


|| Asesorando | Advising

Cómo hacerse un yate disfrutando plenamente (I parte)



How to build your own yacht and make the most of it

¿Quiere disfrutar de una construcción placentera y llena de satisfacciones para luego poder disfrutar de "su sueño" por muchos años y sin problemas?

Would you like to experience a pleasurable and truly satisfying construction process, not least to live your "dream" for many years to come without a care in the world?

Texto: Adrián Prada

ORIENTA SI

www.orientasi.com

Antes de nada, si ya somos propietarios de un barco, y más si nos hemos construido uno anteriormente, ya sabremos lo importante que es tener muy claras las ideas y los conceptos clave en los que queremos hacer hincapié con nuestro nuevo yate.

Si estamos pensando en hacernos un barco a medida por primera vez es muy importante que antes hayamos navegado y experimentado mucho con otros barcos. Podemos hacerlo con barcos de amigos, o bien alquilando barcos de características diversas y probando en distintos lugares y situaciones. No puedo dejar de recalcar la importancia de este paso, si de verdad queremos tener una experiencia totalmente satisfactoria.

Son numerosos los conflictos potenciales que pueden surgir a posteriori, si no somos plenamente conscientes de ello:

- Con la tripulación y la convivencia a bordo.
- Con algunos aspectos a los que no hemos prestado la atención suficiente (climatización, funcionalidad, distribución...)
- Mantenimiento y costes.

Necesitamos un “asesor”

El proceso de diseño y construcción de un barco es complejo y está lleno de decisiones complicadas. Para poder decidir con pleno acierto y conocimiento es vital el contar con la ayuda y opinión de un experto. Esa figura, el representante del armador (OsR, del inglés Owner's Representative), es algo muy habitual en el sector y a ningún propietario con experiencia se le ocurriría prescindir de él.

El representante del armador -OsR- ideal debe ser alguien con experiencia probada en la gestión de proyectos y construcción de yates; que conozca el sector, los productos, los materiales y a los proveedores; que esté al corriente de las normativas aplicables; con buenas habilidades personales de comunicación y negociación; con idiomas -en especial con un excelente inglés técnico-; y por supuesto de la total confianza y agrado del armador, ya que va a ser sus ojos, su interlocutor y tomará muchas decisiones en su nombre durante un largo periodo de tiempo.



First of all, those of us who own yachts, particularly those who've built their own, are well aware of the importance of clarifying our ideas and concepts to get the most out of our yacht, in short, the key to our aspirations.

Before embarking upon our own custom-built yacht project we need to experiment, take to the water aboard a variety of yachts, friends' or chartered, and carry out our own sea trials, so to speak, in different locations and situations. If we want this to be a truly rewarding experience, it's hard to stress the importance of this step to avoid potential conflicts at a later stage, if we are not fully aware of them:





El diseñador

El barco que tenemos en mente debe ser materializado y traducido a planos para su construcción por un buen profesional. Posiblemente ya hayamos decidido a quien queremos como nuestro diseñador. Si no es así o hay dudas entre varios, con la ayuda del OsR se hará un estudio previo lanzando una solicitud de ofertas a los dos o tres de nuestra preferencia para así poder decidirnos por el que mejor nos entienda con datos objetivos en la mano.

¿Qué vamos a necesitar del diseñador en esta primera fase?

El objetivo inicial será obtener información y documentación básica para, por un lado, probar la viabilidad del proyecto y que éste se ajuste a nuestros deseos, y por otro, poder lanzar una solicitud de oferta a distintos astilleros. El diseñador nos entregará en esta etapa un anteproyecto con la información básica del barco:

- Descripción general del barco con datos de desplazamiento, dimensiones, capacidades de tanques, filosofía y otros datos relevantes.
- Planos de cubiertas, alzados, disposición general, plano vélico -si es velero- y posiblemente una estructura preliminar. También se incluirán esquemas y bocetos de cualquier elemento peculiar o novedoso que vaya a llevar el yate.
- Especificaciones preliminares. Este punto daría para escribir todo un libro, pues junto con los planos es el documento de referencia clave que describe el barco al detalle. De la adecuada redacción de este documento contractual dependerá que se reciba un presupuesto ajustado y fiel a nuestro barco, y que el barco que se acabe construyendo sea el que realmente queremos y no otro, evitando así discusiones y disputas.

