

Superyates & Marinas

# THE BEST

nº62 - 6€

International edition

With English & Russian Texts - РУССКАЯ ВЕРСИЯ

**A bordo**

Aquila 001

Princess S72

Lagoon 630 MY

Baltic "Win Win"

Especial

Boot Düsseldorf

Novedad 2015

Nueva Ley Marítima



Canarias y aeropuertos: 6,20 €  
Portugal: 5,50 €

Guía completa: La reforma del barco

Portada: Mangusta - Michl Marine [www.michlmarine.com](http://www.michlmarine.com)



PRISMÁTICOS STEINER / <i>STAINER BINOCULARS</i>	18
NOTICIAS / <i>NEWS</i>	24
LA REPARACIÓN DEL BARCO / <i>THE REFIT OF THE BOAT</i>	32
ES HORA DE PINTAR EL SUPERYATE / <i>TIME TO PAINT THE SUPERYACHT</i>	42
NUEVA LEY MARÍTIMA / <i>NEW MARITIM LAW</i>	94
РУССКАЯ ВЕРСИЯ	102

## YATES A MOTOR / *MOTOR YACHTS*

De la mano nuevamente de dos grandes: PLP (Van Peteghem-Lauriot Prévost) y el estudio Nauta Design; sale este fabuloso catamarán basado en el casco del catamarán de vela, pero modificado para montar en su interior unos motores de rendimiento.

*Once more hand by hand with two of the greatest: PLP (PLP (Van Peteghem-Lauriot Prévost) and the Nauta Design Studio; has been produced his fabulous catamaran based on the hull of their sailing catamaran but modified in order to mount some high performance engines inside.*

### LAGOON 630 MY

48



### PRINCESS S72

60



Casi 23 metros de eslora que se podrían resumir en un barco deportivo para toda la familia. Con este 72 nace la serie S, mezcla de las gamas Fly y "V", contando para ello con un diseño único, renovador, que permita ofrecer acabados de lujo en un ambiente agradable.

*Almost 23 metres, in short, a performance yacht for family and friends. The new 72 represents the birth of the new S series, a cross between the Fly and V ranges. A pioneering new design focussed on luxury finishes and a pleasant ambience.*

### AQUILIA 001

70



Esta joya italiana no es solo la nueva propuesta de Limo Tender, sino una embarcación que responde al concepto de lujo, que es capaz de proporcionar grandes sensaciones y disfrutar del mar y que refleja la personalidad del propietario.

*This Italian Jewel it's not only the latest proposal of Limo Tender, it's a great vessel that responds to the concept of luxury and can provide you with great sensations and with the opportunity to enjoy the sea... and also reflects the owner's personality.*

# LA REPARACIÓN DEL BARCO

Guía para sobrevivir a los peligros ocultos



**¿Se está planteando la reforma, reparación o modificación de su barco? ¿Quiere que ésta se lleve a cabo sin problemas, dentro del presupuesto acordado, en plazos y dentro de la legalidad? A continuación exponemos los puntos clave y buenos hábitos que hay que tener en cuenta para conseguirlo, así como los principales escollos con los que uno puede encontrarse en una situación similar.**

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



Muchos propietarios de embarcaciones tienen dudas o no ven muy claro cómo proceder antes de acometer una reforma en su barco o llevar a cabo una reparación importante. ¿Queremos arreglar y modificar los interiores? ¿O bien alargar la vida del barco renovando la sala de máquinas? ¿O igual tan sólo darle un buen lavado de cara y quitarle a nuestro barco esas “arrugas” que le han ido saliendo con los años? ¿Qué es mejor? ¿Dejarlo todo en manos de un solo profesional -astillero o taller reparador-? ¿Gestionar directamente los trabajos contratando a los distintos industriales? ¿Qué será más barato? ¿Qué riesgos estoy corriendo? ¿Soy consciente de las responsabilidades que asumo en cada caso? Vamos a dar unas pautas y aportar algo de luz para tener en cuenta los pasos básicos a seguir y los peligros que corremos en función de las decisiones adoptadas.

### Lista de trabajos y especificaciones

Antes de empezar a hacer nada, el primer paso consiste en elaborar una lista completa, clara y detallada, de todos los trabajos y actuaciones que vamos a realizar a bordo junto con sus especificaciones (descripción detallada de cada uno de los trabajos). A la hora de elaborar esta lista conviene tener en cuenta los trabajos previos y actuaciones necesarias asociadas a cada uno de los puntos de la lista.

Por ejemplo, si en nuestra lista tenemos un concepto que es “anti-fouling”, deberemos definir adecuadamente lo que queremos: ¿Tan sólo dar una mano de antifouling sobre el existente? ¿Un lavado del casco con agua a presión y dar dos manos de antifouling?

¿O necesitamos chorrear el casco para eliminar todas las capas antiguas de patente, reparar el sustrato y posteriormente dar el espesor adecuado de antifouling? Además habrá que definir claramente qué tipo y marca de antifouling queremos, qué espesor, cuantas manos, aplicado a rodillo o a pistola... Conviene no caer en la tentación de dejar que sea el industrial el que nos haga la lista. Si éste es de nuestra total confianza sí que es bueno consultarle y dejar que nos asesore; ahora bien, la decisión final acerca de lo que se debe hacer es nuestra. En momentos de mucha carga de trabajo el industrial tenderá a indicarnos trabajo de menos para así acabar antes y poder atender a todos sus clientes, y en momentos de poco trabajo, ocurrirá lo contrario. Con esta lista exhaustiva de trabajos y las especificaciones asociadas a ella podremos conseguir los siguientes objetivos sin los cuales careceríamos del control del proyecto y estaríamos a merced de los demás:

- Conseguir unos presupuestos bien definidos, cerrados y que no den lugar a posteriores sorpresas.
- Poder comparar adecuadamente presupuestos recibidos de distintos industriales.
- Poder valorar adecuada y objetivamente la magnitud de la reforma.
- Poder definir la duración de los trabajos.
- Poder realizar una planificación adecuada y realista.



