

ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΑ ΚΕΡΔΙΖΟΥΝ ΕΔΑΦΟΣ ΣΤΟΥΣ ΝΕΟΥΣ Κάπτεν γένους Θηλυκού



Η Ηρώ Γιδάκου, ή «Καπτα-Ηρώ», όπως τη λένε στα καράβια, 26 ετών Κύπρια ανθυποπλοίαρχος σε φορτηγά πλοία, έχει προλάβει, στα οχτώ χρόνια της καριέρας της, να ταξιδέψει σε όλες τις ηπείρους της γης –από την Αυστραλία ως την Αμερική κι από τη Σομαλία ως την Ισπανία.

Κάθε φορά που βρίσκεται στη θάλασσα, της λείπουν απλά, καθημερινά πράγματα της στεριάς –οι δικοί της άνθρωποι, το κολύμπι ή ένας απλός καφές με φίλους. Αλλά κι όταν είναι στη στεριά, της λείπει η θάλασσα, κατά το διαχρονικό ναυτικό στερεότυπο. «Κάθε φορά που φεύγω από ένα λιμάνι, ανυπομονώ να φτάσω στο επόμενο. Η διαδρομή είναι αυτή που κάνει όμορφο το ταξίδι», μου είπε, όταν συναντηθήκαμε στη Λεμεσό, σε ένα διάλειμμα από τα καράβια για να παρακολουθήσει, από φέτος, μεταπτυχιακές σπουδές στα Χρηματοοικονομικά και Ναυτιλία, στο ΤΕΠΑΚ.

Η περίπτωση της, αν και σπάνια –είναι προς το παρόν η μοναδική γυναίκα μέλος στον νεοσύστατο Σύνδεσμο Κυπρίων Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού–, αναδεικνύει τη στροφή που κάνουν τα τελευταία χρόνια οι νέοι της χώρας στα ναυτικά επαγγέλματα, λόγω κρίσης, αλλά και λόγω της έντονης δραστηριοποίησης του Κυπριακού Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου.

Η ίδια διάλεξε το επάγγελμα του καπετάνιου τυχαία, αναζητώντας σχολές ως μαθήτριά της γ' λυκείου. «Ψάχνοντας στο ίντερνετ τι θέλω να κάνω στο μέλλον μου, βρήκα τις σχολές της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού και διαβάζοντας τα μαθήματα, είδα πως με ενδιέφεραν. Ναυτιλία, μετεωρολογία, επικοινωνίες, ναυτιλιακά αγγλικά που είναι από τα κυριότερα μαθήματα, ευστάθεια, μεταφορά φορτίων, μαθηματικά, φυσική, έχει πάρα πολύ ενδιαφέροντα μαθήματα», λέει η ίδια. Πιο παλιά τής άρεσε η αστυνομία, όχι από αγάπη για τις στολές, διευκρινίζει, αλλά μάλλον επειδή την προκαλούν οι δουλειές που είναι λιγότερο συνηθισμένες για μια κοπέλα. «Η θάλασσα και τα ταξίδια μου άρεσαν από πάντα. Και ήθελα κάτι όπου να μπορώ να συνδυάσω αυτό που αγαπώ με τη δουλειά μου. Ήταν και οι απολαβές ένα κίνητρο. Είναι αρκετά υψηλοί οι μισθοί σε σχέση με τη δουλειά στη στεριά. Εξαρτάται από το είδος του πλοίου. Είναι καλύτερες οι απολαβές στα δεξαμενόπλοια ή υγραεριοφόρα σε σχέση με τους μισθούς στα επιβατικά, τα κρουαζιερόπλοια, αλλά τελειώνοντας τη σχολή με τον βαθμό του πλοίαρχου γ' (ανθυπλοίαρχος), οι μισθοί κυμαίνονται στα 4.000-6.000 ευρώ το μήνα», λέει.

Η ίδια σκοπεύει, μετά το μεταπτυχιακό, να επιστρέψει στις θάλασσες και να προχωρήσει στους επόμενους βαθμούς, μέχρι να γίνει πλοίαρχος. Μάλιστα, έχει ήδη συμπληρώσει τους απαιτούμενους 24 μήνες θαλάσσιας υπηρεσίας ως ανθυποπλοίαρχος και παρακολουθεί τους δύο από τους τρεις κύκλους σπουδών μετεκπαίδευσης στο Κέντρο Εκπαίδευσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού, στην Αθήνα. Εφόσον γίνει υποπλοίαρχος, θα χρειαστούν άλλοι 36 μήνες θαλάσσιας υπηρεσίας και ξανά κύκλοι σπουδών και εξετάσεις για να γίνει πλοίαρχος.



Γυναίκα στο πλοίο

Διερωτώμαι πώς είναι η καθημερινότητά της στο πλοίο. Αν την βλέπουν διαφορετικά και αν είναι πιο δύσκολο, απ' ό,τι αν ήταν άνδρας. «Έχουν αυξηθεί αρκετά τα ποσοστά εισαγωγής γυναικών στον χώρο μας.

