

¿Buques sin tripulación?



Asociación de
Navieros Españoles
Dr. Fleming, 11 - 1ºD
28036 Madrid

Tel.: +34 91 458 00 40
Fax: +34 91 457 97 80

anave@anave.es
www.anave.es

Editor: ANAVE

Depósito legal:
M-31023-2010

Imprime:
Gráficas de Diego

Hace ya algunos años que se vienen desarrollando trabajos de investigación sobre la posibilidad, al menos teórica, de proyectar, construir y operar buques total o parcialmente autónomos (sin tripulación). A raíz de recientes y aún incipientes desarrollos de vehículos autónomos de carretera, se ha renovado el interés por este asunto. Véase nuestro "Cuaderno Profesional Marítimo" de este número.

Las primeras noticias sobre estos trabajos vinieron acompañadas de comentarios algo sensacionalistas y poco afortunados que venían a decir: *"Dado que la mayoría de los accidentes marítimos se deben al error humano, con los buques autónomos se reducirá la siniestralidad en la navegación"*. Comprensiblemente, esto desató críticas por parte de los colectivos y asociaciones de marinos.

Lo cierto es que algunos argumentos parecen en principio bastante convincentes. Como es sabido, el Reglamento Internacional para la Prevención de Abordajes (RIPA) es un conjunto de reglas que, en esencia, establecen que un buque debe mantenerse apartado de la

derrota de otros buques y las señales de advertencia que se deben usar. Pero estas reglas son complejas y, en situaciones complicadas, una errónea o simplemente una diferente interpretación de las mismas por los buques implicados, puede dar lugar a abordajes, como se desprende de los casos reales que mensualmente publicamos precisamente en el "Cuaderno Profesional".

Se argumenta que la introducción de la navegación autónoma podría reducir estos incidentes, y es difícil afirmar lo contrario. Es indiscutible que asegurar una interpretación siempre correcta y fiable de las reglas del RIPA sería fundamental para reforzar la seguridad marítima. Ahora bien, una cosa es el concepto y otra llevarlo a la práctica. Es muy difícil desarrollar algoritmos automáticos que cumplan todas las reglas del RIPA, porque éste es complejo, específico para cada situación e incluso está abierto a interpretaciones en algunos aspectos. La conveniencia de disponer de tales algoritmos se conoce desde hace mucho tiempo, pero, aunque se han presentado propuestas prometedoras, sobre todo en los últimos dos años, estos

trabajos siguen aún sólo a nivel de investigación.

Otros elementos de la navegación, como el apoyo de un serviola en zonas de denso tráfico y próximas a la costa, parecen más claros. Varios proyectos de investigación han demostrado que un conjunto de cámaras de video, sensibles no solo en la zona visible, sino también en la infrarroja del espectro, pueden proporcionar al navegante una percepción más completa y segura de la situación que un serviola.

En todo caso, no solo por las limitaciones de la tecnología actual, sino también por otros aspectos, como las amenazas de piratería tanto física como cibernética, los buques completamente autónomos seguirán siendo durante bastante tiempo un futurible. Pero la introducción progresiva de apoyos informáticos avanzados, incluyendo técnicas de inteligencia artificial va sin duda a ser realidad en un futuro muy próximo. Si bien no hay ninguna necesidad de pensar en buques sin tripulación, no hay que rechazar las tecnologías que puedan ayudar al navegante a reforzar aún más la seguridad marítima.

Editorial

¿Buques sin tripulación? **3**

Noticias Marítimas

Situación del mercado **4**

Nacional **6**

Internacional **13**

Foto portada: Carga de un semirremolque en un buque de Suardiaz de la Autopista del Mar / Atlántico.net



Boletín informativo de Anave nº 582 mayo 2017

Actividades

21 ANAVE

22 Agenda del mes

Tribuna Profesional

17 Evolución de la flota mercante mundial en 2016

Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES
Aclaración del concepto de "canal angosto"