

II. ESTUDIO ANALÍTICO DE COSTES DIRECTOS E INDIRECTOS DE LA ACTIVIDAD

- En cuanto a la inspección en buques:

Las inspecciones de los buques pueden desarrollarse en los puertos andaluces, españoles o de países de la UE, sin coste adicional para los armadores de los buques. Tradicionalmente los buques marisqueros andaluces se desplazaban a los caladeros africanos y periódicamente regresaban a Huelva y Cádiz al finalizar las campañas o para hacer reparaciones. Sin embargo, el paulatino incremento de los precios de los combustibles hace inviable que los buques regresen a puerto español al finalizar las campañas, y quedan amarrados durante las paradas biológicas o las negociaciones de los Acuerdos de Pesca en los puertos africanos (habitualmente Dakar). Incluso reparaciones, cada vez más complejas, se realizan en estos puertos, llegando incluso a utilizar dique seco para grandes varadas.

En caso de los buques atuneros, es diferente, puesto que sus capturas, son en mar abierto y sus caladeros de destino son más diversos y cambiantes. Estos buques operan en cualquier caladero, aunque preferentemente en el Golfo de Guinea, Pacífico e Índico.

Los costes del servicio de inspección implican varias partidas que se describen en el apartado siguiente, siendo la más importante la correspondiente al desplazamiento en avión.

Hay que tener en cuenta que los destinos en países terceros suelen ser puertos industriales, fuera de circuitos turísticos, que no cuentan con una oferta adecuada de servicios, transporte o alojamiento.

Por otro lado, la situación socioeconómica y la inestabilidad política en los países de destino implican niveles de inseguridad significativos que hay que tener presente.

Por estos motivos y por la peculiaridad que supone la inspección de buques, se ha estimado conveniente que las misiones de inspección sean desarrolladas siempre por dos personas. Esta situación ha sido práctica habitual en misiones anteriores de la AESAN y de la Junta de Andalucía.

Se han considerado los destinos más habituales en los que los buques andaluces realizan la inspección. Estos destinos se han obtenido a partir del histórico disponible y tras la consulta con las dos principales asociaciones de armadores ANAMAR y OPAGAC.

Para hacer una estimación de costes lo más certera posible, se han considerado 3 escenarios en cada uno de los cuales se ha definido una misión de inspección tipo:

- El primer escenario es la inspección en el puerto de Dakar (Senegal) donde tienen su base la mayor parte de los buques marisqueros andaluces. Generalmente las misiones se organizan para un número elevado de buques, generalmente entre 4 y 6.
- El segundo escenario corresponde a los puertos del Resto de África como Punta Negra (Congo), Walvis Bay (Namibia), Durban (Sudáfrica), Abidjan (Costa de Marfil) o Lobito (Angola). En estos puertos operan barcos marisqueros y recalcan ocasionalmente atuneros. Las misiones suelen ser para la inspección de 2-4 buques.

- El tercer escenario ha sido considerar el Resto del Mundo, considerando que corresponden a los caladeros habituales de los grandes atuneros en Pacífico e Índico como Pisco (Perú), Guayaquil (Ecuador), Mahe (Seychelles), Port London (Islas Christmas), Tarawa (Islas Christmas) y Port Louis (Mauricio). Estas misiones no son frecuentes y dependen en gran medida de la ubicación de los buques y de los cambios de titularidad entre compañías que pueden acarrear cambios en la CA de inscripción. Se ha habilitado este escenario para dar respuesta a estas demandas ocasionales, que suele corresponder a 1 buques y ocasionalmente 2 por misión.

Las principales partidas que se han tenido en cuenta son el desplazamiento España-País tercero, el alojamiento, la manutención y el personal.

Los resultados se muestran en la siguiente tabla:

COSTES TOTALES	(Senegal) DAKAR	resto ÁFRICA	resto MUNDO
Costes salarios/misión	€ 1.228,87	€ 1.474,65	€ 1.720,42
Costes alojamientos/misión	€ 447,94	€ 608,57	€ 707,49
Costes manutenciones/misión	€ 225,67	€ 273,57	€ 301,66
Costes desplazamientos/misión	€ 1.383,09	€ 3.667,47	€ 5.989,16
Costes visados/seguros/vacunas	€ 206,20	€ 558,39	€ 408,62
COSTE TOTAL/MISIÓN POR UN SOLO BUQUE	€ 3.491,77	€ 6.582,66	€ 9.127,36

Por tanto, para estas tarifa el importe correspondiente a costes de personal se ha cifrado en 35,19%, 22,40% y 18,85%, respectivamente, para cada uno de los destinos, Dakar, resto de África y resto del mundo.

