INFORME PERICIAL Y DE TASACION

Peticionario:

Causa: Determinación de daños y valor de los mismos

Tipo de Bien: Embarcación de recreo MARETI 5.40 TIMONIER

Perito: José Bellón Puignau

DNI:

Dirección: . ( ). Cp.

Nº Colegiado/Asociado a la ANTPM (Asociación Nacional tasadores, peritos y mediadores: 5266

Nº de perito: P-36-0611

Nº CODIGO PERSONAL	Nº DE INFORME	AÑO Y MES DEL INFORME	TIPOLOGIA DEL ENCARGO	Nº PROCEDIMIENTO
P-36-0611			Particular	

ITEM "0"

CERTIFICADO DE VALORACIÓN:

José Bellón Puignau, en calidad de perito judicial, experto en diseño, construcción y valoración de embarcaciones, siguiendo el encargo particular de Dña.

DETERMINA

Que a fecha el **VALOR DE PIEZAS Y MANO DE OBRA** necesarios para la reparación de los daños sufridos por la embarcación asciende a la cantidad de calculado mediante el porcentaje de valoración determinado en función de los daños apreciados, los materiales necesarios para dicha reparación y el precio de la mano de obra a valor de mercado por los que se rige el sector en cuestión.

Que el **VALOR DE IVA** de dicha reparación asciende a la cantidad de .

Que el **VALOR TOTAL DE TASACIÓN DE LA REPARACION** obtenido por el método de comparación de muestras de mercado asciende a la cantidad de .

SYB Astilleros y proyect SL.

Nº CODIGO PERSONAL	Nº DE INFORME	AÑO Y MES DEL INFORME	TIPOLOGIA DEL ENCARGO	Nº PROCEDIMIENTO
P-36-0611			Particular	

ÍNDICE:

0*- Certificado de valoración (2)

1*- Identificación del Perito y del encargo (4)

2*- Criterio de valor y bien (5 y 6):

- Ley y ciencia. (5)
- Objeto de la pericia.(6)
- Del bien valorado.(6)
- Inspección visual. (6,7,8)

3*- Hipótesis de valoración (9):

4*- Valoración (9,10,11,12).

- Valor piezas/recambios. (9)
- Valor mano de obra. (10)
- Muestras utilizadas. (10,11)

5*- Conclusión (12).

6*- Anexos (13 a 24).

7*- Recibí y conformidad (25)

liente (26)

SYB Astilleros y proyectos SL.

Nº CODIGO PERSONAL	Nº DE INFORME	AÑO Y MES DEL INFORME	TIPOLOGIA DEL ENCARGO	Nº PROCEDIMIENTO
P-36-0611			Particular	

ITEM "1"

IDENTIFICACIÓN DEL PERITO Y DEL ENCARGO:

El perito que suscribe, firma y ratifica el presente informe pericial soy yo, José Bellón Puignau, con DNI y domicilio profesional en la calle , CP de ( ), con teléfono de contacto 642351313 y dirección de correo electrónico: skualumboats@gmail.com

Perito Judicial de embarcaciones de recreo con Nº P-36-0611, diseñador de embarcaciones de recreo a vela y motor y/o artefactos flotantes y constructor de las mismas en astilleros propios o ajenos. Autorizado y homologado por el ministerio de fomento a través de la DGMM (dirección general de la marina mercante) con las siglas identificativas "SKL" para diseñar, construir, reparar, homologar y otorgar marcado "CE" (valido para todos los países comunitarios) a embarcaciones de pesca, profesionales y recreo. Empresario y constructor de embarcaciones con 35 años de experiencia en el sector, conferenciante, patrón titulado de embarcaciones de recreo, Monitor de navegación a vela y motor, patrón y tripulante de embarcaciones de regatas con dilatada experiencia.

El encargo se acepta según acta de aceptación a fecha de: ante la parte interesada y contratante Dña.

El presente informe se emite a los únicos efectos de ser utilizado para fines particulares y/o judiciales, no autorizando su uso para otra finalidad que la prevista en el mismo.

