

Superyates & Marinas

# THE BEST

n°63 - 6€

International edition

With English & Russian Texts - РУССКАЯ ВЕРСИЯ

**Punto de encuentro**  
Boot Düsseldorf  
Moscow Boat Show  
Palma Superyacht Show

**Marinas**  
Port Tarraco

**A bordo**

Sanlorenzo SD 112 "O"

ISA 140 "Silver Wind"

Jeanneau 64

**Interiorismo**

**Barcos personalizados**

**Ventajas de clasificar el barco**



# VENTAJAS DE CLASIFICAR EL BARCO



**¿Se está planteando la construcción de un nuevo yate y tiene dudas sobre si clasificar el barco o no? ¿Va a comprarse un yate de segunda mano y quiere saber si le compensa seguir con la clasificación? Ya tiene un yate o quiere comprar uno y no está clasificado, ¿debería clasificarlo? En este artículo exponemos una serie de cuestiones que le ayudarán a tomar una decisión acertada.**

■ Por Adrián Prada, Ingeniero naval - Director de ORIENTA SI - [www.orientasi.com](http://www.orientasi.com)



## ¿Qué es una sociedad de clasificación?

¿Quién no ha oído en algún momento nombres como Lloyd's Register, Bureau Veritas o Germanischer Lloyd? Todas ellas sociedades de clasificación. Técnicamente una sociedad de clasificación es una organización no gubernamental que establece y mantiene normas técnicas para la construcción y explotación de buques y estructuras offshore. La sociedad también se ocupa de verificar que la construcción es conforme a estas normas y lleva a cabo inspecciones periódicas de los barcos en servicio para garantizar el cumplimiento de dichas normas.

Estas sociedades surgieron en Londres a mediados del siglo XVIII. Los armadores, capitanes y empresarios de la zona solían reunirse en la cafetería de Edward Lloyd (Lloyd's Coffe House) para charlar, hacer negocios y pactar el reparto de pérdidas y beneficios de los fletes que allí se acordaban. A este efecto les surgió una clara necesidad: conocer el estado y calidad de los buques con los que estaban negociando. Así surgió en 1760 la primera sociedad de clasificación, el Lloyd's Register, nombrada a partir de la cafetería donde se juntaban los profesionales del sector. Este rol inicial, que consistía en hacer circular una hoja impresa con la información que aportaban los clientes habituales de la cafetería de Lloyd, ha ido ampliándose y profesionalizándose hasta la fecha. Hoy en día una sociedad de clasificación tiene un amplio conjunto de normas internacionalmente aceptadas para el diseño, construcción y mantenimiento de una gran variedad de buques, incluidos los yates. Asimismo, supervisa que los planos constructivos del buque cumplan con las normas de la sociedad y que el buque se construya acorde a los planos aprobados y a las normas y criterios de la sociedad. Una vez el buque está operativo, en caso de querer mantener la clase y el certificado, la sociedad de clasificación lleva a cabo inspecciones periódicas para verificar el estado y el mantenimiento del barco.

**LA SOCIEDAD DE CLASIFICACIÓN REALIZA UN TRABAJO IMPORTANTE Y NECESARIO EN EL PROCESO DE DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN DE UN BUQUE.**

## Funciones actuales

En palabras propias de la IACS1 (International Association of Classification Societies) “el objetivo de la clasificación de buques es el verificar la resistencia estructural y la integridad de las piezas esenciales del casco de la nave y de sus apéndices, y la fiabilidad y el funcionamiento de los sistemas de propulsión y gobierno, la generación de energía y aquellas otras funciones y sistemas auxiliares que se han construido en el buque con el fin de mantener los servicios esenciales a bordo”. De manera resumida e ilustrativa, los pasos y funciones que realiza una sociedad de clasificación en el proceso de construcción y clasificación de un yate son los siguientes:

## Aprobación de planos

En primer lugar, antes de empezar la construcción del barco, el diseñador, el equipo de ingeniería o el astillero (normalmente este último) envía a la sociedad los planos principales requeridos por ésta: construcción del casco y estructura del buque, sistemas principales, propulsión y elementos de seguridad, etc. La sociedad los revisa y comenta si ve que hay algún punto que no cumple con sus normas.



