



# TRIBUNAL DE CUENTAS

Nº 783

**INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LOS  
PROCEDIMIENTOS DE GESTION APLICADOS  
POR LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y  
SEGURIDAD MARITIMA (SASEMAR) DURANTE  
LOS EJERCICIOS 2003 A 2005**



**EL PLENO DEL TRIBUNAL DE CUENTAS**, en el ejercicio de su función fiscalizadora establecida en los artículos 2.a), 9 y 21.3ª) de la Ley Orgánica 2/1982, de 12 de mayo, y a tenor de lo previsto en los artículos 12 y 14 de la misma disposición y concordantes de la Ley 7/1988, de 5 de abril de funcionamiento del Tribunal de Cuentas, ha aprobado, en su sesión de 28 de febrero de 2008, el **“Informe de Fiscalización de los Procedimientos de Gestión Aplicados por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) durante los ejercicios 2003 a 2005 “** y ha acordado su elevación a las Cortes Generales, según lo previsto en el artículo 28.4 de la Ley de Funcionamiento.



## INDICE

<b>I.- INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>7</b>
<i>I.1.- INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO DE FISCALIZACIÓN.....</i>	<i>7</i>
<i>I.2.- ANTECEDENTES, NATURALEZA Y ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD .....</i>	<i>7</i>
<i>I.3.- OBJETIVOS DE LA FISCALIZACIÓN .....</i>	<i>10</i>
<b>II.- TRATAMIENTO DE ALEGACIONES .....</b>	<b>10</b>
<b>III.- RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN .....</b>	<b>10</b>
<i>III.1.- GESTION DE LAS OPERACIONES DE CONTROL DEL TRÁFICO, SALVAMENTO Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN MARÍTIMA .....</i>	<i>10</i>
<i>III.2.- ACTIVIDAD CONTRACTUAL DE SASEMAR .....</i>	<i>17</i>
<i>III.3.- GESTION DE LOS INGRESOS POR VENTAS Y PRESTACIONES DE SERVICIOS. ...</i>	<i>20</i>
<i>III.4.- INGRESOS POR SUBVENCIONES. ....</i>	<i>23</i>
<i>III.5.- GESTION DE LOS GASTOS DE PERSONAL.....</i>	<i>24</i>
<i>III.6.- GESTION DE LOS GASTOS OCASIONADOS POR EL PRESTIGE .....</i>	<i>25</i>
<i>III.7.- CUMPLIMIENTO DEL PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO MARÍTIMO 2002-2005 Y DE LOS PRESUPUESTOS DE EXPLOTACIÓN Y CAPITAL .....</i>	<i>30</i>
<b>IV. CONCLUSIONES .....</b>	<b>35</b>
<b>V. RECOMENDACIONES .....</b>	<b>37</b>

## **ANEXOS**

Anexo 1.- Balance de situación (ejercicios 2002-2005)

Anexo 2.- Cuenta de pérdidas y ganancias (ejercicios 2002-2005)

Anexo 3.- Contratos mayores de 2003, 2004 y 2005

Anexo 4.- Contrataciones especialmente analizadas años 2003, 2004 y 2005

Anexo 5.- Subvenciones de explotación percibidas por SASEMAR 2003-2005

Anexo 6.- Gastos ocasionados por SASEMAR por el buque "PRESTIGE" hasta 31 diciembre de 2005

Anexo 7.-Inversiones y gastos de explotación del Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2002-2005 comparación con las inversiones y gastos de explotación presupuestados y realizados.

## I.- INTRODUCCIÓN

### I.1.- INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO DE FISCALIZACIÓN

La fiscalización se ha llevado a cabo a iniciativa del propio Tribunal y fue incluida en el Programa de Fiscalizaciones para el año 2006 aprobado por el Pleno en su reunión del día 31 de enero de 2006 y trasladada al Programa de Fiscalización para el año 2007 aprobado el 27 de febrero de 2007.

### I.2.- ANTECEDENTES, NATURALEZA Y ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) es una Entidad Pública Empresarial de las comprendidas en el apartado 1.b) del artículo 43 de la Ley 6/1997, de 4 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, con arreglo a lo dispuesto en el R.D. 370/1999, de 5 de marzo, de adaptación de diversas entidades de Derecho Público a las previsiones de esa Ley. Tiene personalidad jurídica y patrimonio propio y su objeto es la prestación de servicios de búsqueda, rescate y salvamento marítimo, de control y ayuda del tráfico marítimo, de prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, de remolque y embarcaciones auxiliares y actividades complementarias.

La Entidad fue creada en virtud de lo dispuesto en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y está adscrita al Ministerio de Fomento, que fija sus directrices de actuación.

La creación de SASEMAR responde a las necesidades señaladas en el artículo 87 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que se pretenden cubrir con el establecimiento del Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en el Mar y de Lucha contra la Contaminación del Medio Marino, sirviendo SASEMAR como instrumento de apoyo a la Administración Marítima para el cumplimiento de estos objetivos. Su órgano de gobierno es el Consejo de Administración, presidido por el Director General de la Marina Mercante que, de acuerdo con el artículo 93 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, es el representante legal de la Sociedad.

SASEMAR financia sus actividades principalmente con subvenciones del Estado que figuran en los Presupuestos Generales. Con cargo a los Presupuestos del ejercicio de 2005 recibió un total de 135.301.079 euros en concepto de subvenciones, de las cuales 62.037.653 euros fueron subvenciones de explotación y 75.263.425 euros subvenciones de capital. Carece de capital social,

aunque cuenta con un Patrimonio constituido por los bienes que le fueron adscritos por la Dirección General de la Marina Mercante en 1996 en cumplimiento de lo establecido en la Ley de Puertos del Estado. En los ejercicios de 2003, 2004 y 2005 sus ingresos, gastos y resultados se vieron influidos por los gastos extraordinarios derivados del accidente del buque "Prestige," en parte cubiertos por SASEMAR que ha contado para su financiación con subvenciones de explotación del Estado y de la Unión Europea. En los Anexos 1 y 2 de este informe se muestran los Balances de situación y Cuentas de Pérdidas y Ganancias, respectivamente, de la Entidad correspondientes a los ejercicios de 2003, 2004 y 2005.

Los objetivos de SASEMAR para los años 2003 a 2005 están enmarcados en el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida en el Mar y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino establecido para el periodo 2002-2005.

Los objetivos principales de este Plan Nacional son:

1. Conseguir una mejora de la organización y coordinación del salvamento marítimo y de la lucha contra la contaminación del medio marino en España.
2. Perfeccionar la coordinación en la acción de todas las Administraciones Públicas con competencias en la materia.
3. Mantener la atención del sector marítimo y de la opinión pública en relación con la necesidad de conservar el medio ambiente marino y de colaborar en las tareas de salvamento, ayudando a crear una conciencia ciudadana sobre la seguridad.
4. Mantener y perfeccionar la operatividad en la prestación de los servicios públicos de Salvamento de la vida humana en el mar y de lucha contra la contaminación del medio marino mediante la actuación en la formación y reciclaje del personal, en el aseguramiento del funcionamiento de las instalaciones actuales y de las unidades de intervención y en la disponibilidad de equipos específicos para la prevención y protección del medio ambiente marino.
5. Impulsar la prestación del servicio NAVTEX en idioma castellano para la transmisión de mensajes y avisos de seguridad a la navegación, dentro del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima propugnado por la organización Marítima Internacional.
6. Promover la implantación del Sistema de Identificación Automática de Buques (AIS) en los equipamientos electrónicos de SASEMAR.



7. Mantener la cobertura del Servicio de Comunicaciones de Socorro y Seguridad Marítimos en las zonas de responsabilidad española según lo establecido en el Sistema de Socorro y Seguridad Marítima.

Para el desarrollo de sus actividades ordinarias y para asegurar la cobertura del servicio público que constituye su objeto social, SASEMAR contaba a 31 de diciembre de 2005 con un conjunto de medios personales y materiales propios y tenía concertados distintos contratos y convenios con Empresas e Instituciones destinados a garantizar la prestación del servicio en todo el litoral español y en la zona SAR (Servicio Aéreo de Rescate) asignada a España por los tratados internacionales.

En esa fecha, la estructura de medios propios o contratados de SASEMAR era la siguiente: 21 Centros de Coordinación de Salvamento, 1 Centro de Formación Marítima integral, 6 Buques de Salvamento en exclusividad, 8 Buques de Salvamento contratados en régimen de disponibilidad, 45 Embarcaciones de intervención rápida de Salvamento (20 de 15 metros de eslora y 25 de más de 20 metros de eslora), 6 Helicópteros de salvamento, 30 Embarcaciones de salvamento en Convenio con Cruz Roja Española y una Base Central de Lucha contra la Contaminación Marina. Además, contaba con 464 empleados de plantilla.

Objetivos específicos vigentes para SASEMAR en el periodo analizado eran el sostenimiento de la estructura de medios, la renovación de las instalaciones y equipos de telecomunicaciones en los Centros de Coordinación de Salvamento y de las embarcaciones de salvamento que agoten su vida útil, la sustitución de Buques de Salvamento por buques polivalentes especialmente diseñados para salvamento y lucha contra la contaminación y la adquisición de equipos de intervención (barreras, etc.) en operaciones de lucha contra la contaminación.

SASEMAR es el accionista único de la sociedad Remolques Marítimos, S.A. (REMASA), cuyo objeto social lo constituyen los remolques marítimos, así como las asistencias, salvamentos y lucha contra la contaminación en las costas españolas. La actividad de esta Sociedad es la ejecución de los contratos que suscribe con SASEMAR, en virtud de los cuales tiene fletada la totalidad de su flota propia (compuesta por dos remolcadores y veintisiete embarcaciones de salvamento) y presta servicios de mantenimiento y personal a buques y embarcaciones de salvamento propiedad de SASEMAR.

### I.3.- OBJETIVOS DE LA FISCALIZACIÓN

La fiscalización ha tenido por objeto el análisis de los principales procedimientos de gestión vigentes en la Entidad en el periodo a fiscalizar, comprobando su cumplimiento y su adecuación a los fines sociales y el cumplimiento de la legalidad aplicable a la Sociedad en el desarrollo de sus actividades; habiéndose verificado asimismo el grado de eficiencia, eficacia y economía alcanzado por SASEMAR en sus actuaciones, cuando existían unas metas cuantificables y se contaba con indicadores adecuados para realizar la evaluación.

La fiscalización ha comprendido los ejercicios 2003, 2004 y 2005, extendiéndose, no obstante, a actuaciones u operaciones producidas antes o después de ese periodo cuando su análisis se ha considerado conveniente para el cumplimiento de los objetivos propuestos.

En la fiscalización se han realizado análisis, comprobaciones y verificaciones en las principales áreas de gestión de la Sociedad (presupuestos, planificación a corto y medio plazo, contratación, gestión de personal, gestión de las inversiones, control del tráfico marítimo y de las emergencias marítimas de salvamento y protección del medio ambiente, gestión de las Operaciones Especiales de Salvamento, etc.).

## II.- TRATAMIENTO DE ALEGACIONES

Dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 44 de la Ley 7/1988 de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas las actuaciones practicadas fueron puestas de manifiesto al actual Presidente de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) y al anterior Presidente de la Sociedad que tuvo esa condición durante una parte del periodo fiscalizado, mediante la remisión del Proyecto de Informe; habiéndose recibido las alegaciones que se incorporan a este Informe, sin que se haya entendido procedente realizar modificación alguna como consecuencia de tales alegaciones dado su carácter fundamentalmente explicativo.

## III.- RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN

### III.1.- GESTIÓN DE LAS OPERACIONES DE CONTROL DEL TRÁFICO, SALVAMENTO Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN MARÍTIMA

SASEMAR tiene encomendada la prestación de servicios de control y ayuda al tráfico marítimo, competencia que corresponde al Ministerio de Fomento y que se ejerce bajo las directrices y supervisión de las Capitanías Marítimas.

El control del tráfico marítimo se lleva a cabo por SASEMAR en las aguas territoriales españolas y en las zonas en que España tiene jurisdicción según los acuerdos internacionales; y tiene por objeto garantizar la seguridad de la navegación marítima y evitar los episodios de contaminación, principalmente. Por acuerdos de la Organización marítima Internacional (OMI), a España le corresponde la gestión de los sistemas de separación del tráfico en la zona de Finisterre y en el Estrecho de Gibraltar que consisten básicamente en establecer las vías y canales de circulación para los buques que transitan por la zona una vez que se conoce su posición, velocidad y dirección, datos proporcionados por los buques mismos y por las estaciones de radar y por los sistemas AIS. A partir de diciembre de 2006 la OMI también ha asignado a España la responsabilidad de la gestión de los sistemas de separación del tráfico de Canarias.