Δυστυχώς για μένα υπάρχει ακόμα μια προκατάληψη για το αν μπορεί η γυναίκα να αντεπεξέλθει το ίδιο πάνω στο πλοίο. Μερικές εταιρείες ίσως φοβούνται ακόμα να εμπιστευτούν μια γυναίκα. Υπάρχουν όμως και εταιρείες που σου δίνουν τη δυνατότητα αυτή. Εξάλλου υπάρχουν πολύ αξιόλογες κοπέλες που έχουν φτάσει στον βαθμό του πλοίαρχου α'. Για μένα, γυναίκες και άντρες μπορούν να αντεπεξέλθουν το ίδιο», λέει η Ηρώ Γιδάκου.

Όμως πάνω στο πλοίο, εξαρτάται. Από το πλήρωμα που θα συναντήσει κι από το πώς θα τους αντιμετωπίσει η ίδια. Προπάντων στα φορτηγά πλοία που προτιμά η ίδια, το πλήρωμα είναι αυστηρά ανδροκρατούμενο. «Σε

κοιτάνε λίγο διστακτικά, είναι η αλήθεια, γιατί θέλοντας και μη ξεχωρίζεις στο πλοίο, οι περισσότεροι είναι άντρες. Όμως δεν μπορώ να πω ότι είχα κάποιο ιδιαίτερο πρόβλημα. Έχει να κάνει με τον τρόπο που τους αντιμετωπίζεις. Είτε γυναίκα είτε άντρας, χρειάζεται να δείξεις κι εσύ σεβασμό σ' αυτόν που μιλάς για να δεχτείς και να έχεις κι εσύ τον σεβασμό του, σε όποια θέση και να βρίσκεται ο καθένας. Χρειάζεται συνεργασία πάνω απ' όλα», λέει η «Καπτα-Ηρώ» που, όταν ανεβαίνει στα καράβια, ξεχνάει τι θα πει γόβες και κραγιόν και φορά τα καθημερινά ρούχα της δουλειάς.

«Καμιά φορά τα άτομα που έρχονται στο πλοίο, όταν πιάνουμε λιμάνι, τους κάνει εντύπωση που βλέπουν γυναίκα. Με ρωτάνε αρκετές φορές τι κάνω εκεί, αν μου αρέσει, αν αντέχω». Όσο για την καθημερινότητά της στο καράβι, είναι κάτι που μοιάζει να λατρεύει. Οι ανθυποπλοίαρχοι εργάζονται με βάρδιες 8-12, 12-4 και 4-8, πρωί κι απόγευμα. Όταν είναι στην πρωινή, 4-8 π.μ., συνήθως πηγαίνει στη γέφυρα λίγο νωρίτερα, για να συνηθίσει το μάτι στο σκοτάδι. Γίνεται η παραλαβή- παράδοση, ενημερώνεται για την κίνηση στην περιοχή, τον καιρό, την πορεία του πλοίου, την ταχύτητα, κάποιες οδηγίες που μπορεί να έχει δώσει ο πλοίαρχος, ελέγχει τα μηχανήματά, τον πορειογράφο, τα ραντάρ, το βυθόμετρο. Κι όταν τελειώσει η τετράωρη βάρδια, ως ανθυποπλοίαρχος αναλαμβάνει άλλα καθήκοντα, ανάλογα με τον διαμοιρασμό που έχει γίνει με τους άλλους αξιωματικούς. Τρώει και ξεκουράζεται, μέχρι να έρθει η επόμενη βάρδια.

Η άγνωστη θάλασσα

Όπως κι αν έχει, η εμπειρία της γέφυρας της αρέσει πάντα πολύ. «Έχω δει τα καλύτερα ηλιοβασιλέματα μες στη θάλασσα», λέει, αν και φείδεται ναυτικών ιστοριών. «Όλοι οι ναυτικοί έχουν πολλές ιστορίες. Συνήθως όμως αποφεύγεις να τα λες. Πράγματα που σε μένα είναι ρουτίνα λόγω της δουλειάς, μπορεί να είναι για τον άλλο κάτι πολύ ενθουσιώδες και συναρπαστικό». Επιμένω να δω τι κρατάει από τα ταξίδια της ως τώρα. Έχει ταξιδέψει στις ΗΠΑ –όπου είδε και τις περισσότερες φάλαινες–, στην Αφρική, στην Κορέα, την Ιαπωνία, την Κίνα, την Ταϊλάνδη, την Ινδονησία, την Αυστραλία και την Ευρώπη. «Κρατάω τους κινδύνους κάποτε. Ο φόβος που μπορεί να έχεις μέσα σου να μην σου συμβεί κάτι και το ότι φεύγεις από ένα πέρασμα χωρίς να συμβεί κάτι - είναι κι αυτό μια εμπειρία», λέει αναφερόμενη κυρίως στις πειρατείες που, αν και δεν της έτυχαν ποτέ, συχνά ακούει για περιστατικά πειρατείας σε άλλα, κοντινά πλοία, από τον ασύρματο.

