

Los avances hacia la automatización en los buques pueden ya mejorar la seguridad y la vida a bordo

Se habla mucho últimamente en los medios del sector de los «*buques autónomos*» y en varios foros se ha mantenido la idea de que en un plazo de muy pocos años habrá muchos buques sin tripulación navegando por el mundo y que eso mejorará la seguridad marítima. Por ello publicamos en el Cuaderno de Información Marítima de este mes un artículo sobre esta materia.

Es importante dejar claro que no ha sido el sector naviero quien ha planteado la necesidad de avanzar hacia un buque autónomo. No obstante, dado que varias empresas especializadas en el desarrollo y aplicación de sistemas tecnológicos en buques, con el apoyo de sus Estados, han mostrado gran interés en esta iniciativa, la OMI ha comenzado recientemente, por medio de su Comité de Seguridad Marítima, a estudiar esta materia. También lo ha hecho el Comité Maritime International (que engloba las asociaciones nacionales de Derecho Marítimo), para estudiar en profundidad los cambios que serían necesarios en el marco regulatorio en muchos campos, especialmente en los relativos a la responsabilidad.

La OMI ha comenzado por establecer la denominación 'Buques Marítimos Autónomos de Superficie' (*Maritime Autonomous Surface Ships*, MASS) y distinguir en principio 4 niveles de autonomía:

- **Buques con procesos automatizados y apoyo en la toma de decisiones:** la gente de mar está a bordo para operar y controlar los sistemas y funciones del buque. Algunas operaciones pueden estar automatizadas.
- **Buque controlado a distancia con gente de mar a bordo:** el buque se controla y opera desde otro lugar, pero hay gente de mar a bordo.
- **Buque controlado a distancia sin gente de mar a bordo:** el buque se controla y opera desde otro lugar. No hay gente de mar a bordo.
- **Buque totalmente autónomo:** el sistema operativo del buque es capaz de tomar decisiones y definir acciones por sí mismo.

Parece evidente que, aparte de algunos proyectos piloto en aguas muy restringidas, el progreso de las tecnologías necesarias para ir avanzando en esos 4 niveles será progresivo, probablemente diferente en los distintos tipos de buques y tráfico, y que los

últimos niveles serán realidad solo a largo o muy largo plazo.

Pero también es evidente que, entretanto, ya hoy día, la digitalización puede ser una herramienta para reducir el papeleo y la carga burocrática de las tripulaciones, mejorando así su calidad de vida a bordo y permitiéndoles concentrarse en tareas más relevantes para la seguridad. Además, la aplicación de tecnologías de inteligencia artificial como apoyo a las tripulaciones puede ser muy útil en áreas como la prevención de abordajes, mediante el análisis continuo de datos sobre la navegación para alertar con tiempo suficiente al oficial de guardia de cualquier posible peligro, ofrecerle distintas alternativas de maniobra, etc.

La aplicación de tecnologías de inteligencia artificial como apoyo a las tripulaciones puede ser muy útil en áreas como la prevención de abordajes

Estas tecnologías se deben usar en cuanto estén disponibles para facilitar el trabajo de la gente de mar y mejorar la seguridad a bordo. Desde ese punto de vista, pueden resultar muy positivas, pero la idea fundamental no debe ser, en ningún momento, eliminar la presencia de los marinos a bordo de los buques.

ANAVE

Asociación de Navieros Españoles

Dr. Fleming, 11 - 1ºD - 28036 Madrid - España.

Tel.: +34 91 458 00 40

anave@anave.es

www.anave.es