## Inspección durante la construcción

Con los planos aprobados, la previa auditoría del astillero y la homologación de ciertos oficios (por ej. soldadores), los inspectores de la sociedad comprueban durante todo el proceso constructivo que el barco se está construyendo acorde a los planos aprobados y al resto de reglas de la sociedad.

Una vez finalizado el buque de manera satisfactoria, y a petición del constructor/armador del mismo, la sociedad de clasificación considerará la solicitud para el correspondiente certificado de clasificación, y, si la considera satisfactoria, aprobará la asignación de la clase y expedirá el certificado de clasificación pertinente.

## Inspección en servicio

Una vez en servicio, el armador debe someter el buque a un programa específico de inspecciones periódicas de clase, que se llevarán a cabo a bordo del buque, para verificar que la nave sigue cumpliendo con los requisitos de las reglas relevantes para mantener la clase. Normalmente estas inspecciones son anuales, intermedias y quinquenales.

## Exención de responsabilidad

Dicho todo lo anterior es importante recalcar que las sociedades de clasificación se eximen de una parte muy importante de responsabilidad. Para quien realmente tiene valor el certificado de clase de un buque es para la aseguradora a la hora de fijar las



## Para un yate de nueva construcción

### Fase de diseño

Algo que sugeriría hacer es solicitar el proceso de aprobación de planos del buque a una sociedad de clasificación. Normalmente esto aportará valor y tranquilidad al proyecto. Cuatro ojos ven siempre más que dos y el coste adicional que supone el aprobar los planos en relación al coste de diseño y construcción del barco es asumible. Si se contrata a una sociedad con experiencia en nuestro tipo de yate, también podrá aportar soluciones alternativas e ideas prácticas en aquellas partes o situaciones “delicadas”. Y de cara a las autoridades españolas, aunque no es un requisito, el hecho de que los planos estén aprobados por una sociedad de clasificación es un plus. Considero obligado hacer una nota de caución. No todas las sociedades son iguales ni dan similar servicio o respuesta. Un handicap muy importante en este proceso puede ser el plazo de aprobación o que la sociedad ponga pegas a algún requisito del armador. Mi experiencia personal en este apartado ha sido variada: muy buena con alguna sociedad que ha respondido ciñéndose a los plazos y con comentarios acertados que han contribuido a la seguridad del barco; y desastrosa en otros casos, con enormes retrasos respecto al plazo de entrega acordado y sin aportar ningún valor añadido al proyecto, encima de tener que pagar el sobrecoste.

primas y valorar riesgos. De nuevo, en palabras de la IACS: “No obstante, dicho certificado no implica, y no debe interpretarse como una garantía de la seguridad, la aptitud para el propósito o la navegabilidad del buque. Es una certificación única de que el buque cumple con las Reglas que se han desarrollado y publicado por la Sociedad de la expedición del certificado de clasificación”.

### Clasificar o no clasificar

Como hemos visto más arriba, la sociedad de clasificación realiza un trabajo importante y necesario en el proceso de diseño, construcción y explotación de un buque. La gran pregunta es si ese trabajo lo realiza sólo la sociedad de clasificación, lo realiza alguien más, o incluso si alguien puede realizarlo mejor que la propia sociedad de clasificación. La respuesta a estas preguntas, que dependerá de cada caso individual, nos dará la contestación acerca de si conviene o no clasificar nuestro barco.

Hoy por hoy, en España, la clasificación de un yate o buque de recreo (de eslora inferior a 24 metros) es totalmente voluntaria, y para un barco en servicio supone, de hecho, un coste redundante, ya que además de las inspecciones periódicas requeridas por la sociedad de clasificación, el barco está obligado a pasar las inspecciones pertinentes requeridas por la Administración. En algunos países, el hecho de haber superado la inspección de la sociedad de clasificación exime de la inspección por parte de las autoridades porque éstas tienen cedidas dichas competencias administrativas a la sociedad.



