DIRECCIÓN DEL FUNDADOR

Nacidos en máquinas. Al servicio de todo el sector.

THE YACHT EXPERT VIEW

La ingeniería es nuestro legado.
La excelencia, nuestro lenguaje.

No solo informamos del sector.
Seleccionamos lo que importa,
verificamos lo que cambia y
explicamos por qué merece atención.

TRADUCCIÓN ES · REVISIÓN

INFORME MENSUAL DE INTELIGENCIA

Septiembre 2026

La realidad de la náutica de recreo

Ciclo informativo: agosto de 2026

Preparado para: Riccardo Peirano / Superyacht Engineers

Línea editorial: construcción | diseño | normativa | tripulación | tendencias



La arquitectura híbrida entra en servicio

JFA Yachts entrega Canoa, explorer híbrido de 50 m



JFA Yachts entregó el Canoa, de unos 50 m, el 7 de agosto. Con algo menos de 500 GT, es el mayor yate construido por JFA y combina casco de aluminio y superestructura ligera de material compuesto.

Canoa incorpora un sistema híbrido diésel-eléctrico paralelo con dos motores diésel MTU y motores eléctricos, apoyado por baterías, generación solar y posicionamiento dinámico. Las cifras publicadas indican más de 5.000 millas náuticas de autonomía a 12 nudos. La arquitectura eléctrica busca permitir maniobras silenciosas, navegación a baja velocidad y períodos de fondeo.

Su interés reside en llevar la hibridación más allá de los grandes proyectos de exhibición de 70–100 m, hacia una plataforma explorer de 50 m con autonomía de largo alcance y utilidad real.

Fuente: entrega del JFA Canoa — YachtBuyer



Baglietto entrega el primer T60, Kinda II

Baglietto entregó el primer T60 de 60 m, Kinda II, a comienzos de agosto. Con unas 1.100 GT, es el mayor yate construido en sus 172 años de historia y el primero de tres T60 ya vendidos y en construcción. Francesco Paszkowski diseñó el exterior y colaboró con Margherita Casprini en los interiores.

Lo relevante no es solo la eslora de 60 m, sino el volumen reunido en esta categoría de tamaño y el respaldo comercial que representan las otras dos unidades ya contratadas.

Fuente: entrega del Baglietto T60 — SuperYacht Times

Gran escala y capacidad creciente



Feadship bota el Project 716 de 79,75 m

Feadship botó el Project 716, de 79,75 m, en sus instalaciones De Vries de Aalsmeer el 6 de agosto. Con casco de acero y superestructura de aluminio, estaba en construcción desde 2022 y avanza hacia las pruebas de mar y la entrega. Hasta ahora se han divulgado pocos detalles técnicos.

Es más una señal del mercado que una noticia tecnológica: el sector de los grandes yates totalmente a medida sigue activo, mientras las plataformas menores ganan sofisticación técnica.

Fuente: botadura del Feadship 716 — SuperYacht Times



Dearsan entrega Queen Yaz, de 50,2 m

El astillero turco Dearsan entregó el Queen Yaz, de 50,2 m, en agosto. El yate de 488 GT tiene casco de acero, superestructura de aluminio, arquitectura naval de Milimetriq y diseño interior y exterior de Red Yacht Design. Es el primer gran superyate privado de Dearsan tras décadas dedicadas principalmente a construcción comercial y naval militar.

Esto le da especial interés industrial: la capacidad de construcción naval turca continúa entrando en el mercado de yates a medida de alto valor.

Fuente: entrega del Queen Yaz — YachtBuyer

Una señal de mercado que conviene seguir

El mes muestra dos movimientos simultáneos: el segmento de grandes yates totalmente a medida sigue activo, mientras los de unos 50 m se vuelven más sofisticados en propulsión, gestión del volumen y ejecución industrial.

ESTILO Y DISEÑO

Del espectáculo a la vida real a bordo



La personalización llega a las plataformas semicustom

El 28 de agosto, Numarine presentó cinco conceptos interiores completamente distintos para sus nuevos 38XPC y 39MXPC Classic Line, creados por Hot Lab, Ofist, Vallicelli Design, Sturge & Toth y Carla Guilhem Design.

Lo interesante es el modelo comercial: la plataforma del yate sigue siendo común, pero se ofrecen identidades arquitectónicas sustancialmente diferentes, no solo distintas combinaciones de materiales o colores.

Es una dirección potencialmente importante: ingeniería industrializada como base y un estilo de vida muy personalizado sobre ella.

Fuente: interiores Numarine Atelier — YachtBuyer



Project Bond: diseño a partir de la vida del armador

Bilgin difundió el 26 de agosto los primeros interiores detallados del Project Bond, de 82 m. H2 Yacht Design creó un interior art déco contemporáneo, pero varias decisiones arquitectónicas resultan más interesantes que el estilo en sí.

