ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA
UNIVERSIDAD DE CANTABRIA

Trabajo Fin de Máster

GESTIÓN INTEGRAL DEL MEGA YATE: GUÍA PARA EL MARINO MERCANTE

(Mega Yacht Management Guidelines for Merchant Navy Personnel)

Para acceder al Título de Máster Universitario en:

Ingeniería Náutica y Gestión Marítima

Autor: FRANCISCO JAVIER MULET PALMER
Director: PROF. D. FRANCISCO CORREA RUIZ
MARZO-2021

ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA
UNIVERSIDAD DE CANTABRIA

Trabajo Fin de Máster

GESTIÓN INTEGRAL DEL MEGA YATE: GUÍA PARA EL MARINO MERCANTE

(Mega Yacht Management Guidelines for Merchant Navy Personnel)

Para acceder al Título de Máster Universitario en:

Ingeniería Náutica y Gestión Marítima

AVISO DE RESPONSABILIDAD:

Este documento es el resultado del Trabajo Fin de Máster de un alumno, siendo su autor responsable de su contenido.

Se trata por tanto de un trabajo académico que puede contener errores detectados por el tribunal y que pueden no haber sido corregidos por el autor en la presente edición.

Debido a dicha orientación académica no debe hacerse un uso profesional de su contenido.

Este tipo de trabajos, junto con su defensa, pueden haber obtenido una nota que oscila entre 5 y 10 puntos, por lo que la calidad y el número de errores que puedan contener difieren en gran medida entre unos trabajos y otros,

La Universidad de Cantabria, la Escuela Técnica Superior de Náutica, los miembros del Tribunal de Trabajos Fin de Máster, así como el profesor/a director no son responsables del contenido último de este Trabajo.

ÍNDICE

ÍNDICE ..... **I**

RESUMEN Y PALABRAS CLAVE ..... **III**

I INTRODUCCIÓN **4**

II PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA E HIPÓTESIS. **5**

II.1.1 Planteamiento del problema *5*
II.1.2 Hipótesis de partida *6*
II.1.3 Hipótesis de resultado *7*

III HERRAMIENTAS DE RESOLUCIÓN **8**

III.1.1 Descripción del sistema objeto de estudio *8*
III.1.2 Descripción del Contexto científico o técnico *8*
III.1.3 Otras herramientas *8*

IV METODOLOGÍA **9**

IV.1 RAZONAMIENTOS QUE APOYAN LA SOLUCIÓN ADOPTADA. 9
IV.2 PROCESO DE CREACIÓN DEL CONOCIMIENTO QUE HA LLEVADO A LA SOLUCIÓN 9
IV.3 GUÍA PARA SOLUCIONAR EL PROBLEMA. 9

V PARTE I: GESTIÓN INTEGRAL **10**

V.1 FLUJOGRAMA GENERAL 10
V.2 SELECCIÓN Y ADQUISICIÓN DEL BUQUE 11
V.2.1 INTRODUCCIÓN *11*
V.2.2 OBJETIVO *11*
V.2.3 FIGURAS INVOLUCRADAS *12*
V.2.4 FLUOGRAMA SELECCIÓN Y ADQUISICIÓN *14*
V.2.5 PROCEDIMIENTO *15*
V.3 OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO 20
V.3.1 INTRODUCCIÓN *20*
V.3.2 OBJETIVO *20*
V.3.3 FLUJOGRAMA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO *21*
V.3.4 PROCEDIMIENTO *22*
V.4 ACTUALIZACIÓN TÉCNICA (REFIT) 31
V.4.1 INTRODUCCIÓN *31*
V.4.2 OBJETIVO *31*
V.4.3 FIGURAS INVOLUCRADAS *32*
V.4.4 FLUJOGRAMA ACTUALIZACIÓN TÉCNICA *33*
V.4.5 PROCEDIMIENTO *33*
V.5 VENTA 36
V.5.1 INTRODUCCIÓN *36*
V.5.2 OBJETIVO *36*

V.5.3 FIGURAS INVOLUCRADAS 36
V.5.4 FLUJOGRAMA VENTA 37
V.5.5 PROCEDIMIENTO EN TIERRA 38
V.5.6 PROCEDIMIENTO A BORDO 41

VI PARTE II: ESTUDIO DE DEFICIENCIAS HALLADAS EN MEGA YATES COMERCIALES DE ACUERDO AL MOU DE PARIS (2017-2020) 43

VI.1 INTRODUCCIÓN AL MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO DE PARÍS (MOU PARÍS): 43
VI.1.1 CONCEPTO 43
VI.1.2 ESTRUCTURA Y ORGANIZACIÓN: 44
VI.1.3 LAS INSPECCIONES 45
VI.1.3.1 Introducción 45
VI.1.4 LOS BUQUES DE RECREO DENTRO DEL PARIS MoU 46
VI.2 RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN 48
VI.2.1 TABLA I: DEFICIENCIAS POR ÁREA DE RIESGO PARA BUQUES DE ENTRE 100 y 499 gt 48
VI.2.2 TABLA II: DE DEFICIENCIAS POR AREA DE RIESGO PARA BUQUES DE MÁS DE 500 GT 49
VI.3 CONCLUSIONES 50

REFERENCIAS 51

ANEXOS 53

VI.4 GRAFICO I: DEFICIENCIAS POR ÁREA DE RIESGO PARA BUQUES DE ENTRE 100 Y 499 GT 53
VI.5 GRAFICO II: DEFICIENCIAS POR AREA DE RIESGO PARA BUQUES DE MÁS DE 500 GT 54
VI.6 GRAFICA III: FRECUENCIA DE PABELLONES INSPECCIONADOS DE BUQUES ENTRE 100 Y 499GT 55
VI.7 GRAFICA IV: FRECUENCIA DE PABELLONES INSPECCIONADOS DE BUQUES DE MÁS DE 500GT 56

RESUMEN Y PALABRAS CLAVE

RESUMEN

En el siguiente trabajo se ha tratado de proporcionar una guía introductoria destinada al profesional de la Marina Mercante, que desee introducirse en la industria de la náutica de recreo comercial y privada a bordo de buques de recreo. Mediante la diagramación de los procesos más importantes a los que se verá sometido el buque durante su vida útil, el profesional encargado, podrá consultar los procedimientos desarrollados para introducirse en la gestión y operativa común del sector. Además, en una segunda parte y mediante el procesamiento de datos recogidos en bases oficiales, ha sido expuesta la problemática más frecuente en las inspecciones practicadas por el personal de los Estados Rectores de los Puertos dentro del MoU de París. Gracias a este procesamiento ha sido posible dar unas pinceladas sobre las áreas de riesgo que requieren una mejor gestión dentro de la náutica de recreo comercial.

Palabras clave: Buque, Gestión del personal, Dirección de proyecto, Trabajo de investigación

ABSTRACT

The following assignment has the intention to provide an introductory guide for the merchant navy personnel, wishing to enter the commercial and private recreational yachting industry aboard Mega Yachts. By diagramming the most relevant processes that the vessel will come across at some point during her life cycle, the person in charge will be able to take advice from the procedures developed below, to understand the management and operation “Know-how” of the industry. In addition to that and in a separate section, processed data collected from the official database of the Paris MoU has been put together to show the most frequent deficiencies, and sensible risk areas, in order to bring some light on the needs to accomplish a better management within the commercial yachting business.

Key words: Ship, Human resources management, Project management, Research work

I INTRODUCCIÓN

Las motivaciones que me han llevado a la realización de este trabajo han sido la especialización profesional que he elegido y el escaso enfoque educativo existente en nuestro País hacia la náutica de recreo profesional, sector en perspectiva creciente y cada vez más presente en nuestros puertos dada la belleza y situación geográfica de nuestras costas.

En los próximos folios se expondrán las materias y competencias adquiridas en el Máster de Náutica y Gestión Marítima con la intención de introducir al lector en el tema de la gestión profesional de náutica de recreo comercial y privada y, de esta manera, proporcionar una visión global del sector y su industria.

Las limitaciones de este trabajo residen principalmente en las particularidades de cada buque en concreto, ya que se construyen con diseños muy personalizados y en series de producción muy limitada. También cabe mencionar que el conocimiento tácito adquirido en la experiencia laboral puede no siempre ser reflejado sobre el papel.

El concepto de Buque de recreo o Mega yate lo encontramos en España definido en el “Real Decreto 804/2014, de 19 de septiembre, por el que se establecen el régimen jurídico y las normas de seguridad y prevención de la contaminación de los buques de recreo que transporten hasta doce pasajeros” el cual lo establece como aquel Buque de entre 24 metros de eslora y 3000 toneladas de arqueo bruto o GT, sobre el cuál centraremos la atención en este trabajo.

Mi más sincero agradecimiento a los Profesionales de la industria con los que he aprendido y por-supuesto a la labor y ayuda del tutor de este trabajo, el Prof. Dr. Francisco Correa Ruiz.

II Planteamiento del problema e hipótesis.

II.1.1 Planteamiento del problema

Este Trabajo de Fin de Máster (TFM) diseña una guía para la introducción de estudiantes y profesionales a la industria del Mega Yate y a la gestión integral del mismo durante todo su ciclo de explotación mediante el estudio y desarrollo de los procesos de:

- Selección y adquisición del buque
- Operación y mantenimiento
- Actualización técnica (Refit[1])
- Venta

En segundo lugar y, para complementar lo anterior en materia de seguridad, se realizará un estudio mediante Excel y estadística descriptiva de los registros existentes sobre inspecciones a este tipo de buques por parte del Paris MoU, a partir de las cuales se extraerán las correspondientes conclusiones a las investigaciones:

- Estudio sobre deficiencias halladas por el Paris MoU en Mega Yates relacionadas con la gestión de la seguridad dentro de las diferentes áreas de riesgo.

Relevancia e interés del tema:

Dada la escasa literatura y formación específica existente en cuanto a la operación y gestión de Mega Yates en nuestro sistema educativo, este trabajo pretende abordar rigurosamente el diseño de una guía de procedimientos estructurados para el apoyo en la gestión de este tipo de buques.

En cuanto a la segunda parte del trabajo, se va a realizar una mejora de la investigación realizada en mi TFG sobre los resultados de las detenciones efectuadas

[1] **Refit**: término anglosajón que engloba todo el proyecto de reforma de un buque, desde un proyecto estético hasta una actualización técnica completa.

a Mega yates por el Estado Rector del Puerto, haciendo uso de las técnicas de gestión de datos y Excel aprendidas en el Máster de Ingeniería Náutica y gestión Marítima de la Universidad de Cantabria.

II.1.2 Hipótesis de partida

- Para la elaboración de la guía de gestión se hará uso de las técnicas de diagramación aprendidas en la asignatura del Máster, Formación Investigadora.

- Los buques de recreo en los que se ha pensado a la hora de redactar la primera parte de este estudio partirán de las 400 GT.
  Está hipótesis se ha establecido por la escasa presencia de profesionales con titulaciones superiores sirviendo a bordo de buques menores a este tonelaje y por el tipo de gestión de seguridad desarrollada a bordo.

- En la segunda parte, se realizará un agrupamiento del tratamiento estadístico de los datos para buques de ente 100 y 499GT y un segundo agrupamiento para buques mayores de 500 GT.

  Esta distinción es debida a la aplicación del código ISM a los yates comerciales de más de 500GT y debido al tipo de sistema de gestión (Mini ISM[2]) implantado a bordo de yates comerciales de menor arqueo.

[2] Véase apartado V.3.4.6 Gestión de la seguridad

II.1.3 Hipótesis de resultado

- Diseñar una guía introductora a la gestión de un Mega Yate con procedimientos debidamente explicados y diagramas de flujo para los procesos de:

    - Selección y adquisición del buque
    - Operación y mantenimiento
    - Actualización técnica (Refit)
    - Venta

III Herramientas de resolución

III.1.1 Descripción del sistema objeto de estudio.

La gestión integral de un Mega yate engloba procesos operacionales, técnicos y de seguridad muy especializados dependiendo del uso particular que se haga de un buque, de su tamaño, dotación y equipamiento.

En segundo lugar, las inspecciones realizadas por el estado rector del puerto mediante el Memorándo de Entendimiento de París[3] registran cada año gran cantidad de deficiencias que son halladas en este tipo de buques que merecen ser estudiadas y tratadas para lograr un mayor entendimiento de esta creciente industria marítima.

III.1.2 Descripción del Contexto científico o técnico

- Diagramación[4]
- Uso de Excel y Word[5]
- Uso de gráficas
- Experiencia laboral

III.1.3 Otras herramientas

- Consulta de publicaciones técnicas del sector

[3] Véase apartado VI.1 El Memorando de Entendimiento de Paris
[4] Asignatura Formación Investigadora del Máster en Náutica y transporte Marítimo
[5] Asignatura Formación Investigadora y Sistemas Integrados de Gestión del Máster en Náutica y transporte Marítimo

IV Metodología

IV.1 Razonamientos que apoyan la solución adoptada.

Se ha optado por la diagramación y las referencias cruzadas por su facilidad de lectura y seguimiento.

Volcado del conocimiento adquirido en cada apartado y explicación detallada.

IV.2 Proceso de creación del conocimiento que ha llevado a la solución

Conocimientos adquiridos mediante la experiencia profesional y consulta a publicaciones del sector de la industria náutica de recreo.

IV.3 Guía para solucionar el problema.