Όμως πιο επικίνδυνη από τους ανθρώπους είναι η ίδια η θάλασσα. «Το άγνωστο της θάλασσας είναι για μένα αγάπη και φόβος μαζί. Στην ουσία ο μεγαλύτερος κίνδυνος είναι η θάλασσα. Αλλά είναι κι αυτό που αγαπάς. Είναι ένα επάγγελμα που πρέπει να είσαι πολύ συνεπής». Και ανθεκτικός στη μοναξιά. «Έχεις να κάνεις πολύ με τη μοναξιά. Είμαι κι εγώ εσωστρεφής απ' τη φύση μου και τώρα έγινα πιο εσωστρεφής. Λείπεις από την οικογένειά σου πολλούς μήνες, από τους φίλους σου, ίσως με κάποιους να χαθείς», λέει.

Στο πίσω μέρος του μυαλού της υπάρχει πάντα η σκέψη δημιουργίας οικογένειας –εκεί που πραγματικά φαίνεται η διαφορά μιας γυναίκας από έναν άντρα ναυτικό. «Είναι πολύ δύσκολη ακόμα και η δημιουργία σχέσης όταν κάνεις αυτή τη δουλειά», λέει. «Μια γυναίκα που θέλει να κάνει παιδί δεν μπορεί να ταξιδεύει. Πρέπει να σταματήσει και να αφοσιωθεί στον ρόλο της μάνας. Πιο μικρή έλεγα «σε πέντε χρόνια θέλω να 'χω κάνει αυτό»... Πλέον έχω αφήσει τον εαυτό μου πολύ ελεύθερο και λέω 'όπως μου έρθουν τα πράγματα'. Ακόμα και να κάνω αυτή τη δουλειά για πάντα, δεν είναι κάτι που δεν θέλω. Αν ήμουν άντρας σίγουρα θα το έκανα για πάντα», καταλήγει.

Η ναυτιλία διψά για προσωπικό

Ο τομέας της ναυτιλίας μπορεί να προσφέρει εργοδότηση και μάλιστα με αρκετά ψηλές αποδοχές, τονίζει ο γενικός διευθυντής του Κυπριακού Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου Αλέξανδρος Ιωσηφίδης. «Το επάγγελμα του ναυτικού ήταν μια τελευταία επιλογή στο παρελθόν. Το μεγαλύτερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει ο Κύπριος, πέραν της σύνδεσης με το σπίτι και την οικογένεια, ήταν ότι αν επέλεγε τη σταδιοδρομία της ναυτιλίας, θα έλειπε για καιρό από την Κύπρο με ελάχιστες προοπτικές να επαναπατριστεί και να βρει μια καλή εργασία στον τομέα σου. Σήμερα έχουμε 50 πλοιοκτήτριες-πλοιοδιαχειρίστριες εταιρείες στην Κύπρο και 70-80 εταιρείες με κύρια ενασχόληση τη ναυτιλία, οι οποίες προσφέρουν εργασία σε πέρα από 4.000 υψηλά καταρτισμένα άτομα», τονίζει. Η διαφορά που υπάρχει σήμερα είναι πως μπορεί κάποιος να ακολουθήσει το επάγγελμα του ναυτικού, «που είναι μια από τις καλύτερες επιλογές αυτή τη στιγμή», σύμφωνα με τον κ. Ιωσηφίδη, και φτάνοντας σε ένα επίπεδο μετά από κάποια χρόνια είτε καπετάνιος είτε αρχιμηχανικός, να επαναπατριστεί πολύ εύκολα στην Κύπρο και να ακολουθήσει καριέρα στη στεριά. Ήδη φέτος το Επιμελητήριο έχει καταφέρει να αυξήσει από 20 σε 30 τις θέσεις που προσφέρονται για δωρεάν φοίτηση Κυπρίων στις δέκα Σχολές Εμπορικού Ναυτικού της Ελλάδας και μάλιστα φέτος καταγράφηκε ρεκόρ, με 53 υποψήφιους σπουδαστές. «Είναι επάγγελμα που προσφέρει δωρεάν σπουδές, ο σπουδαστής θα αμείβεται και με κάποιο ποσό στην πρακτική του ως δόκιμος και τελειώνοντας ως ανθυποπλοίαρχος ή τρίτος μηχανικός οι αμοιβές σε μια ηλικία 24 ετών, όπου οι περισσότεροι ψάχνουν τι να κάνουν με τις σπουδές τους, θα βρει δουλειά με ψηλές απολαβές», σημειώνει. Τους τελευταίους μήνες ιδρύθηκε εξάλλου και Σύνδεσμος Αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού Κύπρου, που αριθμεί ήδη 50 μέλη και φιλοδοξεί να γίνει ένα επαγγελματικό καταφύγιο όλων των αξιωματικών (πλοιαρχών και μηχανικών).

ΧΡΥΣΤΑ ΝΤΖΑΝΗ

01/08/2012