

INFORME DE VALORACION

PORTOS DE GALICIA

BUQUE: L'ETEL



S/REF.: L'ETEL

N/REF.: 2017001565

CONTENIDO

CONTENIDO	2
1 OBJETO	3
2 DESCRIPCION DEL BUQUE	4
2.1 DATOS BASE.....	4
2.2 DISPOSICION GENERAL.....	5
3. ESTADO GENERAL.....	6
4. VALORACION	9

PORTOS DE GALICIA

S/Ref.: L´ETEL

N/Ref.: 2017001565 JSR/ro

16 de mayo de 2018

ASUNTO	Valoración del buque de pesca “L´ETEL”
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 250,78 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	L'ETEL
Bandera	Francia
Puerto Registro	Bayonne
Matricula Registro	BA-318357
MMSI	227858000
IMO	6807412
Distintivo	FURF
Años construcción	1967
Constructor:	ATELIERS & CHANTIERS LA ROCHELLE PALLICE (LA ROCHELLE PALLICE, FRANCE)
Eslora total:	34 m
Manga	7.52 m
Calado	3,81 m
Arqueo :	250,78 GT
Tanques	8 de combustible / 77048 litros capacidad 2 agua 12.000 litros 1 Lodos 926

Motor

1 aceite hidráulico 595

1 aceite MP y auxiliares 1.521 litros

Anglo Belgian 6MDXC/750/100A de 600 Kw a 750 rpm



Ver buque atracado

2.2 DISPOSICION GENERAL

Se trata de un buque de pesca tipo palangrero convencional, 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.

Sobre cubierta principal a proa se dispone una pluma hidráulica.

3. ESTADO GENERAL

El buque se encuentra atracado por su costado de estribor en segunda línea abarloado al buque "EROS II" en el puerto pesquero de Ribeira, muelle de redes (A Coruña).

Resulta evidente a tenor del aspecto general tanto exteriormente como interiormente que el buque se encuentra en una situación de abandono y/o falta de mantenimiento. Sin embargo conserva íntegras su estructura y maquinaria, a excepción del Puente de gobierno y superestructura, pudiendo establecer que:

- Exteriormente el buque presenta fuerte asiento apopante próximo a línea de calado máximo y ligera escora a estribor. 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 pérdida de la pintura protectora y falta de mantenimiento.
- El buque ha sufrido un incendio que afecta a la superestructura y habilitación en la que se ha producido la calcinación completa del equipamiento de puente de gobierno incluso aparatos radioeléctricos y mobiliario zonas que han resultado pérdida total.
- La cámara de máquinas se encuentra íntegra con todo su equipamiento y a pesar de apreciarse nivel de agua acumulada en sentina elevada, sólo alcance el reducto y sistema propulsor pero no a los equipos principales. Sin embargo, la maquinaria presenta fuerte corrosión y mal estado, no pudiendo identificarse las características de la mayor parte de la misma.
 - o Motor Principal Anglo Belgian 6MDXC/750/100A de 750 Kw.
 - o 2 Motor auxiliares.
 - o Depuradora / separadora combustible.
 - o Sistema de frío compresor alternativo.
 - o Compresor aire comprimido.
 - o Bombas de trasiego de lastres.
 - o Bomba eléctrica contraincendios.
 - o Bombas y motores hidráulicos.

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 1969, concluimos que la unidad se considera 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 307 toneladas como se indica:

Descripción	Peso (ton)
Casco de acero + tubería	230,00
Maquinaria incluso sistema propulsor	30,00
Equipos no metálicos incluso lastres morteros	32,00
Aceites y combustibles	15,00
	307,00

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 350,00 €/ton para las aleaciones presentes en la maquinaria como precio medio ponderado de su venta como chatarra o incluso aprovechamiento de algunas de sus piezas como recambios.

5. Con las premisas anteriores, el valor técnico calculado del buque es de 22.230,00 € como se indica:

Descripción	Cantidad	Precio Ud.	Importe
Valor residual bruto			
Casco y tubería	230	220,00	50.600,00 €
Maquinaria incluso sistema propulsor	30	360,00	10.800,00 €
		neto	61.400,00 €
Costes valorización			
Remolque	1	11.000,00	-11.000,00 €
Varada astillero y estadias	1	110,00	-3.300,00 €
Mano de obra	1	15.000,00	-15.000,00 €
Categorizado, transporte y tratamiento residuos	47	210,00	-9.870,00 €
		neto	-39.170,00 €
		Total	22.230,00 €

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.