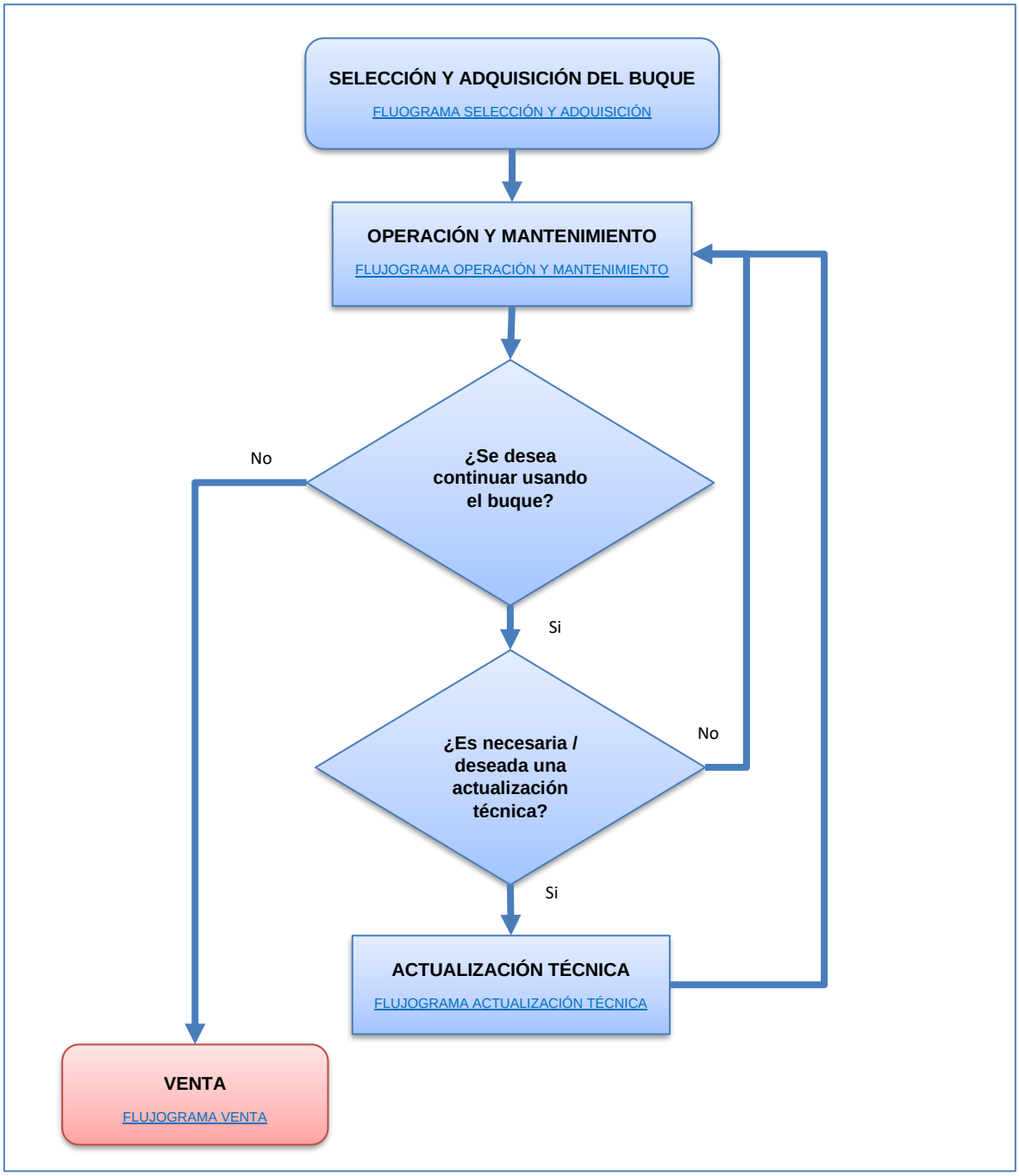
Estudiar las fuentes que aportan datos sobre el desempeño de la industria como las inspecciones del Paris MoU.

Emplear los conocimientos adquiridos en los estudios de Máster.

Introducirse en la industria para conocer las prácticas utilizadas para gestionar la seguridad y operar Mega Yates de lujo.

V PARTE I: GESTIÓN INTEGRAL

V.1 FLUJOGRAMA GENERAL



Fuente: elaboración propia

V.2 SELECCIÓN Y ADQUISICIÓN DEL BUQUE

V.2.1 INTRODUCCIÓN

La persona interesada en la adquisición un buque de recreo podrá decantarse por un buque usado o por un proyecto de nueva construcción.

Los buques usados son mayoritariamente adquiridos como primer buque, en el cual el Armador se introduce en el mundo de la náutica de recreo y descubre de qué manera usa el buque y lo que realmente necesita en equipamiento.

Ya que el mercado de segunda mano es cada vez mayor, muchos Armadores optan también por esta modalidad de compra cuando pretenden subir en eslora.

En cuanto al proyecto de nueva construcción, suele darse en Armadores más experimentados, exigentes y con grandes expectativas, por las cuales están dispuestos a pagar un elevado precio no sólo monetario sino también temporal, ya que un nuevo proyecto puede demorarse más de 2 años, sobre todo si se está construyendo sobre un casco de nuevo diseño.

Este apartado se centrará en la adquisición de un buque de segunda mano ya que es en un área en la que tengo mayor experiencia y de esta manera podrá resultar una guía de mayor calidad.

V.2.2 OBJETIVO

El objetivo de este procedimiento es diseñar un diagrama de flujo que sirva como guía en la selección y adquisición de un Mega Yate en el mercado actual.

V.2.3 FIGURAS INVOLUCRADAS

- **Armador:** Vendedor[6] y Comprador

- **Corredor de Mega yates (Mega yacht Broker):** Son profesionales especializados en la compra-venta de buques de lujo de segunda mano. Pueden actuar en nombre de un Armador vendedor o de un Armador comprador. Rara vez interviene un solo Corredor en la operación de compra venta.
  Pertenecen a Asociaciones como ABYA (Association of Brokers and Yacht Agents), MYBA (Mediterranean Yacht Brokers Association), LYBRA (Large Yacht Broker Association), entre otras.

- **Agente (Sales Agent):** Principalmente se trata de personas que representan a un astillero en concreto. Perteneciendo al departamento de ventas.

- **Inspector (Surveyor):** Técnicos especializados en el peritaje de buques de recreo y que son contratados por el Comprador con la función específica de elaborar un informe detallado del estado del buque mediante la llamada "Inspección pre-venta" (Pre-sale survey).

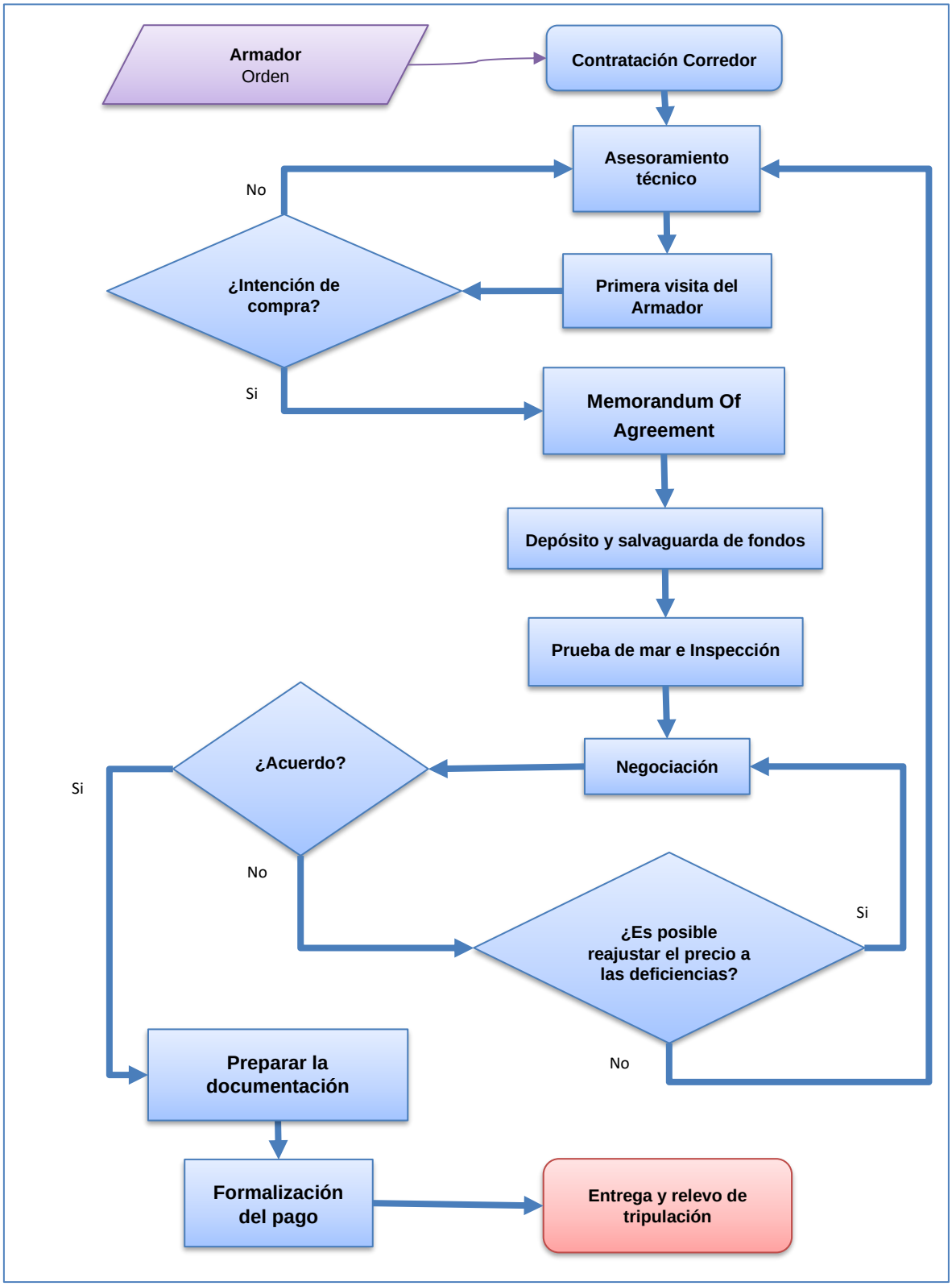
- **Capitán:** En este caso nos referimos a los Capitanes como técnicos enviados por parte del Armador para el que se ha estado trabajando en su último/s buque y que supervisará el proyecto de nueva construcción en el astillero, o que visitan e inspeccionan, desde el punto de vista técnico, el buque usado que se pretende adquirir, siempre teniendo en mente los gustos del Armador.

- **Persona de confianza del Armador (PDC):** En ocasiones, en los buques de recreo existen personas, no siempre relacionadas con la tripulación, que actúan en nombre del vendedor o comprador con alto grado de poder de decisión.

[6] En caso de estar en un proceso de adquisición de buque usado

- **Empresa gestora:** Conocidas por su término anglosajón en la industria cómo “Management Companies”, son especializadas en la gestión integral del buque en términos de tripulación, operación, finanzas, varadas y actualización técnica.

V.2.4 FLUOGRAMA SELECCIÓN Y ADQUISICIÓN



Fuente: elaboración propia

V.2.5 PROCEDIMIENTO

V.2.5.1 Contratación de un Corredor

El Corredor o "Bróker" que atienda este proceso en muchas ocasiones habrá acompañado al Armador en la adquisición de anteriores buques, por tanto, inspira una cierta confianza al conocer sus gustos, lo que permitirá agilizar el proceso. En caso de ser el primer buque, el Armador recurrirá a Empresas Gestoras[7] del sector en la compraventa de este tipo de buques.

A continuación, se exponen una serie de razones por las cuales estas Empresas recomiendan a los Armadores la contratación de un Bróker:

- Asesoramiento especializado
- Publicidad a través de sitios web MLS[8] y redes sociales
- Acceso a extensas bases de datos de contactos
- Asesoramiento en la determinación del "Asking Price"
- Gestión de ofertas, comunicaciones, programación de visitas y pruebas de mar
- Asesoramiento legal
- Garantías de pago

(YatCo)

Además de las aportaciones del Corredor, el Armador podrá asistir a los salones de exposición (Super Yacht Shows[9]) que considere oportuno y conseguir un buen precio debido a las ofertas existentes en estos eventos.

[7] Estas empresas proveen sus propios Corredores y muchos otros servicios periféricos a la gestión del yate como son; tripulación, contabilidad, asesoramiento para cumplimiento de convenios internacionales entre otros. Las más importantes del mundo actualmente son ***Burgess, Camper&Nicholsons, Y.CO, Fraser Yachts, Edmiston, Ocean Independence***, ***YATCO,*** etc.
[8] ***Web MLS***: Multiple Listing Service, son sitios web con acceso exclusivo a las agencias de Corredores.
[9] Se trata de eventos que suelen celebrarse anualmente en los puertos situados en los destinos de referencia más famosos en el sector de la náutica de recreo, como pueden ser; Palma de Mallorca, Barcelona, Mónaco, Cannes, Fort Lauderdale, etc. En ocasiones estos importantes eventos son organizados por las propias asociaciones de Corredores como la LYBRA (LYBRA.org, 2020).

V.2.5.2 Asesoramiento técnico adecuado y primera visita del Armador[10]

Cuando se comienza el estudio de una potencial adquisición de segunda mano, el Armador buscará primeramente asesoramiento, en el Capitán de su buque actual en su caso, o en el Corredor. Estos serán los acompañantes en la primera visita al buque en la que se dará el visto bueno para avanzar en el proceso.

V.2.5.3 Memorandum Of Agreement[11] (MOA)

Cuando el Armador está interesado en el buque, se firmará el MOA entre las partes para formalizar su intención de compra (MYBA, 2020).