Para la prestación de estos servicios SASEMAR cuenta con veinte Centros de Coordinación de Salvamento, ubicados en las principales localidades y regiones marítimas y con un Centro Nacional de Coordinación de Salvamento localizado en Madrid. A cada Centro le corresponden las tareas de coordinación del tráfico marítimo de su zona de responsabilidad y también la gestión de las emergencias marítimas que ocurren en su área, bajo la coordinación y supervisión del Centro Nacional.

Los Centros cuentan con diversos medios materiales para la realización de sus misiones, entre los que cabe destacar un importante equipamiento electrónico en tierra para el control del tráfico, que incluye estaciones de radar, radio enlaces, telex y equipo telefónico e informático. En los últimos ejercicios, además, se les ha dotado de equipos para acceder al Sistema de Identificación Automática de Buques (AIS) que permite captar las señales de radio enviadas en banda VHF por los buques que navegan en su zona de responsabilidad y que facilita la identificación de sus nombres y sus características. El Centro Nacional, además de ese equipamiento, cuenta también con un enlace con el Centro de Seguimiento Aeroespacial de Satélites de Maspalomas que permite acceder a los datos proporcionados por las radio balizas.

Los Centros de Coordinación, que trabajan durante las 24 horas del día en tres turnos, cuentan con un máximo de 24 personas de plantilla (los centros mayores que son además del Centro Nacional, los de Finisterre y Tarifa, responsables de los Sistemas de Separación de Tráfico de Finisterre y del Estrecho de Gibraltar) y disponen de los medios marítimos y aéreos que tienen sus bases en su área de actuación, aunque también pueden movilizar, en el caso de que una emergencia marítima ocurrida en su zona lo requiriese, los medios existentes en otras zonas marítimas.

En las aguas territoriales los buques en su navegación han de seguir las instrucciones de las Capitanías Marítimas, que se apoyan para su labor en la información proporcionada por los Centros de SASEMAR y en los medios de que éstos disponen.

En las operaciones de salvamento marítimo son de aplicación los procedimientos incluidos en el Manual Internacional para los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento conocido como IAMSAR, publicado en 1999 por la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización de Aviación Civil Internacional, que es el documento básico internacionalmente reconocido para la planificación y puesta en servicio de los sistemas de salvamento y para la realización de misiones de salvamento, tanto en su aspecto de coordinación de operaciones como en el de su ejecución de las unidades aéreas y marítimas de salvamento.

SASEMAR ha elaborado un Manual de Procedimiento para la Ayuda en la Coordinación de las Misiones de Salvamento Marítimo, editado en marzo de 2004, que complementa el volumen correspondiente del Manual IAMSAR y que se ha redactado con la finalidad de facilitar a los coordinadores responsables de las operaciones de salvamento la ejecución de las tareas a desarrollar durante las etapas de alerta, sirviendo de guía para llevarlas a cabo de forma ordenada y concisa tras su propia evaluación. Este manual es de obligado conocimiento y aplicación en los Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo para la resolución de las emergencias marítimas que se produzcan en su área de influencia.

Por otra parte, tanto el personal propio de SASEMAR que actúa en los Centros de Coordinación como el ajeno que opera los medios aéreos y marítimos, ha de tener una adecuada preparación técnica y cualificación profesional para atender las emergencias marítimas y está obligado a conocer y aplicar los procedimientos del Manual IAMSAR. Para la formación en tareas de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación SASEMAR cuenta con el Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos, instalado en Gijón, que imparte numerosos cursos técnico-prácticos de especialidades en esas materias, tanto a personal propio como al ajeno, y expide las certificaciones necesarias para la realización de ese tipo de trabajos.

En la contratación de medios aéreos y marítimos SASEMAR exige y controla que las tripulaciones que prestan sus servicios en ellos dispongan de las titulaciones, experiencia y cualificación profesional que requieren las operaciones de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación.

Para analizar la gestión por SASEMAR de las emergencias marítimas y de las operaciones de control del tráfico marítimo, se han realizado comprobaciones referidas al control y seguimiento de la disponibilidad de los medios marítimos y aéreos, al funcionamiento del equipamiento electrónico

de seguimiento del tráfico marítimo y a la aplicación de los procedimientos establecidos en la gestión de las principales emergencias marítimas que han dado lugar a operaciones especiales de salvamento (que son las que por su especial dimensión o gravedad han requerido de la utilización masiva de medios propios o ajenos e incluso la contratación de medios externos extraordinarios).

El control de la disponibilidad de los medios marítimos y aéreos se instrumenta a través de diversos procedimientos. Por un lado, los contratistas responsables de los medios deben presentar a SASEMAR un plan anual de paradas programadas para reparaciones y mantenimiento preventivo de los buques, embarcaciones y helicópteros, con una antelación de tres meses generalmente. Además, deben comunicar de forma inmediata cualquier avería o incidencia que afecte al funcionamiento u operatividad del medio de que se trate y diariamente han de notificar por radio a su Centro de Coordinación de referencia que están disponibles para operar.

Los Centros de Coordinación informan cada día al Centro Nacional, a las 10 horas de la mañana, sobre el estado de disponibilidad de los medios de que son responsables, elaborándose con esa información un parte diario de situación de los medios de salvamento que se remite para su conocimiento a la Dirección General de la Marina Mercante. Estos partes diarios, recogen con fidelidad la situación a la hora en que se formulan, aunque no registran las diversas incidencias que van ocurriendo en el transcurso de la jornada.

No obstante, el Centro Nacional de Salvamento cuenta con una información más adecuada y en tiempo real sobre el estado de disponibilidad de los medios obtenida de las comunicaciones por telex de las incidencias que van surgiendo a lo largo del día y, por otra parte, en los últimos ejercicios se ha procedido a dotar a los buques y embarcaciones del sistema AIS que permite al Centro Nacional y a los Centros de Coordinación conocer en cualquier momento y en tiempo real, de forma instantánea, la posición y estado de la disponibilidad de todos y cada uno de los medios marítimos utilizables (aunque este sistema no estaba todavía instalado en los helicópteros contratados). Además, los responsables de los medios marítimos y aéreos elaboran unos partes mensuales de actividades que son verificados por el personal de los Centros de Coordinación de Salvamento.

De las comprobaciones efectuadas sobre los partes de situación de medios, partes de incidencias, planes de paradas anuales para mantenimiento preventivo y reparaciones, informes sobre actividades y de inoperatividad de medios, se deduce que el control es bastante riguroso y parece adecuado y que se cumple. Las Empresas contratistas en general cumplen los términos y condiciones de los contratos, siendo excepcionales los descuentos o penalizaciones por tiempo de

inoperatividad excesiva sobre la permitida para reparaciones y mantenimiento (12 días al año para buques y embarcaciones y 72 horas para los helicópteros).

Las actuaciones de los Centros de Coordinación y de los medios en las situaciones de emergencia marítima y el cumplimiento de los procedimientos establecidos para su gestión quedan reflejados en los denominados “Informes de Emergencias”, que se elaboran para todas y cada una de las emergencias marítimas por el Centro responsable de su gestión, que viene determinado por la zona en que ocurre. En estos Informes se recogen todos los datos de la emergencia (buque afectado, localización, fecha, hora, minuto y segundo de la primera noticia, personas afectadas, información sobre si afecta a la seguridad marítima, medios marítimos y aéreos empleados, etc.), un relato del seguimiento de todos los acaecimientos y actuaciones en los que ha estado involucrado o intervenido el Centro de Coordinación que gestiona la emergencia y la secuencia de actuaciones y acaecimientos durante todos los días que dura la emergencia. El conjunto formado por el Informe general de la emergencia y la documentación de soporte de las actuaciones (básicamente, copia de las comunicaciones mantenidas con las autoridades, personas, medios e instituciones relacionadas o afectadas por la emergencia), que recibe la denominación de “carpeta de la emergencia”, recoge prácticamente toda la documentación existente en la Entidad. La carpeta se abre al inicio de la emergencia (con el primer aviso sobre su existencia) y se cierra cuando se considera finalizada.

Para el caso de emergencias graves o de especial dificultad técnica, a partir del año 2004 SASEMAR ha creado un Grupo de Operaciones Especiales, formado por técnicos de la Entidad y apoyado por especialistas y medios de una empresa externa contratada, que acuden con la mayor urgencia posible a la zona en que se produce la emergencia para ayudar a resolverla. El Grupo de Operaciones Especiales elabora unos informes sobre su actuación que complementa la información que proporciona la carpeta de la emergencia.

La verificación de las carpetas de emergencias que han requerido de operaciones especiales en los ejercicios 2004 y 2005 ha puesto de manifiesto, en líneas generales, el cumplimiento de los procedimientos establecidos. La documentación examinada ha permitido, además, verificar que los medios marítimos y aéreos utilizados estaban disponibles y se movilizaron de forma adecuada con tiempos de respuesta dentro de los márgenes señalados (en la mayor parte de los casos en menos de 30 minutos, según lo previsto para los medios marítimos).

Cabe observar que, aún siendo muy completa la información y documentación incluida en las carpetas de emergencias especialmente en el caso de las más graves y que han requerido de operaciones especiales, con frecuencia no contienen informes completos de evaluación de la

situación y de las medidas a adoptar, probablemente debido a que, dada la inmediatez de las informaciones de que se dispone sobre las emergencias, esa evaluación se produce en tiempo real y va variando a medida que se van conociendo nuevos datos como consecuencia de las sucesivas actuaciones.

Por otra parte, la evaluación global de la situación y la determinación de las acciones a adoptar, especialmente en los casos graves o complejos, corresponde directamente a las autoridades marítimas y no a los responsables de los Centros de Coordinación, que son un mero medio instrumental de esas autoridades. En los casos graves, además de seguir las instrucciones de las Capitanías Marítimas, los Centros de Coordinación deben consultar al Centro nacional y a la Dirección de Operaciones de la Entidad que es quien en última instancia moviliza el Grupo de Operaciones Especiales e incluso otros medios extraordinarios, si se considera necesario. Los informes del Grupo de Operaciones Especiales aportan más información sobre la evaluación de la situación e incluso, en algunos casos, incluyen planes de actuaciones acordados o establecidos por las Capitanías Marítimas correspondientes.

SASEMAR no elabora informes posteriores de evaluación de las actuaciones en las emergencias marítimas, que podrían ser de utilidad para la mejora de los procedimientos y medios de actuación y para identificar y corregir posibles errores y deficiencias y que permitirían hacer una estimación global de las actuaciones de la Entidad en la gestión de las emergencias marítimas, especialmente de las más graves e importantes, que llegase más allá del análisis del cumplimiento de los procedimientos de gestión de las emergencias. Ello es posiblemente debido a que SASEMAR sólo es responsable de la operación de sus medios materiales y personales en la gestión de las emergencias y a que la dirección de las operaciones y la gestión global o resolución de la emergencia (sobre todo cuando es grave) corresponde a las autoridades marítimas (Ministerio de Fomento y Dirección General de la Marina Mercante). Esa división de responsabilidades podría suponer una dificultad para que una Entidad subordinada a la Autoridad Marítima, como es SASEMAR, pueda emitir informes de evaluación global de las actuaciones en casos de emergencia graves, en los que habría de enjuiciar actuaciones ordenadas por órganos superiores; pero parece, sin embargo, evidente la utilidad de que los informes de evaluación se produzcan y de que en ellos participe de forma destacada SASEMAR, ya que es esta Entidad quien gestiona directamente las operaciones de salvamento y lucha contra la contaminación y dispone de los medios técnicos y experiencia precisos para evaluar las actuaciones realizadas.

En resumen, puede concluirse que SASEMAR aplica correctamente los procedimientos establecidos para la gestión de las emergencias marítimas y emplea y controla adecuadamente los medios de que dispone para resolverlas; aunque no es el único Organismo que interviene en tal

gestión y ello da lugar a que no disponga de todos los antecedentes de las actuaciones realizadas en su resolución ni emita informes globales de evaluación que permitan contrastar su eficacia y, en su caso, corregir las deficiencias.

Sin perjuicio de aquella apreciación positiva de carácter general, en la documentación examinada y analizada sobre las emergencias más importantes registradas en los ejercicios de 2004 y 2005 se han observado algunas concretas deficiencias en la gestión, que a continuación se relacionan.

