



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ
Σχολή Επιστημών της Διοίκησης
Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών

ΔΙΑΤΡΙΒΗ

Για την απόκτηση διδακτορικού διπλώματος
του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών

Ηλίας Γ. Μπίσιος

ΘΕΜΑ

**Στρατηγικές επικοινωνίας στη Ναυτιλία σε περιόδους κρίσεων:
Συλλογική οργάνωση του εφοπλισμού και δημόσια εικόνα
στην πρόιμη μεταπολιτευτική περίοδο της Ελλάδας**

Συμβουλευτική Επιτροπή

Μαρία Λεκάκου, Καθηγήτρια, Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Νικήτας Νικητάκος, Καθηγητής, Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Αθανάσιος Πάλλης, Καθηγητής, Τμήμα Διαχείρισης
Λιμένων και Ναυτιλίας, Εθνικό και Καποδιστριακό
Πανεπιστήμιο Αθηνών

Εξεταστική Επιτροπή

Ιωάννης Θεοτοκάς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών,
Πανεπιστήμιο Πειραιά

Μαρία Λεκάκου, Καθηγήτρια, Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Νικήτας Νικητάκος, Καθηγητής, Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Αθανάσιος Πάλλης, Καθηγητής, Τμήμα Διαχείρισης Λιμένων
και Ναυτιλίας, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο
Αθηνών

Αγγελική Χαρλαύτη, Καθηγήτρια, Τμήμα Ιστορίας και
Αρχαιολογίας, Πανεπιστήμιο Κρήτης

Γεώργιος Βαγγέλας, Αν. Καθηγητής, Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Ελένη Ιακωβάκη, Επ. Καθηγήτρια, Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Αφιέρωση

Στη μνήμη του Ιωάννη Τσαμουργκέλη

«Απέναντι στην κρίση,

που είναι μια συνάντηση με ένα τέλος,

υπάρχει και η εναλλακτική.

Να ζανασχεδιάσεις τη ζωή σου. Να δεις τα πράγματα αλλιώς...»

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η πολυετής προσπάθεια ολοκλήρωσης της συγκεκριμένης έρευνας αντανάκλα τις δυσκολίες που ο σύγχρονος μελετητής αντιμετωπίζει για να συλλέξει και να καταγράψει, σε μια περίοδο συνεχών κρίσεων, ένα πρωτογενές υλικό που θα οδηγήσει σε ασφαλή συμπεράσματα για μια ανεξερεύνητη περίοδο της σύγχρονης ιστορίας.

Σε αυτό το πλαίσιο, είναι εξαιρετικά σημαντικές οι μαρτυρίες των αείμνηστων Αριστομένη Καραγεώργη, Σταύρου Νταϊφά και Δημήτρη Πατέρα, που την πρώτη περίοδο εκπόνησης της διατριβής ανταποκρίθηκαν στο αίτημά μου και απάντησαν με μεγάλη σαφήνεια και περιεκτικότητα στις ερωτήσεις που τους έθεσα.

Επιπροσθέτως, θα ήθελα να ευχαριστήσω, για την πολύωρη και εποικοδομητική συζήτηση, τους Κώστα Ι. Καρρά (πρόεδρο Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων την υπό εξέταση περίοδο), Γεώργιο Παπαλιό (μέλος ΔΣ και μέλος Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων την υπό εξέταση περίοδο), Νικόλαο Σούτο, Νικόλαο Βλασσόπουλο και Κώστα Κομνηνό (μέλη ΔΣ της ΕΕΕ). Οι συνεντεύξεις των μελών του ΔΣ της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και της Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας στο Λονδίνο υπήρξαν όχι μόνο έναυσμα για προβληματισμό σχετικά με τη δημόσια εικόνα της ναυτιλίας, αλλά και σημαντική αφορμή για τη μελέτη και την καταγραφή των τρόπων και των μεθόδων με τις οποίες η συγκεκριμένη βιομηχανία μπορεί να βελτιώσει τις σχέσεις επικοινωνίας της με την πολιτεία και την ευρύτερη κοινωνία.

Παράλληλα, είμαι ευγνώμων στα μέλη της δημοσιογραφικής κοινότητας, τους πρωτοπόρους και νέστορες της σύγχρονης ελληνικής ναυτιλιακής δημοσιογραφίας David Glass, Νίκο Σίμο, Σέργιο Τράμπα, Κώστα Δούκα, Δημήτρη Καπράνο, Νίκο Πηγαδά και Γιάννη Φύτρα. Οι ναυτιλιακοί συντάκτες βοήθησαν, με τη δική τους σκωπτική ματιά, να αντιμετωπίσω με μεγαλύτερη αντικειμενικότητα τα θέματα που με απασχολούσαν.

Η συγκεκριμένη έρευνα δεν θα είχε ολοκληρωθεί χωρίς την υπομονή της επιβλέπουσας τριμελούς επιτροπής και ειδικά της καθηγήτριας Μαρίας Λεκάκου, που δεν έχασε ποτέ την εμπιστοσύνη της όσον αφορά το εγχείρημα που ανέλαβα. Εξαιρετικά σημαντική ήταν η εμπνευσμένη και υποστηρικτική καθοδήγηση του καθηγητή Νικήτα Νικητάκου. Στον καθηγητή Θάνο Πάλλη οφείλω το ενδιαφέρον μου για την προσέγγιση του Ιστορικού Θεσοκεντρισμού. Σημαντική ήταν επίσης η ώθηση του καθηγητή Θεόδωρου Συριόπουλου, που με «έπεισε», σε ένα αεροπορικό ταξίδι από τη Χίο προς την Αθήνα, να ασχοληθώ με την επιστημονική έρευνα.

Ιδιαίτερα σημαντική ήταν επίσης η συμβολή των καθηγητών Τζελίνας Χαρλαύτη, Ιωάννη Θεοτοκά, Ελένης Θανοπούλου, Άλκη-Ιωάννη Κορρέ και Κώστα Χλωμούδη, που υποστήριζαν, ο καθένας με τον δικό του μοναδικό τρόπο, τον δύσκολο και μοναχικό δρόμο της συγγραφής και της ολοκλήρωσης αυτού του πονήματος. Ιδιαίτερες ευχαριστίες οφείλω σε όλα τα ερευνητικά μέλη του Εργαστηρίου Διοίκησης Ναυτιλιακών και Λιμενικών Επιχειρήσεων: στον Δρα Γεώργιο Βαγγέλα, στα μέλη Γεώργιο Ρεμούνδο και Ιωάννη Κατσούνη και ειδικά στη Δρα Στεφανία Κόλλια, που με τη θετική της ενέργεια με οδήγησε

στην τελική ολοκλήρωση του κειμένου. Δυστυχώς, ένα σημαντικότατο μέλος του Εργαστηρίου δεν πρόλαβε την ολοκλήρωση της διατριβής, αν και ήταν τόσο υποστηρικτική καθ' όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της συγκεκριμένης έρευνας: η Δρ Εύα Στεφανιδάκη έφυγε για το τελευταίο μεγάλο ταξίδι λίγες εβδομάδες πριν από την ολοκλήρωση της διατριβής, αφήνοντας πίσω ένα μεγάλο κενό, σε όλους μας.

Είμαι βαθιά ευγνώμων στη Δρα Κατερίνα Παπακωνσταντίνου. Στην ακαδημαϊκή κοινότητα, ο όρος «φιλία» έχει ιδιαίτερη σημασία: με τη Δρα Παπακωνσταντίνου συνέγραψα το πρώτο επιστημονικό άρθρο και παρουσίασα για πρώτη φορά σε επιστημονικό συνέδριο τις πρωτόλειες σκέψεις μου σχετικά με την παρούσα διατριβή. Έκτοτε υπήρξε ο αθόρυβος και σταθερός ούριος άνεμός μου, σε όλες τις εποχές τρικυμίας ή και πληκτικής νηνεμίας: με βοήθησε να μη χάσω την αυτοεκτίμησή μου και κυρίως την ψυχραιμία μου.

Θα ήθελα, τέλος, να ευχαριστήσω τους στενούς μου συνεργάτες Χαράλαμπο Παππά, Παναγιώτη Κόρακα, Δημήτρη Σμέτη και Αλέκα Σφυρή, οι οποίοι με την εποικοδομητική τους διάθεση προσέφεραν σημαντικές απόψεις, διορθώσεις, επισημάνσεις και παρατηρήσεις για το τελικό κείμενο που παρουσιάζεται στις επόμενες σελίδες.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η δημόσια εικόνα της ελληνικής ναυτιλίας αλλά και οι λόγοι που οδηγούν φορείς εκπροσώπησης επαγγελματιών συμφερόντων ή εργοδοτών να επανεξετάζουν τις στρατηγικές τους, συντεταγμένα και συλλογικά, ειδικά σε περιόδους κρίσεων, απασχολούν έντονα και συστηματικά τόσο την επιχειρηματική όσο και την επιστημονική κοινότητα. Η παρούσα διατριβή πραγματεύεται τη στρατηγική επικοινωνίας που σχεδίασε και υιοθέτησε το συλλογικό όργανο εκπροσώπησης του ελληνικού εφοπλισμού κατά την πρώιμη μεταπολιτευτική περίοδο (1975-1981). Η έρευνα εστιάζεται στους κύριους λόγους που οδήγησαν την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ), σε συνεργασία με την Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας στο Λονδίνο, να επανεξετάσουν τις σχέσεις επικοινωνίας με τους κοινωνικούς εταίρους της ναυτιλίας αλλά και με τα ΜΜΕ.

Η συγκεκριμένη περίοδος, αν και παραμένει ανεξίτηλη στη συλλογική μνήμη της ναυτιλιακής κοινότητας, αποτελεί μια σχετικά ανεξερεύνητη εποχή τόσο για τις σχέσεις του ελληνικού εφοπλισμού με το κράτος όσο και για τη στρατηγική επικοινωνίας που αναπτύχθηκε προκειμένου να βελτιωθούν οι διάλογοι επικοινωνίας με την ελληνική κυβέρνηση, την ελληνική και διεθνή ναυτεργασία αλλά και τα ΜΜΕ. Η δεκαετία 1970-1980 είναι, εξάλλου, διεθνώς συνυφασμένη με μια εποχή συστηματικής οργάνωσης και ανάπτυξης επαγγελματιών οργανώσεων, εργατικών συνδικάτων και θεσμικών φορέων εκπροσώπησης οικονομικών συμφερόντων. Είναι επίσης μια εποχή όπου οι κοινωνίες, ειδικά στην Ευρώπη, απαιτούσαν από τις βιομηχανίες τους μεγαλύτερη εξωστρέφεια, διαφάνεια και κοινωνική υπευθυνότητα. Επιπροσθέτως, οι στρατηγικές επικοινωνίας των συλλογικών οργάνων του εφοπλισμού αλλά και η δημόσια εικόνα του κλάδου αποτελούν πεδία που έχουν ερευνηθεί σε εξαιρετικά περιορισμένο βαθμό. Με την κατάρρευση της δικτατορίας των Συνταγματαρχών το 1974 και σε συνθήκες κοινωνικής και πολιτικής πίεσης, η ηγετική ομάδα της ΕΕΕ επιχείρησε να βελτιώσει τη δημόσια εικόνα της ναυτιλίας αλλά και να συστήσει προγράμματα εξωστρέφειας και διαφάνειας, που θα βελτίωναν το προφίλ του κλάδου στο ευρύ κοινωνικό σύνολο.

Η νέα στρατηγική επικοινωνίας που αναπτύχθηκε από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών το 1975 αποτελεί μια συλλογική προσπάθεια του ελληνικού εφοπλισμού, εντός και εκτός Ελλάδος, να επαναποθετηθεί ως σημαντικός παράγοντας οικονομικής ανάπτυξης σε μια εποχή ανασυγκρότησης για την ελληνική κοινωνία. Παρά τη σημαντικότερη όμως ανάπτυξη του ελληνικού ποντοπόρου στόλου, που αγγίζει τον μέγιστο αριθμό εγγεγραμμένων πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο το 1981, η υπεργigάντωση οδηγεί και σε «σκιές» αναφορικά με την ποιοτική διαχείριση του στόλου των Ελλήνων. Στο στόχαστρο διεθνών ναυτεργατικών ενώσεων, ΜΜΕ αλλά και κυβερνήσεων της Βόρειας Ευρώπης, ο ελληνικός εφοπλισμός παρουσιάζει μια άνηση, που ενίοτε όμως αφήνει υποψίες για το προφίλ του Έλληνα εφοπλιστή. Σε αυτό το πλαίσιο, η διαχείριση του στόλου των Ελλήνων, και ειδικά η ηλικία των πλοίων, οδηγούν σε πληθώρα δημοσιευμάτων στα πρωτοσέλιδα των εφημερίδων αλλά και σε μια επίκαιρη θεματολογία για κινηματογραφικές παραγωγές, με σημαντική απήχηση στο ευρύ κοινωνικό σύνολο.

Κάτω από μια μάλλον αρνητική στάση πολλών κυβερνητικών εκπροσώπων και βουλευτών της αντιπολίτευσης στην Αθήνα, ειδικά την περίοδο 1975-1979, ο ελληνικός εφοπλισμός βρίσκεται συχνά και στο στόχαστρο τόσο διεθνών οργανώσεων όσο και κυβερνήσεων. Επιπλέον, η άμεση ανάγκη για περισσότερους ναυτικούς, λόγω κατακόρυφης αύξησης των πλοίων του υπό διαχείριση στόλου, οδηγεί τη νεοεκλεγείσα ηγεσία της ΕΕΕ, για πρώτη φορά στην ιστορία του θεσμού, να εφαρμόσει καινοτόμες για την εποχή στρατηγικές σε θέματα πολιτικής επικοινωνίας, δημοσιότητας και συνεργασίας με τα ΜΜΕ, εσωτερικής επικοινωνίας με τα μέλη, διαχείρισης φήμης και σύσφιξης των σχέσεων με τοπικές κοινωνίες της ελληνικής περιφέρειας.

Η συγκεκριμένη διατριβή αποσκοπεί στο να παρουσιάσει, επίσης, την εσωτερική δομή της ΕΕΕ αλλά και το προφίλ της ηγετικής ομάδας που συσπείρωσε το 1975 τα μέλη του συλλογικού φορέα και τα οδήγησε σε μια σημαντική –αλλά για πολλούς σήμερα άγνωστη– περίοδο εξωστρέφειας για τον συγκεκριμένο κλάδο και ανοίγματος, τόσο συλλογικά όσο και ατομικά, των μελών του εφοπλισμού προς το κράτος, τη ναυτεργασία αλλά και την κοινωνία γενικότερα. Εξετάζονται για πρώτη φορά οι στρατηγικές επικοινωνίας του μεγαλύτερου και πιο ιστορικού συλλογικού φορέα εκπροσώπησης του ελληνικού εφοπλισμού, υιοθετώντας το μεθοδολογικό πλαίσιο της Θεωρίας της Αριστείας, της πιο διαδεδομένης θεωρίας στην επιστήμη της Επικοινωνίας. Αναλύεται επίσης κατά πόσο ο συγκεκριμένος θεσμικός φορέας εκπροσώπησης συλλογικών συμφερόντων ακολούθησε σε συνθήκες κρίσης, κατά την περίοδο 1975-1981, μια μεθοδευμένη στρατηγική επικοινωνίας απέναντι στους κοινωνικούς εταίρους της ναυτιλίας και ποιοι λόγοι, τόσο στο εξωτερικό όσο και στο εσωτερικό περιβάλλον, οδήγησαν στην επιλογή της συγκεκριμένης στρατηγικής. Αν και η «εξάρτηση από το παρελθόν» (*path dependence*) αποτελεί την πιο διαδεδομένη και συχνή επιστημονική προσέγγιση ως προς την κατανόηση του τρόπου λειτουργίας και εξέλιξης τόσο συλλογικών φορέων εκπροσώπησης επαγγελματικών συμφερόντων όσο και των παραδοσιακών ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, στη συγκεκριμένη διατριβή καταγράφονται οι συνιστώσες που οδηγούν στην απ-εξάρτηση του συγκεκριμένου θεσμικού φορέα από την τροχιά του παρελθόντος. Η ανάλυση τόσο πρωτότυπων και αδημοσίευτων μαρτυριών από μέλη των Διοικητικών Συμβουλίων την περίοδο 1975-1981 όσο και ναυτιλιακών συντακτών επιτρέπει μια πιο ενδελεχή εξέταση των λόγων που οδήγησαν σε μια καινοτόμο στρατηγική επικοινωνίας αλλά και στις τακτικές και στις μεθόδους που χρησιμοποιήθηκαν. Παράλληλα, μέσα από την καταγραφή και την ανάλυση δημοσιευμάτων του ναυτιλιακού Τύπου της εποχής, την αρθρογραφία σημαντικών πρωταγωνιστών στο ναυτιλιακό επιχειρείν και των εγκυκλίων της Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων της ΕΕΕ αναλύονται οι συνιστώσες που επηρέαζαν τη δημόσια εικόνα της ναυτιλίας τη συγκεκριμένη περίοδο και την κριτική που δεχόταν συχνά ο ελληνικός εφοπλισμός για τις σχέσεις επικοινωνίας του με τα ΜΜΕ και την κοινωνία γενικότερα.