Este documento establece unas cláusulas límite en cuanto a la realización pruebas de mar, cantidades a depositar e incluso con qué será entregado el buque; mobiliario, equipamiento, tripulación, etc. (TheSuperyachtlawfirm, 2020)

V.2.5.4 Depósito y salvaguarda de fondos

Dentro de los cuatro días hábiles posteriores a la firma del MOA, un 10% del precio de venta del buque será depositado en una cuenta Escrow[12], de la cuál serán descontados los gastos de las operaciones preventa en caso de que no se cierre la operación (Escrow.com, 2021).

---

[10] Este paso se dará explícitamente cuando el Armador ya posea un buque, del cual su Capitán actuará en la mayoría de los casos con el rol de *Persona de Confianza*. De no ser así, en raras ocasiones el Bróker puede proporcionar dicho asesoramiento, por tanto, el Inspector que realice la inspección preventa será quien proporcione el punto de vista técnico.

[11] El MOA es un documento estandarizado que establece los derechos de ambas partes y una serie de cláusulas que deberán ser cumplidas dentro de la operación. El formato más comúnmente utilizado para la compra-venta de buques de segunda mano es el distribuido por la asociación MYBA Mediterranean Yacht Brokers Association Memorándum of Agreement (MOA, 2016).

[12] **Fideicomiso**: Es una cuenta donde los fondos se mantienen en fideicomiso mientras dos o más partes completan una transacción. Esto significa que un tercero de confianza, como puede ser el Corredor, asegurará los fondos en una cuenta creada especialmente para proporcionar garantías a los pagos.

V.2.5.5 Prueba de mar e Inspección

El Corredor contratará un inspector especializado y organizará una prueba de mar en la cual se comprobará si el buque cumple con las expectativas del Armador y con la especificación técnica proporcionada por el Armador vendedor.

En ocasiones, estas pruebas de mar no son atendidas por el Armador comprador, sino que se realizan únicamente con el propósito de inspeccionar técnicamente el buque bajo las exigencias establecidas en el MOA.

En caso de no superar las pruebas o de no alcanzar las expectativas del Armador, se formalizará una "*Notice of Rejection"*[13] que será presentada al Vendedor y el MOA será cancelado automáticamente. De esta manera, el depósito será retornado al Comprador una vez descontados los gastos originados (ABYA, 2017).

V.2.5.6 Negociación

Cuando las pruebas de mar y el informe de inspección del buque son finalizados y entregado al Comprador, este es chequeado y, en caso de que sea satisfactorio, la "*Notice of Acceptance"*[14] será formalizada y entregada al Vendedor.

En caso de que se hayan hallado defectos, el proceso de negociación del precio final comenzará en base a la magnitud de estos. En este proceso los Corredores y Personas de Confianza ejercen un importante papel.

V.2.5.7 Preparar la documentación

Una vez finalizadas las negociaciones, el Corredor deberá obtener del Armador Vendedor la documentación original necesaria para probar la propiedad del buque, el

[13] ***Notice of Rejection****:* Aviso por el cual se da conocimiento a la contraparte del MOA de la intención de cancelar el mismo (Lawinsider, 2021).
[14] ***Notice of Acceptance****:* Aviso por el cual el comprador da aviso al vendedor sobre la aceptación del contenido del MOA (Lawinsider, 2021).

pago de impuestos, registro del buque y deudas pendientes, juntamente con los siguientes documentos:

- ✓ Certificado de registro.
- ✓ Certificado de tripulación mínima (si se emitió)
- ✓ Detalles sobre el área de operación permitida, las restricciones de navegación y cualquier instrucción especial que pueda afectar la seguridad operativa del yate.
- ✓ Todos los manuales de instrucción y formación.
- ✓ Todos los planos y diagramas técnicos del buque.
- ✓ Registros de mantenimiento.
- ✓ Certificado de la clase.
- ✓ El inventario de equipamiento y respetos. Detalles sobre los respetos y sus proveedores también se proporcionarán.

(CYC, 2020)

Todo préstamo hipotecario o leasing relacionado con el buque debe ser liquidado previamente al cierre de la operación de venta (ABYA, 2017).

V.2.5.8 Formalización del pago

El pago será realizado mediante transferencia de fondos a la cuenta Escrow, los cuales se desbloquearán y pasarán a disposición del Vendedor una vez el buque sea entregado. Con ello, la correspondiente *"Bill of Sale"*[15] será emitida y traspasada al nuevo Armador junto con el resto de los documentos del buque (ABYA, 2017).

V.2.5.9 Entrega del buque y relevo de tripulación

La entrega se realizará en el lugar indicado en el contrato MOA. En cuanto a los receptores, podrán ser:

[15] ***Bill of Sale*:** Documento que acredita la venta y transferencia sí de posesión del buque entre las partes (Discoverboating, 2021)

- ✓ Tripulación proveniente del buque anterior del Armador comprador;
- ✓ Tripulantes seleccionados a partir de la tripulación existente o;
- ✓ Una combinación de ambas.

En caso de que la tripulación entrante desconozca el buque, se procederá de la siguiente manera:

- ✓ El Capitán, Empresa gestora o un representante designado con un conocimiento profundo del buque estará presente en la entrega
- ✓ Demostración de estiba y trincaje de todo el equipamiento susceptible de desplazarse.
- ✓ Demostración de uso y ubicación de todos los equipos de salvamento y dispositivos de extinción de incendios a bordo
- ✓ La ubicación y funcionamiento de todas las descargas, tomas de mar y bombas de achique.
- ✓ Familiarización con todos los sistemas mecánicos, eléctricos y electrónicos del buque.
- ✓ Verificaciones que realizar en el motor antes del arranque, durante el funcionamiento y después del paro.
- ✓ Se indicará el método de operación de la jarcia de labor.

(CYC, 2020)

FLUJOGRAMA GENERAL

V.3 OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

V.3.1 INTRODUCCIÓN

Es importante distinguir en este punto las formas de utilización de buques de recreo más usuales actualmente. Explotación comercial o alquiler (Chárter) y uso privado.

Muchos Armadores deciden alquilar sus buques a terceros para cubrir de esta manera gran parte o la totalidad de los costes de explotación ya que estos pueden rondar anualmente un 10% del valor del buque. Con esta modalidad de operación difícilmente se obtendrán beneficios y además el buque sufrirá un mayor desgaste debido a una más extensa utilización y, consecuentemente, operaciones de mantenimiento más frecuentes deberán ser realizadas.

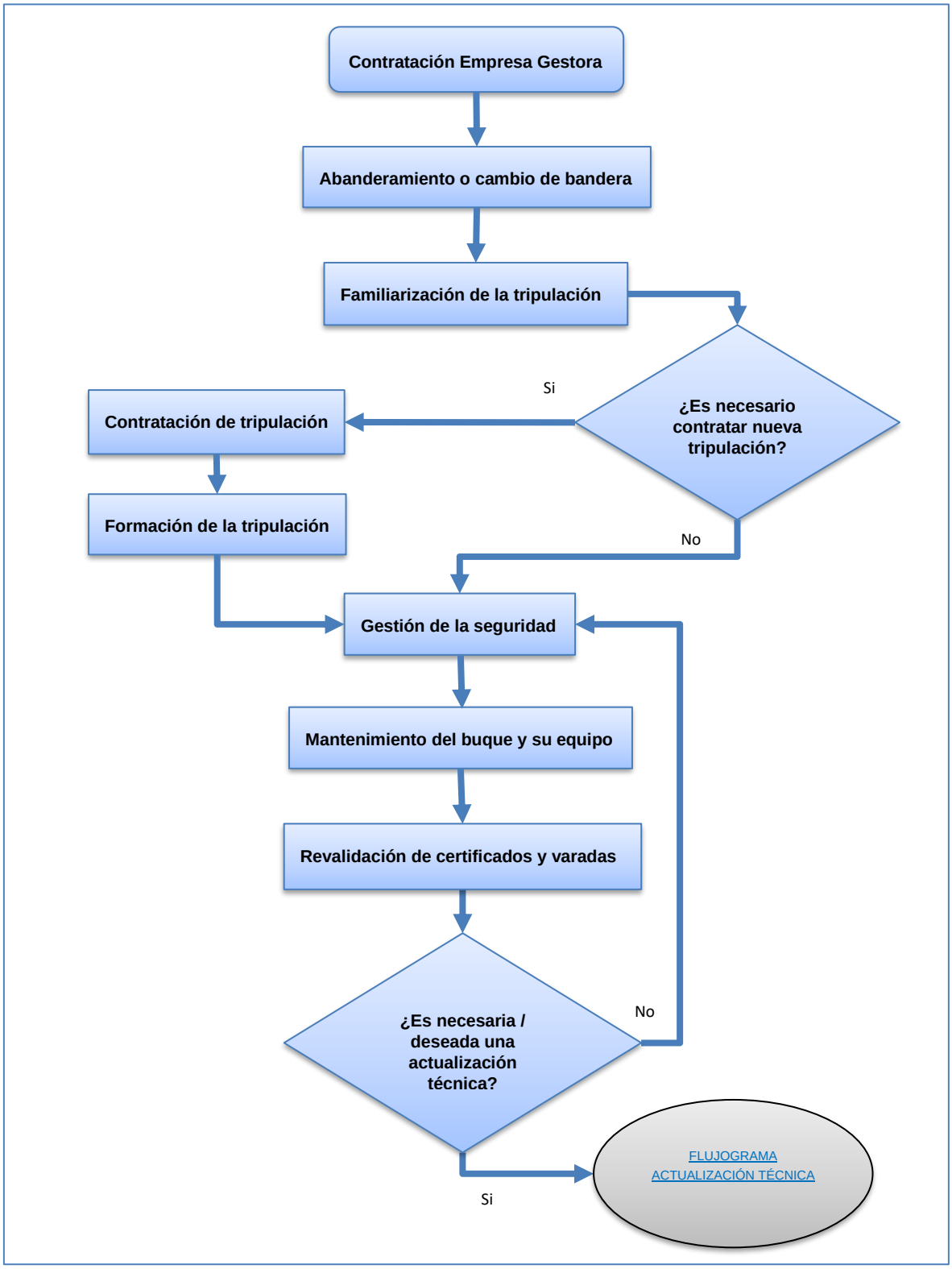
Otros, por el contrario, deciden hacer un uso de su buque exclusivamente privado. Sin embargo, gran parte de los buques que son alquilados, son usados por su propio armador durante breves periodos de tiempo en los cuales y, a efectos legales, éste actúa como un usuario más que alquila el buque.

En este procedimiento se tomará como ejemplo de abanderamiento el pabellón maltés, que dada su normativa adaptada y sus numerosas ventajas fiscales, entre otras, hacen de Malta un registro muy atractivo para los Armadores y uno de los más comunes en esta industria.

V.3.2 OBJETIVO

Este apartado se centrará en desarrollar una guía para la operación de un Mega Yate en explotación comercial y privada.

V.3.3 FLUJOGRAMA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO



Fuente: elaboración propia

V.3.4 PROCEDIMIENTO

V.3.4.1 Contratación de Empresa gestora

Como sea definido en el apartado anterior, la Empresa gestora es contratada a discreción del Armador estando siempre aconsejado por sus asesores (Capitán o Corredor). A continuación, se exponen los servicios que suelen prestar estas compañías para la operación de un mega yate:

- ✓ Abanderamiento y registro
- ✓ Asesoramiento al pago de impuestos IVA (VAT[16])
- ✓ Soporte técnico
- ✓ Monitorización del cumplimiento de normativas
- ✓ Asesoramiento y tramitación de seguros
- ✓ Servicio de contabilidad
- ✓ Preselección de tripulación y asesoramiento financiero
- ✓ Gestión del programa de alquiler del buque

V.3.4.2 Abanderamiento o cambio de bandera

El procedimiento de registro de un yate bajo el pabellón de Malta pasa por una primera fase provisional que durará 6 meses (prorrogables por un período adicional) y, durante la cual, los responsables deberán presentar toda la documentación adicional necesaria para completar el registro definitivo.

Los requisitos para el registro provisional son:

- ✓ Solicitud de registro por parte del propietario o un representante autorizado, incluida, si es necesario, la solicitud de cambio de nombre del buque.
- ✓ Prueba de calificación para poseer un yate maltés; en el caso de una persona jurídica, el documento de constitución.
- ✓ En el caso de propietarios no residentes, designación de un agente residente.

[16] este es un tema de suma importancia en la industria, tanto en la adquisición del buque (cuando se adquiere con el término “VAT paid” o ”VAT not paid”, con las particularidades de libre circulación que ambos conllevan), cómo durante la explotación comercial del mismo (ya que los diferentes países aplican sus tipos de impuesto). A la vista de que la normativa de imposición es cambiante aquí relacionó dos sitios webs en los que existen artículos actualizados para la orientación en estos temas; https://www.superyachtnews.com/opinion/vat-paid---why-this-isnt-a-thing-for-yachts, https://superyachtinvestor.com/news/vat-and-superyachts-four-key-questions-answered-123/.

- ✓ Copia del Certificado Internacional de Arqueo.
- ✓ Declaración de propiedad realizada ante el Registrador por el propietario o representante autorizado.
- ✓ Solicitud de Certificado de Dotación Mínima de Seguridad.
- ✓ Solicitud de licencia LEB.
- ✓ Documento de cumplimiento (CoC) del Código de Yates Comerciales[17].
- ✓ Pago de tasas de registro inicial e impuesto anual sobre tonelaje.