En a

SKB Astilleros y proyec SL.

Nº CODIGO PERSONAL	Nº DE INFORME	AÑO Y MES DEL INFORME	TIPOLOGIA DEL ENCARGO	Nº PROCEDIMIENTO
P-36-0611			Particular	

ITEM "2"

CRITERIO DE VALOR Y BIEN:

LEY Y CIENCIA

La realización de un informe de valoración de un bien mueble pasa por dos aspectos básicos, a saber, la Ley y la Ciencia.
Entenderemos por Ley todos aquellos conceptos legalmente establecidos en nuestro ordenamiento jurídico para, en este caso, llegar al valor del bien, valor de reparación o valor de daños.
Entenderemos Ciencia por todas aquellas herramientas matemáticas, técnicas de valoración, muestreo y homogeneización de valores y modos habituales de operar por expertos y avalados por asociaciones profesionales legalmente constituidas.

Los criterios de valoración de reparaciones se determinan mediante una media ponderada de los precios medios de la hora de mano de obra entre las diferentes náuticas y talleres del sector en la misma provincia de la reparación, así como los precios de PVP de los materiales necesarios para realizar las mismas, siempre de marcas de reconocido prestigio y calidades similares a los originales, descartando las "marcas blancas" a menos que se utilicen por expreso deseo del propietario.

SYB Astilleros y proyectos SL.

Nº CODIGO PERSONAL	Nº DE INFORME	AÑO Y MES DEL INFORME	TIPOLOGIA DEL ENCARGO	Nº PROCEDIMIENTO
P-36-0611			Particular	

OBJETO DE LA PERICIA:

Determinación del daño y cuantía de reparación, por el método de comparación de muestras de mercado, del bien a evaluar.

DEL BIEN VALORADO:

EMBARCACION DE PESCA-PASEO MODELO "MARETI" 5.40 TIMONIER

FOTOGRAFIA ACTUAL DEL BIEN OBJETO DE LA PERICIA



INSPECCION VISUAL:

Lunes a las 12.00 horas se identifica el vehículo en instalaciones del club náutico en , a donde fue llevada con el encargo de realización de presupuesto y reparación.

- Se comprueba el aspecto general de la embarcación en su exterior e interior presentando un aspecto bueno según su antigüedad y uso salvo por grietas en zonas del casco.
- Al ponerlo en marcha se comprueba su funcionamiento siendo correcto.
- Se comprueban los papeles, folio/inscripción, certificados de navegabilidad siendo autentificadas.
- Se comprueba la ITB estando en vigencia, POR SER MENOR DE 6 METROS NO NECESITA PASAR ITB
- Se comprueba la póliza del seguro obligatorio de la embarcación, estando en vigencia.

tá en posesión del titulo PNB que le habilita para la navegación y mando de

Nº CODIGO PERSONAL	Nº DE INFORME	AÑO Y MES DEL INFORME	TIPOLOGIA DEL ENCARGO	Nº PROCEDIMIENTO
P-36-0611			Particular	

DESARROLLO DE LA VISITA:

Acompañado por el propietario de la embarcación se inicia la visita de inspección a las 12.00am del día en las instalaciones del club náutico de . El Barco se encuentra varado en las instalaciones de tierra de dicho club náutico.

En la inspección visual se encuentra la embarcación varada en una cuna de 2910mm de largo por 1690mm de ancho y con un alto sobre apoyos de 900mm dejando un vuelo libre en proa de aprox 1.40 metros sin ningún tipo de sujeción. Se encuentra la quilla del barco con un solo apoyo en la zona de proa, ejerciendo este apoyo toda la fuerza longitudinal que tendría que realizar la quilla entera, tal como indica el manual del propietario del propio barco. Además, los apoyos de cada una de las patas son excesivamente pequeños en su parte de contacto con la carena si no se quiere realizar un apoyo de la quilla completa, lo que redunda en una flexión del casco demasiado forzada y que es observable a simple vista. Es un mal muy común y que hemos observado en infinidad de ocasiones lo largo de nuestra trayectoria profesional.