Η δημόσια εικόνα του ελληνικού εφοπλισμού και της ελληνικής ναυτιλίας, αλλά και οι λόγοι που οδηγούν συλλογικούς φορείς εκπροσώπησης να επανεξετάζουν τις στρατηγικές τους, ειδικά σε συνθήκες κρίσεων, και να αποδεσμεύονται από την τροχιά του παρελθόντος, αποτελούν αντικείμενα που απασχολούν έντονα τον σύγχρονο ερευνητή. Η παρούσα διατριβή αναλύει τους λόγους για τους οποίους η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών το 1975 αποδεσμεύτηκε από την «τροχιά του παρελθόντος», δεν ακολούθησε την «παραδοσιακή» τακτική της εσωστρέφειας και υιοθέτησε καινοτόμες πρακτικές, που

οδήγησαν στη βελτίωση των σχέσεων με τα ΜΜΕ και στην πιο άμεση και συστηματική επικοινωνία με τα κοινοβουλευτικά κόμματα, την κυβέρνηση, τους εκπροσώπους της ναυτεργασίας αλλά και τη νέα γενιά.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΙΝΑΚΕΣ	13
---------------	----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	15
---------------------------	----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΘΕΩΡΙΕΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΚΑΙ Η ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΘΕΣΜΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΕΚΠΡΟΣΩΠΗΣΗΣ ΣΥΛΛΟΓΙΚΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ	21
---	----

2.1	Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ.....	21
2.1.1.	Η ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΣΤΗΝ ΕΠΟΧΗ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟΥ	22
2.1.2.	ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΚΑΙ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ: ΜΙΑ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ.....	23
2.1.3.	ΕΙΚΟΝΑ ΚΑΙ ΦΗΜΗ: Η ΒΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ	24
2.1.4.	ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΚΑΙ ΜΜΕ.....	25
2.2.	Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΘΕΩΡΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ	26
2.2.1.	ΤΑ ΤΕΣΣΕΡΑ ΜΟΝΤΕΛΑ ΤΩΝ GRUNIG ΚΑΙ HUNT ΚΑΙ Η ΘΕΩΡΙΑ ΤΗΣ ΑΡΙΣΤΕΙΑΣ	26
2.2.2.	ΚΡΙΣΕΙΣ, ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΣΕ ΠΕΡΙΟΔΟΥΣ ΕΝΤΑΣΕΩΝ ΣΤΗ ΘΕΩΡΙΑ ΤΗΣ ΑΡΙΣΤΕΙΑΣ.....	30
2.2.3.	ΚΡΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΘΕΩΡΙΑΣ ΤΗΣ ΑΡΙΣΤΕΙΑΣ.....	31
2.3.	ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΘΕΩΡΙΕΣ ΠΕΡΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ.....	33
2.3.1.	Η ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΗ (Η ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΙΚΗ) ΘΕΩΡΙΑ ΣΤΙΣ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ	33
2.3.2.	ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΤΗΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΗΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ.....	35
2.3.3.	ΝΕΟΙ ΤΟΜΕΙΣ ΕΡΕΥΝΑΣ	36
2.3.4.	ΘΕΩΡΗΤΙΚΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΑΡΑΜΕΝΟΥΝ ΑΝΑΠΑΝΤΗΤΕΣ.....	37
2.4.	ΜΕΛΕΤΩΝΤΑΣ ΤΟΥΣ ΘΕΣΜΟΥΣ ΣΕ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ ΧΡΟΝΟ ΚΑΙ ΤΟΠΟ: Η ΘΕΩΡΙΑ ΤΗΣ «ΕΞΑΡΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ»	39
2.4.1.	Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ ΘΕΣΜΟΚΕΝΤΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗ ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΝΟΗΣΗ ΤΩΝ ΘΕΣΜΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΥΛΛΟΓΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ ΕΚΠΡΟΣΩΠΗΣΗΣ	42
2.4.2.	Η ΜΕΤΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΘΕΣΜΩΝ – Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΣΟΚ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ.....	44
2.5.	ΘΕΩΡΗΤΙΚΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ.....	45

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	48
--------------------------------------	----

3.1.	Η ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΠΑΡΕΛΘΟΝΤΟΣ ΣΤΙΣ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ: ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ.....	48
3.2.	Η ΥΠΟ ΕΞΕΤΑΣΗ ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ: Η ΣΥΣΤΗΜΑΤΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΚΑΙ Η ΠΟΛΥ-ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ	49
3.3.	Η ΠΟΛΥ-ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΣΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΕΡΕΥΝΑ	50
3.4.	ΠΗΓΕΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΕΡΕΥΝΑ	51
3.4.1.	ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΘΕΩΡΙΑ	51
3.4.2.	ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ	52
3.5.	ΠΟΙΟΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΣΟΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΕΥΡΗΜΑΤΩΝ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΗΓΕΣ	53

3.5.1.	ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟΥ ΤΩΝ ΜΜΕ (MEDIA CONTENT ANALYSIS)	53
3.5.2.	ΠΟΣΟΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟΥ ΤΩΝ ΜΕΣΩΝ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ	54
3.5.3.	ΠΟΙΟΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟΥ ΤΩΝ ΜΗΝΥΜΑΤΩΝ ΣΤΑ ΜΜΕ	55
3.5.4.	ΟΙ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ ΚΑΙ ΤΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΛΛΟΓΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΕΡΕΥΝΑ	55
3.5.4.1.	ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΣΤΑΔΙΟ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ	55
3.5.4.2.	Η ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΑΡΧΕΙΑΚΟΥ ΥΛΙΚΟΥ	57
3.5.4.3.	ΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟ ΣΤΑΔΙΟ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ: Η ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ	58
3.5.4.4.	ΤΟ ΤΡΙΤΟ ΣΤΑΔΙΟ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ: ΟΙ ΠΡΟΦΟΡΙΚΕΣ ΜΑΡΤΥΡΙΕΣ	62
3.5.4.5.	ΤΑ ΕΠΟΜΕΝΑ ΣΤΑΔΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ: Η ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΑΙ Η ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΕΥΡΗΜΑΤΩΝ	66
3.5.4.6.	ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ	70

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ: Η ΘΕΣΜΙΚΗ ΕΚΠΡΟΣΩΠΗΣΗ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΣΧΕΣΕΙΣ ΜΕ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΡΑΤΟΣ, ΤΗ ΝΑΥΤΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΤΑ ΜΜΕ 72

4.1.	Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ ΤΟΝ 20Ο ΑΙΩΝΑ	72
4.2.	Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ ΤΟΝ 21Ο ΑΙΩΝΑ	77
4.2.1.	Η ΘΕΣΜΙΚΗ ΕΚΠΡΟΣΩΠΗΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ	79
4.2.1.1.	Η ΈΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ (ΕΕΕ)	82
4.2.1.1.1.	ΟΙ ΛΟΓΟΙ ΙΔΡΥΣΗΣ	82
4.2.1.1.2.	ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΕΕ	84
4.2.1.1.3.	ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΗΣ ΕΕΕ	86
4.2.1.2.	Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ (GREEK SHIPPING CO-OPERATION COMMITTEE – GSCC)	88
4.2.1.2.1.	ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ	91
4.2.1.2.2.	Ο ΣΗΜΕΡΙΝΟΣ ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ	92
4.3.	ΕΘΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ: Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ	93
4.4.	Η ΝΑΥΤΕΡΓΑΣΙΑ	96
4.5.	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	101

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Η ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΕΚΠΡΟΣΩΠΗΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ, ΟΙ ΣΧΕΣΕΙΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥΣ ΕΤΑΙΡΟΥΣ ΚΑΙ Η ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΙΚΟΝΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΡΩΙΜΗ ΜΕΤΑΠΟΛΙΤΕΥΣΗ (1975-1981)..... 104

5.1.	Η ΕΠΤΑΕΤΙΑ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΑΡΧΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΝΙΣΤΩΣΕΣ ΤΗΣ ΕΠΟΧΗΣ	104
5.2.	Η ΚΑΤΑΡΡΕΥΣΗ ΤΗΣ ΔΙΚΤΑΤΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙ ΝΕΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ «ΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΣΜΟΥ»	107
5.3.	ΤΟ ΠΟΛΙΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ: ΟΙ ΣΧΕΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΠΟΛΙΤΕΙΑ	111
5.3.1.	ΟΙ ΣΧΕΣΕΙΣ ΜΕ ΤΗ ΒΡΕΤΑΝΙΚΗ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ	116
5.4.	ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ, ΟΙ ΜΕΤΑΒΑΛΛΟΜΕΝΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΕΙΝ	117
5.5.	ΟΙ ΣΧΕΣΕΙΣ ΜΕ ΤΟΝ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΜΟ	119

5.5.1.	ΟΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΘΝΙΚΩΝ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΝ	121
5.5.2.	ΟΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΔΟΜ	121
5.6.	ΤΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΠΡΟΣΩΠΟ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ: Η ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ	122
5.7.	Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟΣ ΚΑΙ Η ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	127
5.8.	Η ΕΙΚΟΝΑ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ ΣΤΟΝ ΗΜΕΡΗΣΙΟ ΑΘΗΝΑΪΚΟ ΤΥΠΟ	130
5.9.	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	132

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΟΙ ΕΞΩΓΕΝΕΙΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΑΝ ΤΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΤΗΣ ΕΕΕ **134**

6.1.	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	134
6.2.	ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ	134
6.3.	Η ΚΑΤΑΡΡΕΥΣΗ ΤΗΣ ΔΙΚΤΑΤΟΡΙΑΣ ΚΑΙ Η ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΙΚΟΝΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΑ ΠΡΩΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΤΗΣ ΜΕΤΑΠΟΛΙΤΕΥΣΗΣ	136
6.4.	Η ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΙΚΟΝΑ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΣΧΕΣΕΙΣ ΜΕ ΤΗΝ ΠΟΛΙΤΕΙΑ: Η ΑΠΟΨΗ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ	139
6.5.	Η ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ ΤΗΣ ΕΠΟΧΗΣ (1975-1985) – ΟΙ ΔΙΑΤΥΠΩΜΕΝΕΣ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ ΣΤΟΝ ΕΙΔΙΚΟ ΤΥΠΟ	140
6.6.	Η ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ ΤΗΣ ΕΠΟΧΗΣ – Η ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΥΝΤΑΚΤΩΝ	142
6.6.1	ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΑΤΑ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΕΕ ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΑ ΜΕ ΤΗΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΕΞΟΥΣΙΑΣ	143
6.7.	ΟΙ ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΕΠΑΝΕΞΕΤΑΣΗ ΤΟΥ «ΛΑΘΕ ΒΙΩΣΑΣ» ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΕΣ ΜΑΡΤΥΡΙΕΣ ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ ΔΣ ΤΗΣ ΕΕΕ	145
6.8.	ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ, ΟΙ ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΚΑΙ Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΟΥΣ ΣΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΙΚΟΝΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1975-1981	151
6.9.	ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟ	152
6.10.	Η ΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΕΙΔΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΤΥΠΟΥ	155
6.11.	ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΤΟΥ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ ΚΑΙ ΟΙ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΑΝΤΙΠΑΡΑΘΕΣΕΙΣ ΜΕ ΤΑ ΣΥΛΛΟΓΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ	156
6.12.	Η ΕΝΤΑΞΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΤΗΝ ΕΟΚ: Ο ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΤΥΠΟΣ ΑΝΤΕΠΙΤΙΘΕΤΑΙ	158
6.13.	ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΤΥΠΟ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1975-1981	160
6.13.1.	ΚΟΡΙΝΘΟΣ (31.1.1975)	160
6.13.2.	ΦΡΕΝΤΣ/ΦΡΕΙΤΣ ΚΟΥΗΝ (FREIGHT'S QUEEN)	161
6.13.3.	ΊΜΒΡΟΣ (19.12.1975)	162
6.13.4.	ΕΛΑΣΙΑ (21.6.1976)	163
6.13.5.	ΚΡΕΤΑΝ ΣΤΑΡ (28.7.1976)	163
6.13.6.	ΤΕΝΟΡΓΚΑ (29.12.1978)	164
6.13.7.	ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (2.1.1979)	165
6.13.8.	ΚΑΝΤΟΝΑΤ (4.1.1979)	166
6.13.9.	ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (3.1.1979)	167
6.13.10.	ΑΛΜΠΙΡΕΟ (1.2.1979)	167

6.13.11. ΜΗΤΣΟΣ (2.2.1979)	168
6.13.12. ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΡΟΝΤΙΣ (3.3.1979)	169
6.13.13. ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (Η ΑΝΑΦΕΡΟΜΕΝΟ ΛΑΝΘΑΣΜΕΝΑ ΩΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΞΠΡΕΣ) ΚΑΙ ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΑΠΤΕΝ (21.7.1979)	170
6.13.14. ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (2.10.1979)	171
6.13.15. ΣΟΥΛΑ Γ/Κ/Σ (27.12.1979)	172
6.13.16. ΙΡΕΝΕ ΣΕΡΕΝΕΙΤ (25.2.1980)	173
6.14. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΕΞΕΤΑΣΤΗΚΑΝ	173
6.15. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	177

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: Η ΟΜΑΔΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΕΙΚΟΝΑΣ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ: ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ ΔΣ ΤΗΣ ΕΕΕ ΚΑΙ ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1975-1981 179

7.1. ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ	179
7.1.1. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΗΓΕΤΗ	183
7.2. Η ΗΓΕΤΙΚΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΑΝΤΩΝΗ ΧΑΝΔΡΗ	185
7.3. Η ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΩΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΩΝ ΤΗΣ ΕΕΕ	198
7.4. Η ΠΡΩΤΗ ΠΡΟΕΔΡΙΑ ΑΝΤΩΝΗ ΧΑΝΔΡΗ: ΤΟ 380 ΔΣ	201
7.5. Η ΔΕΥΤΕΡΗ ΠΡΟΕΔΡΙΑ ΑΝΤΩΝΗ ΧΑΝΔΡΗ: ΤΟ 390 ΔΣ.....	206
7.6. Η ΤΡΙΤΗ ΠΡΟΕΔΡΙΑ ΑΝΤΩΝΗ ΧΑΝΔΡΗ: ΤΟ 400 ΔΣ	210
7.7. Η ΠΟΛΥΣΥΛΛΕΚΤΙΚΗ ΕΚΠΡΟΣΩΠΗΣΗ ΣΤΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΣΥΜΒΟΥΛΙΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ 1975-1981	216
7.8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	220

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: Η ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ ΕΕΕ (1975-1981): ΜΕΘΟΔΟΙ, ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΑ..... 224

8.1. ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ	224
8.2. ΟΙ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΣΩΠΙΚΕΣ ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΤΟΥ ΑΝΤΩΝΗ ΧΑΝΔΡΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ.....	225
8.2.1. Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ	227
8.2.2. Η ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΕ ΤΟΥΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥΣ ΕΤΑΙΡΟΥΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	229
8.2.2.1. Η ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΕ ΤΗΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥΣ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΥΣ	229
8.2.2.2. Η ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΕ ΤΟΥΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΦΟΡΕΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	233
8.2.2.3. Η ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΕ ΤΟΝ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΜΟ	234
8.2.2.4. ΟΙ ΣΧΕΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΕΕ ΜΕ ΤΟΝ ΤΥΠΟ	236
8.2.3. ΟΙ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΕΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΓΕΝΙΑΣ	239
8.2.4. ΔΡΑΣΕΙΣ ΕΥΠΟΙΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΡΩΓΗΣ ΤΗΣ ΕΕΕ	244
8.2.5. ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ: Η ΣΥΜΜΕΤΡΙΚΗ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΓΙΑ ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ	246
8.2.6. ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ ΣΕ ΜΜΕ	248
8.2.7. ΕΠΙΣΤΟΛΕΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΜΜΕ	248
8.2.8. ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΟΜΙΛΙΕΣ.....	249

8.2.9.	ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ ΣΤΑ ΕΝΤΥΠΑ ΜΜΕ	249
8.2.10.	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΑΠΟΚΡΟΥΣΗΣ	250
8.2.11.	ΜΑΡΤΥΡΙΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΑΠΟΚΡΟΥΣΗΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ.....	251
8.3.	Ο ΕΠΙΛΟΓΟΣ ΜΙΑΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ	255
8.4.	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	257