- Crew and co-habiting aboard.
- Lack of attention with certain aspects (air-conditioning, practicality, distribution)
- Maintenance and costs.

We need an adviser

Yacht design and construction is a complex process involving countless tough decisions. The help of an expert is vital when it comes to making the right decision in sound judgment and knowledge. This expert or OsR (Owner's Representative) is a common figure in the sector, indispensable as far as any experienced yacht owner is concerned. The ideal OsR needs to be experienced in both project management and yacht construction, knowledgeable in all associated products, materials, suppliers and current regulations, excellent business and communication skills, languages, particularly excellent English, including technical terminology, last but not least the total trust and confidence of an owner for whom the OsR will become the eyes, mediator and decision maker for a reasonable length of time.



Dependiendo del diseñador, éste se involucrará más o menos en la redacción de las especificaciones. Quien a buen seguro debe implicarse al 100% es el OsR, el cual colaborará con el diseñador en la redacción, o bien se encargará directamente de escribirlas de acuerdo con nuestras necesidades y gustos.

La solicitud de ofertas

Con el anteproyecto y las especificaciones preliminares se preparará un buen paquete de información para invitar a los astilleros a presentar sus ofertas. En este documento se deberá indicar de manera clara cómo se desea recibir la oferta, con qué nivel de detalle, desglose y capítulos, conceptos por incluir o excluir, material e información que suministrará el armador, plazos de entrega, etc.

Es recomendable intentar ponerse en la piel del astillero a la hora de preparar el paquete de información, tratando así de responder a todas las preguntas que se formulará el astillero mientras esté elaborando el presupuesto. Cuanto mejor hagamos este ejercicio, mejor y más ajustado será el presupuesto que recibamos.

The designer

The yacht we have in mind has to be projected and transferred to paper for construction by an expert. Some of us may have already decided upon a designer at this stage but for those of us who can't quite make our minds up, we can rely on the assistance of the OsR who, by this stage will have already studied the project and submitted the proposal to two or three designers of our choice so we can base our decision upon the designer who appears most in touch with our train of thought and objectives.

What do we need from the designer in the initial stage of our project?

The initial objective will be to acquire basic information and documentation, firstly to establish the viability of the project and compatibility with our needs and secondly, invited various yacht builders to offer their tenders.

Known as the pre-project phase, the designer will deliver information on the basic elements of the yacht itself:

- A general description of the yacht, including displacement, dimensions, tank capacity, philosophy and other relevant details.
- Deck plan, elevation, general layout, sail plan – if applicable – and possibly preliminary structure diagrams. Illustrations and outlines of any features unique to the yacht will also be included.
- Preliminary specifications. All the plans and a detailed description of every aspect of the yacht project, nothing short of writing a book. An estimate strictly in keeping with every aspect of the project will be totally dependant upon the accuracy of this contractual document. The yacht we are about to construct has to fulfil our expectations one hundred percent to avoid any subsequent discussions and disputes.

Depending on the designer, this will more or less be down to the exactitude of the written specifications. The OsR is an infallible assistant at this stage, working alongside the designer or independently, to ensure the specifications accurately define our expectations and tastes.

The tender process

The combined pre-project draft and preliminary specifications provides a comprehensive information package for yacht builders to make their bid for the tender. The document must clarify





La calidad y precisión de las ofertas que recibamos será acorde a la calidad del paquete de información que prepararemos.

En función del tipo de barco que queramos y del presupuesto disponible, junto con el OsR y también con la ayuda del diseñador, seleccionaremos dos o tres astilleros que se adapten a nuestras necesidades, a los que enviaremos el paquete de solicitud de oferta. Es importante mandar las ofertas sólo a aquellos astilleros con los que tengamos una auténtica voluntad de trabajar y que se ajusten a nuestros criterios. De no ser así, las ofertas que recibamos desvirtuarán el proceso de selección, obtendremos cifras que no serán representativas y no podremos tomar una decisión objetiva.