- En el naufragio del pesquero “Siempre Casina” ocurrido el 22 de febrero de 2005 se dieron las siguientes circunstancias, según resulta del contenido de los informes y demás documentación incluida en la correspondiente carpeta de la emergencia:

En el informe del Grupo de Operaciones Especiales de SASEMAR se considera que fue excesiva la duración (34 días) de las operaciones de búsqueda de dos cadáveres realizadas con muy escasas posibilidades de éxito y sin resultado alguno, empleando grandes medios marítimos, aéreos y terrestres, pertenecientes a todas las Administraciones públicas (además de los de SASEMAR, se emplearon medios aéreos del Ministerio del Aire y del Ministerio de Agricultura y Pesca), dando lugar a que alguno de los organismos del Estado que prestó sus medios indicase que esta forma de actuación perjudicaba la prestación del servicio al que habitualmente estaban dedicados. En el informe se recomienda que se establezca por las autoridades implicadas en estas situaciones un protocolo que fije el procedimiento de terminación de las operaciones. Por otra parte, se produjeron fallos en las comunicaciones causados por deficiencias de las instalaciones de Telefónica en la zona, demoras en los avisos de socorro y petición de ayuda y diversos problemas para el traslado de los equipos de buceo debido a que los helicópteros disponibles no tenían capacidad para ello.

- En el accidente del pesquero “O’Bahía”, hundido con diez tripulantes a bordo en las Islas Sisargas (Finisterre) el 3 de junio de 2004, al encontrarse el barco a gran profundidad (72 metros, lo que dificultaba las tareas de buceo y recuperación de los cuerpos que se preveía pudieran estar en el interior del buque), las operaciones ocasionaron un gasto extraordinario de 2.598 miles de euros que se financió con una ampliación de crédito con cargo a los Presupuestos Generales del Estado. Estos gastos (que no incluyen los ordinarios de funcionamiento de SASEMAR) fueron debidos principalmente a la contratación de un barco italiano y de un barco pesquero español que sirvió de apoyo a las operaciones de buceo del equipo de operaciones especiales; pero en la carpeta de la emergencia y en el Informe del Grupo de operaciones apenas existe información sobre las



actuaciones del barco italiano y tampoco consta el motivo por el que se contrató el pesquero para actuar en una zona en la que estaban operando numerosos buques y embarcaciones de SASEMAR y de la Xunta de Galicia.

### III.2.- ACTIVIDAD CONTRACTUAL DE SASEMAR

La actividad contractual es de gran importancia en el ámbito de la gestión de SASEMAR ya que la mayor parte de los medios materiales y humanos que utiliza la Entidad en sus operaciones de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marítima son prestados por terceros; habiendo sido éste el objeto de las principales contrataciones efectuadas en el período analizado.

La actividad contractual de SASEMAR, debido a su carácter de Entidad Pública Empresarial, que se financia fundamentalmente con subvenciones del Estado, está sometida a la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (LCAP) por lo que sus procedimientos de contratación son los establecidos en esta Ley y en la normativa que la desarrolla.

En el conjunto de los años 2003, 2004 y 2005, SASEMAR ha realizado noventa y dos procesos de contratación con un importe total de más de trescientos cincuenta y nueve millones de euros (esta suma incluye los principales contratos, no los de cuantía menor, de muy escasa importancia).

En el Anexo nº 3 de este Informe se relacionan los contratos mayores realizados en el periodo 2003-2005, clasificados según el objeto del contrato (consultoría, asistencia y servicios, suministro y obras) y el procedimiento y forma de contratación utilizado.

La evolución de la contratación muestra un importante incremento en el importe de los contratos efectuados en los ejercicios 2004 y 2005 respecto a 2003. En esos dos últimos años los importes contratados han sido 164 y 134 millones de euros frente a los 61 millones del primer año, aunque el número de los contratos no haya aumentado en la misma medida. Ello se ha debido a la realización de contratos de suministro de gran cuantía en los ejercicios 2004 y 2005, entre los que cabe destacar los siguientes:

- Suministro de tres aviones para salvamento y lucha contra la contaminación marítima, por un importe de 82,5 millones de euros.
- Suministro de dos buques para salvamento y lucha contra la contaminación marítima, por importe de 68,5 millones de euros.
- Suministro de tres helicópteros, por importe de 33,975 millones de euros.

Esta política de adquisiciones responde a la necesidad que tenía SASEMAR, puesta de manifiesto tras el accidente del buque “Prestige” (ocurrido en noviembre de 2002) de contar con medios propios más adecuados que los contratados con terceros para realizar sus funciones y ya se había iniciado en el año 2003 con la contratación de dos buques polivalentes para salvamento y lucha contra la contaminación marítima por un importe de 29,5 millones de euros. Sin embargo, la Entidad sigue manteniendo su política de realizar las operaciones de salvamento y lucha contra la contaminación marítima a través de terceros contratando las tripulaciones y el mantenimiento de sus medios propios con otras empresas (en el caso de los buques y embarcaciones rápidas de salvamento lo viene haciendo con su filial REMASA).

REMASA, participada al cien por cien por SASEMAR, desarrolla su actividad fundamentalmente como prestador de servicios de SASEMAR, de la que es el contratista principal. En el año 2005 su facturación a la Entidad matriz en concepto de trabajos realizados alcanzó un total de 23.851 miles de euros lo que supuso más del 53% del total de los trabajos realizados por otras Empresas para SASEMAR en su actividad ordinaria de salvamento y lucha contra la contaminación marina. REMASA es el único contratista que dispone de embarcaciones rápidas de salvamento (27 en 2004 y 28 en 2005), que las presta en su totalidad a SASEMAR mediante contratos de fletamento total; y ha venido siendo, además, el único contratista adjudicatario de la prestación de servicios de mantenimiento y personal de las 17 embarcaciones rápidas de salvamento de que disponía SASEMAR en el año 2005. REMASA era también el adjudicatario de los contratos de prestación de los servicios de mantenimiento y personal de los otros buques de salvamento propiedad de SASEMAR (tres en 2005).

REMASA trabaja prácticamente de manera exclusiva para SASEMAR. En el año 2005 los ingresos devengados por todos los servicios prestados a la Entidad matriz alcanzaron la cifra de 23.904 miles de euros, lo que representaba el 97.6% de la cifra de negocios de REMASA; y los ingresos restantes procedían de salvamentos realizados a terceros derivados de los contratos de gestión mantenidos con SASEMAR.

Teniendo en cuenta estas circunstancias y el hecho de que la actividad de REMASA da lugar a que, en definitiva, actuaciones que constituyen el objeto de SASEMAR, que es una Entidad Pública Empresarial, se realicen por una sociedad anónima, REMASA, sometida al ordenamiento jurídico mercantil, podría entenderse poco razonable la existencia de esta diferenciación de personas jurídicas y, en consecuencia, conveniente que SASEMAR y su filial REMASA, se integraran, absorbiendo SASEMAR a su filial.

La mayor parte de las contrataciones efectuadas por SASEMAR en el período analizado fueron mediante procedimiento abierto y forma de concurso (60 de un total de 92). Las restantes 32 contrataciones se realizaron por el procedimiento negociado sin publicidad, habiéndose recurrido a este procedimiento por concurrir los supuestos en que lo autoriza la LCAP (generalmente, por la existencia de un único contratista que cumpla los requisitos establecidos para la contratación o por haberse declarado desierto el concurso previo).

El número mayor de contrataciones efectuadas ha sido el de las de consultoría, asistencia o servicios con un total de sesenta y siete, mientras que los contratos de suministro han sido veintidós y tres los de obras. El gran número de contratos de consultoría, asistencia y servicios obedece tanto a la necesidad de renovación de los contratos de fletamento y de prestación de servicios de tripulación y mantenimiento de buques, embarcaciones y helicópteros ya existentes como a la realización de nuevos contratos de este tipo para la operación de los medios propios recién incorporados.

Los procesos de contratación analizados de modo particular comprenden diecinueve contratos que en conjunto, con un importe superior a los 324 millones de euros, suponen más del 90% del valor total de las contrataciones realizadas en el período, habiéndose extendido las verificaciones y comprobaciones tanto a la fase de adjudicación y formalización como a la de ejecución de los contratos. La relación de estos contratos se incluye en el Anexo nº 4 de este Informe.

Las comprobaciones efectuadas han puesto de manifiesto que, con carácter general, SASEMAR cumple las normas y procedimientos establecidos en la LCAP. Como excepciones a esta formulación general puede señalarse lo siguiente:

En la contratación de los servicios de cinco helicópteros efectuada el 28 de febrero de 2001 por un importe de 20.134 miles de euros, con un plazo de duración de dos años prorrogable por otros dos, no se tuvo en cuenta lo previsto en el artículo 198.1 de la LCAP, que fija para estas contrataciones una duración máxima de cuatro años, ni tampoco se cumplió el plazo pactado en el contrato, que continuó vigente hasta el 16 de agosto de 2005. (Este contrato, aunque se concertó con anterioridad, se ha analizado de modo particular porque su ejecución se realizó dentro del período fiscalizado, por su volumen e importancia y por ser el antecedente del contrato 198/05 “Servicios de helicópteros y medios auxiliares”, también examinado especialmente).

En el contrato 198/05 el precio se estableció con la condición de que las bases de los seis helicópteros contratados habían de estar en servicio las 24 horas del día durante los 365 días del año. Sin embargo, en los días previos a la firma del contrato, la empresa adjudicataria comunicó a

SASEMAR la imposibilidad de disponer de este servicio para cinco de las seis bases contratadas de forma inmediata a la fecha de inicio del contrato, previendo la incorporación de esas bases al servicio de 24 horas de forma paulatina a lo largo de un período de un año. Ello supuso una modificación del precio del contrato ya que las bases sin servicio de 24 horas se preveía que se facturarán (y así se hizo) a un precio inferior. Estas modificaciones en las prestaciones que había de realizar el contratista no consta que fuesen notificadas al órgano de contratación de SASEMAR, que no varió el acuerdo de adjudicación. Por otra parte, tampoco se cumplió en los términos señalados el calendario demorado previsto por el adjudicatario para la prestación del servicio de 24 horas.

En los contratos 156/03 y 160/03 las modificaciones introducidas supusieron incrementos en los precios superiores al 10%, lo que según la LCAP (artº 101) requiere un informe de contenido presupuestario de la Dirección General de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, informe del que no existe constancia en la documentación aportada por SASEMAR.

De acuerdo con los antecedentes puestos de manifiesto por la Entidad respecto a la ejecución del contrato 166/03, el contratista incumplió los plazos previstos, ya que, después de habersele concedido una prórroga debida a causas no imputables a él, el período de ejecución del suministro fue superior al plazo prorrogado. Además, SASEMAR rechazó la recepción del suministro por no cumplir determinados requisitos técnicos, aunque no adoptó ninguna medida de las previstas en la LCAP para estas situaciones.

Con carácter global, cabe observar la escasa concurrencia efectiva que se produce en la contratación de servicios a través de concursos, ya que, a pesar de la publicidad con que se realiza esta forma de contratación, en casi todos los casos el adjudicatario ha sido el único ofertante. Al parecer, la causa fundamental es, en la prestación de servicios de helicópteros, remolcadores y embarcaciones de salvamento, que la oferta existente en España es muy escasa en relación con el volumen y la calidad de los servicios requeridos por SASEMAR, lo que pone de manifiesto la dificultad que supone el afrontar la prestación de los servicios públicos de salvamento y lucha contra la contaminación marítima con medios de propiedad privada.

### III.3.- GESTION DE LOS INGRESOS POR VENTAS Y PRESTACIONES DE SERVICIOS.

La cifra de negocios de SASEMAR, suma de sus ingresos por ventas y prestaciones de servicios, fue en 2005 de 2.893 miles de euros, que representaban un 2,2 % del total de los ingresos de explotación en ese año (129.639 miles de euros), ya que el principal componente de los ingresos de explotación son las subvenciones corrientes que alcanzaron en ese ejercicio la cifra de 126.369

miles de euros. En los restantes ejercicios analizados los importes de la cifra de negocios son similares a las de 2005 (3.184 miles de euros en 2003 y 2.538 miles de euros en 2004) y también los importes de las subvenciones de explotación fueron la más importante fuente de ingresos (148.595 miles de euros en 2003 y 124.684 miles de euros en 2004).

Dentro de la cifra de negocios la partida más importante son las ventas, que alcanzan importes de 2.286, 2.054 y 2.030 miles de euros en los ejercicios de 2003, 2004 y 2005, respectivamente. En su totalidad las ventas corresponden a los ingresos generados por los cursos impartidos en el Centro Jovellanos y por la homologación de equipo de salvamento marítimo. Los ingresos por prestaciones de servicios, que ascendieron a 898, 484 y 862 miles de euros en los ejercicios de 2003, 2004 y 2005 respectivamente, fueron generados por las actividades más típicas y propias de SASEMAR ya que proceden de operaciones de salvamento, asistencia y remolque de buques y embarcaciones, evacuación de tripulantes enfermos por vía aérea o marítima a centros hospitalarios y de la recuperación de costes por la lucha contra la contaminación.

