La coyuntura sanitaria impulsa las inspecciones remotas

La coyuntura sanitaria acelera la introducción de las inspecciones remotas en buques, tal y como ha puesto explicado Burea Veritas durante la última jornada online del Clúster Marítimo Español

El Clúster Marítimo Español (CME) celebra la jornada online Inspecciones Remotas y Técnicas de Inspección Remota, en la que Javier García de Dueñas Geli, responsable de la flota española y portuguesa en Bureau Veritas, ha analizado en profundidad la existencia y el uso de las soluciones de inspección remota con las que cuentan las sociedades de clasificación. “A la hora de aplicar estas inspecciones, tenemos que hacer reconocimientos en los barcos, que deben dar la garantía de que cumplen, tanto con el reglamento de clasificación como con la legislación nacional e internacional, en lo referente a nuestra responsabilidad frente a estas Administraciones de bandera, así como teniendo en cuenta que los barcos están sujetos a diferentes actores”, ha señalado García de Dueñas.

En la actualidad, con la introducción de nuevas medidas de seguridad impuestas por la crisis sanitaria, cobra mayor relevancia el importante papel que juegan las sociedades de clasificación, tal y como ha recordado Federico Esteve, presidente de honor del CME durante su intervención inicial. Estas sociedades son las responsables de certificar que todos los buques que operan actualmente cumplen con las medidas requeridas. Es por ello que la salud y seguridad de inspectores y clientes son prioritarias, suponiendo para las sociedades de certificación la intensa búsqueda de nuevas soluciones que permitan agilizar estas gestiones. En esta línea, Esteve ha querido resaltar las dificultades a las que se ha visto expuesto el sector marítimo durante la pandemia, pese a ser considerado un sector de actividad esencial para el transporte de mercancías y bienes de primera necesidad.

Por su parte, García de Dueñas ha explicado que la aparición de la pandemia ha acelerado la introducción de las inspecciones remotas, a pesar de ser algo que Bureau Veritas lleva años haciendo. Con carácter general, las inspecciones de buques tienen un marco definido por los requisitos impuestos por la Organización Marítima Internacional (OMI), a través del SOLAS, tanto en su regla 7 y 10, de la parte I (barcos de pasaje y barcos de carga); como la parte 11.1 de petroleros y graneleros, que por sus características están sujetos a un programa mejorado de inspecciones. Estos requisitos aclaran y detallan cómo hacer las inspecciones en las resoluciones de OMI, actualizándose cada dos años. “El reglamento de clasificación y la legislación internacional hablan de un ciclo de cinco años de inspecciones, durante el cual, cada año se hace un reconocimiento anual. El quinto año se hace un reconocimiento de renovación de certificados. Además, se hacen dos reconocimientos en dique seco en cada ciclo, uno de ellos se hace a la vez que la renovación de certificados, y el otro se hace entre el segundo y tercer reconocimiento anual”, ha puntualizado.

El Reglamento de clasificación explica cómo se hacen estas inspecciones y todas las clasificadoras de la IACS armonizan sus reglamentos con los requisitos unificados sobre inspecciones del casco, de la estructura. “Estas inspecciones es necesario hacerlas en profundidad y en detalle. Como clasificadora tenemos la obligación de garantizar que nuestras inspecciones se hacen con la profundidad adecuada para evitar accidentes. Y tenemos que garantizar que los medios de los que nos servimos para hacer

estas inspecciones son adecuados para las mismas”, ha explicado Javier García de Dueñas.

Profundizando en las inspecciones de estructura, el representante de Bureau Veritas ha hecho hincapié en la realización de técnicas a distancia, en los últimos años. “Estamos tomando decisiones a distancia, en lugar de tener que desplazar al inspector a bordo. En ciertas inspecciones podemos contar con la colaboración de la tripulación para recabar la información sobre la situación del barco, estando nosotros en la oficina”.