Si los trabajos que deseamos realizar tienen complejidad o bien la lista es extensa, es del todo aconsejable tener un técnico de nuestro lado que nos ayude. Hablamos de un profesional de experiencia probada en la gestión de proyectos de reforma y reparación de yates; que conozca el sector, los productos, los materiales y a los proveedores; que esté al corriente de las normativas aplicables, y por supuesto de la total confianza y agrado del armador. El dinero invertido en esta figura nos compensará con creces gracias a su gestión a lo largo de la reforma y en la garantía de los resultados de la misma una vez concluida.

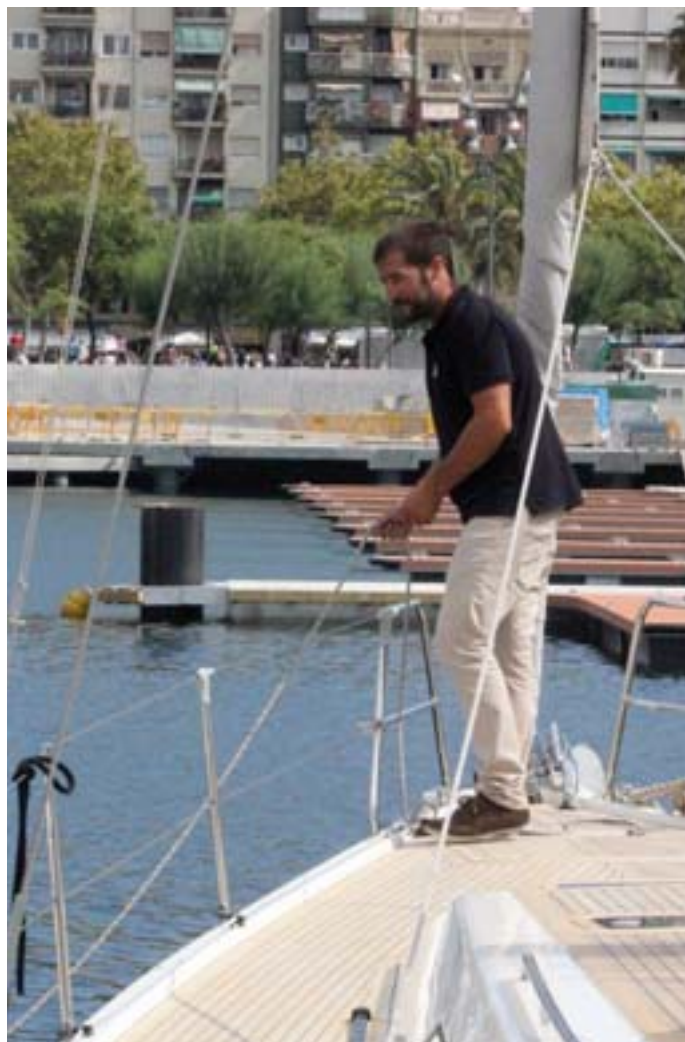
## Selección de industriales

Una vez definidos los trabajos hay varias posibilidades a seguir, siendo las siguientes las más habituales:

- Seleccionar un astillero o taller reparador de confianza que se encargue de ejecutar toda nuestra lista de trabajos acorde a las especificaciones (reforma "llave en mano").
- Actuar directamente "como astillero" contratando nosotros y coordinando a los distintos industriales que se encargarán de realizar los diversos trabajos.

En cualquiera de estas dos situaciones es recomendable hacer un envío de solicitud de ofertas a dos o tres empresas por cada "oficio" de la lista de trabajos o a dos o tres astilleros/talleres si vamos a solicitar una reforma "llave en mano". Tengamos muy presente que la calidad y precisión de las ofertas que recibamos será acorde a la calidad del paquete de información que hayamos enviado.

Una vez recibidos los presupuestos hay que analizar a fondo las distintas ofertas. No se debe caer en la trampa de comparar directamente las cifras totales. Si hemos dado bien los pasos descritos anteriormente y todos los industriales se han ceñido con precisión a nuestros requisitos, tendremos mucho trabajo ganado, pero las ofertas no siempre se ajustarán por completo a lo solicitado. Habrán partidas que no estén incluidas, otras que no deberían estar





incluidas pero sí lo estén, otras dudosas. En definitiva, es necesario revisar al detalle cada uno de los presupuestos y analizarlos a fondo para poder hacer una tabla comparativa real y objetiva que nos permita ver cuál es la oferta que más nos interesa. Tras realizar las observaciones oportunas, negociar los presupuestos y antes de aceptar el pedido es muy importante verificar que el astillero y en especial los industriales -si actuamos nosotros "como astillero"- cumplen una serie de requisitos mínimos si queremos evitar problemas durante el periodo de la reforma o reparación:

- Si no hemos trabajado anteriormente con ellos conviene solicitar referencias de primera mano a otros clientes y analizar la opinión y grado de satisfacción que tienen de dicha empresa o industrial.
- Verificar su solvencia y que están al día de sus obligaciones tributarias (seguridad social y hacienda).
- Verificar que disponen de un seguro de responsabilidad civil (RC) por una cuantía suficiente que vaya a cubrir el riesgo asumido por el industrial y cumpla con los requisitos legales.
- Verificar que todo el personal ha recibido la formación obligatoria en prevención de riesgos laborales y que el industrial cumple con la normativa.
- Verificar la cualificación profesional mínima acorde a cada uno de los oficios y tareas que vayan a realizar (cursos de formación específicos, cursos de especialización...).