### Fase de construcción

En esta fase ya comienza a haber zonas grises y solapes, por lo que resulta algo más difícil el poder tomar una decisión clara. Si el barco se está construyendo en un astillero solvente y con buena reputación, de nuestra plena confianza, y el armador está haciendo su parte de gestión del contrato de manera adecuada y habiendo contratado a un equipo que vele por sus intereses en el proceso, personalmente considero que la función de la sociedad de clasificación en este caso es redundante y supone un coste y un plazo de entrega adicional que nos podríamos ahorrar. El coste no es sólo el de los honorarios propios de la sociedad y su personal, sino el de todo el material "certificado" que hay que comprar para construir el barco.

**EN IGUALDAD DE CONDICIONES, EL BARCO CON EL "SELLO" DE LA CLASIFICADORA TENDRÁ UN VALOR SUPERIOR.**



En cuanto a los muchos materiales y productos que requiere un barco clasificado, la pieza o el equipo que tiene en stock nuestro proveedor habitual no va a servirnos. Hay que comprar uno igual -hablando de equipos y material de calidad-(motor, válvulas, eje, hélice, acero/aluminio para el casco, etc.) pero que haya sido supervisado por un inspector de la sociedad. Esto tiene un coste y un plazo de entrega añadido considerable. Si no tenemos plena confianza en el astillero o como armadores no disponemos del equipo humano adecuado que lleve la gestión del contrato de construcción del barco, entonces empieza a ser una buena idea el contratar los servicios de la sociedad de clasificación.

### Con el yate en servicio

Este caso es parecido al anterior. Si la tripulación es competente, hay un plan de mantenimiento adecuado a bordo, y como armadores velamos por que el barco esté en regla y se hagan las reparaciones y el mantenimiento cuando tocan, la labor de la sociedad de clasificación es de nuevo redundante. Los sobrecostes por materiales "certificados" son similares a los del caso anterior y constituyen otro aspecto a tener en cuenta.

### Algunas cuestiones adicionales

Además de los criterios principalmente técnicos descritos anteriormente, a la hora de decidir hay que tener en cuenta otros factores, algunos de ellos intangibles y difíciles de valorar.

Por un lado está la cuestión de si nuestra aseguradora nos va a rebajar la prima por el hecho de tener el barco clasificado, y en el caso de que lo haga, si esa rebaja compensa el coste que supone la clasificación y el mantenimiento de la clase.



Hay que valorar si hay algún otro tipo de cuestión normativa que nos requiera tener el barco en clase. Este caso sería para barcos de otras banderas, -por ej. si se quisiera dedicar al chárter-, pues en España, como se ha mencionado, no es obligatorio clasificar el barco.

Está también el valor de reventa. En igualdad de condiciones, el barco con el "sello" de la clasificadora tendrá un valor superior. Otra cuestión es que ese valor adicional compense el gasto que la clasificación ha supuesto a lo largo de la vida del barco.

Y también pensemos que aunque estamos hablando de entidades abstractas, "sociedad de clasificación", al final estamos tratando con personas, y parte del valor añadido de la sociedad de clasificación va a depender mucho de la persona con la que tratemos. Mi experiencia, al igual que con la aprobación de planos,

es variada. He colaborado con inspectores de una talla inmensa que han aportado mucho y han beneficiado al proyecto; he tenido en proyectos a buenos inspectores que por sobrecarga de trabajo en su sociedad no han podido realizar su trabajo lo bien que habrían querido; y he sufrido a inspectores que han sido un auténtico lastre para el proyecto por haber aportado retrasos y sobrecostes.

**En resumen:** Hay que valorar adecuadamente y caso por caso si realmente necesitamos los servicios de una sociedad de clasificación. En caso afirmativo, debemos asegurarnos que estamos contratando a la sociedad más apropiada para nuestro proyecto. Y antes de firmar es conveniente verificar, mediante las debidas llamadas y comprobaciones, que la sociedad nos va a asignar al personal más adecuado.



# ADVANTAGES OF CLASSIFYING THE BOAT

Are you thinking of building a new yacht and have doubts about whether or not you should have it classed? Are you about to buy a second hand yacht and want to know whether it is worth keeping its class? Do you own or would like to buy a yacht that isn't classed and don't know whether you should have it classed? This article looks into a number of issues that will help you make an informed decision.