El yate incluye una escalera abierta y directa entre el salón principal y el beach club, grandes superficies acristaladas, amplias perspectivas y una distribución centrada en el armador para permanecer varias semanas seguidas a bordo. También está diseñado para superar las 5.000 millas náuticas a régimen económico.

El mensaje es importante: los espacios se diseñan cada vez más según la circulación y el uso real, en lugar de como estancias aisladas de exhibición.

Fuente: interiores del Project Bond — YachtBuyer



El bienestar se convierte en arquitectura

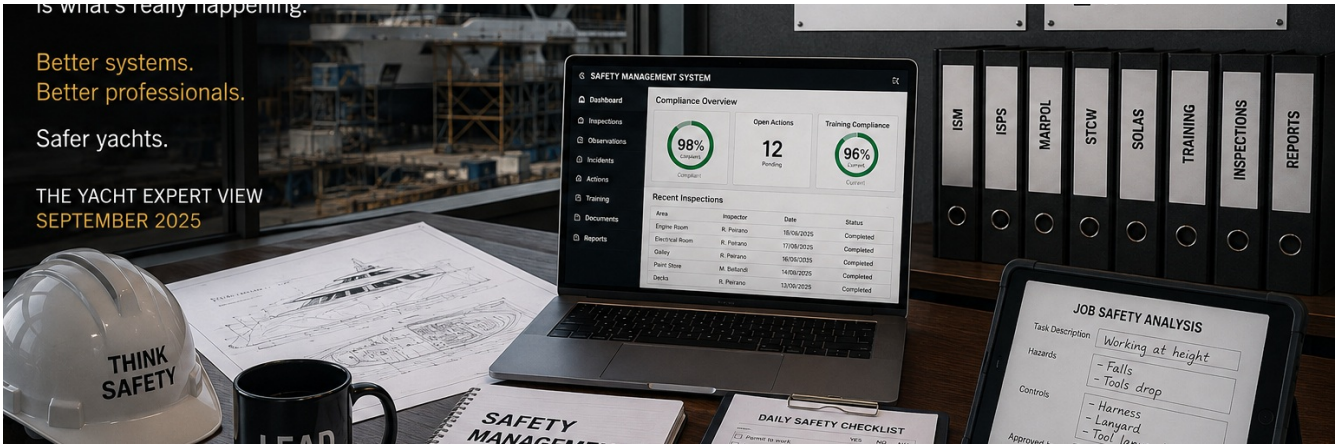
Una revisión de las principales entregas de 2026 publicada en agosto destaca la integración creciente de gimnasios, hammams, saunas, piscinas frías, zonas de tratamientos y spas en los beach clubs y la arquitectura de las cubiertas inferiores.

El Silver Fox de Sanlorenzo y el Amels 80 Netto II ilustran esta dirección: el bienestar ya no es una sala añadida al terminar la distribución; influye desde el principio en el reparto de volúmenes, la ingeniería y la circulación a bordo.

Fuente: Wellness on the Water — YachtBuyer

ACTUALIDAD NORMATIVA

Las reglas cuentan cuando cambian lo que hay que demostrar



Nuevo reglamento europeo de equipos marinos: en vigor desde el 31 de agosto

El Reglamento de Ejecución (UE) 2026/1434 de la Comisión entró en vigor el 31 de agosto de 2026 y sustituyó al Reglamento 2025/1533 en el marco de la Directiva sobre equipos marinos.

Actualiza normas de diseño, prestaciones y ensayo de equipos marinos instalados en buques de pabellón de la UE. Según DNV, no incorpora categorías MED totalmente nuevas, pero modifica requisitos y referencias de ensayo de diversos equipos existentes. Determinados equipos aprobados bajo requisitos nacionales anteriores se benefician de disposiciones transitorias hasta septiembre de 2028.

Para construcción y refit, la consecuencia práctica es clara: especificaciones de compra, certificados MED y declaraciones de conformidad deben remitir a la norma vigente correcta.

Fuentes: Reglamento UE 2026/1434 — EUR-Lex; resumen técnico de DNV

Italia aclara el uso mixto privado y comercial de yates

La Circular 11/2026 de Aduanas italianas, emitida el 15 de mayo y de nuevo de actualidad en agosto, aclara la aplicación del régimen de admisión temporal de la UE a embarcaciones de uso privado y comercial.

El análisis jurídico apunta a una posible vía para que ciertos yates extracomunitarios con estructuras tipo Yacht Engaged in Trade realicen actividad comercial limitada en Italia, manteniendo un modelo principalmente privado. La elegibilidad depende del pabellón, la estructura de propiedad, la situación aduanera y cada caso.

Merece un tratamiento cuidadoso, no un titular que diga simplemente: «Los yates privados ya pueden hacer chárter en Italia».

Fuentes: Agencia de Aduanas italiana — Circular 11/2026; análisis jurídico náutico — PG Legal

TRIPULACIÓN Y CERTIFICACIÓN

Un cumplimiento digital, continuo y más humano

Aclaración clave de la MCA: actualización PSSR también para marinos ya certificados

Probablemente sea la novedad normativa de agosto más importante para las tripulaciones.

