

Θέλει τον Γερμανό της;

Ούελλα αντιδράσεων από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής καθώς και από την Ένωση Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας προκάλεσε η έρευνα του γερμανικού ADAC, η οποία βρήκε μόνο ένα από τα 14 πλοία της ελληνικής ακτοπλοΐας, που ήλεγξαν για λογαριασμό της διεθνείς εμπειρογνώμονες, σε εξαιρετική κατάσταση. Σοβαρές ελλείψεις βρέθηκαν σε τρία, ενώ διάφορα προβλήματα εντοπίστηκαν σε τέσσερα, που έλαβαν τον χαρακτηρισμό «επαρκή». Το Υπουργείο σε ανακοίνωσή του τόνισε ότι «είναι λάθος να δημιουργούνται εντυπώσεις και ανησυχία στους επιβάτες από μια έκθεση αμφίβολης εγκυρότητας που εκφράζει υποκειμενικές εντυπώσεις και απόψεις», καθώς επεσήμανε ότι «ο ADAC είναι ένας οργανισμός με τη μορφή εταιρείας που έχει ως κύριο αντικείμενο την οδική, νομική και ιατρική βοήθεια, τα ταξίδια, τον τουρισμό και γενικότερα το αυτοκίνητο και τη μοτοσυκλέτα» και δεν είναι σε θέση να πιστοποιήσει την αξιοπλοΐα ενός πλοίου. Το αν είναι ή δεν είναι σε θέση ο ADAC να επιθεωρήσει πλοία και το κατά πόσον η έρευνά του είναι αξιόπιστη και αξίζει δημοσιοποίησης εξετάζεται εκτενώς στις σελ. 72-82. Εδώ στεκόμαστε στο γεγονός ότι μια οργάνωση που εμπιστεύονται πάνω από 16 εκατομμύρια Γερμανοί βγάζει τα πλοία της ελληνικής ακτοπλοΐας άχρηστα.

Και διερωτόμαστε: Εάν τα έβγαζε αξιόπλοια, εξαιρετικά ακόμη και σε θέματα «παθητικής» ασφάλειας, το YENANΠ και η ΕΕΑ θα είχαν τις ίδιες αντιδράσεις σχετικά με την εγκυρότητά της έκθεσης; Εάν η ΕΕΑ κατακρίνει τον ADAC ως μη αρμόδιο σε θέματα ασφάλειας στα πλοία, τότε πώς εξηγεί ότι «οι μεγάλες», σοβαρές και στιβαρές «εφοπλιστικές εταιρείες, όπως η Minoan, η ANEK, η SuperFast και η Blue Star Ferries δίνουν γραπτά τη συγκατάθεσή τους» σύμφωνα με τα όσα ισχυρίζεται ο ADAC; Αν πάρουμε ως κριτήριο τα αποτελέσματα της έκθεσης, τότε αυτές είναι και οι εταιρείες που δεν έχουν τίποτα να φοβηθούν. Γιατί εάν είσαι σίγουρος για την αξιοπλοΐα του στόλου σου και τηρείς κατά γράμμα τους διεθνείς κα-

νόνες ασφάλειας, τότε δεν έχει σημασία εάν σε επιθεωρούν οι ηογνώμονες, το YENANΠ, το ΚΕΕΠ, ο ADAC ή οι επιβάτες σου. Όσον αφορά στη δημοσιοποίηση των αποτελεσμάτων, ο ADAC ως ο μεγαλύτερος στην Ευρώπη οργανισμός προστασίας των καταναλωτών είναι υποχρεωμένος να δημοσιεύσει τις διαπιστώσεις του, για λόγους αξιοπιστίας και μόνο. Άλλωστε λογοδοτεί στους καταναλωτές και όχι στις εταιρείες.

Εάν συμφωνήσουμε με το YENANΠ και την ΕΕΑ ότι κινήθηκαν σωστά όσον αφορά στην αμφισβήτηση της εγκυρότητας της έρευνας, εντύπωση προξενεί ότι επικαλέστηκαν τους ηογνώμονες σε θέματα που αφορούν αποκλειστικά το ΚΕΕΠ/YENANΠ. Εάν το αρμόδιο Υπουργείο δεν γνωρίζει τους τομείς υπευθυνότητάς του τότε πόσο έγκυρη μπορεί να χαρακτηριστεί η ανακοίνωση: «Με τη μεγαλύτερη σαφήνεια και καθαρότητα, τονίζουμε ότι οι αξιολογήσεις γίνονται με τα αυστηρότερα κριτήρια που προβλέπει η διεθνής ηοινοτική και η ελληνική νομοθεσία και δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα ασφάλειας στα πλοία της ακτοπλοΐας»;

Εξάλλου, εάν η ασφάλεια και ποιότητα των πλοίων της ακτοπλοΐας μας «μιλούν» από μόνες τους, τότε ο επιβάτης δεν έχει κανένα λόγο να δώσει βάση στις απόψεις μιας γερμανικής ΕΛΠΑ. Στα θέματα ασφάλειας, όμως, υπάρχει προηγούμενο στην ελληνική ακτοπλοΐα –όπως θα μαρτυρήσει ο οποιοσδήποτε επιβάτης–, όπως προηγούμενο υπάρχει και στα στερεότυπα. Και καλά θα κάνουμε να εστιάσουμε την ενέργειά μας στο να εξαλείψουμε κι αυτές ακόμα τις ελλείψεις, που έστω «βλέπουν» μόνο οι Γερμανοί, παρά να εφησυχάσουμε ότι οι ναυτικοί μας θα μας βγάλουν ασπροπρόσωπους. «Είναι εκπληκτικό πώς μανουβράρουν τα καράβια τους (οι Έλληνες ναυτικοί)» τόνισε ο κ. Γιενς Πέτερ Χόφμαν. Και πρόσθεσε: «Από την άλλη πλευρά όμως η συνειδητοποίηση σε θέματα ασφάλειας δεν συγκρίνεται με αυτή σε άλλες βορειότερες χώρες. Υπάρχει άλλη διαχείριση του κινδύνου, πιο ελαφριά, του σιλ, ε, δεν πρόκειται να συμβεί τίποτα»...

Ευσταθούν, άραγε, αυτοί οι ισχυρισμοί του Γερμανού επιθεωρητή; Ίδού το ερώτημα.

ΜΥΡΤΩ ΡΑΦΤΟΠΟΥΛΟΥ