Aunque las operaciones de salvamento son muy numerosas (en 2005 hubo 2.205 emergencias relacionadas con buques o tripulaciones y 138 emergencias relacionadas con la protección del medio marino, con un total de 13.732 personas afectadas de las que 7.269 fueron rescatadas, 5.947 asistidas y 302 personas evacuadas) los ingresos que generan son muy escasos debido a varias causas.

El salvamento de personas es un servicio público gratuito. El salvamento de bienes no lo es, estando regulado por la Ley 60/1962, de 24 de diciembre sobre régimen de auxilios, salvamento, remolques, hallazgos y extracciones marítimas que establece que todo acto de auxilio o salvamento que haya producido un resultado útil dará lugar a una remuneración equitativa.

La Orden del Ministerio de Fomento de 4 de septiembre de 2002 establece las tarifas por las prestaciones de servicios realizados por SASEMAR, tanto por la utilización de sus medios marítimos y aéreos y de sus medios técnicos y materiales de asistencia en el mar, como por la realización de cursos y homologación de materiales y equipos de salvamento; pero en los contratos de fletamento de buques y embarcaciones de terceros y en los de mantenimientos y prestación de servicios de los buques y embarcaciones propios de SASEMAR se establece que la Entidad percibirá sólo el diez por ciento del ingreso bruto que obtenga el contratista por las operaciones de salvamento, asistencia o transporte de bienes o personas en el mar, siendo además por cuenta del contratista todas las gestiones de cobro o reclamación de las cantidades debidas por esos servicios. Así pues, SASEMAR en las operaciones de salvamento realizadas con buques y embarcaciones únicamente percibe el diez por ciento de las cantidades cobradas por los

contratistas aunque operen con los medios propios de la Entidad (a tal efecto, los contratistas están obligados a presentar unas liquidaciones trimestrales de sus cobros); y SASEMAR tampoco gestiona directamente la reclamación de los costes originados por la limpieza de materiales contaminantes vertidos en el mar o por operaciones de recuperación de combustibles de buques en dificultades o en situaciones de emergencia aún cuando estas operaciones sean realizadas con los medios marítimos propios de SASEMAR. En este último caso esas cantidades son reclamadas por su filial REMASA, que es el contratista que opera estos medios con su personal, y percibiendo SASEMAR también en estos casos sólo el diez por ciento de las cantidades cobradas.

Únicamente cuando las operaciones de recuperación o limpieza de contaminantes han sido realizadas por Empresas contratadas por SASEMAR expresamente con esa finalidad, como es el caso de las empresas que realizan operaciones especiales, SASEMAR reclama directamente del causante del vertido o armador responsable los costes de los trabajos de limpieza o recuperación de combustibles y aceites y otros materiales contaminantes. Como consecuencia de estas reclamaciones directas de costes por operaciones de lucha contra la contaminación SASEMAR ha registrado unos ingresos de 159, 111 y 459 miles de euros en los ejercicios de 2003, 2004 y 2005.

Respecto a las restantes cantidades que SASEMAR ha obtenido en concepto de recuperación de costes de operaciones de lucha contra la contaminación, no es posible establecer su cuantía ya que están incluidas de manera global en las liquidaciones de cobro que presentan los contratistas que operan los medios marítimos.

Además, SASEMAR no registra en su contabilidad los devengos de ingresos por operaciones de salvamento o lucha contra la contaminación ya que, aplicando un criterio de caja, sólo registra estos ingresos cuando los cobra. Por ello no existen datos suficientes sobre los costes incurridos en operaciones de lucha contra la contaminación que han sido reclamados a sus causantes o responsables, ni sobre los ingresos devengados en operaciones de salvamento pendientes de cobro, ni sobre el volumen de impagados.

No obstante, las comprobaciones realizadas sobre las liquidaciones de ingresos presentadas por los contratistas que operan los medios marítimos, sobre las facturas por servicios prestados con medios aéreos (evacuaciones) que son gestionadas directamente por SASEMAR y, en general, sobre los restantes antecedentes de las operaciones de salvamento y de los episodios de contaminación, llevan a la conclusión de que puede existir un nivel alto de impagados en las operaciones de salvamento de bienes y, posiblemente, un nivel más alto en el caso de las reclamaciones de costes por operaciones de lucha contra la contaminación marina. A título de ejemplo puede señalarse que a 31 de diciembre de 2005 todavía no constaba que se hubiese

cobrado ninguna reclamación de costes por operaciones de lucha contra la contaminación derivada de accidentes como el del “Spabunker IV” ocurrido en el año 2003 o el del “New Polar” ocurrido en el año 2004.

La competencia en la gestión de los ingresos por servicios prestados corresponde en SASEMAR a la Dirección de Operaciones, que es la unidad responsable de los Centros de Coordinación de Salvamento y de todas las operaciones de salvamento marítimo y de lucha contra la contaminación. Teniendo en cuenta las tareas y responsabilidades que acumula esa unidad y dados los limitados elementos y recursos con que cuenta, parece que los medios de los que dispone son insuficientes para llevar adecuadamente la gestión de las reclamaciones de los gastos incurridos en las operaciones de lucha contra la contaminación y en los servicios de salvamento; aunque, en todo caso, es la unidad que puede facilitar los datos necesarios para instrumentar tales reclamaciones. Posiblemente, la gestión de estos ingresos mejoraría si existiese en SASEMAR una unidad dotada de los recursos adecuados (asesoramiento jurídico fundamentalmente) y dedicada exclusivamente al seguimiento de la facturación y a la formulación de las correspondientes reclamaciones.

En todo caso, sería conveniente que SASEMAR registrara todos los devengos por servicios prestados de salvamento o de lucha contra la contaminación, lo que facilitaría una más adecuada gestión de esos ingresos y un control más eficiente de los impagados. El que la obtención de unos mayores ingresos propios no sea un objetivo esencial para SASEMAR no debería ser obstáculo para que tratase de recuperar una parte importante de los costes originados por los servicios prestados a terceros y, sobre todo, los costes originados por episodios de contaminación.

#### III.4.- INGRESOS POR SUBVENCIONES.

Los ingresos por las subvenciones a la explotación constituyen la más importante fuente de financiación de la actividad de SASEMAR. En el Anexo nº 5 de este informe se detallan los importes de las subvenciones percibidas en los ejercicios analizados, indicándose el órgano que las ha concedido y su finalidad.

Las subvenciones de explotación recibidas en los ejercicios 2003, 2004 y 2005 han sido de 129.602, 119.987 y 126.369 miles de euros, mostrando las de este último año un crecimiento del 50,4% sobre las recibidas en el año 2002 que fueron de 83.970 miles de euros. Las cifras de los años 2003 y 2004 son inferiores a las registradas en la cuenta de Pérdidas y Ganancias en 18.993 y 4.697 miles de euros debido a que, si bien SASEMAR registra las subvenciones de explotación, con carácter general, como ingresos del ejercicio en el momento en que son concedidas, la

aplicación del principio de correlación entre gastos e ingresos ha llevado a que las cantidades recibidas en el caso del accidente del buque "Prestige" se hayan contabilizado como ingresos del ejercicio en función de los gastos registrados con ocasión de dicho accidente. Los excesos de ingresos por subvenciones de explotación que figuran en la cuenta de Pérdidas y Ganancias sobre las efectivamente recibidas en los ejercicios 2003 y 2004 corresponden al mayor volumen de gastos registrados causados por el "Prestige" sobre las subvenciones recibidas con este fin en esos ejercicios, que se han financiado con subvenciones recibidas en ejercicios anteriores que no se habían registrado como ingresos al no haberse producido aún el gasto.

La evolución de las subvenciones destinadas a la financiación de los gastos de explotación ordinarios muestra un fuerte crecimiento en todos los años analizados. En el año 2003 fueron de 49.398 miles de euros teniendo un incremento del 12,8% sobre las subvenciones de explotación recibidas del Estado en el 2002; y en los años 2004 y 2005 el crecimiento alcanzó tasas del 16,3 y el 14%, respectivamente, sobre los ejercicios precedentes. Las subvenciones que financian los gastos de explotación corrientes de la Entidad son aportadas en su casi totalidad por el Estado.

Particularmente importantes fueron en el periodo analizado las subvenciones de explotación destinadas a financiar gastos extraordinarios originados por accidentes marítimos, entre los que destaca por su gravedad el del buque "Prestige", cuyos importes superan todos los años las cifras de los destinados a la financiación de la actividad ordinaria de SASEMAR. Las subvenciones recibidas para financiar los gastos extraordinarios ocasionados por el accidente del buque "Prestige" aportadas por la Unión Europea han cubierto la mayor parte de esos gastos, seguidas por las aportaciones del Estado, que fueron más importantes en los primeros años (2002 y 2003).

Las subvenciones de capital percibidas por SASEMAR destinadas a financiar la adquisición de inmovilizado procedían del Estado. Su evolución muestra también un crecimiento acelerado: 18.030 miles de euros en el año 2002, 18.392 en 2003, 31.935 en 2004 y 75.263 miles de euros en 2005. En el año 2002 SASEMAR también percibió una subvención de capital del Estado por importe de 71.929 miles de euros destinada específicamente a la adquisición de barreras y equipos con ocasión del accidente del buque "Prestige".

### III.5.- GESTION DE LOS GASTOS DE PERSONAL.

Los gastos de personal han tenido un crecimiento del 29,3% en el período fiscalizado pasando de 14.034 miles de euros en el año 2002 a 18.152 miles de euros en el año 2005, tal como se muestra en el Anexo nº 2 de este informe. Este crecimiento de los gastos de personal se debe fundamentalmente al aumento registrado en los sueldos y salarios que fue del 30,8%, desde los



10.767 miles de euros registrado en el ejercicio de 2002 a los 14.083 miles de euros habidos en el año 2005.

El crecimiento de los sueldos y salarios se ha debido a un aumento de la plantilla del 16,4% y a un crecimiento de las retribuciones estimado en el 12,4%. La plantilla total pasó de 384 empleados a 31 de diciembre de 2002 a 447 personas a 31 de diciembre de 2005, y está compuesta enteramente por personal laboral. El reducido volumen de la plantilla en relación con el de la actividad y las funciones que desarrolla la Entidad, da lugar a que las tripulaciones de los medios marítimos y aéreos y el personal de las bases estratégicas de lucha contra la contaminación sea personal ajeno subcontratado. El crecimiento que ha tenido la plantilla propia de SASEMAR obedece al incremento de su actividad en los años analizados.

El crecimiento de las retribuciones registrado es el que corresponde al conjunto del sector público estatal y está en consonancia con los incrementos retributivos previstos por las Leyes de Presupuestos del Estado con carácter general, respondiendo a la política de contención del gasto de personal que contemplaban los Presupuestos.

SASEMAR, en su gestión de personal está sometida a las normas y procedimientos establecidos en esta materia para los Entes públicos dependientes del Estado. De las comprobaciones realizadas se deduce que la Entidad ha cumplido las normas y procedimientos aplicables a la determinación de las retribuciones y la contratación y selección del personal.

### III.6.- GESTION DE LOS GASTOS OCASIONADOS POR EL PRESTIGE

Se han analizado también de modo particular los gastos incurridos por SASEMAR como consecuencia del accidente del buque "Prestige" dado su gran volumen e impacto sobre las cuentas de resultados y sobre los gastos de SASEMAR en el período analizado y su importancia dentro de las actividades realizadas por la Entidad en ese periodo.

El total de gastos realizados por SASEMAR como consecuencia del accidente del Prestige fue para el conjunto de los años 2003, 2004 y 2005 de 230.600 miles de euros. Si se incluyen los registrados en 2002, que fueron de 12.631 miles de euros, alcanzan una suma de 243.231 miles de euros. El detalle por conceptos de esos gastos hasta el 31 de diciembre de 2005 se muestra en el Anexo nº 6 de este informe.