Además, antes de cerrar el pedido se dejará por escrito en el mismo los plazos máximos establecidos para la ejecución de los trabajos y se definirán garantías y compensaciones en el caso de que el industrial no cumpla con lo pactado. De igual manera se reflejarán las formas, los momentos y cuantías de los pagos. Éstos deberían estar asociados a la evolución y progreso de los trabajos dejando siempre una cantidad final pendiente de la aprobación definitiva de lo realizado. Cualquier otro requisito o norma específica que consideremos necesaria deberá también ser reflejada por escrito en el pedido y aceptada por el industrial antes del comienzo de los trabajos. Un ejemplo pueden ser los criterios de aceptación, aun-

que normalmente deberían estar descritos en las especificaciones que acompañan a la lista de trabajos. Por ejemplo, si una de las actuaciones es instalar una hélice de proa, definiremos por escrito las pruebas a efectuar con la hélice de proa antes de dar por aceptado el trabajo y antes de proceder al último pago. De esa manera, antes de haber empezado, todas las partes no sólo saben que hay que hacer el trabajo bien, sino que conocen el modo en que se va a revisar el trabajo antes de la entrega. Esto evita muchos problemas y potenciales disputas.

## Manos a la obra

Con todos los puntos anteriores bien cumplimentados podemos ya poner en marcha el proyecto de reforma o reparación de nuestro barco. Independientemente de por cuál de las dos opciones de trabajo nos hayamos decantado ("llave en mano" o "hacer de astillero") debemos realizar un seguimiento adecuado de los trabajos. Para ello será imprescindible la lista de trabajos y sus especificaciones, además de la planificación. Es responsabilidad nuestra el verificar de manera periódica que los trabajos están en curso, que se están haciendo de la manera acordada y que se están cumpliendo los plazos firmados.



Ante cualquier eventualidad deberemos tomar las medidas oportunas para corregir cuanto antes los desvíos, de tal modo que no lleguen a afectar a la fecha de entrega ni al presupuesto acordado. Si esto último no es factible, gracias a este seguimiento lo conoceremos en una fecha temprana y podremos tomar las medidas adecuadas para que el impacto sea el menor posible. De lo contrario no nos enteraríamos hasta llegada la fecha de entrega, cuando veríamos que el barco no está listo, que no sabemos cuándo estará acabado, ni tampoco cuánto más nos va a costar la reforma. Si hemos optado por contratar a un técnico de nuestra confianza que nos gestione la obra, en esta fase su ayuda será muy importante y nos dará unas garantías y tranquilidad difíciles de obtener de otra manera.



## Antes de finalizar

En función de la lista de trabajos y la magnitud de los mismos, antes de proceder al pago final de la factura y llevarnos el barco, se deberá realizar una verificación exhaustiva y minuciosa de todos los trabajos incluyendo las pruebas “particulares” de funcionamiento de todos aquellos elementos o sistemas que así lo requieran. Debemos tener también muy presente que además de las pruebas “particulares”, una vez hayamos verificado que todo está correcto y en orden, muy probablemente habrá que pasar las pruebas “oficiales” con la Administración (si así lo ha solicitado).

## ¿Qué responsabilidades estoy asumiendo?

Si hemos optado por encargar todos los trabajos a una empresa seria y solvente y hemos dado todos los pasos necesarios desde el punto de vista legal (permisos y notificaciones a Capitanía, etc.) y formal (pedido por escrito con especificaciones, fechas y plazos, garantías, etc.) tenemos las espaldas bien cubiertas. En este caso, nuestra principal obligación y responsabilidad será cumplir con los pagos en las fechas acordadas, mientras que la obligación que asume la empresa o astillero es la de cumplir con nuestro pedido, así como cumplir y hacer velar por el cumplimiento de todo el sinfín de requisitos legales a la hora de ejecutar los trabajos, siendo el cumplimiento de la ley de prevención de riesgos laborales uno de los más importantes. Ante cualquier eventualidad, accidente laboral, falta de coordinación, retrasos en alguno de los trabajos, conflictos, problemas con los distintos oficios, etc. es la empresa o astillero la responsable y la que debe ocuparse de resolverlos sin que eso nos afecte, y cumpliendo con lo acordado en fecha y en precio.

Si hemos optado por la vía de actuar “como astillero” contratando directamente a los distintos industriales que van a llevar a cabo los trabajos, las cosas cambian de manera radical. En este caso estamos actuando como empresa contratista principal. Es decir, como si fuésemos un astillero, aunque seamos un particular. En primer lugar necesitaremos de un buen seguro de responsabilidad civil, RC, que vaya a cubrir todos los posibles riesgos en los que vamos a incurrir. No son pocos y el seguro no será ni barato ni fácil de obtener. Ante cualquier eventualidad o retraso de uno de

los industriales vamos a ser nosotros los responsables ante el resto de personas y empresas involucradas en la obra y tendremos que asumir sin rechistar las posibles consecuencias de retrasos y sobre costes que éstos terceros involucrados nos reclamen. Además estamos asumiendo -con o sin conocimiento de ello- unas responsabilidades legales importantes. En especial en lo que se refiere a temas de medio ambiente y contaminación y al cumplimiento de la ley de prevención de riesgos laborales. Este último tema da para todo un máster de dos años. Vamos a tratar de resumir muy brevemente las necesidades básicas que a este respecto se deberán cumplir al asumir el rol de “astillero” y que recaen directamente sobre nuestras espaldas:

Se deberá garantizar la seguridad y salud de los trabajadores en todos los aspectos relacionados con el trabajo. Para ello se deben adoptar las medidas necesarias incluyendo:

- La Prevención de los riesgos.
- Las actividades de información, formación, participación y consulta.
- La disposición de los medios necesarios.

Para cerrar este capítulo cabe recordar que el incumplimiento de las obligaciones en materia de prevención de riesgos laborales dará lugar a responsabilidades administrativas, así como, en su caso, a responsabilidades penales y a las civiles por los daños y perjuicios que puedan derivarse de dicho incumplimiento. Además se responderá solidariamente con los contratistas y subcontratistas.