Los siguientes documentos deberán presentarse para completar el registro definitivo:

- ✓ *Bill of Sale* o un certificado de constructor a nombre del solicitante[18].
- ✓ Documento de cancelación del certificado de registro de la Administración de origen el buque.
- ✓ Copia del Registro Sinóptico Continuo actualizado y emitido por la Administración de origen del buque[19].
- ✓ Certificado de inspección[20]
- ✓ Copia del Certificado de Arqueo[21].
- ✓ Evidencia de que el yate ha sido construido acorde a los estándares internacionales[22].

El certificado de registro de Malta está sujeto a renovación anual.

(Transport.gov.mt, 2021)

V.3.4.3 Familiarización de la tripulación

Una vez establecida la tripulación que operará el buque, se procederá con la familiarización de esta al sistema de gestión del buque. Este sistema de gestión será implantado por la compañía gestora, en concreto por su Persona Designada en Tierra (DPA - Designated Person Ashore).

[17] Si el buque se destina exclusivamente a uso privado, no será necesario este documento
[18] En caso de buque de nueva construcción
[19] Para buques mayores de 500gt
[20] Emitido por un Appointed Surveyor u Organización Reconocida, listado que puede encontrarse en la web transport.gov.mt
[21] Emitido por un Appointed Surveyor u Organización Reconocida, listado que puede encontrarse en la web transport.gov.mt
[22] Los estándares más usados en la construcción de buques de recreo son LY2/LY3 (Large Commercial Yacht Code, MCA) y el Red Ensign Group Yacht Code, que reemplaza a los anteriores nombrados.

La familiarización se realizará mediante reuniones entre la persona designada, el Capitán, el Primer Oficial y el Jefe de máquinas. En estas sesiones se tratarán todos los temas relacionados con la operativa del buque cómo; organización del trabajo a bordo, manual de gestión del buque, manual de protección, plan de gestión de basuras, gestión de riesgos, etc

Sí el Armador decide contratar una nueva Empresa gestora, será necesario adaptar su sistema de gestión "base", a las particularidades del buque en cuestión con los procedimientos operacionales específicos necesarios, proceso que puede durar varios meses extendiéndose aún más si la tripulación que lo opera es nueva.

V.3.4.4 Contratación de tripulación

Para este cometido podrán utilizarse los servicios de sitios web especializadas[23] en ofertas clasificadas de trabajo de este sector en las cuales los aspirantes crean un perfil en el que se relacionan todas sus cualificaciones y habilidades personales, las cuales podrán ser chequeadas por el empleador en caso de que aquél cumpla los requisitos mínimos recogidos en la oferta de trabajo en la que ha aplicado.

Si el candidato es preseleccionado por el empleador, el personal de la web especializada se pondrá en contacto con el aspirante para pedir y proporcionar información adicional sobre el empleador y el puesto de trabajo. Si el perfil del aspirante satisface al empleador, se pasará a la siguiente fase mediante una primera entrevista en la cual se detallarán los pormenores de la plaza a ocupar, así como las condiciones salariales y de trabajo.

---

[23] estos portales web especializados para tripulantes son ampliamente utilizados y tienen un contenido muy específico y focalizado al profesional de la industria. Un aspirante puede introducir tanta información como se desee en su perfil de tripulante siempre respetando unos mínimos para poder ser publicitado a posibles empleadores. Algunos ejemplos de webs especializadas son: **Yotspot, Yacrew, JF recruiting, Viking crew, Bluewater crew, etc**.

Si la fase anterior es superada, se pasará a una última fase en el proceso de contratación en la que se realizará una entrevista presencial, normalmente con el Capitán o jefe de departamento en cuestión. Después de esta, se tomará la decisión final y de ser positiva por ambas partes, el tripulante será dirigido al departamento de tripulación (crewing) de la Empresa gestora para formalizar el contrato y crear su perfil en la correspondiente base de datos y finalmente incorporarse a su puesto de trabajo.

Ocasionalmente puede darse la contratación de un tripulante que se ha dado a conocer directamente en persona a través de la práctica conocida como “Dock-walking”; esto es cuando los aspirantes a tripulantes recorren los muelles de los puertos deportivos, normalmente a primera hora de la mañana, para entregar sus currículums y darse a conocer a los buques amarrados.

En la práctica, lo que resulta más frecuente al utilizar esta técnica, es la contratación del tripulante ocasional conocido con el término anglosajón de “Day worker”, los cuales son empleados cuando el buque precisa de una ayuda extra en mano de obra para acometer un trabajo específico y de corta duración.

V.3.4.5 Formación de la tripulación

Primeramente, al embarcar nueva tripulación deberemos proceder con su familiarización con el buque y con su puesto de trabajo, esto es; organización del trabajo a bordo, responsabilidades, seguridad y contra incendios, código de conducta, entre otros. Todos estos puntos deberán quedar firmados y registrados en el archivo de a bordo para su comprobación por parte de los inspectores en las correspondientes auditorías internas y externas, así como en las inspecciones del Estado Rector del Puerto, de las cuales hablaremos en la segunda parte de este trabajo.

Tendremos también en consideración que, además de la formación mínima estándar internacional para embarcar en buques (Formación básica[24] en seguridad y en

[24] En el caso de emplear tripulación internacional, deberán tener el vigor los siguientes certificados: Personal Survival Techniques (STCW Code Ref A-VI/1-1); Fire Prevention and Fire Fighting (STCW

protección, lucha contraincendios, etc.), existen recursos formativos complementarios del sector que son de gran importancia para mantener una tripulación competente a bordo.

Departamento de cubierta:

- ✓ Powerboat nivel 2 (RYA[25]): Es el curso de formación profesional requerido para los marineros a bordo de la mayoría de mega yates[26] para el manejo de sus embarcaciones auxiliares. Son cursos con mucho contenido práctico en el manejo de embarcaciones a motor hasta 24 metros de eslora y 3 millas del punto de partida[27]. (RYA, 2021)
- ✓ Yacht Rating Training course (PYA[28])
- ✓ Superyacht Deckhand (MaritimeTrainingAcademy, 2021)
- ✓ Tender Operator Course: Es un curso más centrado en el pasajero, su seguridad y su confort (RYA, 2021).
- ✓ Safety Boat Course: Es un curso enfocado en el seguimiento de actividades deportivas acuáticas (RYA, 2021).
- ✓ Personal Watercraft: Curso para la familiarización en el manejo de motos acuáticas. Puede haber instructores cualificados entre los tripulantes, pudiendo formar a los usuarios que han alquilado el buque (RYA, 2021).
- ✓ Superyacht Watersports Code of Practice (RYA).

Departamento de Interior:

Existe un estándar de formación ampliamente reconocido y seguido por las escuelas de formación dentro del sector llamado GUEST Program[29].

- ✓ Silver Service: Curso enfocado al servicio de lujo a bordo de buques, también incluyen formación en Protocolo multicultural y etiqueta.
- ✓ Seguridad e higiene en la manipulación de alimentos.
- ✓ Cuidado y Diseño floral

Code Ref A-VI/1-2); Elementary First Aid (STCW Code Ref A-VI/1-3); Personal Safety & Social Responsibility (STCW Code Ref AVI/1-4).

[25] **Royal Yachting Association**

[26] Aquellos operando bajo la legislación inglesa de la MCA, que efectivamente hoy en día son la gran mayoría.

[27] Punto que puede ser considerado el propio buque. Esto es algo que nuestra Administración todavía no contempla a la hora de despachar un embarcación auxiliar y menos aún en cuanto a la atribución de título profesional.

[28] **Professional Yachting Association**

[29] GUEST Guidelines for Unified Excelence in Service Training. Estándar acreditado por la IAMI (International Association od Maritime Institutions) a la cuál se asocian importantes instituciones inglesas de formación y regulación del sector marítimo: The Nautical Institute, Maritime&Coastguard Agency, UK Chamber Of Shipping, etc (GUEST, 2021)

- ✓ Ships Cook Certificate (PYA, 2021)
- ✓ Yacht Chef Course (Superyachtcrewacademy, 2021)
- ✓ Food and Beverage: Se ofrece en niveles básico y avanzado.
- ✓ Talleres diversos: Champagne&Caviar, Cigar Service, Latte Art, entre otros.

(VIPSchool, 2020)

V.3.4.6 Gestión de la seguridad

Todos los Mega yates operados comercialmente de menos de 500 toneladas de arqueo bruto deben diseñar e implementar un sistema de gestión de la seguridad que cumpla con todas las regulaciones y estándares emitidos por organismos internacionales como la Organización Marítima Internacional (OMI). De esta manera el REG Large Yacht Code 2019[30] del Red Ensign Group (REG[31]) aborda este requisito implantando el sistema conocido como Mini-ISM[32] a bordo de los buques que cumplen con el estándar del código.

El código también recomienda a todos los Mega yates de menos de 500 GT, no comerciales, que mantengan un Mini-ISM siempre que sea posible. (support4yachts, 2020)

La práctica de todos los buques privados, y por supuesto comerciales, mayores de 500 GT, donde se centra esta parte del trabajo, es implantar voluntariamente un sistema de gestión de la seguridad completo, aprobado por la Administración de bandera y mantenido acorde con los estándares internacionales, de esta manera se garantiza la seguridad de la vida a bordo, se asegura el correcto mantenimiento del

[30] Este Código es uno de los estándares de referencia del sector y está destinado a regular exclusivamente a los grandes yates comerciales (como hemos dicho en la introducción, >24m de eslora) debido a que estos tienen un patrón operativo muy diferente en comparación con un buque mercante típico que generalmente opera 24/7 en un horario apretado. Este nuevo Código consta de dos partes; La Parte A es una actualización del Código de Yates Grandes (LY3) existente, y la Parte B es una actualización del Código de Yates de Pasajeros 6ª Edición (PYC). (RedEnsignGroup, 2019)

[31] El REG está formado por el Reino Unido, sus dependencias de la Corona (Isla de Man, Guernsey y Jersey) y los Territorios de Ultramar del Reino Unido (Anguila, Bermudas, Islas Vírgenes Británicas, Islas Caimán, Islas Malvinas, Gibraltar, Montserrat, Santa Elena y las Islas Turcas y Caicos).

[32] Un Mini-ISM es un sistema de gestión de la seguridad basado en el Código ISM, pero diseñado específicamente para las necesidades de los Mega yates comerciales de más de 24 metros y menos de 500GT. (support4yachts, 2020)

buque y se contribuye a mantener la buena reputación del buque y su Armador. Aspectos todos ellos que tendrán gran repercusión en el precio de reventa del buque.

Dicho lo anterior, vamos a enumerar una serie de aspectos de gran importancia que deberán estar procedimentados y requerirán la atención de la tripulación y el trabajo conjunto con la Empresa gestora para lograr una implantación efectiva del sistema al igual que ocurre en un buque mercante, pero con algunos matices añadidos:

- Promover y garantizar la seguridad en el mar para la tripulación del yate, invitados y terceros
- Evitar daños al buque
- Evitar daños al medio ambiente
- Evaluación de riesgos efectiva
- Política de seguridad y protección ambiental
- Definición de las responsabilidades y la autoridad del propietario del barco
- Definición de las responsabilidades y autoridad del capitán
- Asegurarse de que todo el personal esté debidamente cualificado para su puesto a bordo
- Desarrollo de procedimientos para las operaciones de a bordo
- Preparación para emergencias y desarrollo de planes de contingencia
- Notificación de accidentes y sucesos peligrosos
- Revisión y mejora continua del SMS

(support4yachts, 2020)

Siguiendo con lo anteriormente expuesto, y al margen de las regulaciones de algunos estándares de referencia como el REG Large Yacht Code o el Commercial Yacht Code de Malta (basado en el primero), que requieren a los buques comerciales estar clasificados bajo una sociedad de clasificación, los buques de recreo de más de 500Gt de uso privado no comercial son también clasificados para garantizar la seguridad y un valor de reventa óptimo.

V.3.4.7 Mantenimiento del buque y su equipo

Un mantenimiento suficiente y debidamente programado del buque y de su equipo, así como de sus sistemas de seguridad, es fundamental en todo sistema de gestión de la seguridad. Por ello los requerimientos de mantenimiento deben ser establecidos tanto por el fabricante como por los Estados de bandera. La mayoría de los Estados publican avisos en los cuales se establecen los requerimientos estatutarios para la inspección y mantenimiento del equipo de seguridad de los buques que enarbolan su pabellón.

El proceso de mantenimiento comienza con la realización de un inventario detallado del equipo de cubierta y máquinas, así como de los sistemas de seguridad. Además, deberán identificarse claramente los equipos críticos existentes a bordo que tengan relación con la seguridad del buque.

Deberá existir una ficha de equipo en la cual se relacionarán las intervenciones de mantenimiento necesarias para cada sistema. Un registro de dichas intervenciones también deberá ser mantenido a bordo.

Las intervenciones de mantenimiento de cada equipo deberán ser programadas acorde con las regulaciones internacionales y con las instrucciones del fabricante.

Una vez elaborado el Plan de mantenimiento deberá gestionarse de una manera efectiva que permita abordar y planificar cada intervención de mantenimiento con antelación adecuada y medios suficientes. Para dicho cometido, y dependiendo del presupuesto, podrán utilizarse programas de gestión de bases de datos y sistemas de calidad como el IDEA, AMOS, ACCES o incluso EXCEL.

V.3.4.8 Revalidación de certificados y varadas

La renovación de los certificados se realizará acorde con los períodos establecidos en la normativa internacional y en conjunción con los inspectores de las Sociedades de Clasificación y de los Estados de bandera.