Las grietas observables desde el exterior coinciden con la zona de apoyo de la cuna y están fuera de cualquier mamparo transversal/ longitudinal estructural interior del barco. En cualquier caso, si se hubiese puesto un apoyo en la quilla del barco esto hubiese reducido la flexión del casco y no se hubiese producido la rotura de la capa exterior del gel coat. También hubiese valido que la cuna se hubiese colocado emparejada con alguna zona de refuerzo estructural transversal de los mamparos interiores. La capacidad de flexión antes de rotura del gel coat con una carga en molde de aprox **800µ y 950µ** es muy inferior a la carga de rotura del estratificado de telas de fibra de vidrio, que tiene un espesor de 9mm en la zona dañada. Esto implica que probablemente y a falta de comprobación los daños son **solamente exteriores.**

Cabe destacar que el barco en si mismo no es de un gran grosor, en el forro, de material de fibra de vidrio sin embargo cumple con los estándares actuales normales y su documentación refleja que esta homologado y posee un marcado CE, con lo cual este perito entiende que cumple con las directrices de construcción de la Unión Europea. Su DECLARACION DE CONFORMIDAD en el apartado de normativa ESTRUCTURAL refleja que se ha construido bajo las NORMAS ARMONIZADAS 12215, 12217, 121216, 9093-1, 9093-2, 11812, 12116, 15083, 14946, 9094-1 y 15084 que no dejan de ser en si mismas un estándar de construcción constituido y aprobado para garantizar una calidad constructiva y de seguridad de cara al buque y su tripulación.

Además, realizada consulta con el importador de la embarcación se ha constatado que existen muchas unidades similares e incluso de mayor eslora de la misma marca y que no se han dado casos de problemas de fabricación ni quejas por parte de clientes.

SYB Astilleros y Proyectos SL.

Es necesario, para actuar objetivamente, realizar un examen de la cara interior del barco en la zona de las grietas y comprobar que no existen delaminaciones de las capas de fibra, ni que las grietas han pasado al interior del casco. Para ello es necesario abrir una "cesárea" en el contra molde interior del casco que hace a la vez de refuerzo estructural del mismo y comprobar que todo esta en orden. En todo caso y una vez realizada dicha comprobación, con la finalidad de que las grietas exteriores no

vuelvan a salir de nuevo es necesario, como mínimo, realizar un refuerzo en la zona de las mismas conforme al siguiente esquema de laminación y trabajo:

EXTERIOR:

Sanear con radial una zona perimetral de 5cm de la grieta, limpiar con acetona y relaminar con un tela MAT 300, una tela ROVING 200 y una tela MAT 150. Lijar hasta igualar superficies, pintar de Top coat, imprimación epoxi y el antifouling como protección final.

INTERIOR:

Lijar toda la superficie a relaminar, aplicar una tela MAT 300, una tela BIAXIAL 800 y cerrar con otra tela MAT 300. Es importante que todas las telas se puedan llevar a "coser" y unir con el contra molde (donde el espacio lo permita) haciendo de esta manera un bloque solido y resistente.

Se aconseja así mismo y en las zonas que sea posible físicamente el pintado de la sentina interior con una mano de TOP COAT. Ello ayuda a reducir significativamente el coeficiente de absorción de agua y por tanto la aparición de problemas osmóticos.

En ambos casos se recomienda hacerlo con resinas de poliéster, isoftálicas y tixotrópicas. En el caso de la fibra de vidrio será material tipo "E".

Cualquier desconchado, golpe o rotura en la cara exterior del gel coat conlleva a que el estratificado de fibra de vidrio absorba enormes cantidades de agua, ya que simplemente se trata de una barrera de protección del mismo con un espesor inferior a 1mm. Esto, al medio plazo, redunda en una serie de problemas mas complicados de reparar.