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....259

9.1.	Η ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ	259
9.1.1.	Η ΘΕΩΡΙΑ ΤΗΣ ΑΡΙΣΤΕΙΑΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΞΕΤΑΣΗ ΤΩΝ ΜΕΘΟΔΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΡΓΑΛΕΙΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΠΟΥ ΥΙΟΘΕΤΗΣΕ Η ΕΕΕ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1975-1981	259
9.1.2.	Η ΑΞΙΑ ΤΟΥ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ ΘΕΣΜΟΚΕΝΤΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗ ΜΕΛΕΤΗ ΤΩΝ ΘΕΣΜΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΟΔΟΥΣ ΚΡΙΣΕΩΝ.....	262
9.1.3.	Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΑΙΦΝΙΔΙΩΝ ΑΛΛΑΓΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΞΩΓΕΝΩΝ ΣΟΚ ΣΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΝΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ	263
9.1.4.	Η ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΙΚΟΝΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ Η ΠΑΡΑΤΕΤΑΜΕΝΗ ΠΙΕΣΗ ΓΙΑ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ ΚΑΙ ΕΞΩΣΤΡΕΦΕΙΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ.....	265
9.1.5.	Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΗΓΕΤΙΚΗΣ ΟΜΑΔΑΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΕΝΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΣΕ ΠΕΡΙΟΔΟΥΣ ΕΞΩΓΕΝΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ.....	267
9.2.	ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΔΙΑΤΡΙΒΗΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΕΕ ΚΑΙ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΠΟΥ ΥΙΟΘΕΤΗΣΕ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΥΠΟ ΕΞΕΤΑΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟ.....	270
9.3.	ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΔΙΑΤΡΙΒΗΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΕΙΚΟΝΑΣ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	271
9.4.	ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΔΙΑΤΡΙΒΗΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	273
9.5.	ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΔΙΑΤΡΙΒΗΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ	273
9.6.	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΡΕΥΝΑ	274

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....276

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....281

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 281

ΠΙΝΑΚΕΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΡΘΡΩΝ ΑΝΑ ΘΕΜΑΤΙΚΗ: Η ΠΛΑΙΣΙΩΣΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΤΥΠΟΥ ΑΝΑ ΛΕΞΕΙΣ-ΚΛΕΙΔΙΑ	58
ΠΙΝΑΚΑΣ 2: ΜΕΛΗ ΕΕΕ (ΠΕΡΙΟΔΟΙ ΘΗΤΕΙΑΣ 1975-1981: 38Ο, 39Ο ΚΑΙ 40Ο ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ)	65
ΠΙΝΑΚΑΣ 3: ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΣΥΝΤΑΚΤΕΣ, ΔΙΑΠΙΣΤΕΥΜΕΝΟΙ ΣΤΟ ΥΕΝ ΚΑΙ ΜΕΛΗ ΕΣΗΕΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1975-1980.....	66
ΠΙΝΑΚΑΣ 4: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΕΣ ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ (TOTAL LOSS), ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΗΣ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΑΝΑ ΕΘΝΙΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ, ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1975-1981	125
ΠΙΝΑΚΑΣ 5: ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΤΑΙΝΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΞΙΣΤΟΡΗΣΗ ΔΡΑΜΑΤΙΚΩΝ ΓΕΓΟΝΟΤΩΝ, ΟΠΩΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ, ΝΑΥΑΓΙΑ, ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΕΣ ΣΕ ΠΛΟΙΑ	153
ΠΙΝΑΚΑΣ 6: ΝΑΥΑΓΙΟ ΚΟΡΙΝΘΟΣ (31.1.1975).....	160
ΠΙΝΑΚΑΣ 7: ΝΑΥΑΓΙΟ ΦΡΕΝΤΣ/ΦΡΕΙΤΣ ΚΟΥΗΝ (11.3.1975)	161
ΠΙΝΑΚΑΣ 8: ΝΑΥΑΓΙΟ ΊΜΒΡΟΣ (19.12.1975).....	162
ΠΙΝΑΚΑΣ 9: ΝΑΥΑΓΙΟ ΕΛΑΣΙΑ (21.6.1976).....	163
ΠΙΝΑΚΑΣ 10: ΝΑΥΑΓΙΟ ΚΡΕΤΑΝ ΣΤΑΡ (28.7.1976)	163
ΠΙΝΑΚΑΣ 11: ΝΑΥΑΓΙΟ ΤΕΝΟΡΓΚΑ (29.12.1978).....	164
ΠΙΝΑΚΑΣ 12: ΝΑΥΑΓΙΟ ΆΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (2.1.1979)	165
ΠΙΝΑΚΑΣ 13: ΝΑΥΑΓΙΟ ΚΑΝΤΟΝΑΤ (4.1.1979)	166
ΠΙΝΑΚΑΣ 14: ΝΑΥΑΓΙΟ ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (3.1.1979)	167
ΠΙΝΑΚΑΣ 15: ΝΑΥΑΓΙΟ ΑΛΜΠΙΡΕΟ (1.2.1979).....	167
ΠΙΝΑΚΑΣ 16: ΝΑΥΑΓΙΟ ΜΗΤΣΟΣ (2.2.1979).....	168
ΠΙΝΑΚΑΣ 17: ΝΑΥΑΓΙΟ ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΡΟΝΤΙΣ (3.3.1979)	169
ΠΙΝΑΚΑΣ 18: ΝΑΥΑΓΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΞΠΡΕΣ, ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΑΠΤΕΝ (21.7.1979).....	170
ΠΙΝΑΚΑΣ 19: ΝΑΥΑΓΙΟ ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (2.10.1979).....	171
ΠΙΝΑΚΑΣ 20: ΝΑΥΑΓΙΟ ΣΟΥΛΑ Γ/Κ/Σ (27.12.1979).....	172
ΠΙΝΑΚΑΣ 21: ΝΑΥΑΓΙΟ ΙΡΕΝΕ ΣΕΡΕΝΕΙΤ (25.2.1980)	173
ΠΙΝΑΚΑΣ 22: Ο ΑΝΤΩΝΗΣ ΧΑΝΔΡΗΣ ΩΣ ΟΡΑΜΑΤΙΣΤΗΣ ΗΓΕΤΗΣ.....	186
ΠΙΝΑΚΑΣ 23: ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΦΡΑΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΣΥΛΛΕΧΘΕΙΣΕΣ ΜΑΡΤΥΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΝΤΩΝΗ ΧΑΝΔΡΗ ΩΣ ΗΓΕΤΗ.....	190
ΠΙΝΑΚΑΣ 24: ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΦΡΑΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΣΥΛΛΕΧΘΕΙΣΕΣ ΜΑΡΤΥΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΙΝΟΤΟΜΟ ΔΙΑΘΕΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΩΝΗ ΧΑΝΔΡΗ	194
ΠΙΝΑΚΑΣ 25: ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ 36ΟΥ ΔΣ ΤΗΣ ΕΕΕ (4/1972-11/1974).....	199
ΠΙΝΑΚΑΣ 26: ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ 38ΟΥ ΔΣ ΤΗΣ ΕΕΕ (1/1975-12/1976).....	201
ΠΙΝΑΚΑΣ 27: ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΖΟΜΕΝΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ 38ΟΥ ΔΣ ΤΗΣ ΕΕΕ (1/1975-12/1976)	204
ΠΙΝΑΚΑΣ 28: ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ 39ΟΥ ΔΣ ΤΗΣ ΕΕΕ (12/1976-1/1979).....	207
ΠΙΝΑΚΑΣ 29: ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ 39ΟΥ ΔΣ ΤΗΣ ΕΕΕ (12/1976-1/1979). 209	
ΠΙΝΑΚΑΣ 30: ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ 40ΟΥ ΔΣ ΤΗΣ ΕΕΕ (1/1979-1/1982)	211
ΠΙΝΑΚΑΣ 31: ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ 40ΟΥ ΔΣ ΤΗΣ ΕΕΕ (1/1979-1/1982)... 214	
ΠΙΝΑΚΑΣ 32: Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΗΣ ΕΕΕ ΣΕ ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ, ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΕΣ ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ	245
ΠΙΝΑΚΑΣ 33: ΕΠΙΚΡΑΤΕΣΤΕΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ ΠΟΥ ΠΑΡΑΧΩΡΗΘΗΚΑΝ ΣΤΟΝ ΤΥΠΟ	248

ΠΙΝΑΚΑΣ 34: ΕΠΙΚΡΑΤΕΣΤΕΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ ΣΤΙΣ ΕΠΙΣΤΟΛΕΣ ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑΣ Η ΔΙΕΥΚΡΙΝΙΣΗΣ ΠΟΥ ΣΤΑΛΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΤΗΣ ΕΕΕ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΤΥΠΟ	248
ΠΙΝΑΚΑΣ 35: ΕΠΙΚΡΑΤΕΣΤΕΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ ΣΤΙΣ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΟΜΙΛΙΕΣ ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ Η ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΕΙΟΥ	249
ΠΙΝΑΚΑΣ 36: ΕΠΙΚΡΑΤΕΣΤΕΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ ΣΕ ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ Η ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΕΙΟΥ ΣΕ ΕΝΤΥΠΑ ΜΜΕ	249
ΠΙΝΑΚΑΣ 37: ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΑΠΟΚΡΟΥΣΗΣ	250

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1: Η ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΤΩΝ ΒΗΜΑΤΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ ΘΕΩΡΙΩΝ	52
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2: Η ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΤΩΝ ΒΗΜΑΤΩΝ, ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΤΩΝ ΠΗΓΩΝ	57
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3: Ο ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ-ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ (ΣΕ DWT, ΠΛΟΙΑ >1.000 GT).....	78
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4: ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ (CASUALTY) ΣΕ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΠΛΟΙΑ (ΑΝΑ ΝΗΟΛΟΓΙΟ), ΑΝΩ ΤΩΝ 500 GRT, ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1970-1982	123
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5: ΑΡΙΘΜΟΣ ΘΥΜΑΤΩΝ ΝΑΥΑΓΙΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 500 ΚΟΧ, 1968-1980.....	124
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6: ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΠΟΣΟΣΤΩΝ ΟΛΙΚΩΝ ΑΠΩΛΕΙΩΝ (TOTAL LOSS), ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΗΣ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΑΝΑ ΕΘΝΙΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ, ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1975-1981.....	126
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7: ΤΑ 17 ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΟΥ	174
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8: ΤΑ 17 ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΑΝΑ ΣΗΜΑΙΑ ΠΛΟΙΟΥ	174

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Εισαγωγή

Η στρατηγική επικοινωνίας που ανέπτυξε το συλλογικό όργανο του ελληνικού εφοπλισμού, η *Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ)*, προκειμένου να βελτιώσει, σε μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο σημαντικών εξωγενών προκλήσεων και ανατροπών, τη δημόσια εικόνα του κλάδου αλλά και της ναυτιλίας γενικότερα, αποτελεί το κύριο θέμα έρευνας στη συγκεκριμένη μελέτη. Το κύριο ερώτημα εστιάζεται στο πώς ο κλάδος, συντεταγμένα και συλλογικά, μεταβάλλει τη στρατηγική του σε συγκεκριμένες περιόδους κρίσεων. Ο στόχος της διατριβής είναι η ανάλυση της στρατηγικής επικοινωνίας με τη χρήση της θεωρίας της επικοινωνιακής Αριστείας αλλά και την υιοθέτηση της προσέγγισης του Ιστορικού Θεσοκεντρισμού ως προς την ανάλυση θεσμικών φορέων συλλογικής εκπροσώπησης. Η περίοδος που επιλέχθηκε είναι η πρώτη μεταπολίτευσης (1975-1981)¹, όταν η ΕΕΕ πρότεινε και εφάρμοσε μια νέα επικοινωνιακή στρατηγική, με σκοπό τη μεγαλύτερη εξωστρέφεια και διαφάνεια τόσο της συγκεκριμένης βιομηχανίας όσο και του ίδιου του θεσμικού οργάνου που την εκπροσωπούσε. Σκοπός της ηγεσίας της ΕΕΕ ήταν να βελτιώσει την εικόνα της ναυτιλίας και να ενδυναμώσει τις σχέσεις επικοινωνίας τόσο με την πολιτική και διοικητική ηγεσία της Ελλάδας και της ΕΟΚ όσο και με το ευρύ κοινωνικό σύνολο.

Οι σχέσεις του ελληνικού κράτους αλλά και των υπόλοιπων κοινωνικών εταίρων της ναυτιλίας με τον εφοπλισμό κατά την πρώτη μεταπολιτευτική περίοδο της Ελλάδας (1975-1981), αν και παραμένουν ιδιαίτερα έντονες στη συλλογική μνήμη της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, δεν έχουν απασχολήσει σε εκτενή και συστηματικό βαθμό την ελληνική επιστημονική κοινότητα. Επιπροσθέτως, τόσο η δημόσια εικόνα της ναυτιλίας όσο και οι στρατηγικές επικοινωνίας, επιτυχημένες ή μη, που ανέπτυξαν συλλογικά οι θεσμικοί φορείς εκπροσώπησης, ειδικά του εφοπλισμού και της πλοιοκτησίας, έχουν απασχολήσει ελάχιστα τη διεθνή επιστημονική κοινότητα². Η συγκεκριμένη στρατηγική επικοινωνίας που υιοθετήθηκε και εφαρμόστηκε από το 1975 έως και τον Δεκέμβριο του 1980 και συνεχίστηκε κατά πολύ και μέχρι το 1985 αποτελεί μια σχετικά λησμονημένη θεματολογία και ένα άγνωστο πεδίο έρευνας για έναν εξαιρετικά επιτυχημένο κλάδο της ελληνικής οικονομίας και επιχειρηματικότητας, που συχνά αναφέρεται ως «μυστικοπαθής» και «αδιαφανής».

Κατά μία άποψη, η δημόσια εικόνα της ναυτιλίας ως κλάδου είναι αλληλένδετη με τις σχέσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας (και ειδικά της ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας) με την πολιτική εξουσία. Σε αυτό το πλαίσιο, είναι ενδεικτική η άποψη του Γενικού Γραμματέα του Διεθνούς Ναυτιλιακού

¹ Ο όρος «πρώτη μεταπολίτευση» προτάθηκε από τον Χρ. Βερναρδάκη. Η «πρώτη μεταπολίτευση», η «ενδιάμεση» και η «ύστερη» αφορούν περιοδολόγηση του κομματικού συστήματος που εγκαινιάστηκε το 1974, με την κατάρρευση της δικτατορίας στην Ελλάδα. Κατά τον Βερναρδάκη, οι συνιστώσες της συγκεκριμένης περιόδου (1974-1981) είναι εντελώς διακριτές, ξεχωρίζοντας την από την περίοδο της «ενδιάμεσης μεταπολίτευσης» της Ελλάδας (1981-1996), στο Βερναρδάκης, Χρ. (2011), *Πολιτικά κόμματα, εκλογές και κομματικό σύστημα. Οι μετασχηματισμοί της πολιτικής αντιπροσώπευσης 1990-2010*, εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα.

² Zhang, P., Drumm, L. (2020), «The German Shipping Foundation: Has it been effective in maintaining maritime expertise in Germany?», *Marine Policy*, τόμος 115, Μάιος 2020, και Jensen, A.K., Bergqvist, R.Y., Hjelle, H.M. et al. (2016), «The perception and image of shipping», *WMU J Marit Affairs* 15, σελ. 41-78.

Οργανισμού Ευθύμιου Μητρόπουλου στο Λονδίνο το 2004, σε μια συνάντηση στρογγυλής τραπέζης φορέων της διεθνούς ναυτιλίας³:

«Νομίζω ότι η ναυτιλία έχει πρόβλημα εικόνας. Μολονότι αυτό είναι ένα σύνθετο και πολυδιάστατο θέμα, πιστεύω ότι μπορεί να αναλυθεί σε δύο μόνο βασικές παραμέτρους: Πρώτον, το γεγονός ότι οι πολιτικοί συχνά βλέπουν τη ναυτιλία ως μια βιομηχανία όπου δεσπόζουν ο εγωισμός και η αδιαφορία, μια βιομηχανία που συνιστά μια ενδεχόμενη απειλή για το περιβάλλον, που χαρακτηρίζεται από παλιά και κακώς συντηρημένα σκάφη, κακής ποιότητας, που λειτουργούν με ελλιπή πληρώματα, τα οποία με τη σειρά τους στερούνται την απαραίτητη τεχνογνωσία και είναι πολύ λίγα σε αριθμό για να εγγυηθούν την ασφάλεια. Και, δεύτερον, στο ευρύ κοινό η ναυτιλία δεν έχει σχεδόν καθόλου απήχηση...»

Το θέμα της δημόσιας εικόνας της ναυτιλίας απασχολεί έκτοτε σε μεγάλο βαθμό τόσο τους κοινωνικούς εταίρους της βιομηχανίας όσο και κράτη ή οργανισμούς με σημαντική ιστορία στις θαλάσσιες μεταφορές. Ειδικά όμως σε περιόδους δραματικών συμβάντων, όπως σε όλους τους κλάδους των μεταφορών, η εικόνα στιγματίζεται περαιτέρω. Η εικόνα της ναυτιλίας, ιδίως στην ελληνική κοινή γνώμη, έχει υπάρξει συχνά θέμα δημόσιας συζήτησης. Ωστόσο, σε μια συγκεκριμένη περίοδο της σύγχρονης ιστορίας, η αρνητική εικόνα του ελληνικού εφοπλισμού απασχόλησε ιδιαίτερα τόσο το σύνολο του συγκεκριμένου κλάδου όσο και την ελληνική πολιτεία⁴. Οι λανθασμένες ή ίσως και παράτολμες κινήσεις μεμονωμένων μελών και επιχειρηματιών την περίοδο της δικτατορίας οδήγησαν το 1975 τον ελληνικό εφοπλισμό στην ανάγκη για επανεξέταση του «λάθε βιώσας», που επικρατούσε ως «δόγμα» στους παραδοσιακούς εφοπλιστικούς οίκους.

