

INFORME DE VALORACION

PORTOS DE GALICIA

BUQUE: EROS DOS



S/REF.: EROS DOS

N/REF.: 2017001566

CONTENIDO

CONTENIDO	2
1 OBJETO	3
2 DESCRIPCION DEL BUQUE	4
2.1 DATOS BASE.....	4
2.2 DISPOSICION GENERAL.....	5
3. ESTADO GENERAL.....	5
4. VALORACION	10

PORTOS DE GALICIA

S/Ref.: EROS DOS

N/Ref.: 2017001566 JSR/ro

16 de mayo de 2018

ASUNTO	Valoración del buque de pesca "EROS DOS"
REQUERIDOS POR	ENTE PÚBLICO PORTOS DE GALICIA POL. FONTIÑAS, AREA CENTRAL, 5A 6º 15705 SANTIAGO DE COMPOSTELA A CORUÑA
FECHA REQUERIMIENTO	19/04/2017
FECHA INSPECCION	26/06/2017
LUGAR	Puerto Pesquero Riveira (A Coruña)

1 OBJETO

El presente Informe ha sido realizado por D. J. Santiago Rodríguez, Ingeniero Técnico Naval, asociado nº 223 en el COLEGIO OFICIAL DE INGENIEROS TÉCNICOS NAVALES a petición de PORTOS DE GALICIA, con objeto de elaborar un Informe de Valoración, de un Buque de pesca de casco de acero y 369 GT en situación de abandono.

Manifiestar que, de acuerdo a lo dispuesto y en cumplimiento del precepto al que se refiere el artículo 335.2 de la Ley 1/2000 de Enjuiciamiento Civil, este Informe se emite sin perjuicio, según nuestro leal saber y entender y de buena Fe.



Ver imagen de archivo del buque

2 DESCRIPCION DEL BUQUE

2.1 DATOS BASE

Nombre	EROS DOS (antes "FURABOLOS" hasta 2008)
Bandera	Panama (previo España)
Puerto Registro	Panama (antes Vigo)
Matricula Registro	Previo española 3ª VI 5 10109
IMO	8604668 antes 8604668
Distintivo	HO5115 (antes EHRA)
Años construcción	1989
Constructor:	HIJOS J BARRERAS (VIGO, ESPAÑA)
Eslora total:	31,63 m
Manga	8.32 m
Puntal	3,65 m
Calado max	3,60 m
Arqueo :	369 GT
Motor	DEUTZ SBA 6M 528 640 Kw



Ver buque atracado

2.2 DISPOSICION GENERAL

Se trata de un buque de pesca tipo palangre de superficie (espadero), con casco de acero distribuido en dos cubiertas cerradas completas a excepción de la apertura para la recogida del aparejo,

Bajo cubierta principal se dispone bodega de carnada, y carga en proa, y cámara de máquinas a popa.

En la cubierta superior en proa se encuentra la zona de trabajo y zona de habilitación. El puente de gobierno se sitúa al centro con la superestructura extendiéndose hacia la popa formando una toldilla en la que se integra un generador para servicios auxiliares y la maniobra para virado del aparejo.

Sobre cubierta principal a proa se dispone la maniobra de atraque y fondeo, y una pluma hidráulica.

3. ESTADO GENERAL

El buque se encuentra atracado en el puerto pesquero de Ribeira, muelle de redes (A Coruña) acoderado por su costado de babor.

Resulta evidente a tenor del aspecto general el buque se encuentra en una situación de abandono y/o falta de mantenimiento. Sin embargo conserva íntegras su estructura y maquinaria.

- Exteriormente el buque se observa en sus calados normales y sin escora o trimado de lo que se extrae que está siendo achicado, y /o no existen embarques de agua importantes. En la obra viva se observa desde la superficie, abundantes incrustaciones, principalmente algas.
- La estructura de cubierta principal y la maquinaria expuesta a la intemperie, presenta corrosión generalizada derivada de la perdida de la pintura protectora y falta de mantenimiento.
- Los intentos por acceder al interior del buque fueron infructuosos toda vez los portillos y escotillas han sido bloqueados desde el interior por medio de cadenas, cabos y condenas, lo que impide la apertura desde el exterior. Asimismo, durante la visita se presente a bordo, un individuo que manifiesta ser el Armador, y que solicita abandonemos el buque.
- Si ese posible identificar a popa bajo la toldilla, un motor auxiliar CAT 3306 en aparente buen estado de conservación, existiendo una segunda unidad idéntica en la cámara de máquinas.
- A través de los históricos consultados del buque, podemos confirmar que previa situación de atraque definitivo del buque, había sido acometido en diciembre de 2010 una varada en la que se lleva a cabo un mantenimiento general, sin que hubiera apenas navegado el buque posteriormente.