Las varadas serán coordinadas y programadas para coincidir con los periodos de inactividad del buque, en los cuales se llevarán a cabo las inspecciones técnicas necesarias y particulares de cada buque[33] para el mantenimiento de su nivel operativo de cara al próximo periodo de utilización.

FLUJOGRAMA GENERAL

[33] Dadas la exclusividad de estos buques, pueden ser necesarias inspecciones más concretas debido a qué son muchos de ellos buques construidos a medida y con características únicas que los diferencian de una nave convencional; turbinas de gas y estructuras para soportar cargas de grandes velocidades (hasta 70kts), submarinos, sistemas de detección antimisiles, helipuertos, etc.

V.4 ACTUALIZACIÓN TÉCNICA (REFIT)

V.4.1 INTRODUCCIÓN

La actualización técnica de un mega yate suele darse por norma general cuando el buque alcanza una cierta edad, usualmente a los 10 años, durante los cuales el buque ha sufrido un desgaste en el exterior (básicamente de corte estético) debido a la acción del medio salino y del Sol afectando principalmente cubiertas de teca, pintura, barnices, metales pulidos, etc.

En el interior del buque también podemos encontrar áreas que podrían beneficiarse de una actualización cómo podrían ser; los sistemas de domótica y entretenimiento que, con el paso de los años, han ido quedando obsoletos o estropeándose y podrán ser sustituidos por otros mejorados tecnológicamente y más eficientes.

Otro motivo típico que puede llevar a un Armador a realizar una obra de actualización técnica en su buque es la compra de un buque de segunda mano el cual desea adecuar a su gusto. En este caso, la obra podrá realizarse en cualquier momento de la vida del buque y focalizará más la inversión de recursos en aspectos estéticos en el exterior y en la decoración del interior.

Cuando el buque alcanza una edad avanzada, puede darse el caso de verdaderas transformaciones en las cuales el buque es desmantelado casi por completo y reconstruido con materiales y sistemas modernos al gusto del Armador, para así proporcionarle una nueva vida útil por muchos años más. Sí es cierto que son proyectos muy costosos y, por tanto, no son muy comunes.

V.4.2 OBJETIVO

El objetivo de este procedimiento es diseñar un diagrama de flujo que sirva como guía para planificar y controlar el proceso de actualización técnica de un Mega yate en el mercado actual de astilleros de reparación especializados.

V.4.3 FIGURAS INVOLUCRADAS

- **Armador**

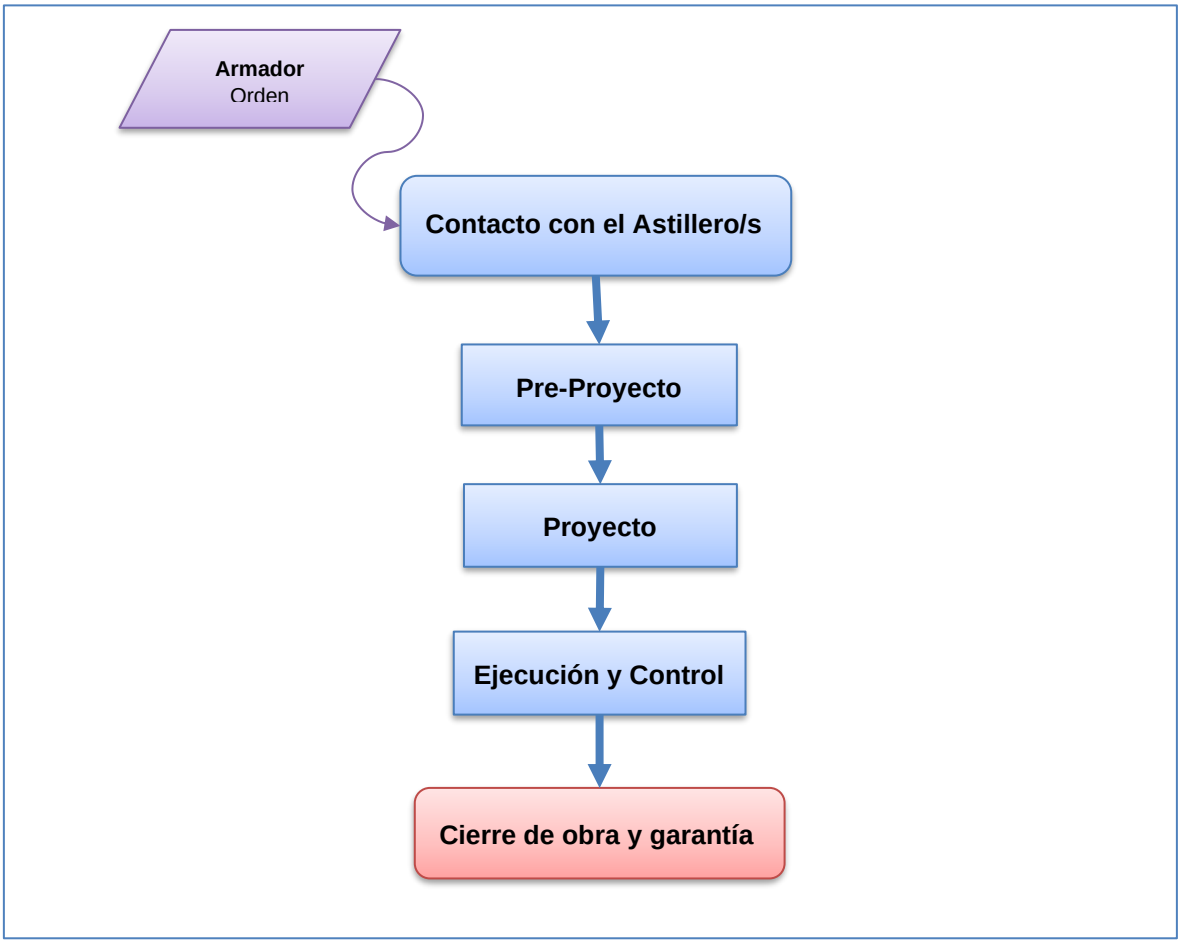
- **Inspector (TPA[34]):** esta figura puede ser una tercera persona contratada especialmente para la supervisión del proyecto o, en caso de contar con una Empresa gestora para el buque, como se ha mencionado en capítulos anteriores, podría ser un servicio más aportado por esta.

- **Capitán:** en caso de ausencia de un inspector, el Capitán, además de gestionar la obra juntamente con el jefe de buque, se encargará de velar día a día por los intereses del Armador y los presupuestos.

- **Jefe de buque (Project Manager):** el jefe de buque es un ingeniero perteneciente al astillero al cual se le asigna el proyecto y realiza el seguimiento de la obra día a día juntamente con el Capitán del buque o el Inspector del Armador.

[34] ***Third Party Administrator***

V.4.4 FLUJOGRAMA ACTUALIZACIÓN TÉCNICA



Fuente: elaboración propia

V.4.5 PROCEDIMIENTO

V.4.5.1 Contacto con el Astillero/s

El armador del buque será puesto en contacto con el departamento comercial del astillero en cuestión con el cual se inicia la relación para la realización de la obra.

En este primer contacto, el Armador hará llegar sus ideas al Astillero exponiendo su visión y alcance de la obra, sus preferencias y propuestas de diseño.

Si el proyecto es factible para el Astillero se pasará a la siguiente fase.

V.4.5.2 Pre-Proyecto

En esta fase conceptual, y una vez revisadas las pautas del Armador, los ingenieros del astillero realizarán un estudio detallado del buque mediante solicitud de planos e información a la tripulación y uso de programas informáticos especializados.

Una vez acotado el aspecto técnico, se realizarán las reuniones necesarias con el Armador / Inspector para trasladar las posibilidades técnicas de los diseños y una serie de estimaciones presupuestarias, así como de plazos de ejecución.

También se relacionarán por parte del Astillero la propuesta de contratistas necesarios para la realización de la obra.

Esta fase de estudio y acotación tecnológica puede durar varios meses dependiendo de las expectativas del Armador y del alcance técnico de la obra.

V.4.5.3 Proyecto

Una vez recibidos los comentarios del Armador y su aprobación, se procederá a la realización de los renderizados definitivos, así como la modificación de planos para la aprobación por parte de la Sociedad de Clasificación pertinente y la emisión de los presupuestos más detallados (siempre sujetos a posteriores modificaciones que puedan o deban darse).

En esta fase también se proporcionará la lista definitiva de los contratistas involucrados y la asignación de un Jefe de Buque al proyecto.

Finalmente se procederá a la firma del contrato entre Armador y Astillero y se pasará a la siguiente fase de ejecución y control.

V.4.5.4 Ejecución y Control

Esta fase estará protagonizada por las relaciones entre el Capitán, Inspector y Jefe de buque, los cuales trabajarán día a día[35] para supervisar la obra.

También habrá que tener en cuenta la coordinación con el Inspector de la Sociedad de la Clasificación para seguimiento de los trabajos que requieran ser aprobados y certificados.

El Armador será informado regularmente[36] por parte del Capitán, o Inspector, en relación con la planificación de los progresos, modificaciones y los balances de gastos acarreados.

V.4.5.5 Cierre de obra y garantía

En esta fase final, se llevará a cabo un exhaustivo control de calidad. El Inspector de la Sociedad de Clasificación emitirá los certificados definitivos pertinentes para poder proceder a la puesta en servicio del buque.

Una vez recibida la aprobación definitiva del Armador, éste procederá al pago total de los costes y su buque le será “re-entregado” de nuevo para su uso y disfrute.

Posteriormente al cierre de obra, le seguirá un periodo de garantía concedido por el Astillero y acorde con las particularidades del contrato y alcance de la obra. En dicho periodo cualquier desperfecto será subsanado por parte del Astillero sin coste adicional. Este período es también concedido a las nuevas construcciones y suele tener una duración de 12 meses.

(Astillerosdemallorca, 2021)

FLUJOGRAMA GENERAL

[35] Se producirán reuniones al inicio de cada jornada de trabajo entre el Capitán y el Jefe de buque para la gestión de la operativa entre los diferentes contratistas y la tripulación del buque.
[36] Con frecuencia mensual como mínimo y a periodos más reducidos en caso de que el proyecto sea de corta duración.

V.5 VENTA

V.5.1 INTRODUCCIÓN

La decisión de la venta de un buque de recreo se da mayoritariamente por los siguientes motivos:

- Intención de adquirir un buque de mayor eslora, sea nuevo o de segunda mano.
- Fallecimiento del Armador del buque.
- Disminución de los ingresos del Armador o quiebra (pudiendo llegar al embargo del bien).

En cuanto a la tripulación, este proceso puede ser el comienzo de un periodo de incertidumbre y cambio, ya que normalmente las tripulaciones no suelen pasar a formar parte de la tripulación del nuevo Armador. Además, en los casos más desfavorables, algunas tripulaciones dejan de cobrar sus salarios hasta que se cierra la operación.

Para un mayor entendimiento, en el desarrollo de este proceso de venta diferenciaremos dos cursos de acción principales; en tierra y a bordo.

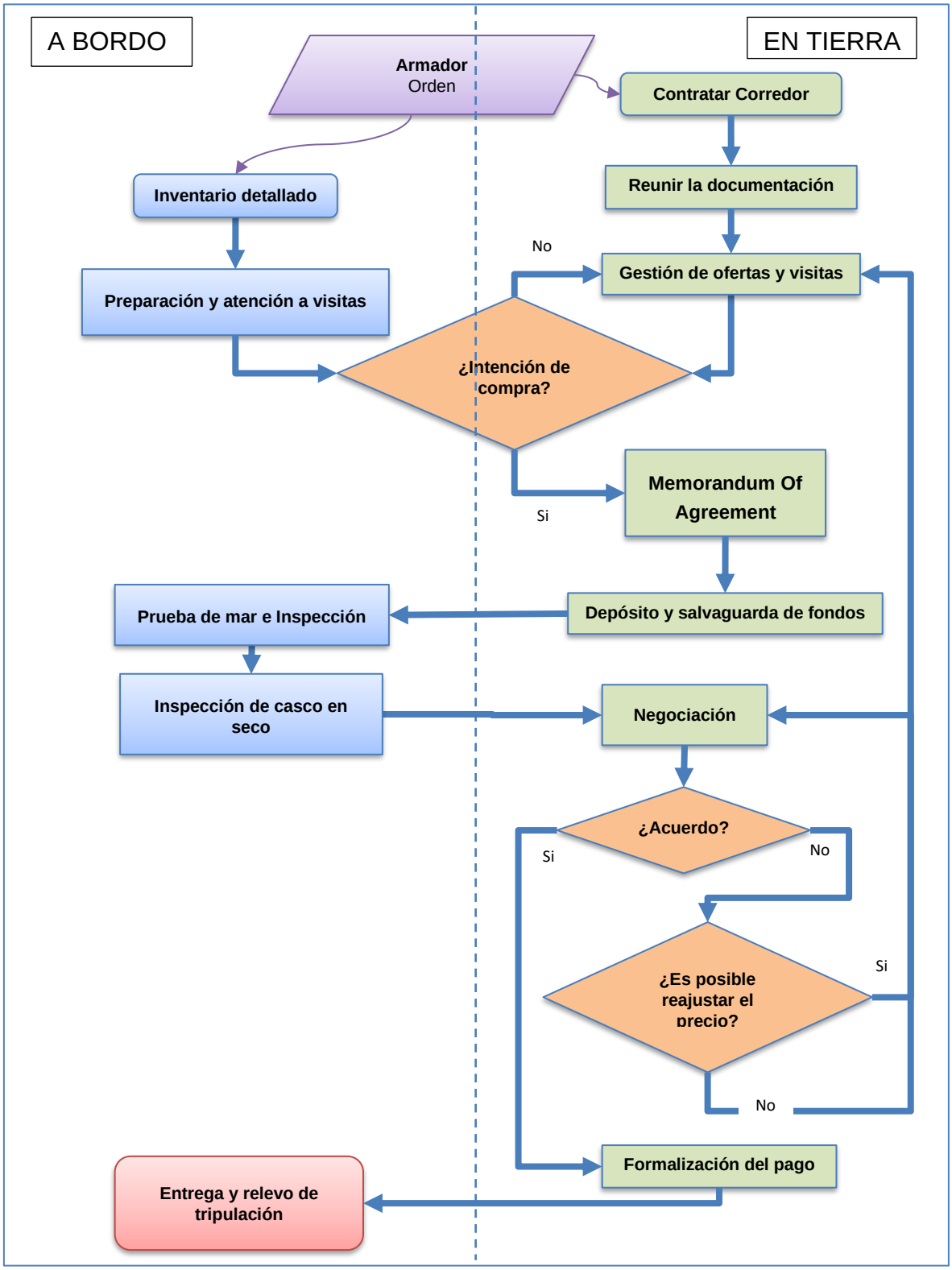
V.5.2 OBJETIVO

El objetivo de este procedimiento es diseñar un diagrama de flujo que sirva como guía para seguir el proceso de venta de un Mega yate en el mercado actual.