Το «λάθε βιώσας», μια ρήση του Επίκουρου, προτάθηκε και παρερμηνεύθηκε από τον Δημήτρη Κωττάκη, εκδότη των *Ναυτικών Χρονικών*, ενός εντύπου στενά συνδεδεμένου με το ελληνικό ναυτιλιακό επιχειρείν, ως μια «ενδεδειγμένη» στάση ζωής των Ελλήνων εφοπλιστών. Το «λάθε βιώσας» αναπτύχθηκε ως ένα δόγμα, ειδικά στους ελληνικούς εφοπλιστικούς κύκλους του Λονδίνου, οδηγώντας τα μέλη του να αποφεύγουν παντελώς τα φώτα της δημοσιότητας αλλά και την οποιαδήποτε «έκθεσή» τους, λόγω του «φθόνου» που επικρατούσε στις κοινωνίες⁵. Το «λάθε βιώσας» επικράτησε ως *στάση ζωής* μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και ελάχιστοι πλοιοκτήτες επιθυμούσαν τη δημοσιότητα και την προσωπική έκθεση. Η στάση αυτή, που οδηγούσε στο «χαμηλό προφίλ» του ελληνικού εφοπλισμού, επικράτησε και μετά τη μεταπολίτευση, οπότε οι κοινωνίες απαιτούσαν μεγαλύτερη εξωστρέφεια από όλους τους οικονομικούς φορείς. Είναι μάλιστα ενδεικτική του κλίματος της εποχής η δήλωση του πρωθυπουργού Κωνσταντίνου Καραμανλή, τον Μάιο του 1977, ότι «πρέπει να βρεθεί τρόπος να γεφυρωθεί το χάσμα που χωρίζει τον εφοπλισμό από το ευρύτερο ελληνικό κοινό»⁶. Οι νέες πολιτικές συνθήκες στην Ελλάδα, και πιο συγκεκριμένα η ανάληψη της πρωθυπουργίας από τον Κωνσταντίνο

³ Μητρόπουλος, Ευθ. (2004), Ομιλία στο Round Table of Shipping Industry Organizations, Λονδίνο, 25 Οκτωβρίου 2004.

⁴ Εγκύκλιος ΕΕΕ (1975), υπ. αριθμ. 1081, 1 Απριλίου 1975. Στη συγκεκριμένη εγκύκλιο κοινοποιείται το άρθρο της εφημερίδας *Times of London*, όπου περιγράφονται οι λόγοι για τους οποίους ο εφοπλισμός δεν απολαμβάνει την αναγνώριση και την εκτίμηση από το ευρύ κοινωνικό σύνολο. Στους λόγους αναφέρονται οι σχέσεις συγκεκριμένων εφοπλιστών με την κυβέρνηση των Συνταγματαρχών, το ειδικό φορολογικό καθεστώς που θεσπίστηκε επί επταετίας, κ.λπ.

⁵ Μπάτης, Ευ. (2006), *Βίος και Δημοσιογραφία εν πλω*, ΤΖΕΪ & ΤΖΕΪ ΕΛΛΑΣ, Αθήνα, σελ. 24, 51, 110, 130, 165, 168-173.

⁶ «Σχόλιο» (1977), *ΑΡΓΩ*, Μάιος 1977, τεύχος 141, σελ. 63.

Καραμανλή το 1974, ήταν ένα πρωτογενές σοκ, που επηρέασε τη συλλογική στρατηγική του εφοπλισμού ειδικά απέναντι στο κράτος, στη ναυτεργασία αλλά και στα ΜΜΕ. Σε ένα ιδιαίτερα αρνητικό κλίμα, το οποίο προερχόταν από ένα σύνολο γεγονότων της προηγούμενης περιόδου, ειδικά οι βουλευτές των κομμάτων της αντιπολίτευσης αλλά και πολλές ημερήσιες εφημερίδες στέκονταν επικριτικά στην περίοδο της δικτατορίας και στις σχέσεις των παραγωγικών τάξεων με τους δικτάτορες. Ο εφοπλισμός, ανήσυχος για τη διασφάλιση του θεσμικού πλαισίου της ναυτιλίας από την κυβέρνηση, οδηγήθηκε σε ανατροπές αλλά και στη δική του αυτοκριτική και αυτοκάθαρση.

Απαντώντας σε έναν δημόσιο διάλογο σχετικά με την εικόνα του εφοπλισμού της εποχής, ο νεοεκλεγείς πρόεδρος της ΕΕΕ, Αντώνης Χανδρής, συμφώνησε το 1974 ότι υπήρχε «αρνητικό κλίμα στα περισσότερα επίπεδα»⁷. Η δήλωση αυτή αποτελεί και την πρώτη δημόσια παραδοχή του προέδρου της ΕΕΕ στα εθνικά ΜΜΕ, παρουσία μελών του εθνικού κοινοβουλίου, για την αρνητική εικόνα του κλάδου στην ελληνική κοινωνία. Ωστόσο, υποστήριξε ότι το προηγούμενο διάστημα οι δικτάτορες χρησιμοποίησαν τη γιγάντωση του εφοπλισμού ως παράδειγμα της εθνικής οικονομικής πολιτικής της χώρας διεθνώς. Στην ίδια συζήτηση, ο Κώστας Καρράς, μετέπειτα πρώτος πρόεδρος της Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων της ΕΕΕ, εστιάστηκε και στον ρόλο του ελληνικού Τύπου, που δημιουργούσε, κατά την άποψή του, ένα διαρκές αρνητικό κλίμα, με αφορμή τα ναυτικά ατυχήματα στον υπό διαχείριση στόλο των Ελλήνων. Η συγκεκριμένη διαπίστωση είχε επίσης ιδιαίτερη αξία, διότι για πρώτη φορά μέλος της εφοπλιστικής κοινότητας παραδεχόταν δημοσίως ότι η ποιότητα ορισμένων σκαφών του ελληνικού στόλου συνέδραμε στην αρνητική εικόνα του κλάδου.

Δεν ήταν όμως μόνο τα εξωγενή σοκ που οδήγησαν συλλογικά τον ελληνικό εφοπλισμό σε μια πολυεπίπεδη προσπάθεια βελτίωσης της δημόσιας εικόνας του. Ο νέος ρόλος που κλήθηκε να αναλάβει η αρμόδια νεοσυσταθείσα Επιτροπή Δημοσίων Σχέσεων το 1975 αλλά και το γενικότερο κοινωνιολογικό και επιχειρηματικό προφίλ της ηγετικής ομάδας της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών επίσης συντέλεσαν στο πρωτοποριακό για την εποχή εγχείρημα. Η δεκαετία του 1970, περίοδος στην οποία εστιάζεται η παρούσα έρευνα, ήταν εξάλλου εποχή μεγάλων ανατροπών για τις παγκόσμιες κοινωνίες: η συμμετοχική και συλλογική δράση και οι κινητοποιήσεις μελών της κοινωνίας μπορεί να εμφανίστηκαν τη δεκαετία του 1960, αλλά γιγαντώθηκαν και κυρίως οργανώθηκαν τη δεκαετία του 1970⁸. Ήταν μια περίοδος κατά την οποία ο όρος «συλλογικότητα» αποκτούσε ένα ουσιαστικό νόημα, ειδικά στην προάσπιση δικαιωμάτων και αξιών.

Σε αυτή τη νέα παγκόσμια τάξη πραγμάτων, η Ελλάδα, αν και κάπως καθυστερημένα λόγω της δικτατορίας, σε σχέση με την υπόλοιπη Δυτική Ευρώπη, ακολούθησε, ειδικά από το 1975 και μετά, την παγκόσμια τάξη πραγμάτων και τα νέα κοινωνικά ρεύματα που αναπτύσσονταν. Στα περισσότερα κράτη της ΕΟΚ, πολιτικοί επιστήμονες και ιστορικοί μιλούν για μια κατά μέτωπο «ταξική σύγκρουση», που εκφραζόταν με συνεχόμενες απεργίες και μαζικές κινητοποιήσεις, αρχής γενομένης από τον Μάιο του

⁷ «Οι σχέσεις μεταξύ κράτους και Ναυτιλίας» (1976), τα πλήρη πρακτικά και συμπεράσματα της 11ης συζητήσεως στρογγυλής τραπέζης της «Αργούς», Ανάτυπον εκ του περιοδικού *ΑΡΓΩ*, 10η Ιανουαρίου 1976, τεύχος 125.

⁸ Tuck, St. (2008), «Introduction: Reconsidering the 1970s – The 1960s to a Disco Beat?», *Journal of Contemporary History*, τόμος 43, αρ. 4, Οκτώβριος 2008, σελ. 617-620.

1968 στη Γαλλία, που συνεχίστηκαν και κορυφώθηκαν σε όλη την Ευρώπη και μετέπειτα και στον ευρωπαϊκό Νότο. Την ίδια εποχή, τα εργατικά σωματεία στον ευρωπαϊκό Βορρά αναπτύσσουν ριζοσπαστικές πρωτοβουλίες, επιθυμώντας άμεση και καθολική παρέμβαση στην πολιτική και οικονομική ζωή εντός και εκτός των κρατών τους, ως «προστάτες πολλές φορές των απανταχού εκμεταλλεόμενων εργατών»⁹. Σε αυτό το πλαίσιο, η κινητοποίηση, η αλλαγή της στρατηγικής και η διάθεση για συνεργασία των μελών του εφοπλισμού τη συγκεκριμένη δεκαετία αποτελούσαν απότοκο του γενικότερου συλλογικού πνεύματος που επικρατούσε σε όλα τα επίπεδα διεθνώς.

Κατά μία άλλη άποψη, η παγκόσμια οικονομική ύφεση, μετά την πετρελαϊκή κρίση του 1973-1974, σε συνδυασμό με τις συνεχείς αντιδράσεις στη Δύση για τον πόλεμο στην Ινδοκίνα, την οριστική κατάρρευση της αποικιοκρατίας σε πολλές περιοχές του πλανήτη, τις συγκρούσεις και τις εμφύλιες διαμάχες σε πολλές περιοχές του πλανήτη, ήταν βασικές παράμετροι-σοκ για να αντιληφθούν ειδικά οι νεότερες γενιές τις συθήμελες πολιτικές, κοινωνικές και οικονομικές αλλαγές και ανατροπές της περιόδου¹⁰ και να οδηγήσουν σε αμφισβητήσεις θεσμών που διαφαίνονταν ως «κατεστημένα» προηγούμενων περιόδων¹¹. Επιπλέον, οι νέες γενιές επιχειρηματιών αντιλαμβάνονταν ότι οι στρατηγικές αλλά και οι εμπορικές συμμαχίες του παρελθόντος στέκονταν εμπόδια στην εξέλιξη των επιχειρήσεών τους και στην αποδοχή τους από την ευρύτερη κοινωνία.

Η συγκεκριμένη δεκαετία ήταν, εν κατακλείδι, μια δεκαετία «σιωπηλών επαναστάσεων»¹² ή, κατά μια άλλη άποψη, μια «μεταβατική» περίοδος μεταξύ δύο σημαντικών δεκαετιών, που απασχόλησαν για διάφορους λόγους πολύ περισσότερο τη διεθνή επιστημονική κοινότητα¹³. Ωστόσο, χωρίς παγκόσμιους καταστροφικούς πολέμους ή καταρρεύσεις ιστορικών αυτοκρατοριών, αλλά με γρήγορες και κοινωνικές ανατροπές και ανακατατάξεις, η περίοδος της δεκαετίας του 1970 μέχρι πρόσφατα δεν απασχόλησε επαρκώς μέχρι σήμερα τη διεθνή ακαδημαϊκή κοινότητα¹⁴. Εντούτοις, οι περισσότερες από αυτές τις ανατροπές που επήλθαν τη δεκαετία του 1970, τόσο στην Ελλάδα όσο και διεθνώς, είχαν συνέπειες και για τις επόμενες δεκαετίες, έως και σήμερα.

Στόχοι της έρευνας

⁹ Therborn, G. (2011), «The Tide and Turn of the Marxian Dialectic of European Capitalism», *Journal of Modern European History* 9(1), σελ. 9-12

¹⁰ Eley, G. (2011), «End of the Post-war? The 1970s as a Key Watershed in European History», *Journal of Modern European History*, τόμος 9(1), σελ. 8-26.

¹¹ Wirsching, A. (2011), «The 1970s and 1980s as a Turning Point in European History?», *Journal of Modern European History*, 9(1) σελ. 26.

¹² Kaelble, H. (2011), «The 1970s: What Turning Point?», στον συλλογικό τόμο Therborn, G., Eley, G., Kaelble, H., Chassaigne, P. and Wirsching, A., *The 1970s and 1980s as a Turning Point in European History?*, *Journal of Modern European History*, 9(1), σελ. 20.

¹³ Chassaigne, Ph. (2011), «Why the 1970s Really Matter», στον συλλογικό τόμο Therborn, G., Eley, G., Kaelble, H., Chassaigne, P. and Wirsching, A., *The 1970s and 1980s as a Turning Point in European History?*, *Journal of Modern European History*, 9(1), σελ. 22.

¹⁴ Kaelble, H. (2011), «The 1970s: What Turning Point?», στον συλλογικό τόμο Therborn, G., Eley, G., Kaelble, H., Chassaigne, P. and Wirsching, A., *The 1970s and 1980s as a Turning Point in European History?*, *Journal of Modern European History*, 9(1), σελ. 19.

Αν και συχνά επαναλαμβάνεται από μέλη της διεθνούς πολιτικής, ακαδημαϊκής ή δημοσιογραφικής κοινότητας ότι η ίδια η βιομηχανία δεν έχει υιοθετήσει, τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο, μια εποικοδομητική στρατηγική για βελτίωση της δημόσιας εικόνας της¹⁵, η παρούσα διατριβή εξετάζει και διερευνά τη στρατηγική επικοινωνίας που ανέπτυξε την περίοδο 1975-1981 το συλλογικό και θεσμικό όργανο εκπροσώπησης του ελληνικού εφοπλισμού στην Αθήνα. Επιπροσθέτως, εξετάζονται τα αίτια που οδήγησαν την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) να οργανωθεί αλλά και να προτείνει το 1975 μια νέα στρατηγική επικοινωνίας. Ακόμη, εξετάζονται οι πολιτικές και οι τακτικές επικοινωνίας που χρησιμοποιήθηκαν σε μια συγκεκριμένη ιστορική περίοδο σημαντικών ανατροπών, τόσο στην Ελλάδα όσο και διεθνώς.

Πιο συγκεκριμένα, ανιχνεύεται η στρατηγική που υιοθετήθηκε από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, τον μεγαλύτερο διεθνώς εθνικό συλλογικό φορέα εκπροσώπησης εφοπλιστικών συμφερόντων, σε μια περίοδο σημαντικών ανατροπών αλλά και κρίσεων: η πολιτική και κοινωνική πραγματικότητα που συντελέστηκε με την κατάρρευση της δικτατορίας των Συνταγματαρχών το 1974 υπήρξε κομβική περίοδος, αφού η ελληνική ναυτιλία εξασφάλισε ένα κατάλληλο και σταθερό θεσμικό νομικό πλαίσιο, το οποίο οδήγησε στην ακμή του ελληνικού νηολογίου αλλά και στη μετεγκατάσταση πολλών διαχειριστριών εταιρειών στον Πειραιά. Το εν λόγω χρονικό διάστημα, μέχρι και τη μεγάλη και παρατεταμένη κρίση της ναυλαγοράς του 1981, αποτελεί την περίοδο της απόλυτης άνθησης του ελληνικού νηολογίου και της τεράστιας ανάγκης για ναυτολόγηση Ελλήνων ναυτικών. Η συγκεκριμένη περίοδος ακμής, απότοκο των πολιτικών παρεμβάσεων και των νομοθετικών ρυθμίσεων, οδήγησε σε μια περίοδο ανόδου για το ελληνικό νηολόγιο, που δεν επαναλήφθηκε ποτέ έως σήμερα στη σύγχρονη ιστορία των Ελλήνων. Ωστόσο, υπήρξε μια περίοδος κατά την οποία η δημόσια εικόνα της ναυτιλίας περνούσε μία από τις πιο δύσκολες περιόδους στη σύγχρονη ιστορία της, αποτέλεσμα της στάσης ορισμένων επιχειρηματιών κατά την περίοδο της δικτατορίας, της εξαιρετικά αρνητικής προβολής στον Τύπο της εποχής λόγω των συχνών ναυτικών ατυχημάτων αλλά και της έντονης κινητικότητας των εθνικών και διεθνών ναυτεργατικών συνδικαλιστικών οργανώσεων, που απαιτούσαν βελτίωση των συνθηκών εργασίας για τα μέλη τους.