SASEMAR ha venido registrando los gastos relacionados con el buque "Prestige" en los correspondientes ejercicios en su contabilidad ordinaria, clasificándolos por su naturaleza y no por

su origen, obteniendo el importe de los gastos ocasionados de forma extracontable, recogidos en unas cuentas auxiliares. De las verificaciones y análisis realizados se deduce, en general, la razonabilidad de las atribuciones de gastos hechos en las cuentas referidas al accidente del buque "Prestige", aunque, dependiendo de los criterios de asignación practicados, dichas cifras podrían ser objeto de aumentos o disminuciones. Así, por ejemplo, los gastos de personal atribuidos al Prestige parecen infravalorados debido a que no se incluyeron en las cifras totales determinados gastos de esa naturaleza producidos en los ejercicios de 2004 y 2005; y, por otra parte, se han incluido como gastos del Prestige la totalidad de las cuotas de amortización correspondientes a los tres ejercicios analizados de activos del inmovilizado material adquiridos con motivo del accidente (barreras y equipo de extracción y recuperación de contaminantes), a pesar de que, teniendo en cuenta que fueron utilizados durante el tiempo que duraron las consecuencias de los vertidos inferior a ese período de tres años, y que esos equipos y materiales son de utilidad para otros episodios de contaminación y necesarios para otras actividades y misiones encomendadas a la Entidad, deberían considerarse como gastos del "Prestige" sólo las cuotas de amortización que corresponden al período en que fueron empleados con motivo del accidente.

La financiación de los gastos del Prestige durante los ejercicios analizados se realizó con cargo a los Presupuestos Generales del Estado por un importe de 83.934 miles de euros mediante la ampliación de los créditos presupuestarios concedidos a SASEMAR a través de subvenciones de explotación (de esa cifra total, 44.313 miles de euros procedieron de una reclasificación de subvenciones de capital del Estado concedidas en el ejercicio 2002). Además, SASEMAR obtuvo un importe de 112.057 miles de euros de subvenciones de explotación de la Unión Europea, de los que 83.918 miles de euros procedían al Fondo de Cohesión y 28.138 miles de euros del FEDER. El total de financiación obtenida mediante subvenciones a la explotación para atender gastos del Prestige en los ejercicios de 2003, 2004 y 2005 por SASEMAR, alcanzó, por tanto, un importe de 195.991 miles de euros.

En el ejercicio de 2002 la Sociedad había recibido 36.118 miles de euros en concepto de subvenciones a la explotación, con cargo a los Presupuestos Generales del Estado para atender gastos extraordinarios ocasionados por el Prestige y 71.929 miles de euros de subvenciones de capital para adquisición de equipos de lucha contra la contaminación con motivo de ese accidente, de los cuales, como queda dicho anteriormente, se reclasificaron 44.313 miles de euros como subvenciones de explotación al no haber sido necesario utilizarlas en adquisición de equipos.

Dentro del total de gastos ocasionados por el Prestige destaca el importe de los originados por el proyecto de extracción, bombeo y confinamiento del fuel-oil remanente en el pecio, que ascendían a 31 de diciembre de 2005 a 109.978 miles de euros, según los registros de SASEMAR.

Para la realización de ese proyecto, por Acuerdo del Consejo de Ministros de 4 de abril de 2003 se firmó el 24 de ese mismo mes y año un Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Ciencia y Tecnología y SASEMAR, por una parte, y REPSOL YPF, S.A., por otra, al amparo de lo establecido en el artículo 3.1.d) del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.

En virtud de ese Convenio SASEMAR debería aportar los medios económicos necesarios para financiar los trabajos y actuaciones previas. El Ministerio de Ciencia y Tecnología, por su parte, debía velar por los aspectos técnicos del Convenio poniendo la Administración del Estado a disposición de REPSOL YPF los medios que necesitara para su ejecución. A su vez, REPSOL debía asumir la dirección y coordinación de las operaciones a ejecutar por las empresas que, en su caso, contratase. REPSOL YPF podría utilizar, mediante los oportunos contratos, medios materiales y personales de terceros, que se sufragarían con cargo a un fondo constituido por la Administración del Estado con ese fin, asumiendo REPSOL YPF la totalidad de los costes generados por la aportación de sus propios medios personales y materiales, sin que en consecuencia tuviera derecho a reclamar cantidad alguna de la Administración del Estado por esas aportaciones.

Finalmente se constituyó un fondo de 11.400 miles de euros ampliables a 20.500 miles de euros; pero, posteriormente y en aplicación del Acuerdo del Consejo de Ministros de 12 de diciembre de 2003, se firmó una Addenda al Convenio de Colaboración con fecha 13 de febrero de 2004 que aumentó el presupuesto total previsto para el fondo hasta la cifra de 99.300 miles de euros.

En el Convenio de Colaboración también se previó la constitución de una Comisión para el seguimiento y evaluación de las actuaciones integrada por tres representantes de la Administración y dos de REPSOL YPF.

Hasta 31 de diciembre de 2005, SASEMAR había pagado 99.299 miles de euros del total facturado por REPSOL, teniendo una deuda registrada con esta empresa de 10.479 miles de euros, correspondiente a facturas de terceros presentadas por REPSOL en concepto de trabajos realizados para la extracción del fuel-oil remanente en el pecio del Prestige que no habían sido pagadas al haberse agotado la totalidad del fondo aprobado por el Consejo de Ministros y que no estaba previsto abonar hasta que se autorizase una ampliación del fondo que cubriese esos costes adicionales. Las comprobaciones efectuadas sobre estas facturas presentadas por REPSOL han puesto de manifiesto que corresponden a trabajos realizados por terceros contratados por REPSOL.

El pago de estas facturas se autorizó de acuerdo con el procedimiento seguido por SASEMAR para obtener la conformidad a las facturas que le remite REPSOL, enviándolas al Ministerio de Ciencia y Tecnología y, a partir de abril de 2004, a su sucesor el Ministerio de Educación y Ciencia, que da la conformidad autorizando el pago mediante la firma del Secretario de Estado correspondiente. SASEMAR no realiza ningún control sobre los trabajos efectuados y, por tanto, no revisa ni verifica en este aspecto la facturación realizada, ya que las competencias a este fin, de acuerdo con lo establecido en el Convenio de Colaboración, corresponden al Ministerio de Educación y Ciencia.

Otra partida importante dentro de los gastos originados por el "Prestige" y sufragados por SASEMAR es la correspondiente a los gastos en concepto de asistencia jurídica contraídos con un despacho de abogados estadounidense que lleva la defensa de los intereses del Estado Español en el procedimiento judicial contra los armadores-fletadores del Prestige y la American Bureau of Shipping en los Estados Unidos de América. A 31 de diciembre de 2005, SASEMAR tenía registrados pagos por este concepto por un total de 7.773 miles de euros (1.084 efectuados en el ejercicio de 2003, 3.078 en el ejercicio de 2004 y 3.611 en el ejercicio de 2005)

La contratación de esta asistencia jurídica se realizó en virtud de un Acuerdo celebrado en abril del año 2003 entre el Comisionado del Gobierno para las actuaciones derivadas del Prestige, la Subsecretaría del Ministerio de Asuntos Exteriores, la Dirección de SASEMAR y la Abogacía General del Estado. En ese Acuerdo a la Abogacía del Estado se le atribuyen las funciones que corresponden a la Dirección General de lo Contencioso según el Real Decreto 1654/1980 para la asistencia jurídica en el extranjero (informe previo a cualquier acción civil o penal en el extranjero, consulta de datos y expedientes, propuesta de resoluciones, etc.). A SASEMAR se le atribuye la financiación del contrato o contratos a realizar al asignársele el papel de órgano contratante, debiendo llevar a cabo a este respecto las actuaciones previstas en la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, en la Ley General Presupuestaria y en sus disposiciones de desarrollo. Al Ministerio de Asuntos Exteriores le corresponden las funciones previstas en el Decreto 1654/1980 (designación de ciudadanos extranjeros para representar a la Administración del Estado, ejercicio de recursos, control y pago de los honorarios y demás gastos que origine la defensa del Estado con cargo a sus presupuestos; etc.). Al Comisionado del Gobierno para la catástrofe del "Prestige" se le atribuye el velar para que las actuaciones objeto del Convenio se realicen de forma eficaz y coordinada de modo que bajo su impulso cada uno de los órganos implicados tenga conocimiento de las actuaciones de las demás partes en este ámbito.

La contratación se ajustó a lo previsto en el artículo 117 del Texto Refundido de la LCAP que establece que las contrataciones de esta naturaleza se adjudique por el procedimiento negociado, pidiéndose tres ofertas y la exigencia de una de las garantías previstas en la Ley, cuando ello sea

posible. Se pidieron tres ofertas entre despachos de abogados seleccionados de una lista preparada por la Abogacía del Estado del Ministerio de Asuntos Exteriores, actuando SASEMAR como órgano de contratación. El adjudicatario elegido fue el considerado más idóneo entre las dos ofertas presentadas (el tercer ofertante seleccionado rechazó presentar oferta). El contrato fue firmado por el Embajador de España en los Estados Unidos de América. Para el pago de las facturas del despacho de abogados por SASEMAR el Director de la Oficina del Comisionado del Gobierno debía emitir un certificado dando conformidad a la prestación de servicios realizada, siendo además necesario el previo informe favorable de la Abogacía del Estado del Ministerio de Asuntos Exteriores. Al crearse en noviembre de 2004, el Centro para la prevención y Lucha contra la Contaminación Marítima y del Litoral (CEPRECO), éste asumió desde esa fecha las funciones desempeñadas por el Comisionado del Gobierno, procediendo a prestar la conformidad a las facturas del despacho americano.

Aunque se siguió el procedimiento establecido, cabe, no obstante, observar que, de acuerdo con el artículo 14 del Real Decreto 1654/1980, que dispone que “los honorarios así como los demás gastos que origine la defensa del Estado y sus Organismos Autónomos en el extranjero, se satisfarán por el Ministerio de Asuntos Exteriores, con cargo a sus presupuestos”, no correspondía a SASEMAR el pago de los satisfechos al despacho de abogados estadounidense, aunque así se establecía el convenio al que anteriormente se ha hecho referencia y así se hizo de hecho. En el convenio se justificaba que SASEMAR asumiera el pago alegando su condición de beneficiario directo de los eventuales resarcimientos que se obtuvieran; aunque esta Entidad no era la única beneficiaria, ya que no asumió todos los costes derivados del accidente (costes que, además, fueron financiados con cargo a subvenciones del Estado y de la Unión Europea).

El resto de los gastos originados por el “Prestige” sufragados por SASEMAR responden a muy diversas operaciones de vigilancia y limpieza de los vertidos de contaminantes del “Prestige” en el mar, efectuados por medios ajenos contratados expresamente para ese fin aparte de la utilización extraordinaria de los medios propios o de medios ajenos previamente establecidos. El control de estos gastos fue gestionado directamente por SASEMAR de acuerdo con sus procedimientos ordinarios, trasladándose en algunos casos a las zonas de actuación personal propio de forma extraordinaria para llevar un control adecuado de las operaciones y servicios contratados. Los procedimientos de contratación se acogieron a la tramitación de emergencia prevista en el artículo 72 de la LCAP para situaciones catastróficas, que permite al órgano de contratación contratar libremente sin sujetarse a los requisitos formales establecidos en la Ley. De la documentación examinada se deduce, además, que en los casos más importantes intervino de alguna forma destacada en la gestión de determinados contratos diverso personal del Ministerio de Fomento, como consecuencia de la grave situación creada por el accidente del buque “Prestige”.

Se han verificado los gastos relacionados con el buque "Prestige", analizándose especialmente los devengos y facturas que sirvieron para justificar las subvenciones recibidas de la Comunidad Europea.

Dos fueron las concedidas por el FEDER, una de 21.963 miles de euros otorgada en el año 2004 y destinada a las actuaciones de limpieza en alta mar del fuel-oil derramado por el buque "Prestige" y otra de 6.175 miles de euros concedida en 2005 destinada al proyecto P.R.E.S.T.I.G.E. La primera subvención suponía una aportación por parte de la Unión Europea a través del FEDER de hasta el 75% del importe de los gastos incurridos en las operaciones objeto de la subvención y fue justificada por SASEMAR con facturas de los gastos soportados por la Entidad hasta un importe total de 29.283.924 euros. La segunda subvención cubría hasta el 55% de los gastos y fue justificada por SASEMAR con facturas por un importe total de 12.931 miles de euros correspondientes a la adquisición de barreras flotantes destinadas a la contención de las manchas de fuel-oil. Los análisis han puesto de manifiesto que se cumplieron los procedimientos de control establecidos en SASEMAR para la conformidad de la facturación, sin que se deduzca ninguna observación relevante.

Las otras subvenciones recibidas de la UE fueron del Fondo de Cohesión. La primera de ellas, recibida en 2004, por importe de 27.115 miles de euros se destinó a financiar el proyecto "Trabajos técnicos preparatorios para la implementación de las soluciones presentadas en el informe elaborado por el Comité Científico para el buque Prestige"; y la segunda, concedida en 2005, por un importe de 56.803,8 miles de euros se destinó al proyecto "Extracción del fuel-oil del "Prestige" por medio de lanzaderas". Estos proyectos fueron coordinados por REPSOL YPF, que asumió la facturación de los gastos.