No realizar estas tareas de reparación conlleva en un futuro (y siempre suponiendo que no existan ya) daños mayores como osmosis y deslaminaciones no deseadas que finalizan en un deterioro estructural muy severo y con una reducción de la vida útil del barco estimada por la AEAT en 20 años. Con lo cual recomendamos encarecidamente y dado que estamos ante un barco relativamente nuevo realizar las tareas correctoras indicadas para atajar el problema detectado.

SYB Astilleros y proyectos SL

Nº CODIGO PERSONAL	Nº DE INFORME	AÑO Y MES DEL INFORME	TIPOLOGIA DEL ENCARGO	Nº PROCEDIMIENTO
P-36-0611			Particular	

ITEM "3"

HIPOTESIS DE VALORACION:

CIENCIA:

Para llegar a determinar el importe del valor de reparación del bien que nos ocupa utilizaremos la técnica de COMPARACION DE PRECIOS DE MERCADO, así como un estudio pormenorizado de los consumibles teniendo en cuenta variables de estado de conservación, antigüedad, uso y características intrínsecas del barco

ITEM "4"

VALORACION:

VALOR DE PIEZAS Y/O RECAMBIOS:

Materiales necesarios:

- 10 kilos de resina de poliéster acelerada y tixotrópica (con catalizador). (/kilo)
- 1 kg de TOP COAT de color blanco
- 1 disco de lija multi hojas de radial
- 3 metros de MAT 300 /m (incluimos en esta valoración ½ metro de MAT 150)
- 2 metros de BIAXIAL 800 /m (incluimos en esta valoración ½ metro de Roving 200)
- Pequeño material (sikaflex, acetona, brochas, disolvente, rodillos, papel…etc)
- Precio varada y botadura (por maniobra seguros incluidos)
- Días de estadías en seco (se estiman para reparar 7 días/)

SYB Astilleros y proyectos SL.

Nº CODIGO PERSONAL	Nº DE INFORME	AÑO Y MES DEL INFORME	TIPOLOGIA DEL ENCARGO	Nº PROCEDIMIENTO
P-36-0611			Particular	

VALOR DE MANO DE OBRA DE REPARACIÓN:

Consultadas 2 empresas reparadoras de la zona de Baleares y un empresa reparadora de la zona peninsular se realiza media ponderada entre ellas, resultando un importe de reparación de mano de obra de MAS IVA.

ANCLA SL

SYB ASTILLEROS Y PROYECTOS SL

NAUTICA GUIMAR SL

*Se adjuntan documentos oficiales de presupuestos como ANEXOS

SYB Astilleros y proyectos SL

Nº CODIGO PERSONAL	Nº DE INFORME	AÑO Y MES DEL INFORME	TIPOLOGIA DEL ENCARGO	Nº PROCEDIMIENTO
P-36-0611			Particular	

Para la obtención de los precios de los materiales y mano de obra se han utilizado muestras de los PVP, haciendo una media ponderada y homogeneizada de los siguientes proveedores:

* GAZECHIM COMPOSITES
* MIRKA
* TEIJIDO PINTURAS

} MATERIALES COMPUESTOS, PEQUEÑO MATERIAL Y DISCOS DE LIJA.

* SYB ASTILLEROS Y PROYECTOS SL
* ANCLA MAYORCA SL.
* NAUTICA GUIMAR SL.

} PROVEEDORES DE MANO DE OBRA DEL SECTOR.

* Se adjuntan documentos oficiales de presupuestos como ANEXOS

SYB Astilleros y proyectos SL.