## ¡No olvidarse de capitanía!

Algo que mucha gente no sabe es que en las obras de reforma de las embarcaciones ya matriculadas, la Administración Marítima española ha de realizar la aprobación previa y el seguimiento de los trabajos que establece el Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles (Real Decreto 1837/2000) al que no se pueden sustraer dichos buques o embarcaciones, aunque se encuentren en el interior de la Península.

Es decir, para cualquier trabajo de reforma, modificación o gran reparación, si queremos hacer las cosas bien, dentro de la legalidad y sobre todo evitando problemas en el futuro, la Administración Marítima nos pide que le entreguemos una solicitud definiendo las actuaciones y objeto de la reforma para evaluarlo y proceder a su autorización previa. Las solicitudes irán acompañadas del proyecto de transformación, reforma o reparación, integrado por el conjunto de las especificaciones, cálculos, planos, justificaciones, presupuestos y demás documentos técnicos que definan y determinen las exigencias técnicas de las obras. Para embarcaciones de recreo de menos de 24 m se puede solicitar una exención y simplificar el proceso. La solicitud de exención, junto con la documentación técnica será dirigida al Capitán Marítimo de la Capitanía de Primera en cuyo ámbito geográfico se vaya a realizar la obra. En este caso es probable que la Capitanía se desentienda y nos remita al Organismo Notificado que emitió el marcado CE de la embarcación.

Ante la duda sobre qué hacer, se sugiere siempre presentar un escrito en Capitanía comentando las obras que se van a realizar y solicitando la exención. De esta manera el proceso quedará docu-

## RESUMIENDO

Para lograr una reforma o reparación satisfactoria de nuestro barco necesitaremos cumplir, como mínimo, con los siguientes pasos y requisitos:

1. Lista exhaustiva de trabajos y especificaciones de los mismos.
2. Lanzamiento y solicitud de ofertas a dos o tres industriales por cada "oficio".
3. Análisis objetivo de las ofertas.
4. Selección y negociación de las ofertas.
5. "Cualificación" de los industriales. ¿Cumplen los requisitos mínimos?
6. Seguimiento y control de los trabajos.
7. Verificación y aceptación final de los trabajos (pruebas y comprobaciones).

Además:

8. ¿Hemos solicitado permisos y autorizaciones a Capitanía?
9. Si contratamos directamente a los profesionales, ¿somos realmente conscientes de los riesgos administrativos, civiles y penales en los que incurrimos? ¿Tenemos los conocimientos y capacidad necesarios para cumplir con la normativa?



mentado y nos ahorraremos la posibilidad de que, en el mejor de los casos, nos paren la obra, o de que, en el peor, nos impongan una sanción con la multa correspondiente (estaríamos ante una infracción grave con multas de hasta 180.000 €, si es relativa a seguridad, o 601.000 € si ponemos en peligro el medio ambiente marino). Algunos ejemplos de trabajos que necesitarían de proyecto, autorización y seguimiento son:

- Instalación de propulsores laterales (hélices de maniobra).
- Modificaciones de bulbos, orzas, timones...
- Cambios de peso a bordo, tanto de posición como añadidos o eliminados. La regla que se suele aplicar es que la variación de peso sea igual o mayor que el 2% del peso en rosca.
- Cambios de motor y remotorizaciones.
- Extensiones de popa.
- Modificaciones importantes en la habilitación.
- Etc.

## Conclusión final

Como podemos apreciar, el proceso de reforma o reparación de un barco, aunque se trate de trabajos sencillos, no es algo trivial. Si queremos superarlo con éxito debemos prestar atención a todos los detalles y especialmente ser muy conscientes de las responsabilidades que estamos contrayendo: ¿hasta dónde queremos o podemos asumirlas?



# YACHT REPAIR AND REFIT

## A guide to surviving the hidden dangers.

**Planning to alter, repair or refit the yacht? Hoping to complete the project without a hitch, within the agreed budget, time schedule and within the law? Our article covers key factors and essential practices to achieve such a project as well as the main obstacles we might stumble upon in a similar situation.**

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

*Many yacht owners have doubts or aren't quite sure how to proceed before going ahead with a refit project or carrying out an essential repair on their yacht.*

*Should we give the interiors a makeover? Refurbish the engine room to improve the yacht's lifespan? Or simply give her a good face-lift and get rid of those "wrinkles" which have appeared over the years? So what's the best way to go about it? Leave it all in the capable hands of a single professional - shipbuilder or repair shop? Take charge of the project ourselves by contracting professionals of various trades? What's the most economical option? What risks will I be taking? Am I aware of the responsibilities I'll be taking on in either case?*

*We're going to provide some guidelines and bring something to light to take into account the basic steps to follow as well as the risks involved when it comes to making decisions.*

### **List of work and specifications**

*Before we do anything at all the first step is to make a clear and detailed list of all the procedures and work we'll be carrying out onboard, including specifications (detailed description of each job). When it comes to making the list it's a good idea to take into account any work and procedures*

*previously carried on the yacht out of necessity and incorporated on the list. For example, if our list includes an antifouling process we have to define exactly what it is we want:*

*Simply apply an extra coat of antifouling to the existing? Pressure-wash the hull and apply two new coats of antifouling? Or should we scrape the hull to remove any existing layers, restore the substrate and finally apply an antifouling film of sufficient thickness? We also need to specify what we want in terms of the type and make of antifouling, the required thickness, how many coats, roller or spray application.. Don't fall into the trap of letting the contractor make the list for us. Assuming we have total confidence in the contractor it's worth seeking some advice but the final decision on what's to be done has to be ours. At times when there is an overload of jobs contractors will tend to recommend less work in order to complete the job in less time and look after all of its clients, but when the contractor has little work, the case will be quite the reverse.*

*An exhaustive list of jobs and the associated specifications will enable us to achieve the following objectives without which we will lose control of the project and be at the mercy of others:*

- *Make sure you obtain a well specified fixed quotations to prevent the likelihood of any surprises at a later date.*



- Make a thorough comparison of all the quotations received from different contractors.
- Make a thorough evaluation and analyse the magnitude of the refit objectively.
- Specify a time schedule for the project.
- Make sure the planning is accurate and realistic.