### III.7.- CUMPLIMIENTO DEL PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO MARÍTIMO 2002-2005 Y DE LOS PRESUPUESTOS DE EXPLOTACIÓN Y CAPITAL

El Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2002-2005, cuyos objetivos generales se han expuesto en la introducción de este Informe, incluía unos objetivos específicos y metas para el logro de esos objetivos generales y unos cuadros numéricos en los que se detallaba el importe de las inversiones a realizar en cada año y los costes de explotación anuales que conllevaba el cumplimiento del Plan.

En el Anexo número 7 de este informe se recogen las cifras de inversión y de gastos de explotación previstos en el Plan comparadas con los importes recogidos en los presupuestos de explotación y

capital de la Entidad para los años incluidos en el Plan (2002 a 2005) y con las cifras de inversión y gastos de explotación realizados en esos mismos años.

La inversión presupuestada fue superior a la prevista en el Plan en un 25% ya que la presupuestada fue de 94.447 miles de euros frente a una inversión total prevista en el Plan de 77.705 miles de euros. Ello se debió a que en los años 2004 y 2005 las cifras de inversión presupuestadas muestran respecto a las incluidas en el Plan incrementos significativos. Además, la inversión efectivamente realizada fue también muy superior a la presupuestada para el conjunto de los años del periodo ya que alcanzó un importe total de 133.275 miles de euros, con una diferencia de 38.828 miles de euros, lo que supone un incremento del 41% sobre el importe total presupuestado para el periodo.

La evolución de la inversión real respecto a la de la presupuestada pone de manifiesto que aquélla fue superior en todos los años del periodo a la presupuestada, excepto en el año 2003 en que fue inferior en 5.986 miles de euros, produciéndose en el año 2005 un gran incremento de 27.005 miles de euros (de casi el 82%) sobre el importe presupuestado. Esta evolución se debe en gran parte al accidente del buque "Prestige" que, por un lado, debido a la enorme carga de trabajo que supuso sobre el personal de SASEMAR, impidió realizar las inversiones presupuestadas en el año 2003 y, por otro lado, dio lugar a una revisión del Plan Nacional de Salvamento Marítimo en el año 2004, creándose un Plan Puente para los ejercicios 2004-2006 previo a la confección de un nuevo Plan (el Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-2009, aprobado en el año 2006 y actualmente en vigor) que suponía cambios sustanciales en los programas de inversión que conllevaban mayores gastos.

En lo que respecta a los gastos de explotación, existe una diferencia de 49.485 miles de euros entre el importe total previsto para el periodo en el Plan de 218.199 miles de euros y el importe total presupuestado de 267.684 miles de euros, con un incremento del 22,7%, debido en parte a los incrementos de precios registrados en el periodo. Sin embargo, los gastos de explotación reales del conjunto del periodo fueron en mayor medida superiores a los presupuestados ya que alcanzaron un total de 494.073 miles de euros, lo que supone una desviación del 84%. La mayor parte de esa diferencia se debe a los gastos originados por el accidente del buque "Prestige" que figuran incluidos entre los gastos de explotación realizados y que en su mayor parte no se incluyeron en las previsiones presupuestarias, habiéndose financiado parcialmente esos gastos con ampliaciones de los créditos presupuestarios iniciales. Por otro lado, la desviación está también relacionada con el aumento a partir de 2004 de las inversiones reales sobre las previstas y con la contratación en mayor cuantía de servicios prestados por terceros sobre lo previsto en el Plan y en los presupuestos.

Puede, pues, concluirse que no se cumplieron las previsiones ni de inversiones ni de costes de explotación del Plan Nacional de Salvamento Marítimo, ni tampoco las presupuestarias del periodo 2002-2005. Las causas fundamentales respecto a los costes de explotación fueron los gastos causados por el "Prestige" no presupuestados, mayores gastos inducidos por mayores inversiones y mayores contrataciones que las previstas de servicios prestados por terceros.

Los objetivos específicos del Plan estaban agrupados en Programas, de los que el conjunto más importante es el referente a los medios de salvamento y lucha contra la contaminación, que se divide en buques de salvamento, unidades de intervención rápida y unidades aéreas.

El programa de buques de salvamento preveía la construcción de cuatro buques modernos especializados en salvamento marítimo y lucha contra la contaminación y adaptación de la flota existente. A 31 de diciembre de 2005 se habían incorporado al servicio dos nuevos buques de gran capacidad, con funciones polivalentes de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación y se había realizado la contratación de otros dos nuevos buques polivalentes incluso de mayor capacidad aunque la entrega de estos dos últimos buques no se produciría hasta el 2007. En cuanto a la flota existente, que se preveía que se redujese de forma neta en seis unidades, siguió siendo de catorce unidades, igual que al principio del Plan.

En lo referente a las unidades de intervención rápida (embarcaciones de 15 a 21 metros de eslora de gran velocidad que se utilizan para operaciones de salvamento de pequeños buques y en zonas próximas a la costa) el Plan preveía la construcción de un total de 12 embarcaciones nuevas y la retirada de 17 viejas pasando su número de 45 existentes en 2001 a 40 en 2005. En realidad entraron en servicio un total de 10 nuevas embarcaciones y a 31 de diciembre estaban en servicio un total de 45 embarcaciones, no alcanzándose el objetivo señalado en lo concerniente al número de embarcaciones construidas y al número de embarcaciones retiradas.

En cuanto a los medios aéreos, el Plan preveía el mantenimiento de los cinco helicópteros existentes, pero en 2005 se amplió el número de unidades a seis y con una mayor garantía de tiempo de servicio. Además, en ese mismo año se inició la contratación para la adquisición de tres helicópteros propios (los seis en funcionamiento estaban contratados a una entidad privada) al requerirse helicópteros de mayor capacidad para una mejor prestación del servicio, estando prevista su entrega en los ejercicios de 2006 y 2007. De forma adicional, y de acuerdo con el denominado Plan Puente, en 2005 se contrató la adquisición de tres aviones de ala fija, no previstos en el Plan 2002-2005, por ser más adecuados para muchas operaciones de vigilancia de la contaminación y de salvamento que los remolcadores de altura que venían actuando en esas operaciones, previéndose que los aviones entraran en servicio en el ejercicio de 2007 (como así ha



sido). En definitiva se produjo el abandono del Plan 2002-2005 y el cambio de enfoque en la política de gestión de los medios aéreos y de su función en las operaciones de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación, pasándose de contar sólo con medios ajenos de propiedad privada a disponer de medios propios (aunque gestionados mediante contratos de mantenimiento y prestación de servicios de personal con entidades privadas).

Los nuevos medios empelados por SASEMAR aportan una mayor calidad de servicio, en forma de una mayor eficacia en las operaciones y, posiblemente, una mayor eficiencia, aunque suponen un importante incremento de los gastos del servicio público de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación. En el cambio de enfoque y en la dedicación de un mayor volumen de gasto público ha sido decisiva la gran repercusión social y política del accidente del buque "Prestige".

Sin embargo, cabe señalar las dificultades que para el cambio en la política de gestión de los medios aéreos (que, en cierta medida, afecta también a los medios marítimos) supone el que los contratos de prestación de servicios a que está sujeta la utilización de los medios propios y ajenos tuviesen, por imperativo legal (LCAP), una duración máxima de dos años prorrogables por otros dos, periodo claramente insuficiente para que una empresa privada asuma los riesgos económicos que conlleva la contratación del numeroso personal altamente cualificado con carácter fijo que requiere la prestación del servicio sin exigir unas elevadas compensaciones que se traducen en un mayor coste. Sin duda, el incremento del plazo de contratación daría lugar a un mayor interés de los contratistas y una mayor competencia en la contratación y redundaría en la obtención de mejores precios por la prestación del servicio. Si los contratos de prestación de servicios para salvamento marítimo hubieran podido tener una duración sustancialmente mayor tal vez no hubiese sido necesario recurrir a la adquisición directa por SASEMAR de medios aéreos y marítimos modernos (más adecuados a las necesidades), al haber podido conseguir estos medios en el sector privado en condiciones de coste beneficiosas.

Otros objetivos y programas del Plan que afectan a SASEMAR han sido la promoción de la implantación del Sistema de Identificación Automática de Buques (AIS) en los equipamientos electrónicos de la Entidad (lo que se ha conseguido con la excepción de los helicópteros) y el desarrollo de un programa de inversiones en los Centros de Coordinación de Salvamento en equipamiento electrónico que ascendía a un total de 21 millones de euros. Aunque no se dispone de la cantidad detallada de inversiones en esos centros para el conjunto del periodo, sólo en los años 2002 y 2003 ya se habían realizado inversiones por importe de 24.805 miles de euros. En los ejercicios de 2004 y 2005 se habían realizado también importantes inversiones en esos Centros o estaban en curso por lo que puede afirmarse que se había sobrepasado ampliamente el objetivo.

Los objetivos señalados para los Centros de Coordinación incluían cifras de costes de explotación y plantilla que se han cumplido sobradamente.

También se incluyen en el Plan de Salvamento programas referidos a los equipos de lucha contra la contaminación, habiéndose establecido un objetivo de inversión en estos medios de 13 millones de euros para el periodo de cuatro años. Aunque no se dispone de información detallada sobre los componentes de estos gastos ni en el Plan se concreta cuáles eran los elementos materiales a adquirir (en general, barreras, motores y equipos de succión de contaminantes y otro material logístico almacenado en bases terrestres para su utilización en operaciones de prevención y lucha contra la contaminación), de acuerdo con la información facilitada por SASEMAR sólo en la adquisición de barreras y equipos de extracción de contaminantes se invirtieron más de 12,9 millones de euros, que fueron financiados con subvenciones de la Unión Europea, y además se adquirió equipo móvil para el traslado del equipamiento anticontaminante, por lo que el objetivo de gasto de inversión se sobrepasó ampliamente.

En el Plan no se contemplaban los gastos de operación e inversión que requerían las bases estratégicas de lucha contra la contaminación (donde se almacenan y mantienen y desde las que se despliegan los equipos). A 31 de diciembre de 2005 existían dos bases, la central en Madrid y otra considerada estratégica en La Coruña. En el Plan puente se contemplaba la puesta en servicio de otras cinco bases que, además del equipo mencionado, deben disponer de otros elementos materiales necesarios para la realización de operaciones especiales.

Dentro de los programas de colaboración con otras Entidades en operaciones en salvamento cabe citar el Convenio que SASEMAR tiene con la Cruz Roja. En el Plan se establecía el objetivo de mantener en servicio 30 embarcaciones semi-rígidas de 7,5 metros de eslora gestionadas por la Cruz Roja en colaboración con SASEMAR que contribuye a financiar los gastos de operación. Las aportaciones previstas a este convenio para el cuatrienio eran de un total de 2,5 millones de euros, cantidad que se ha superado debido, entre otros factores, a la concesión a la Cruz Roja de una ayuda monetaria adicional sobre la prevista de 45 miles de euros al año, incrementada en el IPC correspondiente. Además SASEMAR aportó tres nuevas embarcaciones no previstas en el Plan y ha encargado la construcción de otras tres en 2005 para renovar las viejas, manteniéndose en servicio las treinta unidades previstas en el Plan.

Aunque se ha solicitado reiteradamente, SASEMAR no ha aportado ningún documento que refleje el grado de cumplimiento del Plan 2002-2005, por lo que puede deducirse que tal documento no existe. Por ello, el análisis del cumplimiento de dicho Plan se ha realizado a partir de la comparación de los diversos datos obtenidos de la diferente documentación solicitada y

proporcionada por la Entidad, que no siempre contenía el detalle necesario; constituyendo otra dificultad para el análisis completo del cumplimiento del Plan surge de que la ejecución de varios de sus programas y objetivos incumbe no sólo a SASEMAR sino también a otras Entidades y órganos del Estado (principalmente al Ministerio de Fomento).