Durante este proceso surgirán preguntas por parte de los astilleros que habrá que contestar. Se deberá elaborar, por tanto, un documento único con las preguntas de todos los ofertantes y las respuestas, que luego se remitirá a todos. De esta manera garantizamos una igualdad de condiciones e información a todos los astilleros involucrados, lo cual revertirá en la calidad y homogeneidad de los presupuestos que recibamos.

Análisis de las ofertas

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 astilleros se han ceñido con precisión a nuestros requisitos, la teoría dice que efectivamente sólo hace falta mirar las cifras finales y listo. La realidad es otra. No siempre los astilleros se ceñirán 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 desgranar 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.

Con los deberes bien hechos y la comparativa objetiva en la mano estaremos en condiciones de descartar alguna de

the conditions for the tender, the level of detail, an accurate breakdown and matters, concepts included or excluded materials and any relevant information for the owner, hand-over dates, etc.

When it comes to preparing the information package, it's advisable to put yourself in the builder's shoes by effectively answering questions before they arise during the course of the quotation process. The attention to detail in this exercise will be reflected in the builder's evaluation of the project and subsequent quotation.

The accuracy and quality of the quotations we receive depend entirely upon the information package we put together.

As regards the type of yacht and available budget, with the assistance of the OsR and the help of the designer, we can select two or three yacht builders suitable to our requirements and present them with the tender package. It's important to restrict tender bids to builders with which we would like to work who meet our criteria. The objective of the selection process will be diminished by this through inaccurate quotation figures and we will be unable to make a decision on this basis.

Yacht builders will raise questions during the course of the process for which we must have the answers. A single document must be prepared and forwarded to prospective bidders with answers to the questions raised. The enclosed information and conditions will put the builders on an equal footing, reflected in the quality and comparison equivalence of the offers received.

Analysis of the tenders

Once received, the quotations need to be carefully evaluated, without falling into the trap of simply comparing the final figures. Let's say we follow these guidelines to a tee





and the yacht builders stick firmly to our stipulations, in theory we need only refer to the final figures and that's it. In reality that's not the case. Shipbuilders don't always stick to the assignment in its entirety. Some specified items might be missing whilst others, unspecified, appear to be included; another cause for concern.... Basically, we need to dissect and systematically analyse each quotation before we can make an accurate and objective comparison to establish which offer suits us best.

Once the homework's done and the objective comparison on hand we're ready to reject some of the offers and make our final selection. Now begins the period of negotiations with the finalists. We'll visit the shipyards, discuss the offers in person, negotiate improvements, clarify concepts, economic conditions and deadlines, plus we will endeavour to optimize our future investment to the full. The final decision will depend upon the outcome of this round of negotiations.

The point of no return

The point at which our yacht is defined, our expectations and requirements clarified. We now know who will be building our yacht, how much it will cost and when it will be ready for launch. Considerable time and effort will already have gone into the project by this time, above all dreams and aspirations. Economically, the investment figure is practically depreciable compared to the overall cost of the completed yacht. This is where the financial commitment takes over, the deciding factor in whether to go ahead with the project or hold back till the time is right. —



las ofertas y terminar de decidir con cual nos quedamos. Ahora se inicia un periodo de negociaciones con los astilleros finalistas. Visitaremos sus instalaciones, discutiremos las ofertas cara a cara, negociaremos mejoras, aclararemos conceptos, plazos y condiciones económicas, y trataremos de optimizar al máximo nuestra futura inversión. De esta ronda de negociaciones saldrá el astillero definitivo.

Punto de no retorno

Llegados a este punto tenemos el barco razonablemente definido y conforme a nuestros requisitos, sabemos cuánto nos va a costar, en qué plazo lo tendremos y quién lo va a construir. Hasta la fecha se habrá invertido en el proyecto bastante tiempo y sobre todo muchas ganas e ilusión. Económicamente la cifra invertida es prácticamente depreciable comparada con el precio total del barco acabado. A partir de aquí el compromiso económico empieza a ser serio. Éste es el momento en el que hay que decidir realmente si vamos a por todas o aparcamos el proyecto hasta mejor fecha. —



Cómo hacerse un yate disfrutando plenamente (II parte)



DEFINIR EL BARCO

En el número anterior publicamos la primera parte de este artículo, dedicado a la construcción de un superyate o megayate. Nos quedamos en una primera fase que ahora toca continuar partiendo de la decisión del armador. Si éste decide a seguir adelante con su ilusión, hay que remangarse y ponerse a trabajar a fondo. Aquí es cuando el OsR (Owner's Representative) empieza a tener trabajo prácticamente a tiempo completo. Esta fase de preparativos y definición detallada del barco es la que va a marcar una construcción libre de contratiempos y sobresaltos, sin costes adicionales y sin retrasos.