If the work we want to carry out is particularly complicated or the list extensive it's a good idea to have a professional readily available to lend a hand. We refer to a professional experienced in managing repair and refit projects; someone who knows the sector well, the products, materials and the suppliers; is up to date on all the regulations and, above all, who the owner has confidence in. The money invested in this individual will be more than compensated for by their skilled management of the project from start to finish and the guarantee of excellent results on completion.

## Selection of professionals

Once the project has been defined there are a number of ways to carry out the work, the following being the most common:

- Choose a reliable shipbuilder or repair workshop to take charge of carrying out all the jobs on our list to the required specification ("turnkey" refit)
- Take charge of the project ourselves, in effect "act as shipbuilder", do our own contracting and coordinating trade professionals to carry out various jobs.

In either situation owners are advised to request quotations from two or three companies for each "trade" with reference to the list of jobs or, alternatively two or three shipbuilders/workshops in the case of a turnkey project. Not forgetting the standard and precision of the quotations received must be in accordance with the standards specified in the tender information package issued.

Once the quotations have been received we need to analyze each tender in depth and not fall into the trap of simply comparing the final figures. Assuming we've made a good job of the previous steps, and all the contractors comply with our requirements, a lot of our work will be done, but the tenders aren't necessarily an exact match to the one we've submitted. Certain requirements might be missing, others might be included unnecessarily; others dubious... In short, every quotation has to be revised in detail and analysed in depth in order to make an accurate and objective tender comparison table to ascertain which is of most interest to us.

Once the appropriate observations have been made and the tenders negotiated, before the tender is accepted it's essential to verify that the shipbuilder and especially contractors - if we ourselves are acting "as the shipbuilder" - fulfil a number of minimum requirements if we want to avoid problems during the course of the repair or refit:

- If we haven't worked with either before it's a good idea to ask for references first-hand from other clients and review their opinions and degree of satisfaction with the company or contractor.
- Make sure either are solvent and up to date with tax obligations (social security and Inland Revenue).
- Make sure the amount of their liability insurance (RC) is sufficient to cover the risks taken on by the contractor and also complies with the legal requisites.
- Make sure all personnel have received obligatory training for the prevention of industrial accidents and the contractor complies with current regulations.



- Make sure minimum professional qualification all trades and the tasks being undertaken (specific training courses, specialised courses...).
- Also, before the order is finalized and the maximum time for completion of the work specified in writing plus any guarantees and compensation in case the contractor fails to fulfil the agreement. Likewise the method of payment including times and amounts will also be shown. These must be concurrent with the development and progress of the work in hand with a final payment withheld pending full approval of the work carried out. Any other requisite or specific regulation considered to be necessary must also be shown in writing in the order and accepted by the contractor before making a start on the work. One example could be the criteria for accepting the conditions although this should be explained in the specifications accompanying the list of work. For example, if one of the jobs is to install bow thrusters, it must be made clear in writing tests will be carried out on the bow thrusters before the work is approved and before going ahead with the final payment. Before work begins on the project, all parties not only know the work has to be done well but are also aware of the way in which the work will be assessed before the handover, essentially to avoid any problems and potential disputes.

## Let's get to work

Once the previous points have been well established we can finally make a start on the repair or refit job on our yacht. Regardless of which of the two project management options we've decided upon ("turnkey" or "act as shipbuilder") it's important to supervise the work efficiently. In order to do this the list of work as well as the specifications and planning will be essential. The responsibility is ours to periodically check the work is in progress, is carried out to the agreed specification and within the scheduled time periods.

In any eventuality we must take effective measures to put right any disparities as soon as possible to avoid any impact on the agreed budget or handover date. If the latter is not feasible, monitoring in this way means

we will be aware at an earlier date and will be able to take the appropriate measures to ensure the impact will be as little as possible. If on the other hand we do not find this out until the hand-over date, when we discover the yacht is not ready, and we neither know when it will be finished or how much more the refit is going to cost us. If we have

contracted a professional we trust to take charge of the project, their assistance will be invaluable at this stage providing us with peace of mind and guarantees hard to come by any other way.

### **Before completion**

In terms of the list of work and the scale of the project, before going ahead with the final invoice payment and taking the yacht away, an exhaustive and meticulous inspection must be made of all the work carried out on the yacht inclusive of "specific" tests to check certain elements and systems are operating as required. We also have to bear in mind that aside from the "specific" tests, once we have confirmed everything to be correct and in order, more than likely the yacht will have to pass official Government trials (if requested).

### **What responsibilities am I taking on?**

If we decide to put a solvent and reliable company in charge of the entire project providing we have taken all the necessary steps from the legal point of view (permits and notifications to the port authority, etc.) and formal (place the order in writing with specifications, dates and time schedules, guarantees, etc.) our backs will be well covered. In this case our main obligation and responsibility will be to comply with the payments on the agreed dates, whilst the obligation assumed by the company or shipbuilder is to comply with our order, as well as carry out and take responsibility for complying with endless legal requisites when it comes to carrying out the work, the prevention of industrial accidents legislation being one of the most important.



In any eventuality, industrial accident, lack of coordination, delays on some of the jobs, conflicts, problems with various trades, etc., the company or shipyard alone is responsible and obliged to resolve the problem without affecting us and meet the agreed terms with regard to date and price. However, if we opt to act "as shipbuilder" ourselves, directly contracting various trade professionals to carry out the work in hand, the situation changes radically. In this case we are acting as the main contractor, that is to say, as if we were the shipyard, even though we are a private individual. Firstly we'll need good liability insurance, RC, covering every possible risk we're going to incur. The risks aren't small and the insurance neither cheap nor easy to obtain. In view of any eventuality or delay caused by one of the subcontractors we will be wholly responsible as far as rest of the individuals and companies involved in the project are concerned, and we must face the consequences of delays and the additional costs of claims made by these third parties without argument. We will also be taking on - with or without full knowledge - considerable legal responsibilities, especially those concerning environmental and contamination issues and compliance with prevention of industrial accidents legislation, the latter worthy of a two year Masters. We're going to attempt to make a brief summary of the basic requirements which, by taking on the role of "shipbuilder", must to be fulfilled and lie directly on our shoulders:

The health and safety of workers must be guarantee in every aspect relating to work. For this reason compulsory measures must be taken including:

- Risk prevention.
- Information and advice, participation and training activities.
- Availability of necessary means.

