.....	603,5	724,6	388,4	408,7	991,8
Remuneración Compañía.....	422,2	670,9	883,7	1.126,7	1.277,8
	<b>12.301,9</b>	<b>15.310,0</b>	<b>17.295,6</b>	<b>19.038,1</b>	<b>21.970,2</b>
<b>II. Recursos:</b>					
Ingresos por pasajes.....	4.026,8	5.509,4	6.316,3	7.302,2	8.059,9
Ingresos por vehículos.....	1.357,6	1.816,8	2.075,5	2.233,2	2.603,3
Ingresos por carga.....	1.970,3	3.060,4	3.665,5	3.859,7	5.680,8
Requisas y arrendamientos.....	440,3	86,3	134,1	253,4	574,6
Prestación de servicios diversos *.....	649,4	709,2	806,0	981,6	1.074,0
Ingresos atípicos.....	45,1	39,6	193,9	154,1	290,9
Subvención.....	3.812,4	4.089,1	4.104,3	4.253,9	3.686,7
	<b>12.301,9</b>	<b>15.310,0</b>	<b>17.295,6</b>	<b>19.038,1</b>	<b>21.970,2</b>

\* Este concepto se analiza en el informe bajo el título «Ingresos por recaudaciones a bordo», excepto los ingresos por publicidad, incluidos en el concepto «Otros ingresos».

	1980	1981	1982	1983	1984
<i>Inversiones</i>					
I. Dotaciones:					
Gastos financieros Crédito Naval.....	461,7	903,4	1.006,9	940,0	963,0
Intereses inversiones Compañía.....	513,4	617,6	835,8	792,8	779,0
Intereses demora pagos Administración.....	210,2	323,5	384,7	402,9	187,4
Amortizaciones.....	977,7	1.254,5	1.559,6	1.890,0	2.069,2
	2.163,0	3.099,0	3.787,0	4.025,7	3.998,6
II. Recursos:					
Subvención.....	2.163,0	3.099,0	3.787,0	4.025,7	3.998,6
<i>Resumen</i>					
Aportación del Estado por:					
Explotación.....	3.812,4	4.089,1	4.104,3	4.253,9	3.686,7
Inversiones.....	2.163,0	3.099,0	3.787,0	4.025,7	3.998,6
Total subvención percibida.....	5.975,4	7.188,1	7.891,3	8.279,6	7.685,3

## COMUNIDAD AUTONOMA DE CASTILLA Y LEON

**5289** *DECRETO 255/1987, de 29 de octubre, por el que se aprueba la incorporación voluntaria del municipio de Fresnedo a los municipios limítrofes de Cubillos del Sil y Toreno (León).*

La Corporación municipal de Fresnedo acordó con las mayorías legales su incorporación, a todos los efectos y en los términos contenidos en el expediente, a los municipios limítrofes de Toreno y Cubillos del Sil. Asimismo y con las mayorías citadas las Corporaciones de Toreno y Cubillos del Sil acordaron aceptar la incorporación solicitada por el municipio de Fresnedo.

Sustanciado el expediente de conformidad con las normas establecidas en el artículo 13 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local; artículos 3.1.a) y 9.2 del texto refundido de Régimen Local aprobado por Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, y artículos 2, 4, 10, 13 y 14 del Reglamento de Población y Demarcación Territorial de las Entidades Locales, aprobado por Real Decreto 1690/1986, de 11 de julio; se demuestra la necesidad económica y conveniencia administrativa de la incorporación municipal objeto del expediente; por lo que procede su aprobación por la Junta de Castilla y León, de conformidad con lo dispuesto en la normativa antedicha.

En su virtud, de acuerdo con el dictamen emitido por la Comisión Permanente del Consejo de Estado, a propuesta del Consejero de Presidencia y Administración Territorial, y previo acuerdo de la Junta de Castilla y León en su reunión del día 29 de octubre de 1987, dispongo:

Artículo 1.º Se aprueba la incorporación voluntaria, a todos los efectos, del municipio de Fresnedo a los municipios limítrofes de Toreno y Cubillos del Sil (León) en los siguientes términos:

a) Incorporación de la Entidad Local Menor de Tombrío de Arriba, perteneciente al municipio de Fresnedo (León), al municipio limítrofe de Toreno (León).

b) Incorporación simultánea del resto del municipio de Fresnedo (León) al municipio limítrofe de Cubillos del Sil (León).