V.5.3 FIGURAS INVOLUCRADAS

- **Armador:** Vendedor y Comprador
- **Persona de confianza del Armador (PDC)**
- **Corredor de Mega yates (Mega yacht Broker)**
- **Inspector**
- **Capitán**

V.5.4 FLUJOGRAMA VENTA



Fuente: elaboración propia

V.5.5 PROCEDIMIENTO EN TIERRA

V.5.5.1 Contratación de un Bróker

Como se ha comentado en el procedimiento de adquisición, el Corredor que atienda este proceso en muchas ocasiones habrá acompañado al Armador en la adquisición el buque actual y/o de anteriores buques.

Es usual también en este caso, asistir a los Salones de Exposición (Super Yacht Shows) que se considere oportuno para promocionar la embarcación. Sin embargo, esta opción no siempre es acometida ya que supone un coste elevado.

Juntamente con el Armador, se determinará ***"Asking Price"*** habiendo estudiado el mercado actual y teniendo en cuenta además la edad del buque, las inversiones realizadas en términos de modernización de sistemas, conservación de pintura e interiores.

El Corredor preparará una estrategia de marketing y publicidad adecuada sobre la cual el Armador deberá decidir la tipología de publicitación que más le interesa: **"*Central Listing Agreement*"**[37] o el **"*Open-listing Agreement*"**[38]

Como ya se ha comentado anteriormente, el bróker publicitará el buque a través de sus redes de contactos y los sitios webs MLS. Esta práctica es conocida como "Co-brokerage", en la cual las comisiones son repartidas entre los Corredores al 50/50, si no se pacta de otra manera (YatCo).

---

[37]***Central Listing Agreement*:** También llamado *"Exclusive Listing",* es un contrato legalmente vinculante por el cual el Armador y un Corredor/Empresa Especializada acuerdan la exclusividad de la venta para ese Corredor, quién estará obligado al Co-brokerage cuando el Comprador sea conseguido a través de otro Corredor. Esta modalidad es la más usada debido a su efectividad ya que, al estar las comisiones garantizadas, se alcanzar tratos con mayor rapidez (YatCo).

[38]***Open-listing Agreement****:* En esta modalidad no existe un Corredor o Agencia Central para la venta del buque, sino que el Armador proporciona el anuncio del buque a varios Corredores. De esta manera, las ventas no son logradas a corto plazo ya que no están aseguradas las comisiones de venta (YatCo).

V.5.5.2 Reunir la documentación

El Corredor deberá obtener del Armador vendedor la documentación necesaria para probar la propiedad del buque, el pago de impuestos, registro del buque, deudas pendientes y el certificado de constructor.

Como se ha comentado en el proceso de Adquisición, todo préstamo hipotecario o leasing relacionado con el buque debe ser liquidado previamente al cierre de la operación de venta.

V.5.5.3 Gestión de ofertas y visitas:

El Corredor gestionará todo el flujo de información y las comunicaciones entre el Vendedor y los potenciales compradores. También se coordinará con el Capitán para programar las visitas que sean necesarias.

Esta etapa puede durar varios meses o incluso años.

V.5.5.4 Memorandum Of Agreement (MOA)

Cuando un Comprador está interesado en el buque, se firmará MOA entre las partes para formalizar su intención de compra.

Este documento establecerá con qué será entregado el buque; mobiliario, equipamiento, tripulación, etc

V.5.5.5 Depósito y Salvaguarda de fondos

La agencia de Corredores o, en su caso, un abogado especialista creará la cuenta de fideicomiso (Escrow account) para salvaguardar los fondos y proveer las máximas garantías a la operación de pago. Esta operación es de crítica importancia para el comprador y el vendedor.

Dentro de los cuatro días hábiles posteriores a la firma del MOA, un 10% del precio de venta del buque será depositado en la cuenta, de la cuál serán descontados los gastos de las operaciones preventa en caso de que no se cierre la operación.

V.5.5.6 Prueba de mar e Inspección pre-venta (Pre- Sale Survey)

El Corredor organizará una prueba de mar para el Comprador en la cual este comprobará si el buque cumple con sus expectativas, en caso contrario, se formalizará una "*Notice of Rejection"* qué será presentada al Vendedor y el MOA será cancelado automáticamente. De esta manera, el depósito será retornado al Comprador una vez descontados los gastos originados.

En ocasiones que estas pruebas de mar no son atendidas por el Comprador, sino que si se realizan con el propósito de inspeccionar el buque.

V.5.5.7 Negociación

Cuando las pruebas de mar y el informe de inspección del buque es finalizado y entregado al Comprador, aquél es chequeado por él mismo y sus asesores, en caso de que sea satisfactorio la "*Notice of Acceptance"* será formalizada y entregada al Vendedor.

En caso de que se hayan hallado defectos el proceso de negociación del precio final comenzará en base a la magnitud de estos.

V.5.5.8 Formalización del pago

Una vez finalizadas las negociaciones y alcanzado un acuerdo, el pago es realizado y la correspondiente factura de venta *"Bill of Sale*" es emitida al Comprador como prueba oficial de la propiedad del buque.

V.5.5.9 Entrega

Este procedimiento se establece ya en la formalización del MOA y es llevado a cabo por la tripulación entrante y la saliente en su caso.

V.5.6 PROCEDIMIENTO A BORDO

V.5.6.1 Inventario detallado del equipamiento del buque

El proceso a bordo comienza preparando un inventario qué debe incluir todo lo que va a entregarse al próximo armador. A continuación, se presenta una lista que, sin ser exhaustiva, comprenderá los siguientes ítems:

- Equipos electrónicos, eléctricos y mecánicos
- Jarcia de labor, en su caso
- Balsas
- Embarcaciones auxiliares
- Anclas
- Respetos
- Defensas
- Accesorios de deportes acuáticos
- Manuales técnicos
- Mobiliario
- Otros accesorios

Este inventario será incluido en el documento de especificación técnica del buque (ABYA, 2017).

V.5.6.2 Preparación y atención a visitas

Para ello, todas las pertenencias personales y los objetos expresamente indicados por el Armador, serán retirados del barco y preparados para su envío donde sea necesario.

A partir de este momento, el Capitán y el Corredor mantendrán una comunicación fluida para coordinar un programa de visitas según la demanda de potenciales compradores.

V.5.6.3 Prueba de mar e inspección pre-venta

Al igual que se ha comentado en el proceso de adquisición, en esta etapa se realiza una inspección pormenorizada para verificar el correcto estado del buque y su equipo. En estas pruebas pueden asistir también los posibles compradores e incluso técnicos especializados en el sistema propulsivo instalado a bordo.

V.5.6.4 Inspección de casco en seco

En la mayoría de las ocasiones, durante la inspección preventa, se realiza una izada del buque por un periodo no mayor a 24 horas en el cual se inspecciona toda la obra viva y todos sus apéndices.

En este punto se aprovechará para limpiar el casco y aplicar una nueva capa de pintura antiincrustante.

V.5.6.5 Entrega y relevo de tripulación

La entrega se realizará en su caso a la tripulación proveniente del buque anterior al del comprador, o podrá ser seleccionada a partir de la tripulación existente. Se establecerá un período de solapamiento entre ambas tripulaciones adecuado para asegurar el correcto relevo de las funciones.

FLUJOGRAMA GENERAL

VI PARTE II: Estudio de deficiencias halladas en Mega Yates comerciales de acuerdo al MoU de Paris (2017-2020)

VI.1 INTRODUCCIÓN AL MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO DE PARÍS (MoU París):

VI.1.1 CONCEPTO

El Memorando de Entendimiento de París sobre el control por parte de los Estados Rectores de los Puertos es el documento oficial por el cual actualmente las Administraciones Marítimas firmantes acuerdan establecer un sistema de control armonizado y conjunto que tiene la misión de luchar contra la operación de buques subestándar.

El Memorando de Entendimiento consiste en un cuerpo principal, incluidos los 12 anexos, en los que las autoridades están de acuerdo en:

- ✓ Sus compromisos y los convenios internacionales pertinentes;
- ✓ los procedimientos de inspección y la investigación de los procedimientos operativos;
- ✓ el intercambio de información; y
- ✓ la estructura de los procedimientos de la organización y de enmiendas.

(MoU, 2021)

Nuestro Memorando se encuentra entre los nueve que existen en el mundo. Por tanto, en las regiones distintas a la del MoU de París, fueron creados otros ocho Memorandos de Entendimiento los cuales son los siguientes:

- ➢ Acuerdo de Viña del Mar de la Región de Latino América (noviembre de 1992).
- ➢ Memorando de Entendimiento de Tokio (diciembre, 1993).
- ➢ Memorando de Entendimiento del Caribe (febrero del 1996).
- ➢ Memorando de Entendimiento del Mediterráneo (julio 1997).

- Memorando de Entendimiento del Océano Índico (1998).
- Memorando de Entendimiento de la Región C/W Africana (Abuja, octubre 1999).
- Memorando de Entendimiento del Mar Negro (2000).
- Memorando de Entendimiento del Golfo Pérsico (Riyadh, 2004).

VI.1.2 ESTRUCTURA Y ORGANIZACIÓN:

El organismo con el poder ejecutivo dentro del MoU de París es el Comité de PSC (PSCC[39]), que está compuesto por representantes de las 27 Autoridades Marítimas firmantes además de la Comisión Europea. El comité se reúne una vez al año por norma y, si se considera necesario, a más cortos intervalos de tiempo (Piniella, 2001).

Representantes de la OMI y de la OIT (Organización Internacional del Trabajo) asisten a la vez que participan como observadores en las reuniones, así como los representantes de varias autoridades marítimas cooperadoras y miembros de los demás acuerdos regionales sobre el PSC. En dichas conferencias se discute sobre temas políticos, financieros y administrativos, en los cuales el comité es asistido por un cuerpo de asesores técnicos de cada área denominado Consejo Asesor del MoU (MAB - MoU Advisory Board). Este grupo de asesores técnicos es aprobado por la organización y entre sus principales menesteres se encuentra el de enfocar las discusiones en temas clave (MoU, 2021).

Existe también un secretariado que, entre otras funciones, tiene la responsabilidad directa de asegurarse de implementar correctamente el propio código por el que se rige el Memorando. Éste último es dirigido a su vez por los mismos estados miembros en conjunción con la junta de asesores.

El Secretariado del MoU de París también se encarga de organizar conferencias internacionales dentro de las cuales se involucra en varios grupos de trabajo.

[39] Port State Control Commitee

Además, es responsable del intercambio de información entre Administraciones y de servir de enlace para los Estados miembros y otros contactos externos.

El secretariado tiene actualmente su base en La Haya (Países bajos) y cae directamente bajo la responsabilidad del Inspector General.

VI.1.3 LAS INSPECCIONES

VI.1.3.1 Introducción:

Las inspecciones del París MoU son la razón de ser de este tratado internacional teniendo por objetivo primordial la eliminación de los buques de clase sub-estándar. Esta clase de buques hace referencia a aquellos que no reúnen las condiciones mínimas de seguridad de la vida y protección del medioambiente establecidas por las regulaciones internacionales, sean estos buques mercantes o buques destinados comercialmente al recreo con navegaciones internacionales.

Para asegurar el cumplimiento de estos requisitos, más de 18.000 inspecciones tienen lugar cada año a bordo de buques de bandera extranjera en los puertos de la región del París MoU (MoU, 2021).

VI.1.3.2 Personal autorizado:

La figura del Inspector MoU (PSCO[40]) se define como: personal debidamente cualificado y autorizado por la propia Administración marítima, y responsable ante ésta, que ejerce inspecciones tanto a buques extranjeros como abanderados en el registro del país en cuestión (BOE1737, 2010).

A disposición de los inspectores existe un código de buenas prácticas publicado en la web del Memorando que proporciona una guía sobre los niveles estándares de profesionalidad, transparencia e integridad que el Memorando espera de todo el

[40] Port State Control Officer

personal involucrado en las inspecciones, dado que, estos profesionales son el enlace directo y diario con el mundo del comercio marítimo mundial.