On a final note it's worth remembering that failure to comply with the obligations concerning the prevention of industrial accidents will give rise to administrative responsibilities, as well as, in this case, penal obligations and civil liability for any damages resulting from the aforementioned failure to comply with legislation. This will also strictly apply to contractors and subcontractors.



## SUMMING UP

In order to achieve a satisfactory repair and refit on our yacht we will need to fulfil, at the very least, the following steps and requisites:

1. Make an exhaustive list of all the work, including specifications.
2. Issue and request offers from two or three subcontractors for every "trade".
3. Make an objective analysis of the offers.
4. Make a selection and negotiate the offers.
5. Check the degree of skill of the subcontractors. Do they meet the minimum requirements?
6. Take charge and supervise the work.
7. Make a final check before accepting the work carried out (tests and inspections).

**Not forgetting:**

8. Have we requested permits and authorisations from the port authorities?
9. If we contract professionals directly, are we really aware of the administrative, civil and penal risks incurred? Do we have sufficient knowledge and ability to comply with the regulations?

## Don't forget the maritime authorities!

Something many people are not aware of is that refit projects on yachts are now registered, the Spanish Maritime Administration has to carry out a prior inspection and monitor the work stipulated in the "Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles (Real Decreto 1837/2000)" a compulsory inspection and certification regulation the aforementioned ships and boats cannot avoid, even those in the interior of the Spanish peninsula.

That is to say if we wish to carry out any refit, modification or substantial repair project correctly, legitimately and above all avoid problems in the future, a formal request must be made to the Maritime Administration with an explanation of the process and purpose of the refit project in order to evaluate and proceed with authorisation. The request will be followed by details of the conversion, repair or refit project together with the specifications, calculations, explanations, quotations and other technical documents to define and establish the technical requirements of the work involved. The process can be simplified for private yachts under 24 metres by applying for an exemption. The request for exemption, together with the technical documentation will be forwarded to the head of the main Maritime Authority covering the region in which the work is to be carried out. In this case the Maritime Authority will more than likely want nothing to do with the application and refer us to the official Notified Body responsible for issuing the CE certification marking for the yacht.



If in doubt about what to do, as a suggestion always provide the Maritime Authority with a letter detailing the work you will be carrying out accompanied by a request for the exemption. This way the process will be automatically documented and save ourselves from the likelihood which, at best, holds-up the project, or at worst, leaves us imposed with a sanction and the corresponding fine (facing a serious infraction with fines up to 180,000€ if the infraction relates to safety, or 601,000€ for any risk to the marine environment).

Some examples of the work, authorisation and supervision required to complete the project are:

- Installation of lateral thrusters ((steering propellers).
- Modification of bulbs, keels, rudders...
- Changes to the boat's weight, applies to increase or decrease and location. The applicable rule is usually the variation in weight should be equal to or greater than 2% of the light displacement.
- Changing engine and engine size
- Stern extensions
- Extensive modifications to the layout
- Etc.

## Final conclusion

As we can appreciate the process of carrying out a repair or refit on a yacht, even though it's a question of straightforward tasks, is anything but straightforward. Those of us wishing for a successful outcome will have to pay attention to every minute detail and be particularly aware of the responsibilities we'll be taking on: up to what point do we or are we sure we take on that responsibility?

# 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](http://www.orientasi.com) - tel.639 210701 - [info@orientasi.com](mailto:info@orientasi.com)

## Ремешок от Montblanc

Montblanc представляет TimeWalker Urban Speed e-Strap, в комбинации высокоэффективного e-Strap с модными TimeWalker e-Strap — это сменный ремешок со встроенным устройством, предлагающим функции поиска деятельности, умным оповещением о новостях, пульсы дистанционного управления и Find-Me. Подключается через Bluetooth Low Energy к smartphones с оперативной системой Android и iOS. Впервые, владелец сможет носить механические часы с важнейшей цифровой функциональностью.

La Maison не устает подчеркивать техничность, функциональность и привлекательность avant-garde этой линии часов, особенно подчеркнутую привлекательность благодаря использованию комбинации современных материалов с красными рисунками на полностью черном фоне.

[www.montblanc.com](http://www.montblanc.com)

## Fira

Fira Group, которая вот уже несколько лет верит в возможности и красоту своей территории, в этом году также приняла участие, в качестве Main and Team Sponsor, в Viareggio Polo Beach Club Versilia – Tuscany, проводившемся на волшебных пляжах Versilia с 10 по 12 октября 2014 года.

Для оформления и без того красивой сцены, были добавлены три яхты на причале напротив поля для игры на протяжении всего турнира. Fira Group, кстати, подарила своим зрителям чудесные ракурсы с Maiora 39DP, Maiora 27 и чувственные линии AB 116. Все три судна, вместе с публикой, стали свидетелями вручения премий победителю, добавив к шумным аплодисментам звук гудка яхт. На протяжении трех дней турнира были организованы праздники и ужины в лучших местах Versilia. Fira Group, кроме всего этого, предложила своим гостям восхитительный выход в море на яхтах Maiora 27 и AB 116 и почувствовать выброс адреналина при навигации на скорости свыше 50 узлов, принесшей, кстати, успех команде Equiro Fira Group. [www.firagroup.com](http://www.firagroup.com)

## Новости от Garmin

Garmin, мировой лидер спутниковой навигации, актуализировал software нескольких своих аппаратов морской электроники, как, например,

в сериях Echomapa™ 50 и 70, комбинирующих характеристики плоттера и зонда, а также в сериях GPSmap®; среди которых выделяются мультифункциональные системы GPSmap® 8000. Среди дополнительных функций выделяются новые возможности зонда и дополнительные опции разделить информацию, а также совместимость Приложения Móvil Garmin Helm™ на устройствах Android™.

