

CÓMO HACERSE UN YATE DISFRUTANDO PLENAMENTE

Adrián Prada

Ingeniero naval

Director de ORIENTA SI

www.orientasi.com

<http://www.youtube.com/user/orientaingenieria>

- ¿Está usted pensando en construirse un barco a medida?
- ¿Quiere disfrutar de una construcción placentera y llena de satisfacciones para luego poder disfrutar de “su sueño” por muchos años y sin problemas?

Aquí tiene una serie de sugerencias que le ayudarán a conseguirlo con éxito.

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.

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.

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.

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

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 las ofertas y terminar de decidir con cual nos

quedamos. Ahora se inicia un periodo de negociaciones con el/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 despreciable comparada con el precio total del barco acabado. A partir de aquí el compromiso económico empieza a ser serio. Este es el momento en el que hay que decidir realmente si vamos a por todas o aparcamos el proyecto hasta mejor fecha.

HAY QUE DEFINIR EL BARCO CON TODO DETALLE

Decididos a seguir adelante con nuestra ilusión, hay que remangarse y ponerse a trabajar a fondo. Aquí es cuando el OsR 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.

El 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 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...

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 ahorrarnos 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.

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, si no más.

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.

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. 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 ente 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.

RESUMEN FINAL

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:

- Un buen equipo:
 - Representante del armador, OsR.
 - Diseñador.
 - Astillero.
- Una buena preparación previa:
 - Anteproyecto.
 - Especificaciones preliminares.
 - Paquete de solicitud de oferta para los astilleros.
- Una buena preparación final:
 - Proyecto definitivo.
 - Proyecto constructivo.
- Una buena gestión del proyecto durante la construcción.

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!**



CÓMO HACERSE UN YATE DISFRUTANDO PLENAMENTE por Adrián Prada se encuentra bajo una Licencia [Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 3.0 Unported](#).

- Unas ideas muy claras.