

Ο μεγάλος αριθμός λιμένων που ένα bulk carrier προσεγγίζει, σημαντικός παράγοντας ναυτολόγησης

Συνέντευξη του καπτ. Γιώργου Αργυράκη, Πλοιάρχου σε bulk carrier της Samos Steamship



Ποιοι ήταν οι λόγοι που σας οδήγησαν να ναυτολογηθείτε σε bulk carriers;

Η πληθώρα των φορτίων που μπορεί να εξυπηρετήσει ένα bulk carrier είναι ένας πολύ σημαντικός λόγος για να οδηγηθεί και να ασχοληθεί με αυτόν τον τομέα ένας νέος ναυτικός. Ενδεικτικά, αναφέρω ορισμένα φορτία: σιτηρά, κάρβουνο, σιδηρομεταλλεύματα, coils, ripes κ.ά. Φορτία τα οποία είναι εντελώς διαφορετικά στη διαχείρισή τους και επομένως πιο ελκυστικά.

Ένας άλλος λόγος, εξίσου σημαντικός, είναι ο επίσης μεγάλος αριθμός λιμένων που ένα bulk carrier μπορεί να προσεγγίσει.

Τέλος, θα ήθελα να αναφερθώ στην επιρροή που δέχονταν στο παρελθόν οι νέοι ναυτικοί από ιστορίες των παλαιότερων οι οποίες τους απέτρεπαν από το να ναυτολογηθούν σε δεξαμενόπλοια, κυρίως για λόγους σχετικούς με την υγεία τους. Βέβαια η τεχνολογία έχει αλλάξει σήμερα και η ζωή στο πλοίο εκτός από συναρπαστική, είναι ασφαλής και ευχάριστη.

Αναγνωρίζετε συγκεκριμένες ιδιαιτερότητες ή/και χαρακτηριστικά στα bulk carriers έναντι άλλων τύπων πλοίων;

Μία βασική διαφορά είναι στον τρόπο κατασκευής τους. Τα bulk carriers, είναι πλοία με περισσότερα «ανοίγματα» στο κατώστρωμά τους. Με τον αδόκιμο όρο «ανοίγματα» αναφερόμαστε στα καπάκια των αμπαριών και στις πολλές ανθρωποθυρίδες. Συνήθως, τα bulk carriers κατασκευαστικά ήταν πλοία μονού κύτους, εν αντιθέσει με τα tankers, που ήταν διπλού κύτους. Επίσης, τα cargo cranes μπορούν να θεωρηθούν ένα χαρακτηριστικό που συναντάται μόνο στα bulk carriers.

Η ναυτική τέχνη μεταλαμπαδεύεται απρόσκοπτα από γενιά σε γενιά

Συνέντευξη του Παναγιώτη Τόγια, Α' Μηχανικού σε bulk carrier της Samos Steamship

Ποιοι ήταν οι λόγοι που σας οδήγησαν να ναυτολογηθείτε σε bulk carriers; Με το σύστημα σπουδών (Sandwich Courses) στις ΑΕΝ να διαρκεί τέσσερα χρόνια, συμπεριλαμβανόμενων δύο εξαμήνων θαλάσσιας πρακτικής εκπαίδευσης, η ναυτολόγηση σε έναν τύπο πλοίου bulk carrier, tanker, container, gas carrier κ.λπ. για τον πρωτόμπαρκο μηχανικό Εμπορικού Ναυτικού, εάν δεν προέρχεται από τη «ναυτική οικογένεια», είναι μάλλον περισσότερο θέμα

τύχης παρά συνειδητή επιλογή. Διότι εναπόκειται στην εκάστοτε ναυτιλιακή εταιρεία, που δέχεται «σπουδαστές» για την αρχική εκπαίδευσή τους, να αποφασίσει, ανάλογα με τον τύπο πλοίων που διαθέτει και τις εκάστοτε ανάγκες της, να τον ναυτολογήσει στα πλοία της ως μελλοντικό στέλεχος της ευρύτερης εμπορικής ναυτιλίας. Προσωπικά, είχα την τύχη να υπηρετήσω και στους δύο τύπους πλοίων (bulk carriers και tankers), κυρίως όμως στα

πετρελαιοφόρα, τόσο από το μετερίζι του ναυτικού όσο και από αυτό του αρχι-μηχανικού. Ως επαγγελματίας ναυτικός, δεν μπορώ να κάνω κάποια διάκριση, γιατί όλα τα μηχανοστάσια αυτών των τύπων πλοίων, όσον αφορά τις κύριες μηχανές πρόωσης, τα ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη, τη γενική διάταξη των βοηθητικών μηχανημάτων και τις αρχές λειτουργίας, τους είναι σχεδόν ίδια. Σε κάθε περίπτωση, η ναυτική τέχνη μεταλαμπαδεύεται απρόσκοπτα από γενιά σε γενιά και ο ΝΑΥΤΙΚΟΣ μηχανικός εργάζεται στα πιο μακρινά μέρη του πλανήτη μας, μακριά από τους αγαπημένους του, στερούμενος τις καθημερινές χαρές της ζωής, ασκώντας τα καθήκοντά του με όλες τις δυσκολίες που συνεπάγεται το ναυτικό επάγγελμα, έχοντας βαθιά ριζωμένο στη συνειδήσή του ότι υπηρετεί έναν σκοπό που ξεπερνά τον απλό βιοπορισμό, αλλά υπηρετεί ευσυνειδήτα το πανανθρώπινο ιδεώδες του συναλλάσσεσθαι, όχι μόνο των αναγκαίων αγαθών, αλλά και συντελώντας έμπρακτα στην παγκόσμια ροή του πολιτισμού και διαδραματίζοντας σημαντικό ρόλο στην ανταλλαγή σκέψεων, ιδεών και πεποιθήσεων.

Αναγνωρίζετε συγκεκριμένες ιδιαιτερότητες ή/και χαρακτηριστικά στα bulk carriers έναντι άλλων τύπων πλοίων;

Οι ναυτιλιακοί δρόμοι των bulk carriers στον παγκόσμιο άτλαντα διαφέρουν σε σημαντικό βαθμό από τις ρότες που χαράζουν άλλοι τύποι πλοίων. Τα bulk carriers καλούνται να φορτώσουν αγαθά και να τα διαμετακομίσουν σε κάθε χώρα του πλανήτη που βρέχεται από τη θάλασσα ή διασχίζεται από μεγάλους ποταμούς, όσο απομακρυσμένη και να είναι. Σε πολλές περιπτώσεις, οι εργασίες φορτοεκφόρτωσης γίνονται με ίδια μέσα (cranes/Grabs, κ.λπ.), που εξοπλίζουν το πλοίο, ενώ δεν είναι απαραίτητο να υπάρχουν ιδιαίτερα εξελιγμένοι λιμένες και σύγχρονες εγκαταστάσεις για την υποδοχή των πλοίων. Από τα παραπάνω, εύκολα συμπεραίνει κανείς ότι ο χρόνος παραμονής στο λιμάνι είθισται να είναι μεγαλύτερος, ενώ στις περισσότερες περιπτώσεις και τα ταξίδια των πλοίων αυτών τείνουν να διαρκούν περισσότερο από μερικές εβδομάδες. Ως

εκ τούτου, και η διάρκεια των συμβάσεων εργασίας σε ένα bulk carrier για το προσωπικό είναι μεγαλύτερη κατά τουλάχιστον έναν με δύο μήνες συγκριτικά με άλλες κατηγορίες πλοίων. Ένα άλλο σημαντικό χαρακτηριστικό των bulk carriers είναι ότι οι ναυτικοί καλούνται να καθαρίζουν πολύ συχνά τα αμπάρια των πλοίων τους (μετά από κάθε εκφόρτωση), πράγμα που τους καθιστά αρκετά πιο σκληροτράχηλους, εφόσον έρχονται αντιμέτωποι με όλες τις καιρικές συνθήκες σε όλα τα μήκη και πλάτη του κόσμου, όσο ακραίες και αντίξοες κι αν είναι. Με τον νου σε όλα τα παραπάνω και όχι μόνο, μπορεί κάποιος να σκιαγραφήσει και να αποδώσει σε έναν ελάχιστο βαθμό τα στοιχεία που καθιστούν τα bulk carriers τη μακροβιότερη κατηγορία πλοίων στο παγκόσμιο στερέωμα, ενώ τους ναυτικούς που τα επανδρώνουν μια κατηγορία υψηλής ναυτοσύνης και άξιους πολλών συγχαρητηρίων.

Στο πλαίσιο επίτευξης των στόχων του IMO για το περιβάλλον, προκρίνονται διάφορες λύσεις καυσίμων για τα πλοία. Ποιες δεξιότητες πρέπει να έχει ο μηχανικός του μέλλοντος προκειμένου να ανταποκριθεί στις υψηλές απαιτήσεις σχετικά με τα νέα καύσιμα;

Ο IMO έθεσε ως στόχο τις μηδενικές εκπομπές αερίων έως ή γύρω στο 2050. Η μετάβαση της εμπορικής ναυτιλίας προς τις μηδενικές εκπομπές ρύπων (net zero) υπό το πρίσμα της εξέλιξης των καυσίμων (LNG/LPG, αμμωνία, αιθανόλη, βιοκαύσιμα, πυρηνικά) παράλληλα με την τεχνική πρόοδο που επιτεύχθηκε από τους κατασκευαστές μηχανών πλοίων καθίσταται πλέον εφικτή. Ήδη το 30% των υπό ναυπήγηση πλοίων θα χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα. Η τεχνολογική εξέλιξη και πρόοδος, όπως σημειώνεται τα τελευταία χρόνια, είναι αλματώδης και αποτελεί πραγματική πρόκληση για τους μηχανικούς του μέλλοντος, προκειμένου να ανταποκριθούν στις υψηλές απαιτήσεις που προκύπτουν. Το καθένα από τα νέα καύσιμα ακολουθείται από τις ιδιαιτερότητές του, τόσο υπό το πρίσμα των προϋποθέσεων μεταφοράς, αποθήκευσης, μετάγγισης επί του πλοίου όσο και από πλευράς διαχείρισης καθαρισμού, μεταφοράς και καύσης αυτού.



Παράλληλα, απαιτείται ο συνεχής έλεγχος της ποιότητας καύσης, με συνέχεις μετρήσεις των εκλυόμενων αερίων (καυσαερίων), ώστε να τηρούνται οι ποσοστώσεις σε CO₂, SO_x, NO_x κ.λπ. που προκύπτουν από την καύση. Κατά περίπτωση, απαιτείται καθαρισμός των καυσαερίων, με συσκευές ξεπλύματος με θαλασσινό ή γλυκό νερό, ενώ συχνά τοποθετούνται συσκευές για την ουδετεροποίηση των προϊόντων καύσης/πλύσης, προτού απελευθερωθούν στην ατμόσφαιρα (καταλύτες) ή απορριφθούν τα νερά πλύσης στη θάλασσα (Open/Close Loop Scrubbers). Ανάλογα με το καύσιμο (LPG/LNG/αιθανόλη), απαιτούνται επιπλέον συσκευές διαχείρισης, οι οποίες λειτουργούν σε υψηλές πιέσεις (συμπιεστές) και χαμηλές θερμοκρασίες (ψυκτικές μηχανές), για να κρατούν τα καύσιμα σε υγρή μορφή μέχρι να καταναλωθούν στην προωστήρια μηχανή σε αέρια μορφή. Όλες οι εφαρμοζόμενες τεχνολογικές λύσεις απαιτούν υψηλά εξειδικευμένο προσωπικό για την ασφαλή και απρόσκοπτη λειτουργία τους. Τα εμπορικά πλοία σήμερα, με τις υψηλότερες ανάγκες σε ηλεκτρονικό έλεγχο, με απαι-

τηση για συνεχή επικοινωνία όλων των επιμέρους μηχανήματων σε πραγματικό χρόνο, με τις υποδομές στη στεριά και την πλοιοκτήτρια εταιρεία, απαιτούν επιπλέον γνώσεις από τους αξιωματικούς μηχανικούς (αλλά και γέφυρας) των πλοίων. Το ίδιο ισχύει και στα ζητήματα ηλεκτρονικής, ψυκτικών μηχανών, τηλεματικής, πληροφορικής, αυτοματισμών και ελέγχου, ενώ το επίπεδο επικοινωνίας και επιμόρφωσης στην αγγλική γλώσσα είναι πάρα πολύ απαιτητικό. Παρά τις επιπλέον προϋποθέσεις, οι ιδιαιτερότητες της ναυτικής ζωής στο πέρασμα του χρόνου παραμένουν οι ίδιες, προσαρμοσμένες όμως στη σύγχρονη εποχή. Ως εκ τούτου, απαιτείται υψηλός βαθμός εξειδίκευσης, ο οποίος μπορεί να επιτευχθεί μόνο με «άριστα» καταρτισμένους ναυτικούς, που όχι μόνο θα ακολουθήσουν πιστά τη ναυτική «τέχνη» των προγόνων μας, αλλά θα πρέπει επίσης να ενισχυθούν με συνεχή επιμόρφωση και κίνητρα για τη συνέχιση της ελληνικής ναυτικής παράδοσης και την αδιάκοπη ανύψωση και πρόοδο της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.