CODIGO PERSONAL	Nº DE INFORME	AÑO Y MES DEL INFORME	TIPOLOGIA DEL ENCARGO	Nº PROCEDIMIENTO
P-36-0611			Particular	

ITEM "5"

CONCLUSIÓN:

Se concluye que el importe obtenido **para VALOR DE MERCADO DE LA REPARACION** de la embarcación según el criterio y método de comparación de muestras de mercado asciende a lo reflejado en el siguiente cuadro final

BIEN A TASAR	VALOR PERITADO	COEFICIENTE DE DEPRECIACION	VALOR PERITADO RESULTANTE
MANO DE OBRA ESPECIALIZADA		**0%**	
PIEZAS DE RECAMBIO/MATERIAL		**0%**	
TOTAL, VALOR PERITADO DEL CONJUNTO			
IVA DEL CONJUNTO			

TOTAL VALOR DE REPARACION IMPUESTOS INCLUIDOS	

Y para que así conste a los efectos oportunos firmo el presente informe hoy, Lunes

José Bellón

Nº CODIGO PERSONAL	Nº DE INFORME	AÑO Y MES DEL INFORME	TIPOLOGIA DEL ENCARGO	Nº PROCEDIMIENTO
P-36-0611			Particular	

ITEM “6”

ANEXOS:

ANEXO 1: FOTOGRAFIAS DE DAÑOS EN EL BIEN A EVALUAR.



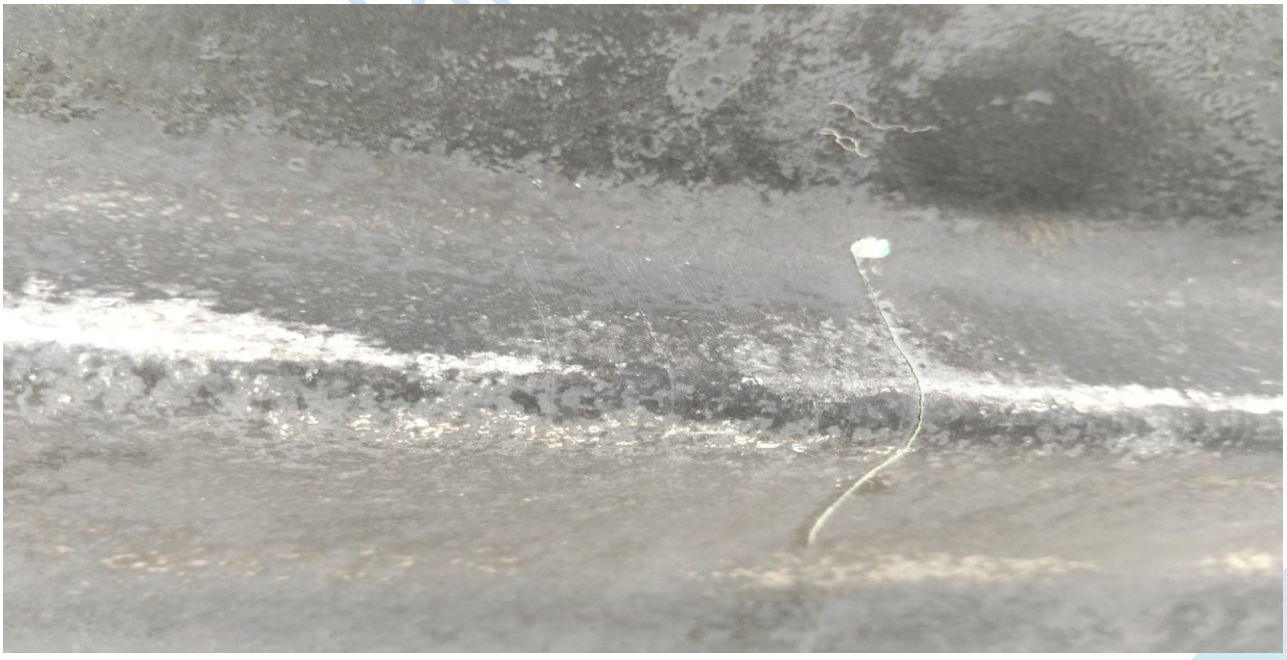
cuna de varada y flexión del casco.



Nº CODIGO PERSONAL	Nº DE INFORME	AÑO Y MES DEL INFORME	TIPOLOGIA DEL ENCARGO	Nº PROCEDIMIENTO
P-36-0611			Particular	



Estiba sin apoyos.



proyectos SL.