Η συγκεκριμένη διατριβή:

- Αναλύει το κοινωνικό και πολιτικό περιβάλλον σε μια σημαντική και ανεξερεύνητη ιστορική περίοδο δράσεων του θεσμικού οργάνου του ελληνικού εφοπλισμού.
- Ερμηνεύει τους λόγους για τους οποίους το θεσμικό όργανο εκπροσώπησης του ελληνικού εφοπλισμού επιχείρησε να εγκαταλείψει την αρχή του «λάθε βιώσας» αλλά και να χαράξει μια στρατηγική επικοινωνίας με σκοπό τη βελτίωση της δημόσιας εικόνας του κλάδου.
- Αναλύει τα κοινωνιολογικά χαρακτηριστικά και το προφίλ του προέδρου και της ηγετικής ομάδας του υπό εξέταση συλλογικού οργάνου ως βασικού παράγοντα στην υιοθέτηση μιας νέας και καινοτόμου στρατηγικής επικοινωνίας.

¹⁵ Grey, M. (2003), «The “image” of the shipping industry», *WMU J Marit Affairs* 2, σελ. 1-3, και Theotokas, I., Bissias, I. (2014), «A touch of salt: the image of shipping in newspapers of the UK», *WMU J Marit Affairs* 13, σελ. 177-190.

- Αναλύει τις τακτικές που υιοθετήθηκαν και τις μεθόδους και τα εργαλεία που χρησιμοποιήθηκαν στο πλαίσιο αυτής της επικοινωνιακής στρατηγικής.
- Επισημαίνει τις σχέσεις που αναπτύχθηκαν με τα κοινά-στόχους της συγκεκριμένης στρατηγικής αλλά και τα αποτελέσματα της στρατηγικής που καταγράφηκαν από την αρμόδια επιτροπή και τον ναυτιλιακό Τύπο κατά την ολοκλήρωση της θητείας του συγκεκριμένου προεδρείου. Ωστόσο, η έρευνα δεν αναλύει τα αποτελέσματα των εκστρατειών ενημέρωσης στην ευρύτερη κοινωνία, σε βάθος χρόνου, αφού τα δεδομένα ήταν ελλιπή για τη συγκεκριμένη περίοδο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Θεωρίες στρατηγικών επικοινωνίας και η προσαρμογή τους στην περίπτωση των θεσμικών φορέων εκπροσώπησης συλλογικών συμφερόντων

Η επικοινωνία των νομικών προσώπων δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου αφορά όλο και περισσότερο τους ερευνητές που ασχολούνται με θέματα επιχειρησιακής ή πολιτικής επικοινωνίας. Σε αυτό το πλαίσιο, η εξέταση των θεωριών αναφορικά με τις στρατηγικές επικοινωνίας που αναπτύσσουν συλλογικοί φορείς εκπροσώπησης επαγγελματικών συμφερόντων απασχολεί ερευνητές που εστιάζονται στα γνωστικά αντικείμενα τόσο της Επικοινωνίας όσο και των Πολιτικών Επιστημών. Στο παρόν κεφάλαιο αναλύονται οι θεωρίες και οι προσεγγίσεις, από διαφορετικά αλλά συμπληρωματικά γνωστικά αντικείμενα, που θα επιτρέψουν την πληρέστερη ανάλυση των αιτιών που οδήγησαν την ΕΕΕ σε μια συγκεκριμένη στρατηγική επικοινωνίας την υπό εξέταση περίοδο.

Η θεμελίωση διαφορετικών ερευνητικών εργαλείων για την ανάπτυξη της επιστήμης της επιχειρησιακής επικοινωνίας (π.χ. η διαφοροποίησή της από το μάρκετινγκ) και οι θεωρητικές προσεγγίσεις που έχουν προκύψει κατά κύριο λόγο στις ΗΠΑ περιγράφονται στο πρώτο μέρος του κεφαλαίου. Αναλύονται επίσης οι σύγχρονες ερευνητικές προσεγγίσεις, ειδικά ως προς τη διαχείριση επικοινωνιακών κρίσεων. Η ιδιαιτερότητα των συλλογικών φορέων εκπροσώπησης επαγγελματικών ή εργασιακών συμφερόντων, σε συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές αλλά και σε διακριτό χρονικό ή ιστορικό πλαίσιο, ειδικά σε περιόδους εξωγενούς έντασης ή και κρίσεων, αποτελεί μια ελάχιστη εξερευνημένη περιοχή, που απαιτεί συγκεκριμένα μεθοδολογικά εργαλεία και ευρύτερες από τις υπάρχουσες θεωρητικές προσεγγίσεις.

Το κεφάλαιο εξετάζει τις προσεγγίσεις του Ιστορικού Θεσμικοκεντρισμού ως μιας θεωρητικής, μεθοδολογικής και ερμηνευτικής προσέγγισης, η χρήση της οποίας θα επιτρέψει στον μελετητή να κατανοήσει όχι μόνο το εξωγενές σοκ που οδήγησε σε μια συγκεκριμένη στρατηγική επιλογή, αλλά και τους επικουρικούς λόγους που οδήγησαν στις τακτικές επικοινωνίας που υιοθετήθηκαν από τον υπό εξέταση φορέα σε συγκεκριμένο χρονικό πλαίσιο. Ο Ιστορικός Θεσμικοκεντρισμός μάς επιτρέπει να εξετάσουμε με σαφήνεια και αντικειμενικότητα τις στρατηγικές επιλογές που υιοθετήθηκαν από καθορισμένους, σε χρόνο και τόπο, φορείς θεσμικής εκπροσώπησης οργανωμένων και συλλογικών συμφερόντων. Η προσέγγιση αυτή τελικά επιτρέπει να μελετηθεί η εξελικτική πορεία του θεσμικού και του εξωτερικού περιβάλλοντος του υπό εξέταση θεσμικού φορέα, προκειμένου να γίνουν κατανοητοί οι αιτιώδεις παράγοντες για την τελική επιλογή των στρατηγικών που υιοθετήθηκαν.

2.1 Η έννοια της επικοινωνίας

Η βιβλιογραφία αναφέρεται στις δημόσιες σχέσεις και στην εταιρική επικοινωνία με μεταβαλλόμενη και συχνά επικαλυπτόμενη ορολογία: δημόσιες σχέσεις, εταιρικές υποθέσεις, εταιρική επικοινωνία, δημόσιες υποθέσεις, Lobbying, κ.ο.κ. Ωστόσο δεν έχει προκύψει ένας γενικά αποδεκτός ορισμός. Οι Grunig και Hunt¹⁶ προτείνουν ότι δημόσιες σχέσεις είναι η διαχείριση της επικοινωνίας μεταξύ ενός

¹⁶ Grunig, J.E. and Hunt, T. (1984), *Managing Public Relations*. Harcourt Brace Jovanovich College Publishers, Fort Worth, T.

οργανισμού και του κοινού του, ενώ οι Cutlip et al.¹⁷ περιγράφουν τις δημόσιες σχέσεις ως τη διοικητική λειτουργία η οποία προσδιορίζει, οικοδομεί και διατηρεί αμοιβαία επωφελείς σχέσεις μεταξύ ενός οργανισμού και των διαφόρων κοινών του, από τα οποία εξαρτάται η επιτυχία ή η αποτυχία του.

Το γνωστικό αντικείμενο των δημοσίων σχέσεων και της επικοινωνίας των επιχειρήσεων με τα κοινά-στόχους τους έχει αποτελέσει πεδίο εκτεταμένων συζητήσεων και ερευνών εντός της επιχειρηματικής κοινότητας από τις αρχές του περασμένου αιώνα. Οι δημόσιες σχέσεις, ως επαγγελματική δραστηριότητα, ξεκίνησαν στα τέλη του 19ου αιώνα από τη Βόρεια Αμερική και τις βιομηχανικά προηγμένες χώρες στη Δυτική Ευρώπη και αφορούσαν κυρίως επιχειρηματικές ομάδες, πολιτικά πρόσωπα και καλλιτέχνες. Στη συνέχεια, κατά το διάστημα μεταξύ των δύο παγκοσμίων πολέμων, αναπτύχθηκε σε αυτοτελή επαγγελματική δραστηριότητα, με κύριο όμως σκοπό και στόχο την πολεμική προπαγάνδα. Ωστόσο, στην Ευρώπη, το 1937, ο Carl Hundhausen ήταν ο πρώτος που χρησιμοποίησε τον όρο «δημόσιες σχέσεις» με τη σημερινή του έννοια και ανέλυσε τις μεθόδους που υιοθετούσαν αλλά και τους στόχους που επέλεγαν οι επαγγελματίες του χώρου τη συγκεκριμένη περίοδο¹⁸.

Σήμερα, οι περισσότεροι ερευνητές συμφωνούν ότι η εταιρική επικοινωνία αποτελεί μια στρατηγική επιλογή, με βάση την οποία ένας οργανισμός συνδιαλέγεται με διάφορα ακροατήρια προς αμοιβαίο όφελος και των δύο και προς βελτίωση του δικού του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος¹⁹. Συνεπώς, οι εταιρικές δημόσιες σχέσεις –και πιο συγκεκριμένα η εταιρική επικοινωνία, που αποτελεί εξειδικευμένο κλάδο των δημοσίων σχέσεων– ασχολούνται κυρίως με το πώς οι εταιρείες και οι οργανισμοί συσχετίζονται με τη δημόσια σφαίρα²⁰.

2.1.1. Η επικοινωνία στην εποχή της παγκοσμιοποίησης και του διαδικτύου

Στις παγκοσμιοποιημένες αγορές, η εταιρική επικοινωνία ως στρατηγική επιλογή δεν θεωρείται πλέον ένα «ερασιτεχνικό παιχνίδι», ωστόσο οι έρευνες συγκλίνουν στην άποψη ότι πολλές εταιρείες δεν διαθέτουν εξειδικευμένα τμήματα ή ειδικούς δημοσίων σχέσεων, διότι οι συνέπειες μιας διακριτής στρατηγικής δημοσίων σχέσεων δεν είναι άμεσα εμφανείς και επιπλέον δεν είναι εύκολα μετρήσιμες²¹.

Ο αυξανόμενος ρόλος και η σημασία της επικοινωνίας τα τελευταία χρόνια συνδέονται όχι μόνο με τις αλλαγές στον τρόπο ενημέρωσης από τα ΜΜΕ και τον Τύπο²², αλλά κυρίως με την αυξημένη επιρροή

¹⁷ Cutlip, S.M. (1965), *A public relations bibliography* (2nd ed.), Madison & Milwaukee: University of Wisconsin Press, και Cutlip, S.M. (1994), *The unseen power: Public relations, a history*, Hillsdale, Erlbaum Associates, NJ.

¹⁸ Nessman, K. (1995), «Public relations in Europe: A comparison with the United States», *Public Relations Review*, τόμος 21, τεύχος 2, σελ. 151-160.

¹⁹ Dolphin, R.R. (2002), «A Profile of PR Directors in British Companies», *Corporate Communication: An International Journal*, τόμος 7, τεύχος 1, 2002, σελ. 17-24, και Winner, P. (1993), *Effective Public Relations Management*, Kogan Page, London.

²⁰ Van Ruler, B. and Verčič, D. (2004), «Overview of public relations and communication management in Europe», στον τόμο *Public Relations and Communication Management in Europe* (σε επιμέλεια Van Ruler, B. and Verčič, D.), Mouton de Gruyter.

²¹ Hopwood, M.K. (2005), «Applying the public relations function to the business of sport», *International Journal of Sports Marketing and Sponsorship*, τόμος 6, τεύχος 3, σελ. 30-44.

²² Grunig, J. (2010), «Public Relations Excellence», *Journal of Professional Communication*, τόμος 1 (1), σελ. 41-54.

των κοινωνικών, πολιτικών και καταναλωτικών πιέσεων που αντιμετωπίζουν όλοι οι οργανισμοί. Σήμερα, οι οργανισμοί «πιέζονται» από κοινωνικές ομάδες και φορείς ώστε όχι μόνο να ενεργούν αλλά κυρίως να φαίνονται ότι ενεργούν με έναν κοινωνικά υπεύθυνο τρόπο²³. Όπως επεσήμανε ο Hooghiemstra, οι σύγχρονες κοινωνίες, και ιδιαίτερα οι επιχειρήσεις, απομακρύνονται κατά κάποιον τρόπο από την έννοια του «εμπιστεύσου με», όσον αφορά την επαφή τους με το ευρύ κοινό, σε έναν πιο δύσκολο και προκλητικό ρόλο για τον οργανισμό, ο οποίος δίνει έμφαση στο «πες μου την αλήθεια» ή ακόμα και στο «δείξε μου πραγματικά τι κάνεις και πώς το κάνεις»²⁴.

Παράλληλα, η εστίαση της έρευνας, ειδικά τον 21ο αιώνα, δεν αφορά πλέον μόνο τη μετάδοση μηνυμάτων και τις σχέσεις-ζυμώσεις μεταξύ πομπού και δέκτη, αλλά και την κατανόηση των σχέσεων όπως εξελίσσονται καθώς και την ανάγκη (ή μη) για ανάπτυξη δεσμών και διαύλων επικοινωνίας με συγκεκριμένα κοινά-στόχους. Ο τρόπος μετάδοσης των πληροφοριών και κυρίως το περιεχόμενο των πληροφοριών-μηνυμάτων δεν είναι πλέον κομβικής σημασίας για τον μελετητή, ενώ αντιθέτως δίνεται έμφαση σε μια ευρύτερη ανάγκη για εξέταση και ανάλυση της συνολικής στρατηγικής και της διαχείρισης και της εξέλιξης των σχέσεων, και όχι μόνο των επιμέρους επικοινωνιακών τακτικών που υιοθετούνται²⁵. Από αυτή την άποψη, ακαδημαϊκοί και επαγγελματίες συμφωνούν ότι πλέον η πιο σημαντική προτεραιότητα οποιασδήποτε επικοινωνιακής στρατηγικής εστιάζεται στη δέσμευση ως προς αυτή τη στρατηγική που επιλέγεται και στη συνεπή και μακροχρόνια εφαρμογή της. Η επικοινωνία δηλαδή ενός οργανισμού αφορά τη συσχέτισή της με τα κοινά που την ενδιαφέρουν και όχι με τους τρόπους μετάδοσης μηνυμάτων²⁶.

2.1.2. Επικοινωνία και μάρκετινγκ: μια απαραίτητη διάκριση

Το μάρκετινγκ και η επικοινωνία είναι οι δύο πιο σημαντικές οργανωμένες δραστηριότητες ως προς την εξωστρέφεια ενός οργανισμού. Σήμερα έχουν όχι μόνο αναπτυχθεί αλλά και εξακολουθούν να εξελίσσονται ως ξεχωριστοί και ανεξάρτητοι τομείς, αλλά με έναν συμπληρωματικό τρόπο²⁷.

Τόσο όμως οι οργανισμοί όσο και οι επαγγελματίες συνήθως συγχέουν –εκούσια ή ακούσια– το μάρκετινγκ με τις δημόσιες σχέσεις. Ειδικά στη μελέτη σε θέματα διοίκησης επιχειρήσεων, ορισμένοι ερευνητές αντιλαμβάνονται την επιχειρησιακή επικοινωνία ως «μέρος» του στρατηγικού μάρκετινγκ και

²³ Manley, D., Valin, J. (2017), «Laying the foundation for a global body of knowledge in public relations and communications management», *Public Relations Review*, τόμος 43, τεύχος 1, 2017, σελ. 56-70.

²⁴ Hooghiemstra, R. (2000), «Corporate Communication and Impression Management – New Perspectives Why Companies Engage in Corporate Social Reporting», *Journal of Business Ethics*, τεύχος 27, σελ. 55-68.

²⁵ Hopwood, M.K. (2005), «Public relations practice in English county cricket», *Corporate Communications: An International Journal*, τόμος 10, τεύχος 3, σελ. 201-212.

²⁶ Manley, D., Valin, J. (2017), «Laying the foundation for a global body of knowledge in public relations and communications management», *Public Relations Review*, τόμος 43, τεύχος 1, 2017, σελ. 56-70.

²⁷ Zerfass, A., Verčič, D., Wiesenberg, M. (2016), «The dawn of a new golden age for media relations?: How PR professionals interact with the mass media and use new collaboration practices», *Public Relations Review*, τόμος 42, τεύχος 4, 2016, σελ. 499-508, και Zerfass, A., Verčič, D. and Wiesenberg, M. (2016), «Managing CEO communication and positioning: A cross-national study among corporate communication leaders», *Journal of Communication Management*, τόμος 20, τεύχος 1, σελ. 37-55.