Desplazamiento:

Partiendo de los destinos más frecuentes de los buques andaluces se ha calculado el importe del desplazamiento en avión desde Madrid en una compañía regular (Iberia, Air France, British Airways, etc) hasta el aeropuerto principal del país de destino.

Se ha calculado el coste del desplazamiento haciendo la media de los importes en 4 fechas distintas (1-8 enero, 1-8 abril, 25-31 julio o agosto y 1-8 octubre). De esta forma se ha obtenido un precio aproximado para cada trayecto independientemente de la fecha de la misión.

Se ha considerado siempre la tarifa más barata disponible, en clase turista, siendo consciente de que los billetes no admiten devoluciones. Esto implica que una vez concertada la misión con el armador del buque, no se podrán modificar las fechas.

Cuando ha sido necesario se ha considerado el coste de los vuelos interiores entre el aeropuerto principal y el puerto de destino. Cuando se trata de trayectos cortos, se ha considerado que el armador dispondrá los medios para acompañar a los inspectores al puerto de destino.

Se ha considerado que el vuelo se realiza desde Madrid y por tanto es necesaria la conexión desde Andalucía hasta Madrid. Sólo en el caso de Dakar se ha considerado el vuelo directo sin conexión puesto que sale desde Sevilla.

Para cada uno de los tres escenarios (Dakar, África y Resto del mundo) se ha hecho el promedio del coste de desplazamiento.

Alojamiento:

Para el alojamiento se han considerado los importes de la Orden de 11 de julio de 2006 de la Consejería de Economía y Hacienda por las que se actualizan las cuantías de determinadas indemnizaciones por razón del servicio. Que estima una cantidad por persona y día.

Se ha calculado el promedio del coste diario de alojamiento para cada escenario.

No se consideran costes de alojamiento para la conexión, puesto que en su caso se hace noche en los aviones. Sin embargo si se contempla el coste de alojamiento de una noche en Madrid, bien a la ida o a la vuelta.

Manutención:

La manutención se ha calculado según la Orden anteriormente citada que recoge los importes previstos en cada país. Se ha calculado el coste promedio de manutención para cada escenario, que se aplica a los días de estancia en el país tercero durante las inspecciones.

Para el enlace Madrid-país tercero, se toma como referencia la media manutención, con tarifa nacional de 20,41€, considerando que habrá veces en la que corresponda la manutención completa y otras en que no se devengue manutención.

Visados y Tasas:

La tramitación de los visados ante los respectivos países supone una dificultad notable desde el punto de vista operativo, puesto que implica numerosas gestiones ante las embajadas correspondientes que se encuentran en Madrid. Se ha solicitado a una de las empresas líderes en la tramitación de visados, un presupuesto estimativo que se ha utilizado como referencia para estas gestiones.

La información de precios de visados se ha obtenido de las páginas web de las embajadas y del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación

Cuando procede se han incluido las tasas que a veces se abonan a la entrada o a la salida en algunos países.

Se da por hecho que estos importes son cambiantes en el tiempo.

Seguros y Vacunas:

Se ha previsto, que en cada misión de inspección se contrate un seguro accidentes y asistencia sanitaria, con las coberturas suficientes, incluida la repatriación de heridos en caso necesario. Se ha considerado un importe fijo por misión y persona basado en los importes abonados en misiones anteriores.

También se ha considerado la necesidad de que las personas que realicen la inspección sigan con las recomendaciones sanitarias respecto a vacunaciones, tanto las obligatorias como las recomendadas. Estas vacunas dependen de cada país pero las más habituales son fiebre amarilla, paludismo, hepatitis A y B, tétanos y fiebres tifoideas. En ciertos países se recomiendan vacunas adicionales contra la rabia, etc.

Personal:

El cálculo del coste del personal se ha realizado según el tiempo de trabajo necesario para viaje y estancia en país tercero,. No se incluye el tiempo que pueda ser necesario desde España para la planificación de las misiones ni tampoco el tiempo necesario de tramitación del expediente.

El personal técnico que realiza las inspecciones está altamente cualificado y dispone de la habilitación de la Secretaría General. Cuenta además con una experiencia profesional de al menos 15 años. Por este motivo y a efectos de estimar el coste medio horario se ha considerado un titulado superior de nivel 25, con exclusividad y 5 trienios en Delegaciones Territoriales y Servicios Centrales, y su equivalente en el cuerpo A4 del Servicio Andaluz de Salud.

Los importes se han solicitado a los correspondientes servicios de personal, tanto de la SGT de la Consejería como a la D.Gral de Profesionales del SAS.

Las misiones de inspección son realizadas siempre por un equipo de dos personas.