[www.garmin.es](http://www.garmin.es)

## страница 32

### Ремонт яхты

### Справочник для выживания при скрытых опасностях.

**Задумываетесь о ремонте, переоборудовании или изменениях в своей яхте? Хотите, чтобы весь этот процесс прошел без проблем, согласно установленному бюджету, в установленные сроки и с соблюдением всех правил и норматив? Предлагаем несколько важнейших советов и хороших привычек, о которых нельзя забывать, чтобы добиться успеха, а также хотим обратить ваше внимание на поджидающие опасности и варианты выхода из неприятных ситуаций.**

Многие владельцы яхт сомневаются или не представляют ясной и полной картины содержания или реформы своей лодки, или же не представляют, как произвести сложный ремонт. Хотим обновить или изменить интерьеры? Или удлинить жизнь яхты путем обновления машинного зала? Или же просто хотим хорошо отмыть лицо нашей лодки и убрать «морщинки», образовавшиеся за годы использования яхты. Что лучше? Довериться рукам одного большого профессионала — судостроительной верфи или мастерской по ремонту? Или же самому руководить процессом и нанимать необходимых для каждого дела различных мастеров? Что выгоднее экономически? Какому риску мы подвергаемся? Осознаем

ли мы всю ответственность, которой подвергаемся в каждом случае? Давайте рассмотрим некоторые ситуации и постараемся предложить несколько правил, которым необходимо следовать, чтобы узнать обо всех возможных опасностях и о правильных решениях, которые необходимо принимать в различных ситуациях.

#### Список работ и спецификаций

Перед началом каких-либо работ, необходимо разработать полный, ясный и подробный список всех работ и обновлений, которые мы хотим выполнить на борту вместе со спецификациями (подробное описание каждого пункта плана). В момент работы над списком желательно не забывать о предварительных работах и необходимых обновлениях, относящихся к каждому пункту нашего плана.

Например, если одним из пунктов плана мы ставим “antifouling”, необходимо с подробностями уточнить, что мы хотим:

Просто пройтись по уже существующему antifouling? Мойка корпуса водой под давлением и два раза сделать antifouling? Или же нам необходима глубокая чистка корпуса для стирания всех старых слоев с названием, сделать ремонт подложки и уже, затем сделать antifouling необходимой толщины? К тому же, необходимо четко решить, какой тип и марку antifouling хотим, какую плотность, сколько раз, с использованием валика или пистолета... Лучше не поддаваться соблазну позволить решить все это мастеру, которого мы выбираем. Если мы безгранично доверяем этому человеку, то можем спросить его совета и позволить ему помочь нам; но принятие финального решения — наша ответственность. В напряженные рабочие моменты мастер может позволить себе посоветовать нам работы, которые могут помочь закончить ремонт раньше и таким образом, помочь мастеру брать следующие заказы. А в те моменты, когда работы будет мало, мастер, наоборот, может посоветовать нам что-то более трудоемкое и длительное по времени. Если же мы изначально разрабатываем список работ с соответствующими спецификациями, то сможем достичь своих целей и контролировать весь процесс самостоятельно, ни от кого не завися:

- Получить подробные сметы с закрытым бюджетом во избежание будущих неприятных сюрпризов.
- Адекватно сравнить сметы, полученные из разных фирм.
- Адекватно и объективно оценить масштаб реформы.
- Определить сроки выполнения работ.
- Составить адекватный и реалистичный план.

Если предполагаемые работы будут сложными или продолжительными, то советуем вам иметь рядом техника, который будет помогать. Этот техник должен быть профессионалом с подтвержденным опытом работы в сфере ремонтов и реформ яхт; он должен прекрасно знать сектор, продукты, материалы и поставщиков; также он должен быть в курсе всех существующих норматив и законов и, естественно, обладать доверием и симпатией владельца. Денежные средства, вложенные в техника, будут прекрасно компенсированы благодаря его работе и помощи на протяжении всего периода ремонта и станут гарантией его результатов.

#### Выбор фирм для работы

Когда, наконец, выделены основные ремонтные работы, существует несколько возможностей для продолжения процесса, хотим выделить самые традиционные:

- Выбрать верфь или ремонтную мастерскую, которым мы доверяем, для того, чтобы они выполняли все работы из списка согласно спецификациям



# РУССКАЯ ВЕРСИЯ

(ремонт «под ключ»).

- Действовать самостоятельно в роли «верфи», заключая договора с различными фирмами и контролируя самостоятельно различные отрезки ремонта.

В любой из этих двух ситуаций рекомендуется отправить запросы в две или три фирмы на каждый «кусочек» ремонта, или же в две или три верфи/мастерские, если будем производить ремонт «под ключ». Нельзя забывать, что качество и цена, предложенные нам различными фирмами, должны соответствовать качеству информационного пакета, отправленного нами.

Когда получены все сметы, необходимо тщательно проанализировать полученные предложения. Ни в коем случае нельзя поддаваться соблазну и ориентироваться только на финальные цены. Если мы прекрасно подготовили свои списки работ и детально раскрыли каждый процесс, и, если все фирмы четко следовали в подготовке меты этим спискам, то мы выигрываем много работы, но все предложения не всегда будут адаптированы к нашим требованиям. Будут работы, не предусмотренные изначально, или не включенные в смету, или же существует возможность того, что некоторые работы не должны быть включены в смету и, тем не менее, они там присутствуют. . . Резюмируя, необходимо детально ознакомиться со всеми присланными сметами и глубоко проанализировать их, чтобы создать сравнительную таблицу, позволяющую выявить наиболее интересное для нас предложение. После реализации необходимых комментариев, необходимо попросить снижения цены и, перед принятием окончательного решения, очень важно убедить в том, что мы сами или верфь, в случае ремонта «под ключ» обладают минимальными требованиями, если мы хотим избежать проблем на протяжении периода ремонта или реформы:

- Если раньше вам не приходилось работать вместе, запросите характеристики от предыдущих клиентов фирмы и проанализируйте мнения людей и степень их удовлетворенности произведенными работами.