In the previous edition we published the first part of our article on how to build your own super or megayacht. With the first phase over, it's time for us to move on, starting with the owner's decision. If the owner decides to go ahead with his/her dream, it's time to roll up those sleeves and get to work. This is when the work of OsR (Owner's Representative) practically becomes a full-time job. This phase of preparations and detailed illustrations of the yacht is the mark of a construction free of setbacks and shocks, free of hidden costs and without delays.



E

l anteproyecto debe convertirse en un proyecto. Por parte del diseñador, lo que en un inicio fueron no más de cuatro o cinco planos no definitivos y algo de documentación, ahora pasará a ser un paquete serio con fácilmente entre cuarenta y cincuenta planos finales y, también, todo un paquete de datos e información técnica necesaria de cara a la construcción. Junto con el proyecto definitivo del diseñador hay que redactar las especificaciones finales, caso de que no se haya hecho ya. Esto supone definir con precisión todo lo que va a ir a bordo. Cuanto más exactas y extensas sean éstas, menos cosas dejaremos al azar o al criterio del astillero. Recordemos que las especificaciones constituyen un documento contractual. Legalmente, todo lo que no esté descrito en ellas no existe. Ante un elemento no descrito el astillero puede -y a buen seguro lo hará- optar por la solución más barata que cumpla con los planos y el contrato. Casi con total certeza ésta no será la opción que más nos guste como propietarios... pero es la que habremos acordado por escrito...

How to build your own yacht and make the most of it (part 2) Define the yacht

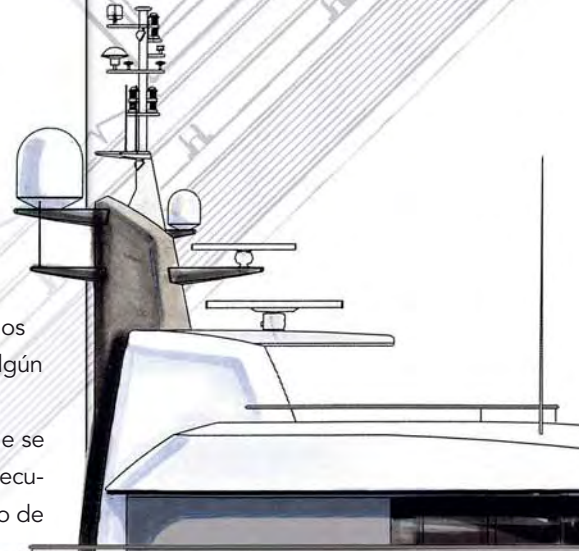
The preliminary draft must be transformed into a project. For the designer, what started off as no more than four or five rough diagrams and little documentation, now becomes a serious package with easily forty or fifty final drawings, not to mention the data package and technical information essential to the construction. Once finalized, the specifications for the designer's project also have to be drawn up, if it's not already done. This requires highly detailed descriptions of every element before it goes aboard. The more accurate and extensive these specifications, fewer details are left to chance or the shipbuilder's criteria, bearing in mind these specifications actually constitute a contractual document. Legally, anything not described in the spec. basically doesn't exist. Faced with an element not detailed in the spec, the shipbuilder can – and will for sure – opt for a cheaper solution to comply with the plans and the contract. With absolute certainty this is unlikely to be what we, as owners, consider to be the best option.... but that's what we've agreed to in writing.

Horas y horas...

