

Boletín Informativo

CHUBB Marine y
LOGICA

Octubre 2017

Edición # 14

“BUQUES DRONES

En esta era de drones aéreos y autos sin conductor, una prestigiosa empresa británica de autos de lujo (que actualmente fabrica turbinas y motores de avión) decidió llevar esa tecnología al mar, con el diseño de

industria naviera; si todo marcha bien, los primeros ejemplares podrían surcar los mares dentro de 10 años. robos. Los diseños de la compañía presentan barcos cargados de contenedores de un



buques de carga no tripulados. La firma ha avanzado en el desarrollo del proyecto con un prototipo que simula panoramas de 360 grados visibles desde el puente de un barco. De acuerdo a la idea de la compañía londinense, los capitanes podrán usar en tierra centros de control similares para comandar centenares de embarcaciones no tripuladas. Los barcos "drones" serían más seguros, más baratos y menos contaminantes para la

extremo a otro y carentes del puente donde vive la tripulación; al reemplazar dichas instalaciones y los demás sistemas de apoyo a la tripulación, como electricidad, aire acondicionado, agua y desagües (los costos de tripulación hoy ascienden en promedio a USD 3,299.- por día, constituyendo alrededor del 44% del total de gastos operativos de un barco de contenedores grande), los buques podrán transportar más carga, reducir costos

...

Por otra parte, mientras dichos buques no cumplan con las normas de la IMO (International Marine Organization), se considerarían como no aptos para la navegación (Unseaworthy) y por lo tanto posiblemente no elegibles para ser asegurados.

y aumentar las ganancias. Así, los barcos pesarán un 5% menos antes de cargar y quemarían entre 12% y 15% menos combustible. No obstante lo anterior, los actuales obstáculos de regulación y el escepticismo industrial y sindical respecto del costo y seguridad (Especialistas plantean dudas en torno a aspectos relacionados con la seguridad; argumentando que los posibles ahorros no justificarían la inversión que haría falta para que los barcos no tripulados fueran seguros), son aspectos que posiblemente desacelerarán la adopción global de estas tecnologías. Por otra parte, si bien se reduciría el riesgo de piratería dado que no habría tripulación que capturar o secuestrar en algunos casos los drones podrían ser "hackeados" y desviados de su ruta. En algunas ocasiones podría existir cierto tiempo de retardo entre el momento en que se emiten sus órdenes y estos las reciben incrementando el riesgo de colisión o varadura. Lo anterior sin contar el efecto que sobre los drones en general puede tener la meteorología; y toda la problemática derivada de las normas del derecho marítimo además de lidiar con la

"International Transport Workers' Federation" que representa a más de 600,000 marinos entrenados cuyo trabajo estaría en riesgo. A pesar de estos aspectos negativos, el fabricante británico no es el único interesado en la navegación sin tripulación y teledirigida; la Unión Europea (UE) financia un estudio de 3,5 millones de euros (4,8 millones de dólares) llamado Navegación Marítima No Tripulada a través de Inteligencia en Redes. Algunas empresas ya están utilizando robots para mover productos dentro de sus almacenes, e incluso algunas compañías ya han hecho públicas sus intenciones de usar aviones no tripulados para hacer las entregas a sus clientes en un futuro. En este contexto, la posible existencia de buques cargueros no tripulados puede llegar a verse como un concepto que podría hacerse realidad en unos cuantos años. De tener éxito, el proyecto podría convertirse en toda una revolución para la cadena de suministro. La automatización total de la cadena de suministro es para muchos una aspiración, pero el camino hacia la consecución de esa hipotética cadena de suministro totalmente

automatizada está lleno de problemas técnicos, económicos y regulatorios que tendría que ser resueltos. El futuro que dibuja la compañía londinense no llegará pronto; como ya se advirtió, pasarán varios años antes de que la legislación esté lista para poner en marcha estos proyectos, que por ahora solo se ven posibles a pequeña escala y de forma local, si el gobierno de algún país se anima a legislar sobre ellos y facilitar las condiciones necesarias dado que en la actualidad, éste tipo de buques serían ilegales bajo convenios internacionales que contemplan un número mínimo de tripulantes. Por otra parte, mientras dichos buques no cumplan con las normas de la IMO (International Marine Organization), se considerarían como no aptos para la navegación (Unseaworthy) y por lo tanto posiblemente no elegibles para ser asegurados.

Omar Mendoza Lizaola, AMIM, CPCU, ARe
Director MARINE
Sao Pablo, Brasil

Alfredo Martínez,
Transportes México, elaboró

Asdrúbal Sánchez,
GG, LOGICA PTY y CR, editó