Ver imagen de archivo tomada en varada en Seychelles en 2010

A tenor del estado general observado, así como la afectación particular de la habilitación y puente de gobierno, y la antigüedad del buque, recordemos de 1989, concluimos que la unidad se considera actualmente como “inoperativo” al encontrarse gran parte de los elementos que lo integran muy deteriorados e fuera de servicio, contando con únicamente un valor residual.









4. VALORACION

Para la valoración del presente buque se han tenido en cuenta las siguientes consideraciones:

1. A partir de los datos públicos del presente buque, las informaciones recabadas, las inspecciones y datos tomados durante las inspecciones así como las características constructivas y datos comparativos de otros buques de características similares, se han calculado un peso muerto, pertrechos y consumos para la presente unidad de 318 toneladas como se indica:

Descripción	Peso (ton)
Casco de acero + tubería	245,00
Maquinaria incluso sistema propulsor	32,00
Equipos no metálicos incluso lastres morteros	29,00
Aceites y combustibles	12,00
	318,00

2. El buque se considera "inoperativo" al encontrarse gran parte de los elementos que lo integran muy deteriorados e fuera de servicio, contando con únicamente un valor residual de los materiales que lo integran, o por el valor de algunas de sus máquinas.

3. Se ha tenido en cuenta lo dispuesto en el Reglamento 1257/2013, relativo al reciclado de buques, habida cuenta los gastos necesarios en que se ha de incurrir para el aprovechamiento o valorizado del buque o sus restos, en particular:

- o Retirada de residuos peligrosos, desgasificado de conductos y depósitos (aceites, combustibles, refrigerantes, etc.).
- o Retirada de residuos no peligrosos (aislantes, maderas, plásticos, redes, etc.).
- o Colocación de embarcaciones sobre carro de varada.
- o Desguace de estructura del puente, mástiles, y maquinaria con equipos de oxicorte manual.
- o Desguace del casco de la embarcación mediante equipos de oxicorte y máquinas retroexcavadoras dotadas de cizallas hidráulicas.
- o Picado de materiales pesados utilizados como lastre.
- o Carga y transporte de los residuos peligrosos y no peligrosos por vehículos autorizados.
- o Entrega a gestores autorizados de los residuos.
- o Carga, transporte y gestión de los residuos metálicos.
- o Entrega a la PROPIEDAD de toda la documentación relativa a la correcta gestión de los residuos.

4. Para el cálculo del valor residual, se ha considerado el precio medio de la chatarra de acero a emisión del presente informe de 220,00 €/ton, presente en casco y tubería, y de 450,00 €/ton para las aleaciones presentes en la maquinaria como precio medio ponderado

de su venta como chatarra o incluso aprovechamiento íntegro o de algunas de sus piezas como recambios.

5. Con las premisas anteriores, el valor técnico calculado del buque es de 29.130,00 € como se indica:

Descripción	Cantidad	Precio Ud.	Importe
Valor residual bruto			
Casco y tubería	245	220	53.900,00 €
Maquinaria incluso sistema propulsor	32	450	14.400,00 €
		neto	68.300,00 €
Costes valorización			
Remolque	1	11.000,00	-11.000,00 €
Varada astillero y estadias	1	110	-3.300,00 €
Mano de obra	1	15.000,00	-15.000,00 €
Categorizado, transporte y tratamiento residuos	47	210	-9.870,00 €
		neto	-39.170,00 €
		Total	29.130,00 €

Atentamente,

abaco international loss adjusters



Juan S. Rodríguez¹

Ingeniero Téc. Naval

¹Con arreglo a lo dispuesto en el Art 335.2 de la Ley 1/2000 de Enjuiciamiento Civil, prometo que diré verdad y que he actuado y actuaré con la mayor objetividad posible, tomando en consideración tanto lo que pueda favorecer como lo que sea susceptible de causar perjuicio a cualquiera de las Partes. Asimismo, declaro conocer las sanciones penales que el Ordenamiento Jurídico prevé si incumpliere mi deber como perito.