- Проверить платежеспособность и отсутствие задолженностей (социальное страхование и налоговая инспекция).

- Проверить наличие страховки на гражданскую ответственность (RC) с достаточным капиталом, чтобы покрыть индустриальную ответственность и риск, а также правильность всех легальных реквизитов.

- Проверить профессиональную подготовку всего персонала в сфере предотвращения профессионального риска, все фирмы обязательно должны исполнить эту норму.

- Проверить наличие минимальной профессиональной квалификации согласно всем процессам предстоящих работ (Специальные подготовительные курсы, курсы по специализации. . .).

Более того, перед тем, как окончательно договориться о проведении ремонта, необходимо в письменной форме обозначить максимальные сроки проведения работ и гарантии и компенсации в случае неисполнения договора со стороны подрядчика. Таким же образом оформляются формы, даты и суммы оплат. Все оплаты должны быть обусловлены эволюцией ремонта, а последний платеж должен быть произведен по окончании работ с заверением заказчика. Все спорные вопросы, правила работы и необходимые требования должны быть внесены в договор о сотрудничестве и приняты обеими сторонами до начала работ. Например, в договоре также можно детально прописать все пункты списка работ, хотя обычно к договору присоединяют листы со спецификацией. Например, если одним из пунктов письменного предоставленного списка работ указано установка носового гребного винта, то также в письменной форме, необходимо указать на проведение пробных испытаний действия носового подруливающего устройства до оплаты произведенной работы. Таким образом, перед началом ремонта, обе части не только знают, что должны хорошо выполнить свою работу, но и знают также, каким образом работа будет проводиться, контролироваться и оплачиваться. Это поможет избежать многих проблем и потенциальных споров.

## Приступаем к работе

Схорошо выполненными предыдущими пунктами мы можем приступать к воплощению в жизнь своего проекта реформы или ремонта нашей яхты. Независимо от того, какой путь мы выбрали («под ключ» или «сам себе верфь»), необходимо произвести правильную последовательность работ. Для этого, отдельно от планирования, нам и потребуется список всех работ с детальным описанием каждого пункта. Нашей обязанностью является периодический контроль производимых работ, а также проверка качества работ и выполнения сроков обязательств.

В случае необходимости мы должны принять строгие меры, чтобы не возникали незапланированные отклонения, предотвращая, таким

образом, несоблюдение сроков выполнения работ и бюджетных обязательств. Если же последнее не представляется возможным, благодаря данному контролю мы узнаем обо всех неправильных действиях на ранних сроках и сможем принять решения для того, чтобы вред был незначительным. В противном случае, мы до конца можем не знать, что в указанные сроки наша яхта не будет готова, и можем даже и знать, когда она будет готова в принципе, ни сколько нам обойдется ремонт. Если же мы принимаем на работу специального техника, помогающего контролировать процесс, то нам будет очень нужна его помощь на всех этапах работы и присутствие техника даст нам дополнительные гарантии и спокойствие, которые сложно будет иметь без его участия.

## Перед завершением работ

В зависимости от списка заданий и его величины, до окончательного оплаты счета и принятия яхты, необходимо провести всестороннюю и тщательную проверку всех работ, включая испытания «конкретного» участка работы, а также всех элементов и систем, которые требуют его. Также нельзя забывать и о том, что кроме «конкретных» испытаний, в ходе которых мы проверили, что все в порядке, возможно, возникнет необходимость проведения «официальных» испытаний с администрацией (если вы заранее запросили их).

## За что мы несем ответственность?

Если мы приняли решение о поручении всех работ одной фирме, серьезной и платежеспособной, и произвели все необходимые предварительные мероприятия, как легальные (запросили все разрешения и лицензии в Капитанстве и пр.), так и формальные (письменный запрос с детальным описанием, с указанием сроков и дат, гарантий и пр.), то мы можем быть спокойны. В этом случае нашей основной обязанностью и ответственностью будет исправно оплачивать счета в указанные даты, а обязанностью верфи/мастерской будет выполнить наш заказ, соблюдая бесконечность правил и норм в момент проведения тех или иных работ. Любая непредвиденность, несчастный случай на работе, конфликт, проблемы с различными профессионалами — все это вменяется в ответственность верфи/мастерской, которые должны разрешить все возникшие ситуации в соответствии с законом и в указанные сроки.

Если же мы выбрали путь «сам себе верфь» и мы сами заключаем договора с различными фирмами и специалистами, то все радикально меняется для нас. В этом случае мы сами выступаем в роли подрядчика. То есть, как если бы мы сами стали верфью, будучи, по сути, физическим лицом. В первую очередь нам будет необходима страховка Гражданской ответственности (RC), которая способна будет покрыть все возможные риски при работе. Таких рисков немало, поэтому страховка не будет дешевой, также ее нелегко получить. В случае непредвиденных ситуаций или с выполнением работ вне сроков, мы сами становимся ответственными перед другими специалистами за срыв сроков работы, а также и ответственными на возможные финансовые потери в таких случаях. Более того, мы принимаем на себя легальную ответственность — зная это или не зная. Особенно это касается вопросов, связанных с охраной окружающей среды и ее загрязнения, а также соблюдения закона о предотвращении производственных рисков. Последняя тема дает возможность отдельного двухгодичного образования. Постараемся вкратце резюмировать основные потребности, которые необходимо соблюдать, исполняя роль «верфи» и за которые становимся ответственными непосредственно мы сами:

