

Superyates & Marinas

# THE BEST

n°68 - 6e

International edition

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

With English Texts

## White Pearl

El velero más grande del mundo

## Destino

Puerto Rico

## Dossier

Refit del superyate

## A bordo

Numarine 70 Fly, MY 215

Advanced A80, Riva 88

Princess 68, Amel 64, Swan 50

Port d'Aro, mirando al futuro



Canarias y aeropuertos: 0,20 €  
Portugal: 0,50 €

Portada: Riva 88 [www.riva-yacht.com](http://www.riva-yacht.com) - [www.venturayachts.com](http://www.venturayachts.com)

NOTICIAS / NEWS	30
INTERIORISMO / INTERIOR DESIGN	38
SANLORENZO SPAIN	40
DUSSELDORF BOOT	42
MACIEK PIEJKO, CAPITÁN DEL OCEAN PEARL	44
JL AUDIO	88
NAVICO & NAVIOP	92
MARINA PORT D'ARO	104



Todo superyate y megayate está bajo mantenimiento gran parte del año, la tripulación debe tenerlo a punto y ajustar constantemente la embarcación. Se calcula que el mantenimiento de un barco de gran eslora ronda un 10% de su valor de compra por cada año. Por todo ello es muy importante dejar el barco en manos expertas.

*Super and maxi yachts undergo maintenance works throughout most of the year. Crews are constantly adjusting things on board, making sure everything is in place. It is estimated that the costs related to maintenance are around 10% of the superyacht's purchase value per year. This is the reason why it is very important to rely on expert hands to do the job.*

El pasado mes de noviembre estuvimos en el salón profesional náutico por antonomasia. El METS Trade se celebró en un ambiente de optimismo con un gran despliegue por parte de los organizadores y de los expositores. En los últimos años este evento no ha parado de crecer, por lo que merece una distinción especial; sobre todo en lo que se refiere al pabellón de grandes esloras.

*In November, we attended the professional boat show par excellence: the METS Trade. In an optimistic atmosphere, organizers and exhibitors pulled out all the stops. One of the great things about this event is that, over the last few years the show has constantly increased in size, especially the pavilion devoted to superyachts.*

La isla de Puerto Rico es la joya del Caribe. No es casualidad que aquí el sustantivo 'puerto' tome el adjetivo de 'rico' para definir a la isla. Su nombre evoca a las riquezas que partían del puerto de San Juan Bautista hacia España. Y éste aura dorado aún pervive en la isla.

*The island of Puerto Rico is the jewel of the Caribbean and it is no coincidence that to define the island the noun 'port' is accompanied by the adjective 'rich'. The name is reminiscent of all the riches that were sent from the port of San Juan Bautista to Spain. And today, this golden aura can still be felt throughout the entire island.*