Conviene mencionar también que, entre el proyecto definitivo del diseñador y el proyecto constructivo necesario para poder ejecutar adecuadamente el barco, median unos cuantos miles de horas de ingeniería. Toda la información exhaustiva de cómo tiene que ser el barco que entrega el diseñador hay que convertirla en un sinfín de planos individuales y de detalle para que los miles de piezas y elementos que constituyen el barco puedan ser comprados, cortados, conformados y ensamblados en su lugar correcto dentro del barco. Este paquete incluye todos los sistemas, bombas, tanques, tuberías, cables, cuadros eléctricos, su ruteado por el interior del barco, su adecuada ubicación, los soportes, bancadas, pasos por mamparos y estructura y un sinfín de información necesaria para construir el barco, que el diseñador— por muy completo que sea su proyecto— no suministra.

Es aconsejable dejar completamente en manos del astillero la parte del proyecto constructivo. Por un lado, nadie mejor que el astillero sabe cómo quiere la información constructiva, en qué cantidad, qué formato y con qué grado de detalle. Por otro lado, estamos evitando una importante fuente de potenciales conflictos, caso de producirse algún retraso o error en la información suministrada. Y estamos hablando de cientos, y según el caso, puede que hasta de algún millar de planos. Rara vez no habrá algún retraso o error que el astillero, con todo derecho, podrá usar en su favor.

Llegados a este punto hay que ser pacientes y no empezar a construir antes de tiempo. Todo lo que se invierta en esta etapa (proyecto definitivo y especificaciones), tanto en tiempo como en dinero, será recuperado con creces al ver reducidos los plazos y ahorramos muchos cargos extra del astillero a lo largo de la construcción del barco. Esto es debido a que se han minimizado los errores e indefiniciones en la fase de proyecto.



N A M E



Hours and hours....

It's also worth mentioning that, somewhere between the designer's final drawings and the actual construction countless hours are spent in engineering before the project can go ahead.

Exhaustive information on what is effectively a carbon copy of the yacht presented by the designer amounts to an endless pile of plans and detailed drawings in order to purchase thousands of pieces and elements essential to the structure, ready to be cut, shaped and accurately assembled within the yacht. This package includes all the systems, pumps, tanks, pipes, cables, fuse boxes, including suitably located installation, supports, bedplates, steps for bulkheads and structure plus a mountain of information essential to boat construction, something the designer – despite the extent of the project – fails to provide.

Basically, the construction part of the project is best left in the hands of



the shipbuilder. For a start, who knows better than the shipbuilder what to expect in terms of quantity, format and detail in construction specifications. Secondly, we are going to avoid a considerable source of potential conflicts, in the event of a delay or error in the information provided. And we happen to be talking of hundreds, maybe even thousands, depending on the assignment. Delays or errors shipbuilders are unable, and within their right, to use to their advantage are few and far between. Having come this far, it's a matter of waiting patiently for the right time to start building. Everything invested at this stage (final project and specifications), as much in time as money, will be recuperated with interest thanks to reduced time spans and savings on countless shipyard extras throughout the construction process. All down to reducing errors and inaccuracies in the design stage of the project.

El contrato de construcción

A la par que se está ejecutando el proyecto definitivo con el diseñador, con el astillero se estarán tratando multitud de puntos de toda índole, de cara a redactar un contrato de construcción que satisfaga a todas las partes. En él se incluirán desde aspectos técnicos, los planos e información por parte del armador, las especificaciones y formas de pago, hasta los criterios de aceptación del barco, cómo proceder en caso de conflicto, los canales de comunicación, permisos y accesos al astillero y el barco, títulos de propiedad, pruebas, y un muy largo etcétera.

Un buen contrato es aquel que da respuesta a todas las preguntas. Junto con nuestros abogados habrá que plantearse todas las preguntas posibles que puedan surgir a lo largo de la construcción del barco para tratar de dar una respuesta adecuada a cada una de ellas en el contrato. En esta fase será también de gran ayuda el OsR, que por su experiencia en la construcción de otros yates conocerá ya muchas de las preguntas. Desde que se decide ir adelante con el proyecto y verbalmente se le da el sí al astillero hasta que se acaba formalizando y firmando el contrato, fácilmente pueden pasar cuatro o seis meses, sino más.

Building contract

Once owner and designer finally agree on the design, now's the time to approach the shipbuilder with a never-ending list of questions with a view to drawing up a suitable contract acceptable to all parties. The contract has to include everything from technical aspects, plans and information from the owner, specifications, forms of payment, conditions of approval and action in the event of a dispute, communication channels, permits and access to the shipyard and the yacht, registration, sea trials, to name but a few.