Art. 2.º De conformidad con lo dispuesto en los artículos 17 a 25 del Reglamento de Población citado, deberá procederse por las Corporaciones afectadas a la delimitación con la debida claridad y fehacienda de los nuevos límites de los términos municipales.

En cuanto a la división de los respectivos bienes, derechos y acciones, deudas y cargas, se practicará, de conformidad con lo ya estipulado por los respectivos Plenos municipales según consta en el expediente.

Art. 3.º Deberán cesar el Alcalde y Concejales del Ayuntamiento de Fresnedo. Si como consecuencia de la incorporación correspondiese al municipio resultante un mayor número legal de Concejales, de conformidad con la escala establecida en el artículo 179 de la Ley Orgánica 5/1985, de 19 de junio, del Régimen Electoral General, la diferencia se cubrirá por Vocales Gestores

designados por la Diputación Provincial de León entre los Concejales cesados. La designación se hará en favor de los que obtuvieron mayores cocientes en las últimas elecciones municipales.

Art. 4.º En aplicación del artículo 13.2 y 3 del citado Reglamento de Población, el presente Decreto deberá publicarse en el «Boletín Oficial de Castilla y León», «Boletín Oficial del Estado» y en el de la provincia de León. Asimismo deberá darse traslado a la Administración del Estado a los efectos del Registro Estatal de Entidades Locales, mediante el procedimiento establecido en el Real Decreto 382/1986, de 10 de febrero.

Art. 5.º Se autoriza al Consejero de Presidencia y Administración Territorial a dictar cuantas disposiciones sean necesarias para la ejecución de este Decreto.

Dado en Valladolid a 29 de octubre de 1987.—El Presidente de la Junta de Castilla y León, José María Aznar López.—El Consejero de Presidencia y Administración Territorial, Juan J. Lucas Jiménez.

**5290** *RESOLUCION de 16 de septiembre de 1987, de la Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Consejería de Cultura y Bienestar Social, por la que se acuerda tener por incoado expediente de declaración de bien de interés cultural como monumento a favor del edificio de las Cuevas de Velasco, incluyendo la cerca almenada que le rodea, en Espinosa de los Monteros (Burgos).*

Vistos la propuesta formulada por los Servicios Técnicos correspondientes, esta Dirección General, en virtud de lo dispuesto en la Ley Orgánica 4/1983, de 25 de febrero; Real Decreto 3019/1983, de 21 de septiembre, y de conformidad con lo establecido en la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, y el Real Decreto 111/1986, de 10 de enero, de desarrollo parcial de la Ley 16, acuerda:

1.º Tener por incoado expediente de declaración de bien de interés cultural, como monumento, a favor del edificio del palacio de las Cuevas de Velasco, incluyendo la cerca almenada que le rodea en Espinosa de los Monteros (Burgos).

2.º Continuar la tramitación del expediente de acuerdo con la legislación vigente.

3.º Hacer saber al Ayuntamiento de Espinosa de los Monteros (Burgos), que, según lo dispuesto en los artículos 11.1, 16 y 23 de la Ley 16/1985, de 25 de junio, deberá suspender las licencias municipales de parcelación, edificación o demolición de las zonas afectadas, así como de los efectos de las ya otorgadas, y que no podrá llevarse a cabo ningún tipo de obra en el citado monumento sin la correspondiente autorización de esta Dirección General.

4.º Que el presente acuerdo se publique en el «Boletín Oficial de Castilla y León» y en el «Boletín Oficial del Estado», y se notifique en el Registro General de Bienes de Interés Cultural para su anotación preventiva.

Valladolid, 16 de septiembre de 1987.—El Director general, Pio García-Escudero Márquez.