θεωρούν όλες τις τακτικές που αφορούν την επικοινωνία ως υποστηρικτική δραστηριότητα για την προώθηση των ενεργειών και των πρακτικών που αφορούν το μάρκετινγκ. Επίσης θεωρούν ότι ο κύριος ρόλος όλων των τακτικών είναι η ενδυνάμωση της εικόνας αλλά κυρίως των πωλήσεων²⁸. Οι πρόσφατες όμως μελέτες στην οργάνωση των επιχειρήσεων αναδεικνύουν τον ξεχωριστό αλλά ενίοτε συμπληρωματικό ρόλο των δύο επιστημών, σε πρακτικό και θεωρητικό επίπεδο.

2.1.3. Εικόνα και φήμη: η βάση της επικοινωνίας

Η εικόνα και η φήμη αποτελούν δύο αφηρημένες έννοιες, που απασχολούν ιδιαίτερα τη σύγχρονη επιστήμη των δημοσίων σχέσεων και της επικοινωνίας. Κατά έναν τρόπο, η επιστήμη της επικοινωνίας «θεραπεύει» ή «προλαμβάνει» τις παθογένειες που αφορούν την εικόνα ή τη φήμη μιας επιχείρησης. Η «εικόνα» αναφέρεται στον τρόπο με τον οποίο γίνεται αντιληπτός ένας οργανισμός από οποιοδήποτε σημαντικό γι' αυτόν κοινό²⁹. Η εταιρική εικόνα όμως συχνά συγγέεται με την εταιρική φήμη. Η μοναδική αλλά σημαντική διαφορά σχετίζεται με τον χρόνο, αφού η εικόνα αναφέρεται σε πιο στιγμιαίες ή τρέχουσες αντιλήψεις του κοινού αλλά και των εργαζομένων ενός νομικού προσώπου αναφορικά με την εταιρεία ή τον οργανισμό, ενώ η φήμη αναφέρεται σε μακροχρόνια και μόνιμα χαρακτηριστικά, που έχουν ιδιαίτερη αξία για οργανισμούς με σημαντική παράδοση και ιστορία. Ως εκ τούτου, η εταιρική ταυτότητα, που επίσης ενίοτε συγγέεται με τους παραπάνω όρους, αναφέρεται στον τρόπο με τον οποίο ο οργανισμός παρουσιάζει ή και προβάλλει τον εαυτό του σε ένα κοινό-στόχο³⁰. Η εταιρική εικόνα σχετίζεται με την αίσθηση που έχει η κοινωνία για μια εταιρεία, σε αντίθεση με την εταιρική ταυτότητα, η οποία σχετίζεται με τις μορφές και τις μεθόδους επικοινωνίας που χρησιμοποιεί μια εταιρεία για να δώσει μια συγκεκριμένη προοπτική σχετικά με τους στόχους και τις προθέσεις της³¹.

Η «εταιρική εικόνα» (Corporate image) σχετίζεται με την αντίληψη που έχει για έναν οργανισμό το κοινό του. Από την άλλη πλευρά, η «φήμη» αναπτύσσεται με ή χωρίς την παρέμβαση των επαγγελματιών δημοσίων σχέσεων και ως εκ τούτου θεωρείται μη ελεγχόμενη. Εφόσον η φήμη αποτελεί ένα μη ελεγχόμενο και «άυλο» περιουσιακό στοιχείο του οργανισμού –αν και εντός της έμμεσης επιρροής του–, οι σύγχρονες θεωρίες και πρακτικές των δημοσίων σχέσεων προσπαθούν να επιτύχουν μια ισορροπία ανάμεσα στις δύο έννοιες³². Επιπλέον, αρκετές μελέτες συγκλίνουν στην άποψη ότι η εταιρική φήμη

²⁸ Kitchen, P.J. and Papasolomou, I.C. (1997), «Marketing public relations: conceptual legitimacy or window dressing?», *Marketing Intelligence & Planning*, τόμος 15, τεύχος 2, σελ. 71-84, και Kitchen, P.J. (2007), «Public Relations: A Rationale for Its Development and Usage within UK Fast moving Consumer Goods Firms», *European Journal of Marketing*, τόμος 27, τεύχος 7, 1993, σελ. 53-75(23), και Eagle, L., Kitchen, P.J. and Bulmer, S. (2007), «Insights into interpreting integrated marketing communications: A two-nation qualitative comparison», *European Journal of Marketing*, τόμος 41, No 7/8, σελ. 956-970.

²⁹ Seitel, F.P. (1992), *The Practice of PR*, 5th ed., Macmillan, New York.

³⁰ Hooghiemstra, R. (2000), «Corporate Communication and Impression Management – New Perspectives Why Companies Engage in Corporate Social Reporting», *Journal of Business Ethics*, 27, σελ. 55-68.

³¹ Van Riel, C.B.M. and Balmer, J.M.T. (1997), «Corporate identity: the concept, its measurement and management», *European Journal of Marketing*, τόμος 31, No 5/6, σελ. 340-355.

³² Campbell, F.E., Herman, R.A. and Noble, D. (2006), «Contradictions in reputation management», *Journal of Communication Management*, τόμος 10, No 2, σελ. 191-196.

επηρεάζεται τελικά από τις δραστηριότητες και τα παραδοτέα και όχι από τις εξαγγελίες και συνήθως τις ανακοινώσεις ενός οργανισμού³³.

Η εξέλιξη των κοινωνιών και οι συνεχείς μεταβολές στις επιχειρηματικές πρακτικές έχουν οδηγήσει τους οργανισμούς στην ανάγκη να αποδείξουν με διαρκή και σταθερό τρόπο ότι οι ενέργειες και οι πρακτικές τους είναι νόμιμες και κοινωνικά αποδεκτές. Οι οργανισμοί και κυρίως οι επιχειρήσεις πρέπει πλέον να «φαίνονται» και να «αποδεικνύουν» ότι αντανακλούν τις σύγχρονες αντιλήψεις σχετικά με την κοινωνική ανάγκη και απαίτηση για εξωστρέφεια και πληροφόρηση αλλά και την απαίτηση των ενδιαφερόμενων κοινών για υπεύθυνες επιχειρηματικές δραστηριότητες με συνέπεια και δέσμευσή τους προς το κοινωνικό σύνολο. Η φήμη τους αντανακλά τη στάση του οργανισμού απέναντι στην κοινωνία αλλά και στον τρόπο-μέθοδο εξωτερικής αυτής της στάσης³⁴.

2.1.4. Επικοινωνία και MME

Η συνεχιζόμενη έρευνα της επιρροής των μέσων ενημέρωσης στην κοινωνία έχει πολλές φορές περιορίσει τον επαγγελματία των δημοσίων σχέσεων όσο και τον ερευνητή στη σχεδόν αποκλειστική εξέταση του ρόλου και της στρατηγικής ενός οργανισμού απέναντι στον Τύπο. Στην πράξη, παρατηρείται ότι τα τμήματα δημοσίων σχέσεων εξακολουθούν να εστιάζουν το σύνολο σχεδόν των προσπαθειών τους στις σχέσεις με τον Τύπο και πιο συγκεκριμένα στην ανάλυση περιεχομένου ειδήσεων που προέρχονται από τα MME και αφορούν τον οργανισμό ή τους ανταγωνιστές του³⁵.

Κατά τη διάρκεια του 20ού αιώνα, οι υπεύθυνοι δημοσίων σχέσεων αρκετών οργανισμών επικεντρώθηκαν σχεδόν αποκλειστικά στις σχέσεις επικοινωνίας με τα MME. Το 35% του περιεχομένου των εφημερίδων επηρεαζόταν μέχρι πρόσφατα από επαγγελματίες που ασχολούνται με τις δημόσιες σχέσεις. Ορισμένοι ερευνητές ισχυρίζονται ότι το ποσοστό αυτό μπορεί να φτάνει και το 80%, ενώ άλλοι υποστηρίζουν ότι οι δημόσιες σχέσεις έχουν ελάχιστη επίδραση στις ειδήσεις, αλλά διαμορφώνουν τη γενικότερη αντίληψη ενός δημοσιογράφου για συγκεκριμένα και κυρίως εξειδικευμένα θέματα³⁶. Ασχέτως όμως του εάν ένας δημοσιογράφος επηρεάζεται ή αγνοεί τις τακτικές δημοσίων σχέσεων επαγγελματιών ή οργανισμών, τόσο η «προληπτική» ενημέρωση-πληροφόρηση ως προς ένα επίκαιρο θέμα όσο και η παροχή όσο το δυνατόν περισσότερων πληροφοριών στα μέσα μαζικής ενημέρωσης

³³ Schreiber, E.S. (2002), «Why do many otherwise smart CEOs mismanage the reputation asset of their company?», *Journal of Communication Management*, τόμος 6, No 3, σελ. 209-219.

³⁴ Gilpin, D. (2010), «Organizational Image Construction in a Fragmented Online Media Environment», *Journal of Public Relations Research*, 22:3, σελ. 265-287, και Ki, E.-J., Nekmat, E. (2015), «Decomposing Impression from Attitude in Relationship Management Outcomes», *Journal of Promotion Management* 21:6, σελ. 685-702, και Nekmat, E., Gower, K., Ye, L. (2014), «Status of Image Management Research in Public Relations: A Cross-Discipline Content Analysis of Studies Published Between 1991 and 2011», *International Journal of Strategic Communication*, 8:4, σελ. 276-293.

³⁵ Puchan, H., Pieczka, M. and L'Etang, J. (1999), «Rethinking PR evaluation», *Journal of Communication Management*, τεύχος 4, No 2, σελ. 164-175, <https://doi.org/10.1108/eb023516>

³⁶ Shin, J. and Cameron, G.T. (2003), «Informal relations: A look at personal influence in media relations», *Journal of Communication Management*, τόμος 7, No 3, σελ. 239-253.

κρίνονται σημαντικές και απαραίτητες από τα MME και βοηθούν στη βελτίωση της εικόνας ενός οργανισμού³⁷.

Ο Grunig επεσήμανε ότι οι οργανισμοί ή τα μεμονωμένα άτομα δεν θα μπορούσαν ποτέ να ελέγξουν τις πληροφορίες που μεταδίδονται στα κοινά και επίσης ότι δεν θα μπορούσαν καν να γνωρίζουν επακριβώς ποια είναι αυτά τα κοινά, πόσω μάλλον να τα πείσουν. Με την εμφάνιση των νέων μέσων ενημέρωσης, η έννοια του ελέγχου δεν είναι μόνο αδύνατη, αλλά ανήκει και στη σφαίρα της φαντασίας³⁸. Σήμερα, τα κοινά σε όλο τον κόσμο μπορούν να δημιουργήσουν όχι μόνο φήμες, αλλά να δημοσιοποιήσουν και προσωπικές απόψεις, που θα επηρεάσουν τόσο την εικόνα όσο και τη φήμη ενός οργανισμού. Επομένως, ιδιαίτερης σημασίας για τον ερευνητή δεν είναι πλέον η εξέταση μόνο των πληροφοριών και των τρόπων μετάδοσης από τα MME, αλλά, αντίθετα, η χαρτογράφηση του εξωτερικού περιβάλλοντος που επηρεάζει επικοινωνιακά έναν οργανισμό αλλά και η καταγραφή των απόψεων των κοινωνικών εταίρων γι' αυτόν τον οργανισμό, δηλαδή της εικόνας και της φήμης του.

Η σύγχρονη στρατηγική επικοινωνίας ενός οργανισμού οφείλει να έχει, κατ' αυτόν τον τρόπο, σήμερα ως απώτερο στόχο την κατανόηση και την ανάλυση συμπεριφορών από κοινωνικές ομάδες ή φορείς. Αν και ο ρόλος του διευθυντή δημοσίων σχέσεων, τα εφαρμοζόμενα προγράμματα δημοσίων σχέσεων και ο αντίκτυπός τους στις συμπεριφορές πιθανόν να μην είναι καθορισμένα με σαφήνεια ή άμεσα μετρήσιμα, η μεγαλύτερη ευαισθητοποίηση του ίδιου του οργανισμού απέναντι στο κοινωνικό σύνολο σε συνδυασμό με την πιθανή αλλαγή στάσεων είναι στην καρδιά των σύγχρονων δημοσίων σχέσεων και πολύ περισσότερο της έρευνας στο συγκεκριμένο πεδίο³⁹.

2.2. Η εξέλιξη των θεωριών της επικοινωνίας

Η ανάπτυξη της επιχειρησιακής επικοινωνίας οδήγησε σε συγκεκριμένα συμπεράσματα και θεωρητικές προσεγγίσεις, που επιτρέπουν να αναφερόμαστε σε ένα νέο και διαρκώς αναπτυσσόμενο γνωστικό αντικείμενο. Οι θεωρίες όμως που σχετίζονται με την κατανόηση του ρόλου και της γενικότερης επιρροής της επικοινωνίας υιοθετούν μεθοδολογίες και αξιώματα από ένα ευρύτατο πεδίο διαφορετικών γνωστικών αντικειμένων, αλλά και από εξειδικευμένες επιστημονικές προσεγγίσεις.

2.2.1. Τα τέσσερα μοντέλα των Grunig και Hunt και η Θεωρία της Αριστείας

Η Θεωρία της Αριστείας⁴⁰, η οποία αναπτύχθηκε από τον James E. Grunig και μια ομάδα Αμερικανών ερευνητών, έχει καταλήξει να είναι το πιο αναγνωρισμένο «κυρίαρχο πρότυπο» θεωρίας δημοσίων

³⁷ Waters, R., Tindall, N. and Morton, T.S. (2010), «Media Catching and the Journalist – Public Relations Practitioner Relationship: How Social Media are Changing the Practice of Media Relations», *Journal of Public Relations Research*, 22:3, σελ. 241-264.

³⁸ Grunig, J.E. (2009), «Paradigms of global public relations in an age of digitalization». *PRism* 6(2) online.

³⁹ Theriksen, D.J. and Fiebich, C.L. (2001), «Message to desired action: A communication effectiveness model», *Journal of Communication Management*, τόμος 5, No 4, σελ. 374-390.

⁴⁰ Grunig, J.E. and Grunig, L.A. (2002), «Implications of the IABC excellence study for PR education», *Journal of Communication Management*, τόμος 7, No 1, σελ. 34-42.

σχέσεων των τελευταίων σαράντα ετών⁴¹. Επιπλέον, σε μια ανασκόπηση της βιβλιογραφίας των δημοσίων σχέσεων κατά την περίοδο 2000-2005⁴², σημειώνεται ότι η μεγαλύτερη κατηγορία αναφερόμενων εργασιών εξακολουθεί να είναι εκείνη η οποία αφορά κυρίως τα «Τέσσερα Μοντέλα» και τη μετέπειτα Θεωρία της Αριστείας. Η ανάπτυξη της Θεωρίας της Αριστείας ξεκίνησε το 1984⁴³, όταν μια ομάδα ερευνητών μελέτησε τα χαρακτηριστικά των άριστων τμημάτων δημοσίων σχέσεων (ή των τμημάτων δημοσίων σχέσεων που είχαν εξαιρετικές επιδόσεις). Τα τέσσερα μοντέλα περιγράφουν την ιστορική εξέλιξη των δημοσίων σχέσεων στις Ηνωμένες Πολιτείες και προσφέρουν μια σειρά ιδανικών προτύπων δημοσίων σχέσεων, τα οποία αντανακλούν τους συγκεκριμένους τρόπους με τους οποίους ασκούνται οι σύγχρονες δημόσιες σχέσεις από επιχειρήσεις και ιδιώτες.

Αυτά τα τέσσερα μοντέλα είναι:

- Δημοσιότητα
- Δημόσια πληροφόρηση
- Αμφίδρομη ασύμμετρη επικοινωνία
- Αμφίδρομη συμμετρική επικοινωνία

Η δημοσιότητα και η δημόσια πληροφόρηση χαρακτηρίζονται ως ασύμμετρα μοντέλα επικοινωνίας με μονόδρομη κατεύθυνση προς το κοινό-στόχο, δηλαδή η εστίαση δίνεται σχεδόν αποκλειστικά στη μετάδοση ενός μηνύματος από τον πομπό στον δέκτη. Η μετάδοση πληροφοριών και ειδήσεων είναι σημαντική, ενώ ο διάλογος ή η λήψη πληροφοριών από τους ενδιαφερομένους (δέκτες) δεν προβλέπεται αλλά και δεν είναι σε πολλές περιπτώσεις αποδεκτή από τον ίδιο τον πομπό. Σύμφωνα με τον Grunig, οι επαγγελματίες που χρησιμοποιούν το μοντέλο της δημοσιότητας επιδιώκουν να προσελκύσουν την προσοχή στον οργανισμό τους με σχεδόν κάθε δυνατό τρόπο, ενώ οι επαγγελματίες που χρησιμοποιούν τη δημόσια πληροφόρηση μεταδίδουν ακριβείς, αν και συνήθως μόνο ευνοϊκές, πληροφορίες σχετικά με τον οργανισμό τους, αφού προσπαθούν με κάθε τρόπο να περιορίσουν την αρνητική δημοσιότητα.