A good contract simply provides the answers to all the questions. With the assistance of our lawyers we endeavour to raise all the questions which might arise throughout the construction process with the intention of providing all the right answers in the contract. OsR will be of great assistance at this stage, with the company's experience in yacht building,



Durante la construcción

En el contrato se habrá definido que el armador, el OsR y su equipo tendrán libre acceso en todo momento al astillero y al barco en construcción, que se les dotará de una oficina con teléfono y acceso a internet y otra serie de aspectos que aseguren una buena y adecuada monitorización del proyecto en todo momento, así como una coordinación eficaz de todas las actividades bajo su responsabilidad.

En esta fase, el OsR se ocupará de verificar y supervisar que todo el extenso trabajo de preparación realizado hasta la fecha es ejecutado de manera adecuada y según lo planificado. Independientemente de esto, se deberán tomar muchas decisiones y dar solución a multitud de incidencias que, por muy bien que se haya proyectado todo, será necesario resolver. Para ello es importante tener bien definidas las responsabilidades y capacidades (= €) a la hora de tomar decisiones por parte del OsR.

Si bien el OsR se encargará de comprobar que la construcción se efectúa acorde a lo previsto y de dar las voces de alarma necesarias con tiempo suficiente, es el astillero el que es "dueño" de la planificación y el que tiene potestad para modificarla, siempre, eso sí, notificándolo al OsR según se haya definido en el contrato.

they already have the answers to many questions. Once the decision is made to go ahead with the project and the shipbuilder is given the thumbs up its time to formalize and sign the contract, which can easily take four to six months if not more.

During the construction

The contract will affirm the right for the owner, OsR and its team to free access to the shipyard and the yacht under construction at all times plus the use of an office with telephone and internet access, along with a range of other aspects conducive to satisfactory project control and monitoring at all times plus efficient coordination of all activities under their supervision. At this stage of the process OsR will be supervising and making sure the extensive task of preparation to date is carried out adequately and as planned. Apart from this many decisions will have to be made and solutions found to a multitude of incidents which, however good the planning, will need to be resolved. For this reason it's important to make the responsibilities and capacities quite clear (=€) when it comes to OsR making the decisions. Although OsR will be in charge of making sure the job goes to plan and raise the necessary alarms in good time, the shipbuilder will in fact be the one in control of the planning and the one with the authority to make any changes, ensuring OsR are duly notified as specified in the contract.





Tripulación y formación

Ante el dilema de cuándo contratar a la tripulación de nuestro nuevo yate en construcción, la respuesta es ¡cuanto antes! Como mínimo el capitán y el jefe de máquinas (si lo hay) deberían participar de gran parte del proceso de construcción del barco.

Si alguien está viendo esto como un coste adicional, ya puede quitarse esa idea de la cabeza. Recordemos que se está construyendo un prototipo (barco oneoff). Un barco único, del cual no hay otro, con multitud de singularidades y elementos específicos. El hecho de que la tripulación conozca todo esto y participe de la construcción supondrá en el futuro un ahorro importante de dinero, no sólo porque se evitará que ésta cometa errores por falta de conocimiento o formación a la hora de manejar el barco, sino porque el mantenimiento será el adecuado gracias a que la tripulación conocerá muy bien los entresijos y particularidades de la embarcación. Además, gracias a estar presente durante la construcción, y en particular en las pruebas y fases finales, la tripulación evitará que el astillero, en una fase donde los plazos aprietan y el tiempo escasea, caiga en la tentación de tomar atajos u obviar elementos sin haberlos comprobado debidamente.

En los periodos de pruebas oficiales, en los que a veces el OsR necesita multiplicarse, la tripulación será de gran ayuda como soporte a la labor de verificación de aquellas, evitando así el ir con prisas y que se pase por alto algún detalle importante.