#### IV. CONCLUSIONES

1. En términos generales, la gestión de las emergencias marítimas, por lo que a SASEMAR se refiere, se realiza aplicando correctamente los procedimientos establecidos y empleando y controlando adecuadamente los medios de que dispone para resolverlas. Sin embargo, no es SASEMAR el único organismo que interviene en tal gestión, lo que da lugar a que la Entidad no disponga de todos los antecedentes de las actuaciones realizadas en la resolución de las emergencias ni emita informes globales de evaluación que permitan contrastar la eficacia y, en su caso, corregir las deficiencias.
2. También con carácter general, SASEMAR cumple las normas y procedimientos establecidos en la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (LCAP) en sus procesos de contratación. Como excepción, en las operaciones particularmente analizadas se ha observado que en la referente a la contratación de los servicios de cinco helicópteros llevada a cabo el 28 de febrero de 2001 se produjeron algunas incidencias que se detallan en el cuerpo del informe (epígrafe II.2).
3. Una parte importante de su contratación con terceros se adjudica por SASEMAR a su filial (participada al cien por cien) REMASA, que actúa de manera prácticamente exclusiva para SASEMAR; teniendo por tanto la sociedad mercantil filial como única finalidad el desarrollar una gran parte de la actividad correspondiente a la Entidad Pública Empresarial SASEMAR. Estas circunstancias hacen cuestionable la necesidad de la existencia de la Sociedad filial, REMASA, cuyos medios se gestionarían de manera más transparente y posiblemente más eficaz si se integrasen en la matriz SASEMAR.
4. SASEMAR no registra en su contabilidad los devengos de ingresos por operaciones de salvamento o lucha contra la contaminación por lo que no existen datos suficientes sobre los costes incurridos en operaciones de lucha contra la contaminación que han sido reclamados a sus causantes o responsables ni sobre los ingresos devengados por servicios prestados en operaciones de salvamento pendientes de cobro ni en general, sobre el volumen de impagados. De las comprobaciones efectuadas se deduce que puede existir un

alto nivel de impagados en las operaciones de salvamento y, posiblemente, un nivel aún más alto en el caso de las reclamaciones de costes por operaciones de lucha contra la contaminación marina.

5. Respecto a los gastos extraordinarios soportados por SASEMAR como consecuencia del accidente del buque "Prestige", de los que sólo la parte correspondiente a la vigilancia y limpieza de los vertidos de contaminantes en el mar y a la adquisición de barreras y equipos flotantes fue gestionada directamente por SASEMAR, las comprobaciones efectuadas han puesto de manifiesto que se cumplieron los procedimientos de control establecidos por la Empresa sin que se aprecie ninguna incidencia relevante.

Los gastos ocasionados por el proyecto de extracción, bombeo y confinamiento del fuel-oil remanente en el pecio del buque "Prestige", que a 31 de diciembre de 2005 ascendían un total de 109.978 miles de euros, fueron controlados por el Ministerio de Ciencia y Tecnología, habiendo dirigido las operaciones la sociedad REPSOL YPF; limitándose SASEMAR a abonar los importes facturados por REPSOL YPF hasta un total de 99.299 miles de euros al 31 de diciembre de 2005, previa la obtención de la conformidad del Ministerio.

Los gastos de asistencia jurídica satisfechos a un despacho de abogados estadounidense que lleva la defensa de los intereses del Estado Español en el procedimiento judicial contra los armadores-fletadores del "Prestige", también están siendo sufragados por SASEMAR pero su control corresponde a otros organismos; habiéndose limitado SASEMAR a abonar los importes facturados por el despacho de abogados (hasta el 31 de diciembre de 2005 había pagado un importe total de 7.773 miles de euros) una vez que el órgano de control había dado su conformidad a las facturas. Cabe observar, en todo caso que, de acuerdo con lo dispuesto en el del Real Decreto 1654/1980, tales los honorarios deberían haber sido haberse satisfechos por el Ministerio de Asuntos Exteriores con cargo a sus presupuestos.

6. Respecto a la ejecución del Plan Nacional de Salvamento 2002-2005, no se cumplieron sus previsiones ni en lo referente a las inversiones ni en la cuantía de los costes de explotación, y tampoco se cumplieron las previsiones presupuestarias relativas a los gastos de explotación y las inversiones de SASEMAR en el periodo 2002-2005; todo ello como consecuencia de los gastos causados por el "Prestige", de la existencia de mayores gastos inducidos por mayores inversiones y de haberse producido más contrataciones de servicios prestados por terceros que los inicialmente estimados.

**V. RECOMENDACIONES**

1. Dada la índole de la actividad que ambas desarrollan sería conveniente que se considerase la posibilidad de la integración de REMASA en su matriz SASEMAR, ya que, por las circunstancias que se recogen en el informe, la gestión sería probablemente más eficaz y en todo caso más transparente aplicando SASEMAR directamente los medios con los que cuenta REMASA.
2. Debería observarse el criterio del devengo en la contabilización de los ingresos por operaciones de salvamento y lucha contra la contaminación en el mar en atención a lo establecido en el Plan General de Contabilidad y a que con ello se obtendría un control más efectivo de los impagados que, en su caso, se produjesen.

Madrid 28 de febrero de 2008.

EL PRESIDENTE



Fdo.: Manuel Núñez Pérez



**ANEXOS**





**ANEXO Nº 1**  
**BALANCE DE SITUACIÓN DE SASEMAR**  
**(EJERCICIOS 2002 a 2005)**

(En miles de euros)

<u>ACTIVO</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>
<b>INMOVILIZADO:</b>				
<b>Inmovilizaciones inmateriales</b>	<b>177</b>	<b>131</b>	<b>89</b>	<b>52</b>
- Concesiones ,patentes y licencias	142	142	142	142
- Aplicaciones informáticas	356	380	396	418
- Amortizaciones	-321	-390	-448	-508
<b>Inmovilizaciones materiales</b>	<b>51.066</b>	<b>48.112</b>	<b>65.270</b>	<b>113.142</b>
- Terrenos y construcciones	642	733	748	8.891
- Instalaciones técnicas y maquinaria	58.300	68.389	67.411	70.709
- Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	3.734	3.905	4.001	4.101
- Anticipos e inmovilizaciones materiales en curso	2.143	1.507	31.265	46.635
- Otro inmovilizado	37.473	34.756	35.226	68.046
- Amortizaciones	-51.226	-61.178	-73.381	-85.240
<b>Inmovilizaciones financieras</b>	<b>3.737</b>	<b>3.737</b>	<b>3.737</b>	<b>3.737</b>
- Participaciones en empresas del Grupo	3.729	3.729	3.729	3.729
- Depósitos y fianzas constituidos a largo plazo	8	8	8	8
<b>Total inmovilizado</b>	<b>54.980</b>	<b>51.980</b>	<b>69.096</b>	<b>116.931</b>
<b>GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS</b>	<b>93</b>	<b>118</b>	<b>100</b>	<b>120</b>
<b>ACTIVO CIRCULANTE:</b>				
<b>Existencias</b>	<b>365</b>	<b>407</b>	<b>418</b>	<b>414</b>
<b>Deudores</b>	<b>4.265</b>	<b>36.230</b>	<b>54.789</b>	<b>69.379</b>
- Clientes por ventas y prestaciones de servicios	1.529	2.316	1.497	2.355
- Empresas del grupo, deudores	14	18	19	25
- Deudores varios	2.710	2.723	30.056	67.756
- Personal	107	104	109	83
- Administraciones Públicas	365	31.819	23.876	-
- Provisiones	-459	-750	-769	-840
<b>Inversiones financieras temporales</b>	<b>108.097</b>	<b>31.022</b>	<b>35</b>	<b>79</b>
<b>Tesorería</b>	<b>23.054</b>	<b>11.357</b>	<b>24.932</b>	<b>30.302</b>
<b>Ajustes por periodificación</b>	<b>142</b>	<b>177</b>	<b>207</b>	<b>98</b>
<b>Total activo circulante</b>	<b>135.924</b>	<b>79.192</b>	<b>80.381</b>	<b>100.262</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>191.007</b>	<b>131.290</b>	<b>149.578</b>	<b>217.313</b>

**ANEXO 1**  
**BALANCE DE SITUACIÓN DE SASEMAR**  
**(EJERCICIOS 2002 a 2005)**

(En miles de euros)

<u>PASIVO</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>
<b>FONDOS PROPIOS:</b>				
<b>Patrimonio adscrito DGMM</b>	<b>17.610</b>	<b>16.556</b>	<b>16.215</b>	<b>24.369</b>
<b>Reservas</b>	<b>5.304</b>	<b>5.304</b>	<b>5.304</b>	<b>5.304</b>
- Reserva legal	622	622	622	622
- Otras reservas	4.682	4.682	4.682	4.682
<b>Resultados de ejercicios anteriores</b>	<b>-3.725</b>	<b>-9.671</b>	<b>-11.996</b>	<b>-32.520</b>
<b>Pérdidas y ganancias</b>	<b>-5.946</b>	<b>-2.325</b>	<b>-20.524</b>	<b>21.755</b>
<b>TOTAL FONDOS PROPIOS</b>	<b>13.243</b>	<b>9.864</b>	<b>-11.001</b>	<b>18.908</b>
<b>Ingresos a distribuir en varios ejercicios:</b>	<b>114.194</b>	<b>74.606</b>	<b>93.775</b>	<b>144.954</b>
- Subvenciones oficiales de capital	114.092	74.538	93.741	144.954
- Otros ingresos a distribuir	102	68	34	-
<b>Provisiones para riesgos y gastos</b>	<b>447</b>	<b>527</b>	<b>445</b>	<b>558</b>
- Provisiones para pensiones y similares	248	159	71	60
- Otras provisiones	150	312	312	430
- Fondos de reversión	49	55	62	68
<b>TOTAL ACREEDORES A L/P</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
				<b>519</b>
<b>Deudas con empresas del grupo</b>	<b>2.798</b>	<b>2.969</b>	<b>3.649</b>	<b>2.237</b>
<b>Acreedores comerciales</b>	<b>32.323</b>	<b>37.741</b>	<b>60.930</b>	<b>19.825</b>
- Deudas por compras o prest. servicios	32.323	37.741	60.930	19.825
<b>Otras deudas no comerciales</b>	<b>1.312</b>	<b>886</b>	<b>1.780</b>	<b>23.328</b>
- Administraciones Publicas	991	744	1.076	1.492
- Otras deudas	11	-1	-3	21.769
- Remuneraciones pendientes de pago	310	144	708	67
<b>Ajustes por periodificación</b>	<b>26.690</b>	<b>4.697</b>	<b>-</b>	<b>6.983</b>
<b>TOTAL ACREEDORES A C/P</b>	<b>63.123</b>	<b>46.293</b>	<b>66.359</b>	<b>52.373</b>
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>191.007</b>	<b>131.290</b>	<b>149.578</b>	<b>217.313</b>

**ANEXO Nº 2**  
**CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS DE SASEMAR**  
**EJERCICIOS 2002, 2003, 2004 Y 2005**

	(En miles de euros)			
<u>DEBE</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>
<b>GASTOS</b>	<b>75.189</b>	<b>171.417</b>	<b>162.149</b>	<b>123.793</b>
<b>Aprovisionamientos:</b>	<b>43.350</b>	<b>123.474</b>	<b>118.135</b>	<b>44.979</b>
- Consumo de mercaderías	270	255	233	221
- Consumo de materias primas y otras materias consumibles	(1)	13	5	38
- Otros gastos externos	43.081	123.206	117.897	44.720
<b>Gastos de personal</b>	<b>14.033</b>	<b>16.211</b>	<b>17.174</b>	<b>18.153</b>
- Sueldos, salarios y asimilados	10.862	12.661	13.337	14.083
- Cargas sociales	3.171	3.550	3.837	4.070
<b>Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado</b>	<b>8.604</b>	<b>13.384</b>	<b>13.225</b>	<b>12.159</b>
<b>Variación de las provisiones de tráfico</b>	<b>360</b>	<b>291</b>	<b>19</b>	<b>72</b>
<b>Otros gastos de explotación</b>	<b>8.751</b>	<b>14.062</b>	<b>12.023</b>	<b>15.616</b>
- Servicios exteriores	8.727	14.025	11.963	15.525
- Tributos	17	31	54	85
- Otros gastos gestión corriente	-	-	-	-
- Dotación fondo de reversión	6	6	6	6
<b>TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>75.098</b>	<b>167.422</b>	<b>160.576</b>	<b>90.979</b>
<b>BENEFICIOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>36.660</b>
<b>Gastos financieros y gastos asimilados</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>14</b>
- Deudas con terceros y gastos asimilados	-	-	-	14
- Pérdidas de inversiones financieras	-	-	-	-
<b>Variación de las provisiones de inversiones financieras</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Diferencias negativas de cambios</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>TOTAL GASTOS FINANCIEROS</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>14</b>
<b>RESULTADOS FINANCIEROS POSITIVOS</b>	<b>524</b>	<b>1.550</b>	<b>792</b>	<b>609</b>
<b>BENEFICIOS DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>39.269</b>
<b>Variación del inmovilizado inmaterial, material y cartera de control</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
- Pérdidas procedentes inmovilizado inmaterial, material y cartera de control	16	1.733	362	61
- Pérdidas por operaciones con acciones y obligaciones	-	-	-	-
- Gastos extraordinarios	3	163	30	118
<b>Gastos y pérdidas de otros ejercicios</b>	<b>72</b>	<b>2.099</b>	<b>1.181</b>	<b>32.621</b>
<b>TOTAL GASTOS EXTRAORDINARIOS</b>	<b>91</b>	<b>3.995</b>	<b>1.573</b>	<b>32.800</b>
<b>RESULTADOS EXTRAORDINARIOS POSITIVOS</b>	<b>7.857</b>	<b>11.487</b>	<b>11.698</b>	<b>-</b>
<b>BENEFICIOS ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>21.755</b>
<b>Impuesto sobre sociedades</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Otros impuestos</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO (BENEFICIOS)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>21.755</b>