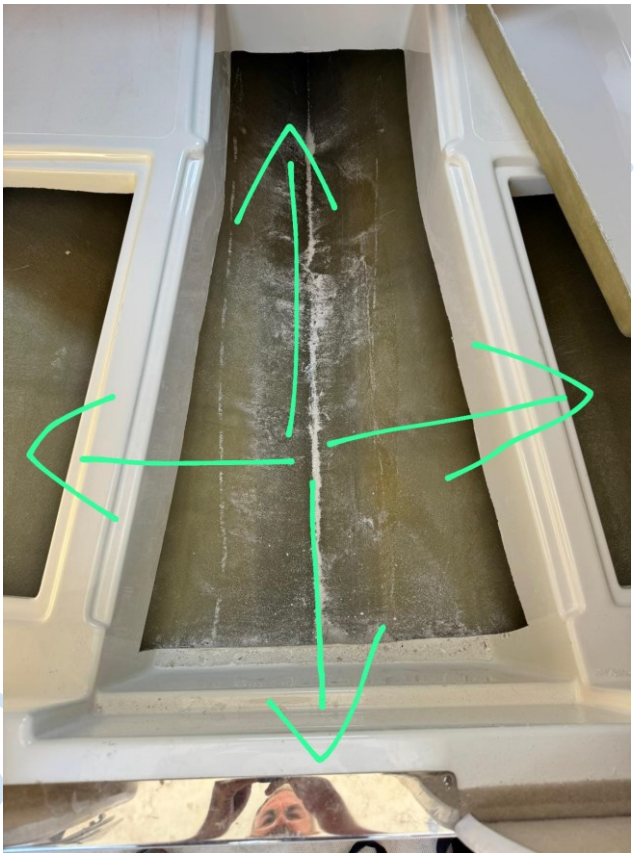
Nº CODIGO PERSONAL	Nº DE INFORME	AÑO Y MES DEL INFORME	TIPOLOGIA DEL ENCARGO	Nº PROCEDIMIENTO
P-36-0611			Particular	



Daños casco (2)



Nº CODIGO PERSONAL	Nº DE INFORME	AÑO Y MES DEL INFORME	TIPOLOGIA DEL ENCARGO	Nº PROCEDIMIENTO
P-36-0611			Particular	

Cortes del contra molde para acceder a la parte interior de los daños.