VI.1.4 LOS BUQUES DE RECREO DENTRO DEL PARIS MoU

VI.1.4.1 Aplicación

Los buques de recreo comerciales aparecen en los registros de detenciones del MoU de París desde que el PSCC adoptó en junio de 2013 la *"Guidance on Eligibility of yachts to Port State Control*" en la que se basa este apartado y en la cual encontramos claramente definidos los buques de recreo según la actividad a la que se destinan:

- Buque de recreo: destinado única y exclusivamente al uso no lucrativo.
- Buque de recreo comercial: dedicado a la prestación de servicios por arrendamiento o chárter náutico.

Estas distinciones son necesarias ya que, en el único código[41] en el que aparecen mencionado el término "*Yacht",* es en el Convenio Internacional de Líneas de Máxima Carga (Siglas en inglés - ILLC), el cual estipula que éste se aplica a los buques que realizan navegaciones internacionales, pero no a los yates dedicados única y exclusivamente al placer o fines recreativos.

De esta manera entendemos que sí es de aplicación para aquellos buques que prestan servicios a cambio de un arrendamiento y que realizan navegaciones internacionales. Por tanto, podrán ser sometidos a las inspecciones por parte del Port State Control (ParisMoU, 2013).

[41] Referidos como "*Relevant Instrument"* dentro del Paris MoU.

VI.1.4.2 Procedimiento de determinación del buque de recreo comercial

Los inspectores serán los encargados de determinar si el buque está realizando actividades comerciales o no durante su recalada en puerto. Para dicha tarea existen diferentes métodos:

- ✓ **Consultar la base de datos THETIS:** el procedimiento más común en el París MoU. Cabe mencionar que, en muchas ocasiones, no es posible obtener datos recientes respecto a este tipo de buques y que, al estar registrados como Buque de recreo, carecen de un perfil de riesgo.

- ✓ **Comprobación in situ:** el Inspector podrá abordar el buque para comprobar el estado del buque. Dicho buque deberá aportar un documento del Estado de Bandera que certifique si el buque está siendo explotado comercialmente. En caso de probarse lo contrario no habrá motivo para continuar con la inspección.

- ✓ **Opciones complementarias:** el Estado Rector del puerto podrá ponerse en contacto con el Estado de Abanderamiento del buque para comprobar la validez de la documentación, así como valerse de otros medios como Internet o publicidad para descubrir si el buque está disponible para el arrendamiento náutico.

(ParisMoU, 2013)

VI.2 RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

VI.2.1 TABLA I: DEFICIENCIAS POR ÁREA DE RIESGO PARA BUQUES DE ENTRE 100 y 499 gt

AREA DE RIESGO DE DEFICIENCIA	NUMERO DE DEFICIENCIAS	DETENCIONES	BUQUES INSPECCIONADOS	EDAD MEDIA
Certificate & Documentation - Ship Certificates	78	8	51	21
Certificate & Documentation - Crew Certificates	70	11	46	19
Certificate & Documentation - Documents	80	7	55	18
Structural condition	7	0	7	27
Water/Weathertight conditions	20	2	19	19
Emergency systems	22	2	21	22
Radio communications	23	3	21	17
Fire safety	40	2	31	21
Alarms	7	2	6	12
Working conditions	1	1	1	7
Safety of navigation	85	6	58	19
Lifesaving appliances	41	4	32	22
Propulsion and auxiliary machinery	3	1	3	25
Marpol anexo I	8	2	7	15
Marpol anexo IV	6	0	5	23
Marpol anexo V	41	4	35	20
Marpol anexo VI	3	1	3	11
Antifouling	0	0	0	0
ISM	0	0	0	0
ISPS	0	0	0	0
Labour conditions - Minimum requirements for seafarers	2	1	2	65
Labour conditions - conditions of employment	4	1	4	30
Labour conditions - Accommodation, recreational facilities, food and catering	3	0	3	61
Labour conditions - Health protection, medical care, social security	9	0	9	29
(ISO-UNE, 2014)Others	3	0	2	38
Total	556			

TABLA I: deficiencias por área de riesgo para buques de ente 100 y 499 gt
Procedencia: Elaboración propia
Total buques inspeccionados: 243

VI.2.2 TABLA II: DE DEFICIENCIAS POR AREA DE RIESGO PARA BUQUES DE MÁS DE 500 GT

AREA DE RIESGO DE DEFICIENCIA	NUMERO DE DEFICIENCIAS	DETENCIONES	BUQUES INSPECCIONADOS	EDAD MEDIA
Certificate & Documentation - Ship Certificates	54	1	39	14
Certificate & Documentation - Crew Certificates	19	2	17	15
Certificate & Documentation - Documents	40	1	30	16
Structural condition	10	1	9	15
Water/Weathertight conditions	9	0	9	19
Emergency systems	13	1	12	13
Radio communications	9	0	9	12
Fire safety	13	2	10	15
Alarms	1	0	1	17
Working conditions	1	0	1	16
Safety of navigation	20	0	19	14
Lifesaving appliances	19	0	17	14
Propulsion and auxiliary machinery	4	0	4	15
Marpol anexo I	6	0	6	11
Marpol anexo IV	4	0	4	23
Marpol anexo V	18	0	18	15
Marpol anexo VI	3	0	3	17
Antifouling	0	0	0	0
ISM	0	1	13	13
ISPS	7	0	6	19
Labour conditions - Minimum requirements for seafarers	0	0	0	0
Labour conditions - conditions of employment	1	0	1	23
Labour conditions - Accommodation, recreational facilities, food and catering	2	0	2	6
Labour conditions - Health protection, medical care, social security	2	0	2	22
Others	0	0	0	0
Total	255			

TABLA II: deficiencias por área de riesgo para buques de más de 500GT
Procedencia: Elaboración propia
Total buques inspeccionados: 81

Ver graficas en los anexos.

VI.3 CONCLUSIONES

Primeramente, podemos comprobar que las áreas de riesgo con mayor número de deficiencias en ambos casos se centran en los certificados de buque, tripulación y documentación. Además, vemos también que la seguridad de la navegación es un área de riesgo importante.

En cuanto a la edad media, podemos ver que los buques mayores de 500 GT son más nuevos. Este es un claro indicador de que los buques de este sector van creciendo en eslora con el paso del tiempo y, por tanto, hacen de este un sector cada vez más atractivo para los Marinos Mercantes Españoles.

El especial repunte en deficiencias en el área de seguridad de la navegación de los buques menores de 500 GT, nos indican que la eficiencia de los sistemas de gestión de la seguridad (Mini-ISM), es más pobre y probablemente la tripulación menos formada. También podemos notar este repunte en el área de certificados de tripulación, por tanto, revela un descontrol en su gestión.

También es importante mencionar que, entre los buques mayores de 500 GT, el código ISPS genera mayor número de deficiencias que el código ISM, por tanto, indica que es necesaria una mayor dedicación en su cumplimiento.

Por último, podemos concluir que, las tripulaciones profesionales trabajando a bordo de buques mayores de 500GT, cumpliendo con todas las prescripciones del código ISM, desempeñan una mejor gestión en todas las áreas a la vista de lo plana que resulta la gráfica. En cambio, los buques de menor tamaño podrían mejorar sus sistemas en las áreas de mayor deficiencia como la seguridad de la navegación.

REFERENCIAS

ABYA. 2017. Broker's code of practice. *Broker's code of practice.* s.l. : Association of Brokers and Yacht Agents, 2017.

Astillerosdemallorca. 2021. Refit. [Online] 2021. [Cited: 2021 02 15.] http://www.astillerosdemallorca.com/refit.

AYBA. 2012. *Listing Agreement.* s.l. : Association of Brokers and Yacht Agents, 2012.

BOE1737. 2010. *BOE 1737, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles.* s.l. : Boletin Oficial del Estado, 2010.

CYC. 2020. 18.4.3 Handover Documentation. [book auth.] Malta Merchant Shipping Directorate. *Commercial Yacht Code.* 2020.

Discoverboating. 2021. Bill of Sale. [Online] 2021. [Cited: 23 01 2021.] https://www.discoverboating.com/buying/boat-bill-of-sale.

Escrow.com. 2021. Escrow. [Online] 2021. [Cited: 09 01 2021.] https://www.escrow.com/what-is-an-escrow-account.

GUEST. 2021. GUEST Program. [Online] 2021. [Cited: 25 01 2021.] https://www.guest-program.com/about-iami.

ISO-UNE. 2014. *Criterios generales para la elaboración formal de los documentos que constituyen un proyecto técnico.* 2014. UNE 157001.

Lawinsider. 2021. Notice of Rejection. [Online] 2021. [Cited: 09 01 2021.] https://www.lawinsider.com/dictionary/notice-of-rejection.

LYBRA.org. 2020. [Online] 2020. [Cited: 2020 12 2020.] www.lybra.org.

MaritimeTrainingAcademy. 2021. Courses. [Online] 2021. [Cited: 12 01 2021.] https://maritimetrainingacademy.com.

MOA, MYBA. 2016. *Memorandum of Agreement.* s.l. : Mediterranean Yacht Broker Association, 2016.

MoU, Paris. 2021. History. [Online] 2021. [Cited: 04 01 2021.] https://www.parismou.org/about-us/history.

—. 2021. Organisation. [Online] 2021. [Cited: 04 01 2021.] https://www.parismou.org/about-us/organisation.

MYBA. 2020. [Online] 2020. [Cited: 22 12 2020.] www.myba-association.com.

Oceanindependence. 2020. Buying a yacht. [Online] 2020. [Cited: 23 12 2020.] https://www.oceanindependence.com/buying-yacht.

ParisMoU. 2013. *Guidance on Elegibility of yachts to Port State Control.* 2013.

Piniella, F. y Alcázar, J.A. 2001. *La prevención de siniestros marítimos a través del Control de Estado Rector de Puerto.* s.l. : Monografías de la Uiversidad de Cádiz, 2001.

PYA. 2021. Professional Yachting Association. [Online] 2021. [Cited: 12 01 2021.] https://www.pya.org.

RedEnsignGroup. 2019. *REG Large Yacht Code.* s.l. : REG, 2019.

RYA. 2021. Royal Yachting Association. [Online] 2021. [Cited: 12 01 2021.] https://www.rya.org.uk.

Superyachtcrewacademy. 2021. Superyacht crew academy. [Online] 2021. [Cited: 25 01 2021.] https://www.superyacht-crew-academy.com/superyacht-chef-certification-course.html.

support4yachts. 2020. Mini ISM. *support4yachts.com.* [Online] 2020. [Cited: 12 12 2020.] www.support4yachts.com.

TheSuperyachtlawfirm. 2020. The superyacht law firm. [Online] 2020. [Cited: 22 12 2020.] https://www.thesuperyachtlawfirm.com/expertise/sales-purchase.

Transport.gov.mt. 2021. Yacht Registry. [Online] Merchant Shipping Directorate, 2021. [Cited: 22 01 2021.] https://www.transport.gov.mt/maritime/ship-and-yacht-registry/superyacht-registration/registration-procedure-148.

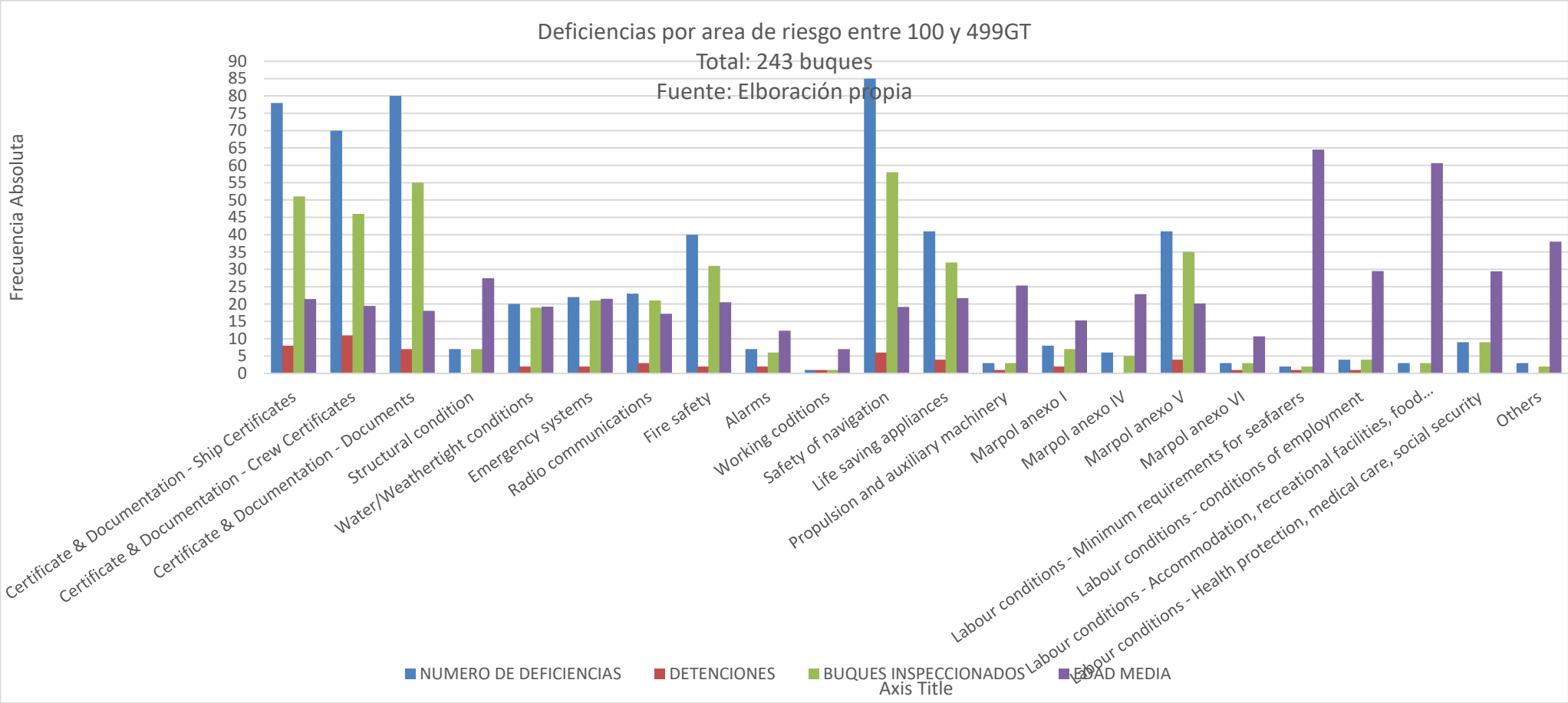
VIPSchool. 2020. Courses. [Online] 2020. [Cited: 25 01 2021.] https://vipserviceschool.com.