## REFIT DEL SUPERYATE

10



## METS TRADE

82




## DESTINO PUERTO RICO

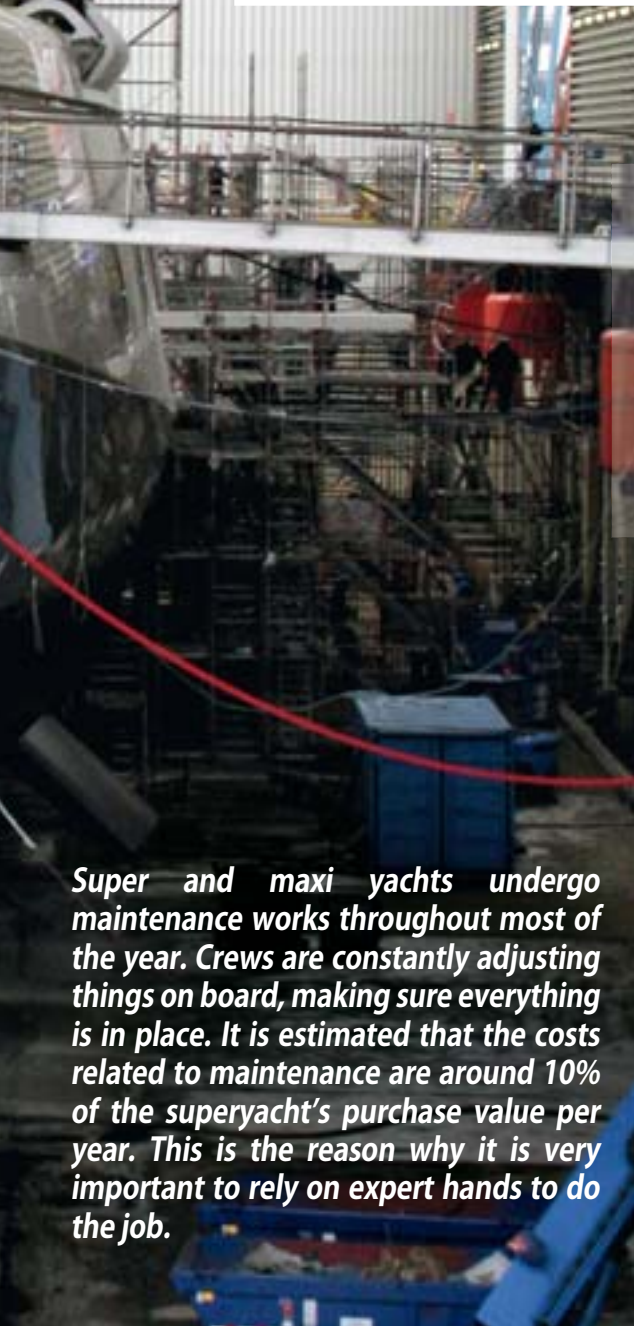
94



# REFIT DEL SUPERYATE



Todo superyate y megayate está bajo mantenimiento gran parte del año, la tripulación debe tenerlo a punto y ajustar constantemente la embarcación. Se calcula que el mantenimiento de un barco de gran eslora ronda un 10% de su valor de compra por cada año. Por todo ello es muy importante dejar el barco en manos expertas.



***Super and maxi yachts undergo maintenance works throughout most of the year. Crews are constantly adjusting things on board, making sure everything is in place. It is estimated that the costs related to maintenance are around 10% of the superyacht's purchase value per year. This is the reason why it is very important to rely on expert hands to do the job.***

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

**E**n este artículo trataremos de exponer los puntos clave de una reforma, reparación o modificación de un barco, lo que en el sector se llama refit. Está claro que estos servicios se pueden obtener en la mayoría de puertos, pero no todos ofrecen lo mismo ni todos dan las mismas garantías. Dejar la seguridad de nuestro barco en manos de un tercero es algo muy importante.

Lo primero que hay que preguntarse es que es lo que queremos hacerle a nuestro barco. Si bien cabe dejarse asesorar por los expertos, es necesario tener una idea preconcebida sobre cuáles son nuestras intenciones y qué es para nosotros primordial. Tanto se puede arreglar y modificar los interiores como alargar la vida del barco renovando la sala de máquinas. Quizás se quiere hacer una puesta a punto básica y dejarlo como nuevo y evitar comprar otra embarcación. Además, hay que

saber también si se desea dejarlo todo en manos de un solo profesional, ya sea un astillero como un taller reparador, o gestionar directamente los trabajos contratando a distintos industriales.

### **¿Qué le haremos al barco?**

La primera recomendación que se debe hacer es la de listar todas aquellas acciones que creemos necesarias. Para ello es importante, como hemos dicho muchas veces, tener siempre una lista a bordo, para ir anotando posibles actuaciones durante los meses en los que más navegamos, así no nos olvidamos de nada cuando es invierno y queremos hacerle una puesta a punto al barco. Además, 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. Pongamos por ejemplo que

anotamos “antifouling” en la lista, pues estaría bien anexar comentarios como las capas de mano a darle, si es preciso una limpieza de casco, si hay que eliminar antiguas capas, etc.

Si dejamos que el industrial haga la lista puede suceder que añada más de lo que nosotros creemos necesarios, por lo que hay que hacer balance entre lo que nosotros creemos necesario y lo que ellos creen. Un buen profesional sabrá más que nosotros, pero nosotros sabremos qué es lo que más nos conviene y cuánto dinero queremos invertir.

### ¿Quién lo hace?

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”).

**LA PRIMERA RECOMENDACIÓN QUE SE DEBE HACER ES LA DE LISTAR TODAS AQUELLAS ACCIONES QUE CREEMOS NECESARIAS. PARA ELLO ES IMPORTANTE, COMO HEMOS DICHO MUCHAS VECES, TENER SIEMPRE UNA LISTA A BORDO**



## Superyacht refit

*In this article we are going to try to expose the key points of a yacht's refit, which includes refurbish, repair and improvement work.*

*Obviously most ports offer these services, but not all provide the same nor do they all provide the required guarantees of quality. Leaving the safety of your boat in the hands of a third party is a serious business.*

*The first thing you must ask yourselves is what you want to do to your boat. Although it is important to consult a professional, it is necessary to have a clear idea of what is paramount to you. You might want to rearrange and modify the in-*

*terior, extend the life of the vessel by updating the engine room or carry out a basic refit to leave the boat like new, thus avoiding to have to buy a new one. Additionally, it is important to decide whether to leave the works in the hands of a single party, for example a shipyard or a repair shop, or directly manage the works by contracting different professionals.*