Según ha precisado, el uso de las técnicas de inspección remota viene recogido desde hace años, avanzándose de tal manera que IACS ha publicado recomendaciones para la realización y el uso de estas técnicas de inspección remota. Se trata de la recomendación 42, que integra las directrices sobre cómo utilizar estas técnicas, y el requisito unificado URZ 17, que hace referencia al reconocimiento de las empresas de servicio que utilizan estas técnicas para ayudar a los inspectores. De la misma forma, ha indicado que las Administraciones de bandera son las que tienen la autoridad para acreditar que se utilicen o no estas técnicas de inspección remota. “En cualquier caso, se está hablando de seguridad marítima, por lo cual un requisito esencial, tanto para utilizar como para hacer las inspecciones remotas, es que ambas sirvan para facilitar las inspecciones, pero tienen que dar el mismo resultado que cuando el inspector está presente”, ha puntualizado García de Dueñas.

Técnicas

Javier García de Dueñas también ha repasado las diferentes técnicas que sirven de soporte y ayudan a realizar estas inspecciones remotas. En referencia al reconocimiento del casco, ha explicado que la presencia del inspector o la de submarinistas, ha dado paso a la utilización de robots submarinos. Una técnica que se viene empleando en el área offshore, debido a las grandes profundidades a las que se deben hacer algunos de estos reconocimientos.

Por otro lado, en cuanto a la medición de espesores, un elemento clave a la hora de analizar el estado de la estructura del buque, y que era limitado, ha dado paso a la toma de espesores con robots escaladores y drones adaptados.

Reafirmando en lo expuesto anteriormente, García de Dueñas ha subrayado que “para poder llevar a cabo todas estas técnicas se debe garantizar que se obtienen los mismos resultados haciendo una inspección física que una remota. Para ello, Bureau Veritas ha hecho numerosas pruebas, concluyendo que estas inspecciones con drones están suficientemente maduras, incluso en espacios confinados”.

De la misma forma, ha destacado la importancia de planificar correctamente este tipo de inspecciones, asegurando que se va a poder realizar todo el alcance requerido por el reglamento. “Es importante contar con una buena preparación. Desde antes de la inspección es necesario hacer una planificación adecuada. A la hora de hacerla, se eligen las técnicas de inspección remota que se quieren utilizar y a los proveedores de servicios, evaluando y verificando que sean capaces de proporcionar la calidad y viabilidad requeridas”. Respecto a esto, ha apuntado que en el momento de comenzar la inspección se debe hacer una reunión en la que se confirme que el uso de drones permite cumplir los requisitos de inspección. Es importante que todos los accesos estén preparados, que los tanques no tengan agua o

fango, el estado de la pintura y de la corrosión sean óptimos, ya que son factores determinantes en la inspección. Asimismo, ha considerado muy importante asegurarse la logística, ver cuáles son las condiciones ambientales en las que se va a realizar la inspección.

Con el fin de escoger la empresa de servicios que cumpla con los requisitos requeridos, Bureau Veritas cuenta con la nota reglamentaria 553, que habla de aprobación de bienes de servicios. Dicha nota está armonizada con los requisitos de la IACS URZ 17. Por un lado, habla del alcance del reconocimiento, de la necesidad de una experiencia previa dos años para el supervisor y de un año para el operador del dron. Ambos deben tener conocimiento sobre las necesidades de los barcos, en cuando a formación y equipamiento. Además, se exige que estas empresas tengan un sistema de gestión de la calidad.

Bureau Veritas lleva haciendo años haciendo inspecciones remotas, pero tal y como ha reconocido el ponente, la aparición de la pandemia ha acelerado su puesta en marcha.

No obstante, ha explicado que antes de considerar si una inspección debe hacerse offline, parcialmente offline o remota, hay que analizar las tres fases previas de las que consta la inspección remota: capturar la condición del barco o del equipo bajo inspección; comunicar la información al inspector y verificar que se cumple el reglamento o convenio; hacer el informe y acreditar la inspección.

Para finalizar, García de Dueñas ha hecho referencia a la realidad aumentada, que puede facilitar al inspector todo lo relativo a muchos años de desarrollo e inspecciones realizadas. En este sentido, Bureau Veritas se apoya en la colaboración y sinergias entre las distintas áreas de negocio de la compañía, para agilizar este tipo de investigaciones.

Datos de contacto:

José Henríquez

Responsable de comunicación del Clúster Marítimo Español

628269082

Nota de prensa publicada en: [Madrid](#)

Categorías: [Nacional](#) [Nautica](#) [Logística](#) [Sector Marítimo](#)

NotasdePrensa

<https://www.notasdeprensa.es>