• By Adrián Prada. Naval engineering - Director of ORIENTA SI [www.orientasi.com](http://www.orientasi.com)

## What is a Classification Society?

Who hasn't heard of Lloyd's Register, Bureau Veritas or Germanischer Lloyd? They are all Classification Societies. Technically, a Classification Society is a non-governmental organization that establishes and maintains technical standards in relation to the construction and operation of ships and offshore structures. The Classification Society will also validate that construction is according to these standards and carry out regular surveys in service to ensure compliance with the standards.

These societies first started operating in London in the mid 18th century. Local ship owners, captains and merchants used to meet in Edward Lloyd's Coffee House to gossip, make deals and share risks and rewards of their shipments. One thing became soon obvious: it was essential to assess the state and quality of the boats they were dealing with. The first Classification Society, Lloyd's Register, was founded in 1760 and named after the coffee house in which the first meetings took place. Initially, its role was to circulate a document containing information about the boats, as provided

by the coffee house regular customers, but of course, since then its scope has widened and evolved. Today, Classification Societies have a number of internationally recognised rules and standards for the design, construction and maintenance of a great variety of boats, including yachts. They also verify compliance during construction to ensure vessels are built according to plans approved by the Society and follow its rules and standards. Once in service, to maintain its class and certification, a vessel must undergo regular surveys carried out by the Classification Society to assess its state and maintenance.

## Current duties

In the words of the International Association of Classification Societies (IACS), "the objective of ship classification is to verify the structural strength and integrity of essential parts of the ship's hull and its appendages, and the reliability and function of the propulsion and steering systems, pow-







**THE WORK OF A CLASSIFICATION SOCIETY IS IMPORTANT AND NECESSARY DURING THE DESIGN, CONSTRUCTION AND SERVICE OF A VESSEL.**



er generation and those other features and auxiliary systems which have been built into the ship in order to maintain essential services on board". Among others, the tasks and steps followed by a Classification Society during the construction and classification process of a yacht include:

### **Design approval**

Firstly, before starting to construct a vessel, the designer, team of engineers or the shipyard (normally the latter), sends the Classification Society the main designs it requires: the hull and structure, main systems, propulsion, security elements etc. The Society reviews them and advises if any elements do not comply with its standards.

### **Inspection during construction**

Once the design compliance has been verified, the shipyard audited and the standards of certain services approved (for example welding), the Classification Society Surveyors verify regularly during construction that the vessel is being built according to the approved plans and designs, in compliance with the Classification Society standards.

Once the vessel has been built in accordance with the applicable standards, the constructor/owner may apply for a certificate of classification. The Classification Society, on satisfactory completion of the relevant surveys, will approve a class designation and issue the relevant certification.

### **Inspection during service**

Once in service, the owner must ensure the vessel is subject to a specified programme of periodic surveys, which will be conducted on board, to verify that it continues to meet the necessary requirements to retain its class. These programmes include annual and intermediate surveys and special surveys, held every 5 years.

## Exclusion of liability

Having explained their duties, it's important to note that to avoid liability, Classification Societies exempt themselves from a great part of responsibility. In fact, class certification is important for insurance companies to set their premiums and evaluate the risks. In IACS words: "However, such a certificate does not imply, and should not be construed as, a warranty of safety, fitness for purpose or seaworthiness of the ship. It is an attestation only that the vessel is in compliance with the rules that have been developed and published by the Society issuing the classification certificate".

## To classify or not to classify

As mentioned above, the work of a Classification Society is important and necessary during the design, construction and service of a vessel. The question is, can such work be carried out only by a Classification Society? Could it not be carried out by a different party? Could a different party do a better job than a Classification Society? The answer to these questions will vary from case to case and will tell us if and when it's worth having our boat classed.

In Spain, at the moment it's not mandatory to have a yacht or a recreational craft (up to 24 metres) classed, and for a vessel in service the cost would be redundant, because aside the periodical Classification Society surveys, vessels also have to pass the inspections required by law. In some countries, if a vessel passes the Classification Society inspection no other inspection is required, as authorities delegate this service to Classification Societies.