### What do you want to do to your boat?

*The first recommendation is to make a list of all the work you consider necessary. This is the reason why, as we have often said, it is very important when on board to jot down a list of all those things that need repair, that way when winter comes and you want to carry out a refit of your boat you will be sure not to leave anything out. Additionally, when writing the list, it is important to consider the works that have been carried out previously and the necessary steps for each task. For example, let's say you put anti-fouling on the list, it is a good idea to add comments such as the number of layers to apply, if it's necessary to previously clean the hull, remove old layers, etc. If you leave it all in the hands of professionals they might end up adding things you don't consider necessary, so it is very important to keep in mind*



## Objetivos de la lista / Objectives of the list:

- 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.
- 
- *Get an itemised, final quote that will not leave room for undesired surprises.*
  - *Be able to compare estimates received from different professionals.*
  - *Be able to objectively and appropriately assess the magnitude of the refit.*
  - *Define how long the works will take.*
  - *Be able to elaborate an appropriate and realistic planning.*
  - *If the works you want to carry out are complex or the list is extremely long, it is advisable to relay on an expert to help you out in writing it.*



*both your priorities and the professionals' opinions. Undoubtedly, a good professional has a better knowledge of the subject but you are the one who knows exactly what you need and how much you want to spend.*

### **Who is going to do the job?**

*Once the works have been defined there are several paths you can take; the following are the most common:*

- *Choose a shipyard or a trustworthy repair shop to carry out all the works on the list following the specifications ("turnkey" solution).*
- *Act as a "shipyard", contracting and coordinating the different professionals who are going to carry out the various tasks.*

© 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

**THE FIRST RECOMMENDATION IS TO MAKE A LIST OF ALL THE WORK YOU CONSIDER NECESSARY. THIS IS THE REASON WHY, AS WE HAVE OFTEN SAID, IT IS VERY IMPORTANT WHEN ON BOARD TO JOT DOWN A LIST**



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,



**IN THE EVENT OF ANY ISSUES, WORK ACCIDENTS, LACK OF CO-ORDINATION, CONFLICTS, PROBLEMS WITH CARRYING OUT THE DIFFERENT TASKS, ETC., IT WILL BE THE COMPANY'S OR SHIPYARD'S RESPONSIBILITY TO FIND A SOLUTION**

Whichever option you opt for it is advisable to request an estimate from two or three companies for each task on the list or from two or three shipyards/refit shops if you are opting for a turnkey solution. It is important to consider that the quality and accuracy of the estimates you will receive will be in keeping with the quality and accuracy of the information you have supplied. Once you have received the estimates it is very important to thoroughly examine the different offers. You must not fall into the trap of simply comparing total amounts. If you have followed the previously described steps and the different professionals have kept to your requests, the estimates should be pretty

*accurate, but at times estimates don't fully adjust to what you have requested. Some items might not have been included, others shouldn't have been, some might be questionable...in short, it is necessary to carefully revise and examine each estimate and make a real and objective comparison in order to decide which is best for you. Once you have done the appropriate comments and negotiations, and before accepting the estimate, if you want to avoid problems during the refit, it is very important to verify whether the shipyard and especially the professionals - if you are managing the work yourself - meet a series of minimum requirements:*

- *If you haven't worked with them previously it is advisable to ask for first-hand references from other clients and consider their opinions and level of satisfaction.*
- *Verify the company's solvency and tax compliance (Social Security and tax office).*
- *Verify whether they have a civil liability insurance for an amount that would cover the risks taken by the professional and that it complies with statutory requirements.*
- *Verify whether the employees have received the required training in occupational risk prevention and the professional complies with the regulations.*
- *Verify whether the employees have the minimum professional qualification to carry out the different tasks (specific training programs, specialization courses...)*

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...).



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



*Additionally, it is important for the estimate to include a deadline, by which all the works must delivered, and guarantees and compensations in the case in which the professional doesn't comply with what was agreed. Likewise, it is important to include the type, time and amount of the payments, which should be based on the progress of the works, leaving the final payment for after the works have been approved. Any other requirement or specific condition you might consider necessary should be included in writing in the estimate and accepted by the professional before the start of the works. An example could be the criteria by which the works will be assessed, which should already have been described in the specifications that go with the list of works to carry out. For example, if one of the works is to install a bow thruster, it is advisable to define in writing the tests that will have to be carried out on the bow thruster before the final payment. That way, before starting, not only do all parties know that the work must be well done, but they also know how the job will be assessed before delivery. This avoids a great deal of problems.*