Worthavenueyachts. 2020. [Online] 2020. [Cited: 23 12 2020.] https://www.worthavenueyachts.com/selling-a-yacht/yacht-marketing/.

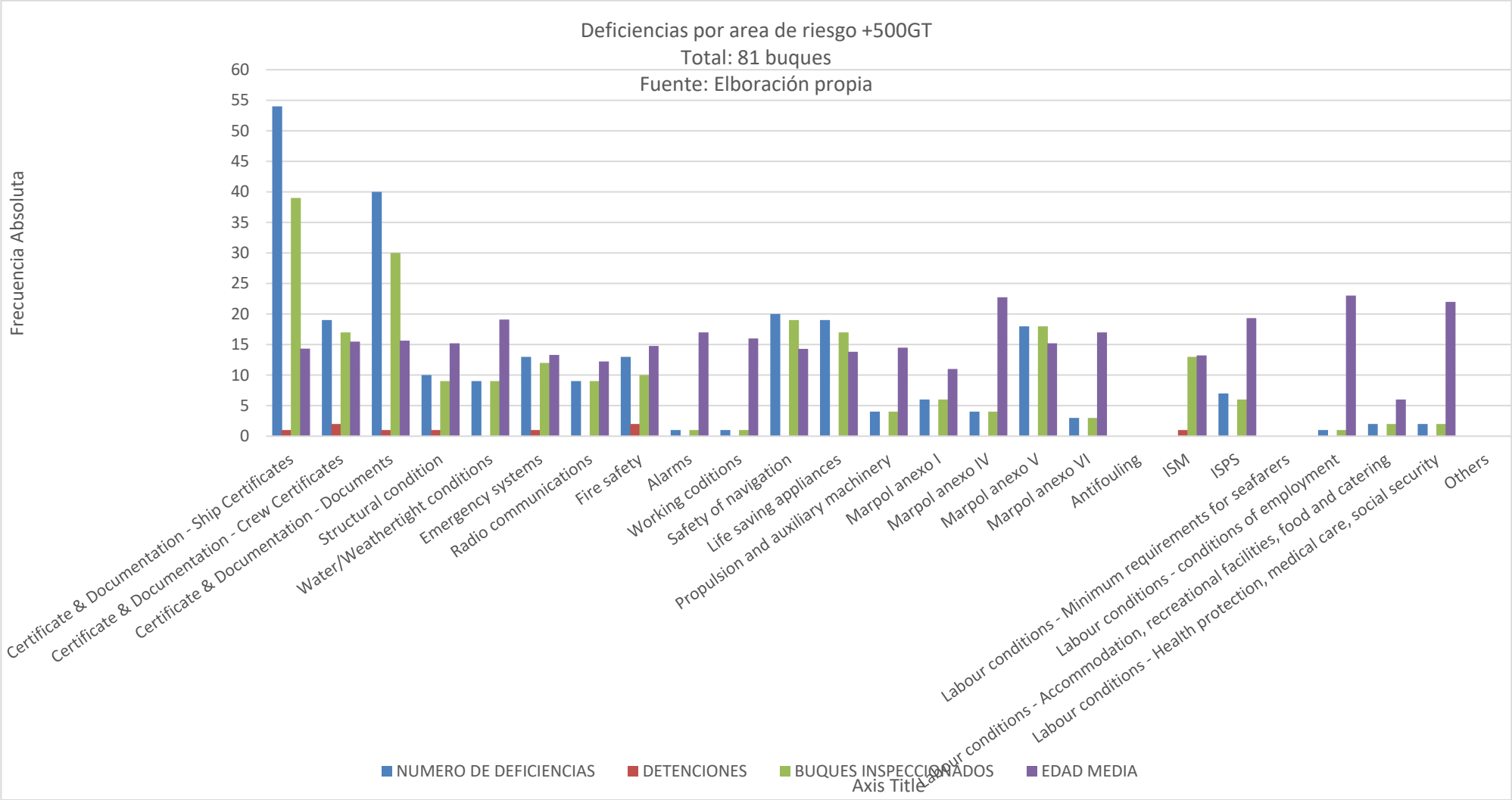
YatCo. YATCO.com. [Online] [Cited: 09 01 2021.] https://www.yatco.com/choosing-a-yacht-broker/.

ANEXOS

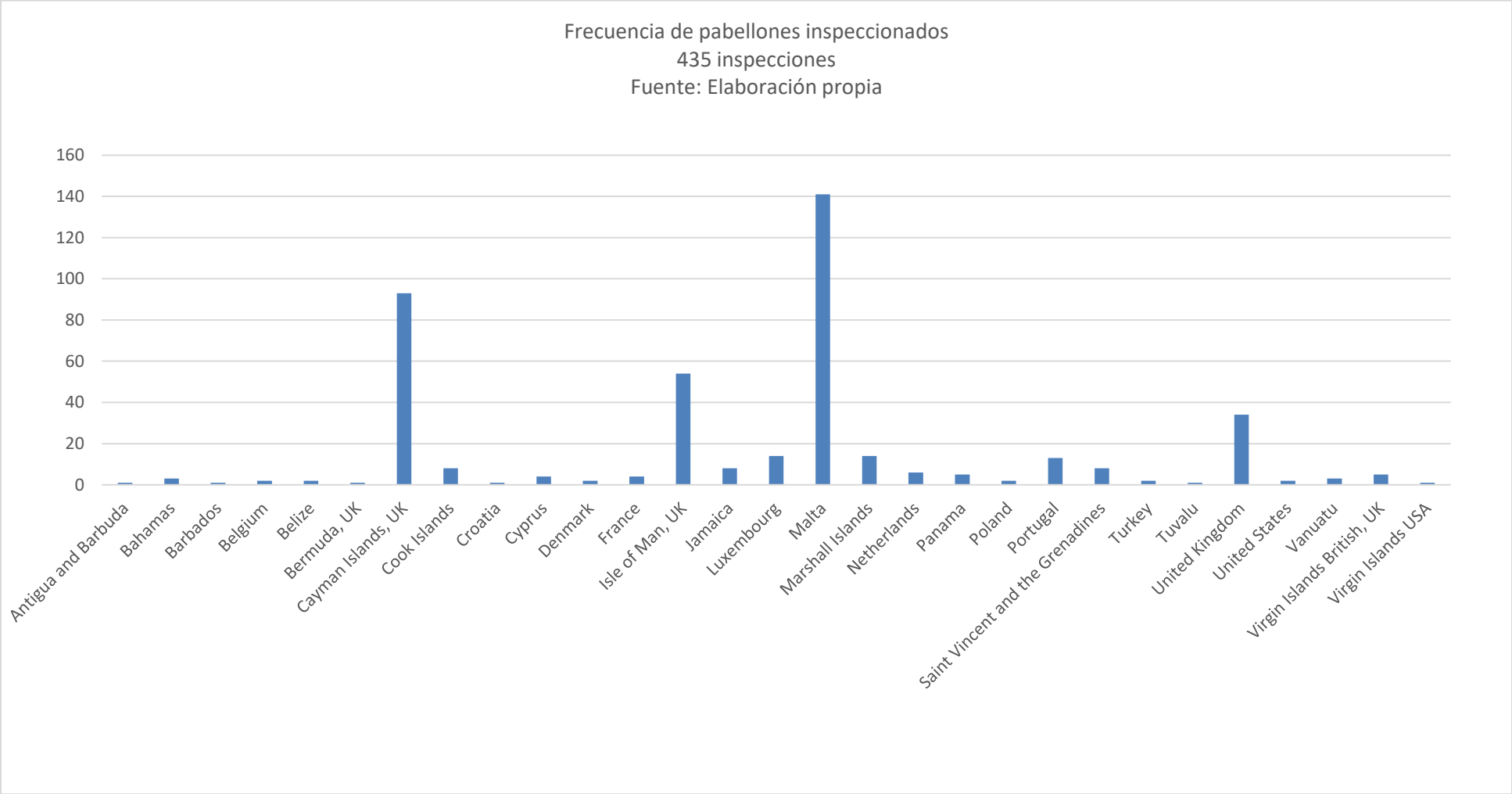
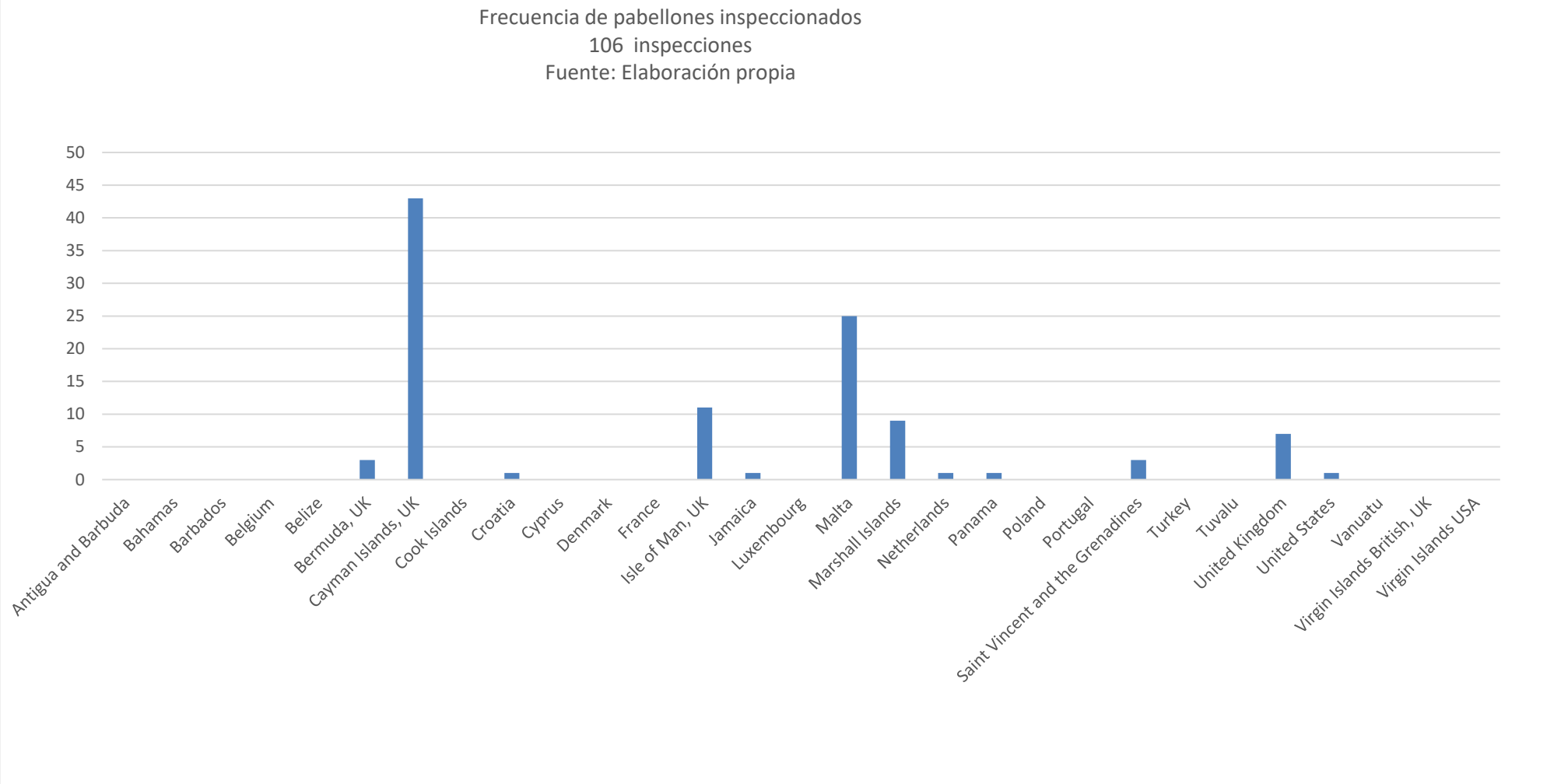
VI.4 GRAFICO I: DEFICIENCIAS POR ÁREA DE RIESGO PARA BUQUES DE ENTRE 100 Y 499 GT



VI.5 GRAFICO II: DEFICIENCIAS POR AREA DE RIESGO PARA BUQUES DE MÁS DE 500 GT



VI.6 GRAFICA III: FRECUENCIA DE PABELLONES INSPECCIONADOS DE BUQUES ENTRE 100 y 499GT



VI.7 GRAFICA IV: FRECUENCIA DE PABELLONES INSPECCIONADOS DE BUQUES DE MÁS DE 500GT