Con la entrega, no todo se acaba

Una vez efectuada la entrega del barco al armador por parte del astillero acorde a los términos estipulados en el contrato, no está todo acabado. Recordemos lo mencionado en el punto anterior: se nos ha entregado un prototipo. Como tal, su “puesta a punto” y “ajuste fino” va a llevar un buen periodo de tiempo. En la mayoría de casos, un año es una cifra que no se aleja de la realidad. Y aquí, de nuevo, la tripulación y la formación que ésta haya recibido van a jugar un papel crucial. Cuanto mejor formada esté la tripulación y más y mejor conozca el barco, más corto y suave será este periodo.

Hay que recordar que los tripulantes son personas, y si no los hemos formado adecuadamente o no conocen el barco como es debido, la solución y respuesta más fácil e inmediata por su parte ante un problema o error cometido a bordo, por su falta de conocimiento, será echarle la culpa al astillero. Esto generará un desgaste innecesario entre armador y astillero, una intranquilidad del armador al no confiar en su barco nuevo y un sobrecoste importante, ya que el astillero no pagará los errores de la tripulación. —

The crew and training

When faced with the dilemma of when to hire the crew for our new yacht under construction, the answer is – as soon as possible! At the very least the captain and chief engineer (if there is one) should be involved in the construction process.

If this appears to some as an additional expense, forget it right now. Let's not forget this is a one off we're building here, without a double, with a host of elements and characteristics unique to this yacht alone. The mere fact that the crew is aware of all this and involved in the construction will prove to be of financial benefit in time, not only by avoiding errors caused by lack of knowledge and experience when it comes to operating the yacht but the maintenance will also be as it should since the crew will be well familiar with all the particular features and ins and outs aboard the yacht. Also, thanks to becoming involved in the construction process, in particular the final phase and trials the crew will be able to forestall the shipbuilder, just when the pressure's on and time is running out, as the temptation to make short cuts takes a hold or disregard elements without being properly checked.

When it comes to the official sea





trials, which at times OsR are forced to multiply, the crew will provide vital assistance when it comes to carrying out the assessment by sticking to a pace and making sure the standard of an important feature proves to be first rate.

Handover doesn't mean its all over

The handover may have taken place, from shipyard to owner, according to the terms stipulated in the contract, but the project is yet to be completed. Going back to the previous point: the handover in this case is of a prototype, whilst the "fine-tuning" will take some time. A year or so isn't far off in the majority of cases. And, once again this is where the crew and the training they've received is going to play a crucial role. The better the training and the more familiar the crew are with the yacht itself, the shorter and smoother this stage of the process period.

Not forgetting crewmembers are only human and insufficient training or knowledge of the yacht, the easiest solution and response when a setback or blunder arises, though lack of knowledge, will be to put the blame on the shipbuilder which in turn will trigger an unnecessary dispute between owner and shipyard, an anxiety as the owner loses confidence in a new yacht and a significant added expense, since the shipyard will refuse to meet the cost of the crew's mistakes.

Resumen final / Summing up

Tal y como hemos visto, para poder disfrutar sin tensiones de la construcción de nuestro yate y luego seguir disfrutando placenteramente de su uso es importante contar con los siguientes elementos:

As we've seen, in order to avoid any hassle and enjoy the experience of building our own yacht, soon to enjoy the satisfaction of using the yacht, we must consider the following factors in detail:

- Unas ideas muy claras. / *Exceptionally clear ideas.*
- Un buen equipo / *A good team:*
 - Representante del armador, OsR. / *Owner's representative, OsR.*
 - Diseñador. / *Designer.*
 - Astillero. / *Shipbuilder.*
- Una buena preparación previa / *Efficient pre-planning:*
 - Anteproyecto. / *Preliminary draft.*
 - Especificaciones preliminares. / *Preliminary specifications.*
 - Paquete de solicitud de oferta para los astilleros. / *Tender application package for shipyards.*
- Una buena preparación final / *Well-organized final preparation.*
 - Proyecto definitivo. / *Proyecto definitivo.*
 - Proyecto constructivo. / *Proyecto constructivo.*
- Una buena gestión del proyecto durante la construcción.
Efficient project management throughout the construction process.

Dependiendo del tamaño y tipo de barco que nos vayamos a hacer, todo este proceso durará un mínimo de dos o tres años. ¡Es vital disfrutarlo!
The project as a whole will take at least two or three years, whatever the size and type of yacht in mind. ¡Make the most of it!