**ANEXO 2**  
**CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS DE SASEMAR**  
**EJERCICIOS 2002, 2003, 2004 Y 2005**

(En miles de euros)

<u>HABER</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>
<b>INGRESOS</b>	<b>69.243</b>	<b>169.092</b>	<b>141.625</b>	<b>145.548</b>
<b>Importe neto cifra de negocios</b>	<b>3.053</b>	<b>3.184</b>	<b>2.538</b>	<b>2.892</b>
- Ventas	2.420	2.286	2.054	2.030
- Prestaciones de servicios	633	898	484	862
- Devoluciones y "rapels" sobre ventas	-	-	-	-
<b>Otros ingresos de explotación</b>	<b>57.718</b>	<b>148.878</b>	<b>125.024</b>	<b>126.747</b>
- Ingresos accesos y otros gestión corriente	372	283	340	378
- Subvenciones	57.280	148.595	124.684	126.369
- Exceso de provisiones, riesgos y gastos	66	-	-	-
<b>TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>60.771</b>	<b>152.061</b>	<b>127.562</b>	<b>129.639</b>
<b>PÉRDIDAS DE LA EXPLOTACIÓN</b>	<b>14.327</b>	<b>15.361</b>	<b>33.014</b>	<b>-</b>
<b>Otros intereses e ingresos de inversiones financieras</b>	<b>524</b>	<b>1.550</b>	<b>792</b>	<b>623</b>
- Otros intereses	273	902	365	582
- Beneficios en inversiones financieras	251	648	427	41
<b>TOTAL INGRESOS FINANCIEROS</b>	<b>524</b>	<b>1.550</b>	<b>792</b>	<b>623</b>
<b>RESULTADOS FINANCIEROS NEGATIVOS</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>PÉRDIDAS DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS</b>	<b>13.803</b>	<b>13.811</b>	<b>32.222</b>	<b>-</b>
<b>Beneficios en enajenación de inmovilizado y cartera de control</b>	<b>100</b>	<b>1.084</b>	<b>217</b>	<b>-</b>
<b>Subvenciones de capital traspasadas a resultados</b>	<b>7.682</b>	<b>14.174</b>	<b>12.731</b>	<b>11.553</b>
<b>Ingresos extraordinarios</b>	<b>157</b>	<b>213</b>	<b>309</b>	<b>3.733</b>
<b>Ingresos y beneficios de otros ejercicios</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>13</b>	<b>-</b>
<b>TOTAL INGRESOS EXTRAORDINARIOS</b>	<b>7.949</b>	<b>15.482</b>	<b>13.270</b>	<b>15.286</b>
<b>RESULTADOS EXTRAORDINARIOS NEGATIVOS</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>17.514</b>
<b>PÉRDIDAS ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>5.946</b>	<b>2.325</b>	<b>20.524</b>	<b>-</b>
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO (PÉRDIDAS)</b>	<b>5.946</b>	<b>2.325</b>	<b>20.524</b>	<b>-</b>

## ANEXO Nº 3

## CONTRATOS MAYORES DE 2003, 2004 Y 2005

(Euros)

AÑO	TIPO DE CONTRATO	PROCEDIMIENTO Y FORMA DE ADJUDICACIÓN				TOTALES	
		Negociado sin publicidad		Abierto (concurso)		Nº	IMPORTE
		Nº	Importe	Nº	Importe		
2003	Asistencia o Servicios	7	1.789.222,65	15	21.419.719,09	22	23.209.021,74
	Suministro	1	5.968.200	4	31.233.449,97	5	37.201.649,97
	Obras	1	69.503,61	1	520.049,88	2	589.553,49
	<b>TOTALES</b>	<b>9</b>	<b>7.826.926,26</b>	<b>20</b>	<b>53.173.298,94</b>	<b>29</b>	<b>61.000.225,20</b>
2004	Asistencia o Servicios	6	594.066,23	9	9.797.810,24	15	10.391.876,47
	Suministro	3	84.401.707,04	5	69.170.275,05	8	153.571.982,09
	Obras	1	44.100,66	-	-	1	44.100,66
	<b>TOTALES</b>	<b>10</b>	<b>85.039.873,93</b>	<b>14</b>	<b>78.968.085,29</b>	<b>24</b>	<b>164.007.959,22</b>
2005	Asistencia o Servicios	12	1.581.655,73	18	88.070.419,04	30	89.652.074,77
	Suministro	1	337.379,04	8	44.203.131,70	9	44.540.510,74
	Obras	-	-	-	-	-	-
	<b>TOTALES</b>	<b>13</b>	<b>1.919.034,77</b>	<b>26</b>	<b>132.273.550,74</b>	<b>39</b>	<b>134.192.585,51</b>
<b>TOTAL 3 AÑOS</b>	Asistencia o Servicios	25	3.964.944,61	42	119.288.028,37	67	123.252.972,98
	Suministro	5	90.707.286,08	17	144.606.856,72	22	235.314.142,80
	Obras	2	113.604,27	1	520.049,88	3	633.654,15
	<b>TOTALES</b>	<b>32</b>	<b>94.785.834,96</b>	<b>60</b>	<b>264.414.934,97</b>	<b>92</b>	<b>359.200.769,93</b>

**ANEXO Nº 4**

**CONTRATACIONES DE SASEMAR ESPECIALMENTE ANALIZADAS**

**AÑOS 2003, 2004 Y 2005**

<b>Nº DEL CONTRATO</b>	<b>OBJETO</b>	<b>IMPORTE EN EUROS</b>	<b>FECHA DEL CONTRATO</b>	<b>PLAZO</b>	<b>PROCEDIMIENTO Y FORMA DE ADJUDICACIÓN</b>	<b>Nº DE OFERTAS PERCIBIDAS</b>	<b>EXISTENCIA DE MODIFICADOS E IMPORTE</b>
190/04	Suministro de 3 aviones p/salvamento	82.500.000	06-04-05	31-12-08	Negociado sin publicidad	1	NO
166/03	Suministro de equipamiento electrónico	5.968.200	14-01-04	1 AÑO	Negociado sin publicidad	1	260.980,85
186/04	Fletamento total 2 embarcaciones de 20 m	2.377.134	12-08-04	2 AÑOS	Abierto (concurso)	1	NO
209/05	Fletamento total 2 embarcaciones de 20 m	2.448.418,26	03-08-05	2 AÑOS	Abierto (concurso)	1	NO
198/05	Servicio de helicópteros y medios aux.	27.700.000	17-08-05	2 AÑOS	Abierto (concurso)	1	NO
223/05	Suministro de equipamiento electrónico	4.996.301,28	26-01-06	1 AÑO	Abierto (concurso)	6	NO
218/05	Fletamento total 2 buques de salvamento	7.900.000	11-11-05	2 AÑOS	Abierto (concurso)	1	NO
171/04	Suministro de 2 buques p/salvamento y lucha contra la contaminación marina	68.500.000	04-12-04	2 AÑOS	Abierto (concurso)	6	NO
216/05	Leasing de 3 helicópteros	33.975.000	25-01-06	48 MESES	Abierto (concurso)	3	NO
155/03	Fletamento total 6 embarcaciones 20 m	6.635.285	14-01-04	2 AÑOS	Abierto (concurso)	1	928.842,04
70/04	Servicios de tripulación y mantenimiento de 6 embarcaciones de 20 m de eslora	4.086.037	14-04-04	2 AÑOS	Abierto (concurso)	1	103.357,80
205/05	Suministro de 3 helicópteros	33.975.000	26-01-06	22 MESES	Abierto (concurso)	2	NO
160/03	Suministro de 2 buques salvamento y lucha contra la contaminación	29.500.000	03-04-04	21 MESES	Abierto (concurso)	5	3.184.758,30
156/03	Fletamento total de 14 embarcaciones de 15 m.	8.573.000	14-01-04	2 AÑOS	Abierto (concurso)	1	1.194.161,48
191/04	Servicios de tripulación y mantenimiento de 2 buques	2.204.163	15-03-05	1 AÑO	Abierto (concurso)	3	NO
147/03	Fletamento total de una unidad marítima	448.250	09-10-03	1 AÑO	Abierto (concurso)	1	NO
144/03	Fletamento total de una unidad marítima	343.200	24-10-03	1 AÑO	Abierto (concurso)	1	NO
143/03	Fletamento total de una unidad marítima	1.203.900	08-08-03	1 AÑO	Negociado sin publicidad	1	NO
215/05	Servicios de desarrollo de operaciones especiales de salvamento y lucha contra la contaminación	1.534.367	06-09-05	2 AÑOS	Abierto (concurso)	1	NO
<b>TOTAL</b>		<b>324.868.285,54</b>					

## ANEXO Nº 5

### SUBVENCIONES DE EXPLOTACIÓN PERCIBIDAS POR SASEMAR (2003/2005)

		(En miles de euros)		
Órgano	Finalidad	2003	2004	2005
Estado	- Financiación Gastos Explotación	49.398	57.444	65.468
	- Reclasificación Subvenciones capital (Gastos extraordinarios "Prestige")	44.313	-	-
	- Gastos extraordinarios "Prestige" (Gastos Explotación)	26.442	9.627	3.553
	- Gastos extraordinarios reflotamiento "Spabunker IV"	5.376	-	-
	- Gastos explotación buque "Castillo de Salas"	3.000	-	-
	- Gastos extraordinarios "O' Bahía"	-	2.598	-
Fondo Cohesión Europeo	Gastos extraordinarios "Prestige"	-	27.115	49.821
Fondo Europeo Desarrollo Regional	Gastos extraordinarios "Prestige"	-	21.963	6.175
Fondo Social Europeo	Cursos y Proyectos	1.054	1.224	1.352
Principado de Asturias	Cursos de Formación	19	-	-
Mº Educación y Ciencia	Proyecto Secna	-	16	-
<b>TOTALES</b>		<b>129.602</b>	<b>119.987</b>	<b>126.369</b>

En el ejercicio 2005 se contabilizó un importe de 6.983 miles de euros en concepto de ingresos anticipados por los gastos previstos para 2006 devengados por el bufete de abogados que lleva la reclamación de daños causados por el accidente del "Prestige" minorándose en igual importe la cifra de subvenciones devengadas.

## ANEXO Nº 6

### GASTOS OCASIONADOS PARA SASEMAR POR EL ACCIDENTE DEL BUQUE “PRESTIGE” HASTA 31 DE DICIEMBRE DE 2005

(En miles de euros)

<u>CONCEPTOS</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>TOTALES</u>
<b>GASTOS EXPLOTACIÓN</b>	<b>12.631</b>	<b>93.516</b>	<b>86.991</b>	<b>12.740</b>	<b>205.878</b>
<b>Aprovisionamientos<sup>(1)</sup></b>	<b>9.193</b>	<b>79.682</b>	<b>77.205</b>	<b>643</b>	<b>166.693</b>
<b>Servicios Exteriores</b>	<b>3.155</b>	<b>8.006</b>	<b>4.661</b>	<b>7.092</b>	<b>22.914</b>
Arrendamientos y Cánones		111	54	-	-
Rep. Materiales y conservación		2.096	322	-	-
Servicios profesionales		1.442	3.841	6.992	-
Transporte		2.780	124	-	-
Primas de seguros		17	12	-	-
Servicios bancarios		66	-	-	-
Publicidad y relaciones públicas		15	2	-	-
Suministros		386	38	97	-
Otros servicios		1.093	268	2	-
<b>Dotaciones amortizaciones inmovilizado</b>	<b>283</b>	<b>5.320</b>	<b>5.125</b>	<b>5.005</b>	<b>15.733</b>
<b>Gastos de personal</b>	<b>--</b>	<b>538</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>538</b>
<b>GASTOS EXTRAORDINARIOS</b>	<b>--</b>	<b>3.639</b>	<b>1.536</b>	<b>32.178</b>	<b>37.353</b>
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>12.631</b>	<b>97.155</b>	<b>88.527</b>	<b>44.918</b>	<b>243.231</b>

Fuente: Cuentas Anuales de SASEMAR

#### Notas

<sup>(1)</sup> Gastos de operaciones especiales consistentes en fletamento de buques y embarcaciones para operaciones de limpieza fundamentalmente.