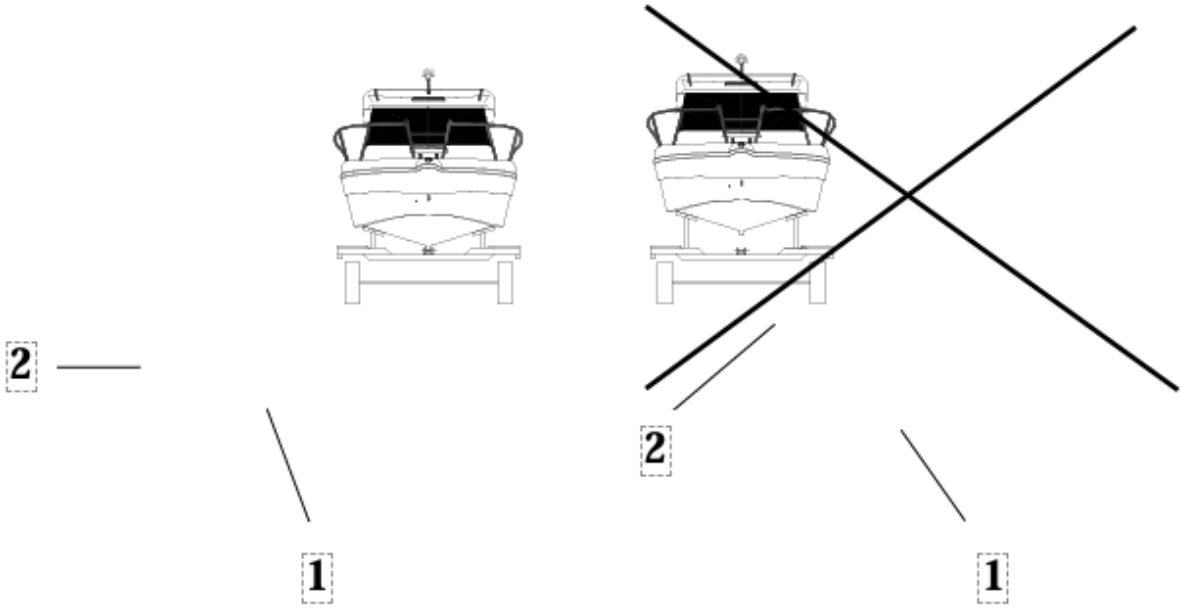



Mamparos interiores y zonas para coser el relaminado.

Nº CODIGO PERSONAL	Nº DE INFORME	AÑO Y MES DEL INFORME	TIPOLOGIA DEL ENCARGO	Nº PROCEDIMIENTO
P-36-0611			Particular	

*** INDICACION DEL MANUAL DEL PROPIETARIO EN SU PAGINA Nº 16/20.**

Manera de transportar por carretera y varar/estibar la embarcacion.



SI

NO

1 – Soporte central
2 – Soporte lateral

La quilla debe apoyarse en el soporte medio (1) y los soportes laterales deben colocarse cómo en la imagen (2).

ANEXO OMITIDO

Documento retirado en esta versión pública
por contener datos personales, económicos o identificativos.

ANEXO OMITIDO

Documento retirado en esta versión pública
por contener datos personales, económicos o identificativos.

ANEXO OMITIDO

Documento retirado en esta versión pública
por contener datos personales, económicos o identificativos.

ANEXO OMITIDO

Documento retirado en esta versión pública
por contener datos personales, económicos o identificativos.

ANEXO OMITIDO

Documento retirado en esta versión pública
por contener datos personales, económicos o identificativos.

ANEXO OMITIDO

Documento retirado en esta versión pública
por contener datos personales, económicos o identificativos.

ANEXO OMITIDO

Documento retirado en esta versión pública
por contener datos personales, económicos o identificativos.

Nº CODIGO PERSONAL	Nº DE INFORME	AÑO Y MES DEL INFORME	TIPOLOGIA DEL ENCARGO	Nº PROCEDIMIENTO
P-36-0611			Particular	

El presente informe compuesto de 26 páginas numeradas se entrega a la peticionaria a .

El presente informe se entrega contra factura por valor de más IVA a la parte peticionaria y se facturará a dicha parte a los 30 días posteriores a su entrega al cliente.

El pago se realizará en el Nº de cuenta “ ”.

El presente informe se ha realizado en base a la norma UNE 197001:2019 homologada y certificada para la presentación de informes y dictámenes judiciales para tener plena validez jurídica en cualquier juzgado del territorio nacional, así como en unidades de justicia de mayor calado y entidad.

El cuerpo del presente informe, formato de presentación, redacción y su contenido es propiedad exclusiva del ingeniero firmante, no autorizándose copias del mismo bajo ningún concepto.

La elaboración del presente informe NO comprende en el precio de referencia su defensa ni explicación en ninguna sala de justicia, siendo todos los gastos que concurran para dicho fin facturados a mayores a la parte peticionaria (traslados, dietas, hoteles…etc) así como unos honorarios profesionales de a mayores. Como norma general se aplica el criterio de gratuidad para las partes en el caso de ser solicitado por el propio juzgado, y en ningún caso al ser “perito de parte”.

Los honorarios de visado por colegio/asociación profesional ascienden a la cantidad de a mayores, si bien no es de carácter obligatorio dicho visado para la plena validez jurídica del informe.

Recibí

CONFORME CLIENTE: CONFORME PERITO JUDICIAL

SYB Astilleros y proyectos SL

ANOTACIONES DEL CLIENTE:

SYB Astilleros y proyectos SL.