El 18 de agosto, la MCA británica publicó la MGN 718, sustituyendo su guía anterior y revisando su interpretación de las enmiendas STCW PSSR de 2026 sobre prevención y respuesta ante violencia, acoso, acoso sexual, intimidación y agresión sexual.

La MCA exige ahora formación complementaria a todos los marinos afectados con certificación británica, incluidos titulares de certificados PSSR anteriores al 1 de enero de 2026 y de CoC/CoP británicos. El plazo finaliza el 31 de marzo de 2027.

La MCA ha puesto a disposición un curso gratuito en línea de OneOcean, de aproximadamente una hora. Las empresas deben garantizar su realización y conservar los registros; los marinos deben guardar la evidencia digital de haberlo completado.

Esto modifica sustancialmente lo comunicado a principios de año, cuando muchos titulares entendían que no necesitarían formación complementaria.

Fuente: MCA MGN 718 — enmienda PSSR 2026

Refrendos del pabellón británico en formato electrónico

La MCA también publicó una MIN actualizada el 24 de agosto: desde el 1 de septiembre de 2026, los refrendos STCW del pabellón británico se emitirán electrónicamente.

Los refrendos físicos existentes siguen siendo válidos hasta su vencimiento. Ambos formatos convivirán durante una transición que puede durar hasta cinco años y seis meses.

Otro paso pequeño pero significativo hacia una certificación marítima plenamente digital.

Fuente: MCA MIN 655, enmienda 1

Aclaración importante sobre el MLC

En agosto no entró en vigor ninguna nueva enmienda global del MLC. Las adoptadas en 2025 fueron aprobadas por la Conferencia Internacional del Trabajo, pero se prevé su entrada en vigor el 23 de diciembre de 2027, sujeta al procedimiento de aceptación del Convenio.

Conviene mantener esta distinción: algunos resúmenes del sector ya mezclan obligaciones STCW actuales con requisitos futuros del MLC.

Fuente: OIT — enmiendas al Convenio sobre el trabajo marítimo

TENDENCIAS DETECTADAS

Seis señales que conectan el mes

01

La hibridación es arquitectura operativa, no una etiqueta comercial.

Canoa combina propulsión, baterías, generación solar, DP y eficiencia de largo alcance en un concepto operativo único, no como una función híbrida aislada.

02

El umbral de 500 GT conserva su importancia estratégica.

Canoa, con unas 498 GT, y Queen Yaz, con 488 GT, muestran cómo se logra una gran capacidad justo por debajo de un importante umbral normativo y operativo.

03

Turquía sigue subiendo en la cadena de valor.

El buque insignia de 82 m de Bilgin y el primer yate privado de 50 m de Dearsan muestran dos vías: astilleros de yates que crecen y constructores navales militares y comerciales que entran en este mercado.

04

La personalización se separa de la ingeniería.

Plataformas técnicas comunes permiten interiores con identidades totalmente distintas, haciendo que los yates semicustom parezcan cada vez menos de serie.

05

Bienestar, silencio y autonomía útil convergen.

Diseño e ingeniería atienden cada vez más a cómo se viven semanas a bordo, no solo a cómo luce el yate en las fotos de su botadura.

06

El cumplimiento de la tripulación se vuelve digital y continuo.

Evidencias formativas, refrendos electrónicos y competencias actualizadas acompañan la carrera de la tripulación, en vez de limitarse a renovar certificados cada cinco años.

CIERRE EDITORIAL

Qué ocurrió. Por qué importa. Qué conviene seguir.

Una selección de las novedades más relevantes del mes en construcción de yates, diseño y normativa, seguida de las tendencias que las conectan.

Fuentes citadas en esta edición

1 Entrega del JFA Canoa — YachtBuyer

2 Entrega del Baglietto T60 — SuperYacht Times

3 Botadura del Feadship 716 — SuperYacht Times

4 Entrega del Queen Yaz — YachtBuyer

5 Interiores Numarine Atelier — YachtBuyer

6 Interiores del Project Bond — YachtBuyer

7 Wellness on the Water — YachtBuyer

8 Reglamento UE 2026/1434 — EUR-Lex

9 Resumen técnico de DNV

10 Agencia de Aduanas italiana — Circular 11/2026

11 Análisis jurídico náutico — PG Legal

12 MCA MGN 718 — enmienda PSSR 2026

13 MCA MIN 655, enmienda 1

14 OIT — enmiendas al Convenio sobre el trabajo marítimo

NOTA EDITORIAL
Este informe es una síntesis editorial, no asesoramiento jurídico ni del Estado de pabellón. La aplicación normativa depende del buque, pabellón, GT, actividad y circunstancias. Compruebe siempre la autoridad competente y el texto oficial vigente.

THE YACHT EXPERT VIEW

La realidad de la náutica de recreo

superyachtengineers.com | Yacht Training Hub | Blue Life | The Yacht Expert View