# ORIENTA SI

somos ingenieros

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

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ingeniería / Of. técnica</b> Asesoramiento Reformas / estabilidades Dirección de obra</li> <li>• <b>Gestión de proyectos</b> Nuevas construcciones Refits</li> <li>• <b>Grandes esloras</b></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Inspecciones / peritajes</b> Pre-compra, daños... Corrosión Ósmosis</li> <li>• <b>Legal / varios</b> Peritajes judiciales / parte Asistencia en contratos Tasaciones y valoraciones Mediación civil y mercantil Arbitrajes</li> </ul>	

*¡Trabajando por una náutica mejor para todos!*

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





### Necessary check-ups

Although you might have great trust in the professionals you have hired to do the job, before the last payment and taking away the boat, it is advisable, depending on the number and scale of the works on the list, to carry out a thorough, scrupulous check-up of the works, including the operational "private" testing of those elements and systems that require it. It is important to remember that besides the "private" testing, once you have checked that everything is in order, it might be necessary, if it required, to pass the Authority's "official" testing.

### What responsibilities am I assuming?

If you have opted for hiring a serious, solvent company to carry out all the works and you have followed all the necessary steps from a legal point of view (permits and notifications to port authorities, etc.) and from a more formal one (order in writing with specifications, deadlines, guarantees, etc.) you are well covered. In this case, your main obligation and responsibility is to meet the payments on the established dates. As far as the company or shipyard is concerned, its obligation is to meet your order and make sure that all the legal requirements are observed when carrying out the works; occupational risks prevention is one of the most important ones.

In the event of any issues, work accidents, lack of

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, aunque 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.

## THE WORKS CARRIED OUT ON BOATS THAT HAVE ALREADY BEEN REGISTERED HAVE TO BE PREVIOUSLY APPROVED BY SPANISH MARITIME AUTHORITY



## Verificación necesaria

Por mucha confianza que tengamos con los profesionales que nos han hecho el trabajo, es necesario, 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, 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 obli-

## 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



gación 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

*coordination, conflicts, problems with carrying out the different tasks, etc., it will be the company's or shipyard's responsibility to find a solution and it will have no effect on you or on the agreed deadlines and prices. However, if you have opted for managing the work yourself, directly hiring single professionals to carry out the different jobs, things change radically. In this case you are acting as the main contracting company. As if you were a shipyard even if you are a private individual. First of all, you need a good civil liability insurance, which will cover all the possible risks you might incur, which are not few. Let's not forget that the insurance is neither cheap nor easy to obtain. In the event of any issues or delays by any of the professionals contracted, you will be responsible towards the people and companies involved in the works. You will have to bear the consequences of delays and cost overruns without complaining. Additionally, you are taking on - whether you know it or not - great legal responsibilities, especially on issues such as environmental pollution and occupational risk prevention. The latter alone would require a two*





the works as established by the Civil Vessel Inspection and Certification Regulation (Royal Decree 1873/2000).

When in doubt about what to do, it is advisable to submit a written statement to the Maritime Authority detailing the works that are going to be carried out and requesting an exemption. This way the process is registered and you will avoid the possibility, in the best case scenario, of Authorities preventing works from going ahead or, in the worst case scenario, applying a sanction with the corresponding fine (which ranges from up to € 180,000 in the case of a serious infringement of security to € 601,000 if you put at risk the maritime environment).

As you can see the refit of a boat is no easy task. If you want to carry the works out successfully you must pay attention to the smallest details and be especially aware of the responsibilities you are assuming. It is important to ask yourself: to which extent do I want to or can I afford to take on these responsibilities?

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.



year master course. To summarize, these are the basic requirements and responsibilities you must consider if you decide to manage the work yourself: The health and safety of all the workers must be ensured in all the aspects related to the job, to do so you must take all the necessary measures.

### Port Authority

Something many people don't know is that the works carried out on boats that have already been registered have to be previously approved by Spanish Maritime Authority, which also has to supervise



## 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.

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 documentado y nos ahorraremos la posibilidad de que, en el me-



jor 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).

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?



## Finalmente / In summary:

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:

- ¿Hemos solicitado permisos y autorizaciones a Capitanía?
- 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?

*To obtain a good refit of your boat you will have to at least satisfy the following steps and requisites:*

1. Exhaustive list and specifications of the works to carry out.
2. Request estimates to two or three professionals for each task.
3. Objective analysis of the estimates received.
4. Selection and negotiation of the estimates.
5. Professionals' "qualifications". Do they meet minimum requirements?
6. Monitoring of the works.
7. Assessment and final approval of the works (tests and check-ups).

### Additionally:

- Have you requested permits and authorizations to Port Authority?
- If you contract professionals directly, are you really aware of the administrative, civil and criminal risks you might incur? Do you have the necessary knowledge and capacity to comply with regulations?