Στο αμφίδρομο ασύμμετρο μοντέλο, οι επαγγελματίες κατανοούν τη σημασία του διαλόγου και της επικοινωνίας με τις ομάδες ενδιαφέροντος. Η αμφίδρομη διάσταση του μοντέλου ωστόσο περιορίζεται μόνο στην επιστημονική έρευνα για την καταγραφή και τη συλλογή των στάσεων και των απόψεων του κοινού, προκειμένου να καθορίσουν πώς θα πείσουν τα κοινά να συμπεριφέρονται με τον τρόπο που ο οργανισμός-πελάτης επιθυμεί. Οι επαγγελματίες οικοδομούν σχέσεις εμπιστοσύνης με το κοινό και

⁴¹ Macnamara, J. (2010), «Four gaps in public relations scholarship and practice: The need for new approaches», στον συλλογικό τόμο σε επιμέλεια McCallum, K., *Media democracy and change: Refereed proceedings of the Australian and New Zealand Communications Association Annual Conference, Canberra*, και Macnamara, J. (2012), «The global shadow of functionalism and Excellence theory: An analysis of Australasian PR», *Public Relations Inquiry*, 1(3), σελ. 367-402, και Macnamara, J. (2012), *Public relations theories, practices, critiques*, Pearson Australia, Sydney.

⁴² Pasadeos, Y., Berger, B. and Renfro, P.B. (2010), «Public Relations as a Maturing Discipline: An Update on Research Networks», *Journal of Public Relations Research*, 22:2, σελ. 136-158.

⁴³ Grunig, J.E. (1984), «Organizations, environments, and models of public relations», *Public Relations Research & Education*, 1(1), σελ. 6-29, και Grunig, J.E. (1991), «Public relations research: A legacy of Scott Cutlip», *Public Relations Review*, 17(4), σελ. 357-376.

αντιλαμβάνονται τον διάλογο και τη διαφάνεια ως απαραίτητη προϋπόθεση για τη δημιουργία δεσμών με την κοινότητα⁴⁴.

Η Θεωρία των Άριστων Δημοσίων Σχέσεων ή της Αριστείας, με αφετηρία τα τέσσερα μοντέλα των Grunig και Hunt, αποτελεί μια γενική θεωρία: Βασίζεται στην ιδέα ότι οι δημόσιες σχέσεις συμβάλλουν στην αποτελεσματικότητα των οργανισμών όταν τους βοηθούν να δημιουργήσουν ποιοτικές μακροχρόνιες σχέσεις με στρατηγικές ομάδες κοινών-στόχων.

Η πολυετής μελέτη της Αριστείας οικοδόμησε, κατ' αυτόν τον τρόπο, τη Θεωρία των Άριστων Δημοσίων Σχέσεων, μια θεωρία που συγκεντρώνει τα χαρακτηριστικά της άριστης διαχείρισης της επικοινωνίας. Στις μελέτες τους οι Grunig et al.⁴⁵ εντόπισαν τις κύριες «αρχές» άριστων δημοσίων σχέσεων, μεταξύ των οποίων είναι:

- Η συμμετοχή του υπευθύνου των δημοσίων σχέσεων στην κεντρική διοίκηση.
- Η ανεξαρτησία και η αυτονόμηση της λειτουργίας του τμήματος δημοσίων σχέσεων.
- Η στελέχωση του τμήματος με καταρτισμένο διευθυντή και όχι με έναν εμπειρικό γνώστη-διεκπεραιωτή θεμάτων δημοσίων σχέσεων.
- Η ανάπτυξη συμμετρικού μοντέλου δημοσίων σχέσεων στην επικοινωνία του οργανισμού.
- Η ανάπτυξη συμμετρικού μοντέλου επικοινωνίας ως προς την εσωτερική επικοινωνία.
- Η εστίαση στην έννοια της κοινωνικής «ηθικής».
- Η απαγόρευση διακρίσεων (φυλετικών, κ.λπ.) σε θέματα στελέχωσης αλλά και σύναψης συνεργασιών ή άλλων ενοχικών σχέσεων.

Μετέπειτα, η αρχική θεωρία, με τις υποθέσεις εργασίας που πρότεινε η ερευνητική ομάδα, υποβλήθηκε στη μεγαλύτερη και πιο εντατική έρευνα των δημοσίων σχέσεων και διαχείρισης της εταιρικής επικοινωνίας που έχει ποτέ διεξαχθεί, με πάνω από 5.000 συμμετέχοντες από 327 οργανισμούς στον Καναδά, στο Ηνωμένο Βασίλειο και στις Ηνωμένες Πολιτείες. Η έρευνα επιβεβαίωσε την αρχική Θεωρία της Αριστείας⁴⁶.

Η σημασία της Θεωρίας της Αριστείας, όμως, είναι ότι έχει μετεξελιχθεί με την πάροδο του χρόνου, ενσωματώνοντας σε ορισμένα σημεία παρατηρήσεις και επιπλέον αναλύσεις ή συμπεράσματα μελετητών διαφορετικής ακαδημαϊκής και κοινωνικής προέλευσης. Η ομάδα ερευνητών και θεωρητικών

⁴⁴ Grunig, J.E. (1992), «Communication, public relations, and effective organizations: An overview of the book», στον τόμο Grunig, J.E. (ed.), *Excellence in Public Relations and Communication Management* (σελ. 1-28), Hillsdale, NJ: Lawrence Erlbaum Associates.

⁴⁵ Grunig, L.A., Grunig, J.E. and Ehling, W.P. (1992), «What is an effective organization?», στον τόμο Grunig, J.E. (ed.), *Excellence in public relations and communication management*, Hillsdale, NJ: Lawrence Erlbaum Associates, σελ. 65-90, και Grunig, J.E., Grunig, L.A. and Dozier, D.M. (2006), «The excellence theory», στον τόμο των Botan, C.H. and Hazleton, V. (eds), *Public relations theory II*, Mahwah, NJ: Lawrence Erlbaum Associates Inc, σελ. 21-62.

⁴⁶ Grunig, J.E., Grunig, L.A., Sriramesh, K., Huang, Y.H. and Lyra, A. (1995), «Models of Public Relations in an International Setting», *Journal of Public Relations Research*, 7:3, σελ. 163-186, και Grunig, L.A., Grunig, J.E. and Verčič, D. (1998), «Are the IABC's excellence principles generic? Comparing Slovenia and the United States, the United Kingdom and Canada», *Journal of Communication Management*, 2, σελ. 335-356, και Grunig, L.A., Grunig, J.E. and Dozier, D.M. (2002), *Excellent public relations and effective organizations: A study of communication management in three countries*, Mahwah, NJ: Lawrence Erlbaum Associates.

του Grunig πολλές φορές, ωστόσο, υποστηρίζει διαρκώς, ακόμα και σήμερα, τις αρχικές υποθέσεις εργασίας της. Επιπλέον, τακτικά συμπληρώνει τα αρχικά αξιώματα με την υιοθέτηση και άλλων μεθοδολογιών και συμπερασμάτων από άλλες θεωρίες, προτρέποντας τους μελετητές να αποδεχτούν τη Θεωρία της Αριστείας ως μια διαρκώς μεταβαλλόμενη γενική θεωρία που αντανακλά και αφουγκράζεται τα ρεύματα της εποχής⁴⁷.

Αναγνωρίζοντας ότι στην πράξη τα τέσσερα μοντέλα συνυπάρχουν, συχνά αλληλοκαλύπτοντας ή αλληλοσυμπληρώνοντας το ένα το άλλο, η ομάδα Grunig υποστήριξε ότι οι πρακτικές των δημοσίων σχέσεων θα έπρεπε να εστιαστούν στη συγκριτική μελέτη των πρακτικών και των μοντέλων των δημοσίων σχέσεων. Η σύγχρονη έρευνα δηλαδή θα έπρεπε να επικεντρωθεί στη μελέτη των Διαστάσεων (Dimensions) μιας επικοινωνιακής στρατηγικής, δηλαδή αν η επικοινωνία είναι συμμετρική ή ασύμμετρη, και όχι σε ένα πλαίσιο που θα περιγράφει αυστηρά τα τέσσερα αρχικά μοντέλα της επικοινωνίας⁴⁸. Αν και ευρέως γνωστή, αυτή η μεταγενέστερη εξέλιξη της Θεωρίας της Αριστείας δεν έχει αποδειχθεί τόσο δημοφιλής όσο τα αρχικά μοντέλα και οι υποθέσεις που διαμορφώθηκαν κατά τις πρώτες μελέτες της ερευνητικής ομάδας μέχρι και το 1995.

Ωστόσο, με γνώμονα το ότι η παγκοσμιοποίηση αυξάνει τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι οργανισμοί στην επικοινωνία και στις σχέσεις με τα ολοένα αυξανόμενα κοινά τους⁴⁹, η ομάδα της Αριστείας επιχείρησε πιο πρόσφατα να απαντήσει σε νέα ερωτήματα, τόσο θεωρητικά όσο και πρακτικά: Η θεωρία των παγκοσμιοποιημένων δημοσίων σχέσεων προσπάθησε να απαντήσει στο ερώτημα αν οι πρακτικές των δημοσίων σχέσεων είναι διαφορετικές για κάθε χώρα ή κουλτούρα. Επιπλέον, οι ερευνητές θα προσπαθήσουν να απαντήσουν αν οι δημόσιες σχέσεις θα πρέπει να εφαρμόζονται και να ασκούνται με τον ίδιο τρόπο και μεθοδολογία σε κάθε χώρα και κοινωνία.

Η ομάδα Grunig επεσήμανε ότι, σε θεωρητικό επίπεδο, υπάρχει μια σειρά από γενικές αρχές, που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν καθολικά, αλλά ότι σε τοπικό επίπεδο αυτές οι αρχές πρέπει να εφαρμόζονται με διαφορετικό τρόπο. Σε αυτό το πλαίσιο, το Εγχειρίδιο Παγκόσμιων Δημοσίων Σχέσεων⁵⁰ κατέληξε στο ότι υπάρχουν πολλές ιδιαιτερότητες στην άσκηση δημοσίων σχέσεων ανά την υφήλιο, οι οποίες, όπως είναι ευνόητο, αντικατοπτρίζουν τις πολιτισμικές και πολιτικές διαφορές. Όλες οι υποθέσεις εργασίας της ομάδας Grunig καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι οι οργανισμοί θα έπρεπε να

⁴⁷ Grunig, J.E., Kim, J.N. (2021), «The four models of public relations and their research legacy», στον τόμο *Public Relations*, σε επιμέλεια Valentini, C., De Gruyter Mouton, Berlin, Boston, σελ. 277-312.

⁴⁸ Yun, S.H. (2006), «Toward Public Relations Theory-Based Study of Public Diplomacy: Testing the Applicability of the Excellence Study», *Journal of Public Relations Research*, 18:4, σελ. 287-312, και Sriramesh, K., Grunig, J.E. and Dozier, D.M. (1996), «Observation and Measurement of Two Dimensions of Organizational Culture and Their Relationship to Public Relations», *Journal of Public Relations Research*, 8:4, σελ. 229-261.

⁴⁹ Sriramesh, K. and Verčič, D. (2009), *The global public relations handbook: Theory, research and practice* (Expanded and revised edition), Routledge, New York and London.

⁵⁰ Dozier, D., Grunig, L., Grunig, J.E. (2013), «Manager's Guide to Excellence in Public Relations and Communication Management», *Routledge Communication Series*, σελ. 163-183.

υιοθετούν συμμετρική επικοινωνία, ιδιαίτερα σε εχθρικά περιβάλλοντα, αντί να βρίσκουν κάποια ισορροπία μεταξύ συμμετρικής και ασύμμετρης επικοινωνίας⁵¹.

2.2.2. Κρίσεις, συγκρούσεις και στρατηγικές επικοινωνίας σε περιόδους εντάσεων στη Θεωρία της Αριστείας

Η Θεωρία της Αριστείας καλύπτει μια ευρύτερη παρατήρηση για τη «συμπεριφορά» ενός οργανισμού σε σχέση με τις δημόσιες σχέσεις, συμπεριλαμβανομένου και του πώς οι οργανισμοί δρουν και αντιδρούν σε ταραχώδη περιβάλλοντα και σε περιόδους κρίσης. Η αρχική υπόθεση εργασίας της ομάδας ήταν εκ προοιμίου ξεκάθαρη: η πίεση από συγκεκριμένες ομάδες συμφερόντων ή και ακτιβιστών φαίνεται να λειτουργεί ως κινητήρια δύναμη, που ωθεί έναν οργανισμό να ασκεί ένα υψηλότερο επίπεδο αριστείας στις δημόσιες σχέσεις του⁵².

Στην πρώτη της μελέτη, το 1992, η ερευνητική ομάδα του Grunig προσπάθησε να συμπεράνει αν η αμφίδρομη επικοινωνία θα αποδεικνυόταν πιο αποτελεσματική στην αντιμετώπιση του ακτιβισμού από ό,τι οι μονόδρομες τακτικές. Ωστόσο, ελάχιστες από τις περιπτώσεις αμφίδρομης συμμετρικής επικοινωνίας αποδείκνυαν το αληθές αυτής υπόθεσης και η ομάδα ανέφερε ότι οι περισσότεροι οργανισμοί ασκούν είτε αμφίδρομες ασύμμετρες δημόσιες σχέσεις είτε ένα από τα μονόδρομα μοντέλα – δημοσιότητα ή δημόσια πληροφόρηση. Κανένα από τα τρία κυρίαρχα μοντέλα δεν έδειξε να έχει έστω και μέτρια επιτυχία στην αντιμετώπιση πιέσεων από ομάδες συμφερόντων – συμπεριλαμβανομένου και του αμφίδρομου, αλλά μη ισορροπημένου, ασύμμετρου μοντέλου⁵³.

Τέλος, η υπόθεση εργασίας ότι οι αμφίδρομες συμμετρικές δημόσιες σχέσεις θα ήταν η πιο αποτελεσματική οργανωτική απάντηση στην πίεση των οργανωμένων ομάδων συμφερόντων δεν ήταν δυνατόν να υποστηριχθεί αλλά ούτε και να απορριφθεί, λόγω των περιορισμένων αποδεικτικών στοιχείων που βρέθηκαν⁵⁴. Στο μετέπειτα έργο τους, ωστόσο, ο Grunig απομακρύνθηκε από τα αρχικά του αξιώματα, καταλήγοντας στο συμπέρασμα ότι «ο ακτιβισμός θα μπορούσε να ωθήσει τις οργανώσεις προς την αριστεία»⁵⁵. Κανένας οργανισμός ή πρόγραμμα επικοινωνίας δεν εμφάνιζε σε περιόδους κρίσεων στρατηγικές επικοινωνίας οι οποίες χαρακτηρίζονταν από αμφίδρομες, συμμετρικές σχέσεις απέναντι σε οργανωμένες ομάδες συμφερόντων και ειδικότερα σε ομάδες ακτιβιστών. Στην έρευνά τους, οι Lee και Evatt συμφώνησαν με το θεώρημα του Grunig και κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι η πίεση

⁵¹ Laskin, A.V. (2012), «Public relations scales: advancing the excellence theory», *Journal of Communication Management*, τόμος 16, No 4, σελ. 355-370.

⁵² Lee, S. and Evatt, D. (2005), «An empirical comparison of the predictors of excellence in public relations», *Corporate Reputation Review*, 8(1), σελ. 31-43.

⁵³ Grunig, L. (1992), «Activism: How it limits the effectiveness of Organizations and how Effective Public Relations Departments Respond», στον τόμο Grunig, J. (ed.), *Excellence in Public Relations and Communications Management*, σελ. 503-530.

⁵⁴ Grunig, L. (1992), ό.π., σελ. 525.

⁵⁵ Grunig, J., Grunig, L., Dozier, D. (2006), «The excellence theory», *Public Relations Theory II*, σε επιμέλεια Botan, C. and Hazelton, V., τόμος 21-62, Lawrence Erlbaum, Mahwah, NJ, σελ. 51.

από ομάδες συμφερόντων ή και ακτιβιστών φαίνεται να λειτουργεί ως κινητήρια δύναμη, που ωθεί έναν οργανισμό να ασκήσει ένα υψηλότερο επίπεδο αριστείας στις δημόσιες σχέσεις⁵⁶.

2.2.3. Κριτική της Θεωρίας της Αριστείας

Ένας αυξανόμενος αριθμός μελετητών στον κλάδο των δημοσίων σχέσεων αμφισβητεί όχι μόνο την επικράτηση της Θεωρίας των Άριστων Δημοσίων Σχέσεων, αλλά και τις μεθοδολογικές προσεγγίσεις ή ακόμα και τα συμπεράσματά της. Ο Grunig έχει απαντήσει στις περισσότερες κριτικές, σημειώνοντας ότι ορισμένες βασίζονται σε παρερμηνείες της αρχικής Θεωρίας των Άριστων Δημοσίων Σχέσεων⁵⁷. Οι επικριτές της Θεωρίας των Άριστων Δημοσίων Σχέσεων έχουν υποστηρίξει ότι είναι μια γενική κατεύθυνση και ένας προσανατολισμός για το πώς πρέπει να ασκούνται οι δημόσιες σχέσεις παρά ο τρόπος με τον οποίο πραγματικά ασκούνται⁵⁸. Ορισμένοι μελετητές κατέληξαν στο ότι η θεωρία αποτελεί μια εξήγηση της εξελικτικής ανάπτυξης των δημοσίων σχέσεων και μια απλοποιημένη παρουσίαση αυτής της εξέλιξης⁵⁹. Κάποιοι ερευνητές προχωρούν ακόμη περισσότερο και υποστηρίζουν ότι μόλις το 15% των εταιρειών ασκούν δημόσιες σχέσεις οι οποίες βασίζονται στην αμοιβαία κατανόηση/αμφίδρομη συμμετρική επικοινωνία⁶⁰. Σύμφωνα με τον Nessman⁶¹, το συμμετρικό μοντέλο επικοινωνίας θεωρείται «υπερβολικά φιλόδοξο», ειδικά από θεωρητική και ηθική άποψη, αλλά εκλαμβάνεται επίσης και ως «ουτοπικό, απατηλό και άχρηστο στην πράξη».