## Newly built yachts

### Design

I would certainly suggest submitting the designs to a Classification Society for approval. This will add value to the project and give you peace of mind. Two pairs of eyes are better than one, and the additional cost of submitting the designs to a classification society, compared to the cost of the design and the construction of the boat, is affordable. Furthermore, a Society with experience in your specific type of yacht may also be able to contribute with valuable alternative solutions and practical advice in "difficult" situations and areas of the project. In addition, even if Spanish authorities don't require it, having the designs approved by a Classification Society is always a bonus. However, one must consider the fact that not all Societies are the same and can offer the same services or solutions. Potential obstacles at this stage are the time required to obtain approval and the Society objecting to an aspect of the plan. Personally, I must say that I have had very positive experiences with Classification Societies that have kept the project on schedule and provided valuable feedback that contributed to the boat's safety; but I have also had disastrous experiences with Societies that caused huge delays, didn't add value to the project and ended up costing me more money.

### Construction

This stage has some grey areas and overlaps, therefore making a decision can be more difficult. If the boat is being built in a reliable and trustworthy shipyard with a good reputation, if the shipbuilder is in control of the project and has contracted a team that looks after the best interests of the project during the process, the services of a Classification Society are redundant and the extra costs and longer delivery times they would require



**THEN, THERE IS THE QUESTION OF THE BOAT'S VALUE.  
IN EQUAL CONDITIONS, A CLASSED BOAT HAS A HIGHER  
VALUE.**

can be avoided. Extra costs include not only the services provided by the Classification Society and its staff, but also the "approved" materials required to build the vessel. When building a classed boat, as far as the many required materials and products go, the parts and the equipment your regular provider has in stock are of no use. In fact, you have to buy the exact same parts and pieces of equipment (motor, valves, shaft, propeller, steel/aluminium for the hull, etc.), however those parts and pieces of equipment must have been inspected by a Classification Society Surveyor. This adds considerably to the cost of the project and the delivery time. However, if you don't trust the shipyard completely or if as the owner of the vessel you don't have a team able to manage its construction, then requesting the services of a Classification Society is a good idea.

**Yachts in service**

This scenario is similar to the one just mentioned. If you have a reliable crew and a valuable on board maintenance plan, if you make sure that everything is in order and any necessary reparations and maintenance work is carried out as and when required, the services that a Classification Society can offer you are redundant. Furthermore, you will save the extra cost of "approved" materials mentioned before.

**A few more considerations**

Technical aspects aside, when it comes to making a decision there are other factors you should take into account, some of which are intangible and difficult to evaluate. Will your insurance company lower its premium because your boat is classed? If so, does the difference in price justify the cost of having your boat classed and maintaining its class?

You also have to consider whether or not there are any other regulations that require you to have your boat classed. This will apply to non-Spanish boats, as in Spain, as mentioned, classification is not mandatory.

Then, there is the question of the boat's value. In equal conditions, a classed boat has a higher value. A different question is, whether this additional value compensates for the extra cost of having the boat classed and maintaining its class.

You also have to consider that, even if Classification Societies are abstract entities, at the end of the day you are dealing with people and, aside the added value provided by the Classification Society, a lot depends on the person you deal with. As with design approval, I have had different experiences. I have dealt with very competent inspectors, who contributed to the success of the project; good inspectors, who due to their Society's large workload, weren't able to carry out the work as well as they would have liked; "nightmare" inspectors, who caused delays and cost me money.

**Summarising:** You should consider carefully, case by case, if you really require the services of a Classification Society. If you decide you need such services, make sure you contact a Classification Society that meets your needs. Before committing, make sure you do all you can to see that it assigns the best-qualified personnel to your project.

**ORIENTA SI**

Servicios Integrales

**SOMOS INGENIEROS NAVALES ESPECIALISTAS EN  
YATES Y EMBARCACIONES DE RECREO**



- **Ingeniería / Of. técnica**  
Asesoramiento  
Reformas / estabilidades  
Dirección de obra
- **Gestión de proyectos**  
Nuevas construcciones  
Refits
- **Traducciones técnicas**

- **Inspecciones / peritajes**  
Pre-compra, daños...  
Corrosión  
Ósmosis
- **Legal / varios**  
Peritajes judiciales / parte  
Asistencia en contratos  
Tasaciones y valoraciones  
Mediación civil y mercantil  
Arbitrajes



**¡Disfruta de tu barco, y déjanos los problemas a nosotros!**

**www.orientasi.com - tel.639 210701 - info@orientasi.com**