Η Murphy, στην ανάλυση της Θεωρίας της Αριστείας, κατέληξε επίσης στο συμπέρασμα ότι οι οργανισμοί σπάνια εφαρμόζουν αυτό το μοντέλο, επιλέγοντας αντ' αυτού μια μεθοδολογία μεικτών κινήτρων. Κατέληξε επίσης στο συμπέρασμα ότι το θεώρημα είναι σχεδόν ανέφικτο στην πράξη⁶². Ως απάντηση στο μεικτό μοντέλο κινήτρων της Murphy, ο Grunig (2000) και οι συν-ερευνητές του στη συνέχεια ανέπτυξαν εκ νέου το αρχικό σκεπτικό τους, ενσωματώνοντας το μεικτό μοντέλο κινήτρων της Murphy στο σώμα της Θεωρίας της Αριστείας ως «έναν συνδυασμό του αμφίδρομου συμμετρικού και του αμφίδρομου ασύμμετρου μοντέλου»⁶³. Σε κάθε περίπτωση, το θέμα των «συμμετρικών δημοσίων σχέσεων, είτε ως μεγάλη ψευδαίσθηση είτε ως τα θεμέλια του επαγγέλματος», θα συνεχίσει να

⁵⁶ Lee and Evatt (2005), ό.π., σ. 41.

⁵⁷ Grunig, L., Grunig, J., Dozier, D. (2002), *Excellent Public Relations and Effective Organizations: a Study of Communications Management in Three Countries*, Lawrence Erlbaum Associates Inc, σελ. 309-329.

⁵⁸ Cancel, A., Cameron, G.T., Sallot, L.M. and Mitrook, M.A. (1997), «It Depends: A Contingency Theory of Accommodation in Public Relations», *Journal of Public Relations Research*, 9:1, σελ. 31-63.

⁵⁹ Moss, D., Warnaby, G. and Thame, L. (1996), «Tactical publicity or strategic relationship management? An exploratory investigation of the role of public relations in the UK retail sector», *European Journal of Marketing*, τόμος 30, No 12, σελ. 69-84.

⁶⁰ Hopwood, M.K. (2005), «Applying the public relations function to the business of sport», *International Journal of Sports Marketing and Sponsorship*, τόμος 6, No 3, σελ. 30-44.

⁶¹ Nessmann, K. (1995), «Public relations in Europe: A comparison with the United States», *Public Relations Review*, τόμος 21, τεύχος 2, σελ. 158.

⁶² Murphy, P. (1991), «The Limits of Symmetry: A Game Theory Approach to Symmetric and Asymmetric Public Relations», *Public Relations Research Annual*, 3:1-4, σελ. 115-131.

⁶³ Grunig, L.A., Grunig, J.E. and Dozier, D.M. (2002), ό.π., σελ. 309.

απασχολεί τους θεωρητικούς και τους επαγγελματίες των δημοσίων σχέσεων, ειδικά υπό τις συνεχώς μεταβαλλόμενες κοινωνικές συνθήκες τις οποίες βιώνουν οι οργανισμοί στις μέρες μας⁶⁴.

Σε όλες τις παραπάνω κριτικές συμπεριλαμβάνονται και κάποιες του 21ου αιώνα, που αφορούν τον τόπο και τον χρόνο των ερευνών σχετικά με την επικοινωνία των οργανισμών: Κατά τη διάρκεια των προηγούμενων δεκαετιών, στην έρευνα που αφορούσε τις δημόσιες σχέσεις κυριαρχούσαν κυρίως ιδρύματα με Αμερικανούς και λιγότερο με Καναδούς, Αυστραλούς και Βρετανούς ερευνητές, ενώ σημαντικές μελέτες αναφέρονται στην Κορέα και στην Ινδία. Παρ' όλα αυτά, η παγκοσμιοποίηση και η ανάγκη για κατανόηση νέων κοινωνικών δομών, ειδικά σε περιόδους κρίσεων, ανέδειξαν την ανάγκη επικέντρωσης πολλών μελετητών εκτός ΗΠΑ σε έρευνες και μελέτες σε αναπτυσσόμενα κράτη ή και σε κράτη με διαφορετικές οικονομικές, κοινωνικές και πολιτικές δομές. Είναι ενδεικτικό ότι ο Schreiber⁶⁵ επεσήμανε σε μελέτη του ότι είναι προβληματικό και μη ρεαλιστικό να υποστηρίζεται από την ακαδημαϊκή κοινότητα ότι επιχειρήσεις, οργανισμοί αλλά και κοινωνίες σκέφτονται ή ακόμα και ενεργούν με τον ίδιο τρόπο όπως οι Αμερικανοί που συμμετέχουν σε συγκεκριμένες ακαδημαϊκές μελέτες αναφορικά με τις δημόσιες σχέσεις και την επικοινωνία.

Σε αυτό το πλαίσιο, ερευνητές, ειδικά από ασιατικές χώρες, έχουν επισημάνει ότι, επειδή δεν υπάρχει συστηματική βιβλιογραφία σε άλλες ηπείρους, δεν σημαίνει απαραίτητα ότι δεν εφαρμόζονται δημόσιες σχέσεις ή ότι οι δημόσιες σχέσεις είναι αποκλειστικά «δυτικό φαινόμενο». Αντιθέτως, οι δημόσιες σχέσεις υπάρχουν ως δραστηριότητα, απλώς σε άλλα μέρη του κόσμου είτε δεν έχουν ένα συγκεκριμένο πλαίσιο αναφοράς είτε πολύ απλά δεν αναλύονται με την εκτεταμένη μορφή που συναντάμε στα εξειδικευμένα ακαδημαϊκά τμήματα της Δύσης⁶⁶.

Επιπλέον, κατά τον Ewen⁶⁷, η μελέτη των δημοσίων σχέσεων συστηματικά απέκλεισε την πιο συλλογική και ολιστική εξέταση της επικοινωνιακής συμπεριφοράς ενός οργανισμού ως υποσυστήματος σε ένα πιο ευρύ κοινωνικό σύστημα. Κατ' αυτόν τον τρόπο, οι κοινωνικές αλλαγές μέσα στον χρόνο είναι σημαντικές παράμετροι που δεν έχουν διερευνηθεί και αναλυθεί. Ο Ewen επισημαίνει ότι ερευνητές οι οποίοι ασχολούνται συστηματικά με την ιστορία των Δημοσίων Σχέσεων έχουν δώσει υπερβολική έμφαση στον ρόλο και στις δράσεις μεμονωμένων επαγγελματιών στον κλάδο και δεν έχουν επικεντρωθεί στις κοινωνικές αλλαγές που επηρεάζουν ή αναμορφώνουν τον ρόλο του υπευθύνου δημοσίων σχέσεων και των πρακτικών του.

Η μελέτη της κρίσης ως εναύσματος για αλλαγή ή αναμόρφωση της επικοινωνιακής στρατηγικής ενός οργανισμού έχει επίσης απασχολήσει ιδιαίτερα όχι μόνο τους επικριτές της Θεωρίας της Αριστείας αλλά

⁶⁴ Nessmann, K. (1995), «Public relations in Europe: A comparison with the United States», *Public Relations Review*, τόμος 21, τεύχος 2, σελ. 158.

⁶⁵ Schreiber, E.S. (2002), «Why do many otherwise smart CEOs mismanage the reputation asset of their company?», *Journal of Communication Management*, τόμος 6, No 3, σελ. 209-219.

⁶⁶ Sriramesh, K., Kim, Y. and Takasaki, M. (1999), «Public Relations in Three Asian Cultures: An Analysis», *Journal of Public Relations Research*, 11:4, σελ. 271-292, και Sriramesh, K. (2002), «The dire need for multiculturalism in public relations education: An Asian perspective», *Journal of Communication Management*, τόμος 7, No 1, σελ. 54-70.

⁶⁷ Ewen, S. (1996), *PR! A social history of spin*, Basic Books, New York.

και τους μελετητές που επιθυμούν να εξετάσουν πιο ενδελεχώς τα πώς και τα γιατί αυτής της αλλαγής. Ειδικά ως προς το εξωτερικό περιβάλλον, τον ακτιβισμό και τις συνθήκες κρίσης και σύγκρουσης, οι Dozier και Lauzen⁶⁸ ανέλυσαν συγκεκριμένες περιπτώσεις, όπου οι αγεφύρωτες διαφορές μεταξύ ενός οργανισμού και ομάδων συμφερόντων δεν επέτρεψαν να ευδοκιμήσει η συμμετρία. Αυτό το γεγονός μπορεί να συμβεί όταν η ίδια η ύπαρξη ενός οργανισμού κρίνεται ως μη επιτρεπτή ή και απαράδεκτη για τη συγκεκριμένη ομάδα. Κατ' αυτόν τον τρόπο, σύμφωνα με τον Sha, η απροθυμία ορισμένων ομάδων συμφερόντων και ακτιβιστών να συμμετάσχουν σε συμμετρική επικοινωνία και διάλογο με κάποιους οργανισμούς αντανακλά μια βαθιά σχέση ανάμεσα στο όραμά τους και τον πυρήνα της ταυτότητάς τους⁶⁹.

Υποστηρίζεται επίσης ότι μία από τις αδυναμίες της μελέτης των Άριστων Δημοσίων Σχέσεων είναι ότι περιγράφει και αναλύει τις οργανωμένες ομάδες συμφερόντων και τον ακτιβισμό μόνο από την οπτική γωνία των νομικών προσώπων ιδιωτικού δικαίου⁷⁰. Ελάχιστοι επιστήμονες έχουν ερευνήσει τον ακτιβισμό των ομάδων συμφερόντων από την πλευρά των ακτιβιστών ή από την πλευρά συγκεκριμένων κλάδων⁷¹.

2.3. Σύγχρονες θεωρίες περί στρατηγικών επικοινωνίας και διαχείρισης επικοινωνιακών κρίσεων

2.3.1. Η Ενδεχόμενη (ή Ενδεχομενική) Θεωρία στις δημόσιες σχέσεις

Οι Cancel, Mitrook και Cameron επέμεναν ότι «ο τρόπος με τον οποίο οι οργανισμοί σχετίζονται με τα εξωτερικά κοινά τους και κατά συνέπεια ο τρόπος με τον οποίο ασκούν δημόσιες σχέσεις δεν είναι απλώς το αποτέλεσμα της επίδρασης μιας μεταβλητής/ενός μικρού αριθμού μεταβλητών»⁷². Είναι ενδιαφέρον το ότι οι ίδιοι συγγραφείς στη μελέτη τους για τους ενδεχόμενους παράγοντες των δημοσίων σχέσεων έθεσαν μια ενδιαφέρουσα ερώτηση: «Φανταστείτε ότι ρωτάτε έναν έμπειρο επαγγελματία πώς αυτός/-ή επικοινωνεί με τα κοινά και αν οι αμφίδρομες συμμετρικές δημόσιες σχέσεις είναι πιο αποτελεσματικές και πιο σωστές ηθικά. Αυτός/-ή απαντά: “Εξαρτάται. Εξαρτάται από ένα σωρό πράγματα. Κατ’ αρχάς, θα πρέπει κανείς να μιλήσει σε επίπεδο συγκεκριμένου κοινού σε συγκεκριμένη χρονική στιγμή”». Συνεπώς, η Ενδεχομενική Θεωρία στέκεται δύσπιστα απέναντι στα ευρήματα της ομάδας Grunig.

⁶⁸ Dozier, D.M. and Lauzen, M. (2000), «Liberating the Intellectual Domain From the Practice: Public Relations, Activism, and the Role of the Scholar», *Journal of Public Relations Research*, 12:1, σελ. 3-22.

⁶⁹ Sha, B.L. (2009), «Exploring the Connection Between Organizational Identity and Public Relations Behaviors: How Symmetry Trumps Conservation in Engendering Organizational Identification», *Journal of Public Relations Research*, 21:3, σελ. 295-317.

⁷⁰ Anderson, D.S. (1992), «Identifying and Responding to Activist Publics: A Case Study», *Journal of Public Relations Research*, 4:3, σελ. 151-165, DOI: 10.1207/s1532754xjpr0403_02

⁷¹ Stokes, A.Q. and Rubin, D. (2010), «Activism and the Limits of Symmetry: The Public Relations Battle Between Colorado GASP and Philip Morris», *Journal of Public Relations Research*, 22:1, σελ. 33.

⁷² Cancel, A., Mitrook, M., Cameron, G.T. (1999), «Testing the contingency theory of accommodation in public relations», *Public Relations Review*, τόμος 25, τεύχος 2, σελ. 185.

Η συγκεκριμένη ομάδα πρότεινε, αντί για τα μοντέλα της ομάδας Grunig, την υιοθέτηση ενός φάσματος αλληλουχίας (Continuum), το οποίο κυμαίνεται από την απόλυτη υπεράσπιση του οργανισμού έως την απόλυτη διευκόλυνση των κοινών: ανάμεσα σε αυτά τα δύο άκρα, η συγκεκριμένη ερευνητική ομάδα «τοποθετεί» ένα ευρύ φάσμα πιθανών θέσεων που μπορεί να υιοθετήσει ένας οργανισμός σε συγκεκριμένες περιπτώσεις ή κρίσεις. Αυτή η νέα προσέγγιση θα έδινε στον επαγγελματία δημοσίων σχέσεων την ευελιξία να προσδιορίσει και να επιλέξει την πλέον κατάλληλη στρατηγική θέση ή προσέγγιση στο πλαίσιο του συνεχούς της απόλυτης αντιπροσώπευσης έως απόλυτης διευκόλυνσης, ώστε να επικοινωνήσει με έναν συγκεκριμένο τρόπο με ένα συγκεκριμένο κοινό υπό συγκεκριμένες συνθήκες σε μια συγκεκριμένη χρονική στιγμή.

Προχωρώντας περαιτέρω από αυτή την υπόθεση, ομάδες ερευνητών προσδιόρισαν ένα πλέγμα 86 μεταβλητών οι οποίες επηρεάζουν την άσκηση των δημοσίων σχέσεων και άλλους παράγοντες (π.χ. την ανώτατη διοίκηση, το τμήμα δημοσίων σχέσεων, την οργανωτική κουλτούρα, κ.λπ.). Αυτές οι μεταβλητές διακρίνονται σε μεταβλητές που αφορούν τα εσωτερικά ή εξωτερικά περιβάλλοντα των οργανισμών⁷³.

Η κατηγορία των εξωτερικών μεταβλητών υποδιαιρείται σε πέντε διαφορετικά σύνολα μεταβλητών:

- Απειλές.
- Συγκεκριμένο κλαδικό, βιομηχανικό περιβάλλον στο οποίο ανήκει ο οργανισμός.
- Γενικό πολιτικό και κοινωνικό περιβάλλον και ευρύτερη κοινωνική κουλτούρα.
- Χαρακτηριστικά του εξωτερικού κοινού.
- Θέμα υπό αμφισβήτηση (ή θέμα υπό συζήτηση;).

Οι εσωτερικές μεταβλητές υποδιαιρούνται σε έξι σύνολα μεταβλητών:

- Χαρακτηριστικά του οργανισμού.
- Χαρακτηριστικά του τμήματος δημοσίων σχέσεων.
- Χαρακτηριστικά των κορυφαίων διευθυντικών στελεχών (κυρίαρχου συνασπισμού).
- Εσωτερικές απειλές.
- Ατομικά χαρακτηριστικά του υπευθύνου και των μάντζερ δημοσίων σχέσεων.
- Χαρακτηριστικά των δημοσίων σχέσεων του οργανισμού.

Τα ευρήματα μιας μελέτης των Cancel et al., κατά την οποία πραγματοποιήθηκαν συνεντεύξεις με δεκαοκτώ επαγγελματίες ΔΣ, τους οδήγησαν στο συμπέρασμα ότι η στάση απέναντι στην επικοινωνία και η σχέση μεταξύ ενός οργανισμού και του κοινού του εξαρτώνται πρωτίστως από την προδιάθεση του οργανισμού για περισσότερη ή λιγότερη συνδιαλλαγή και ενίοτε συμβιβασμό με κοινά-στόχους. Δηλαδή, οι μεταβλητές της προδιάθεσης επηρεάζουν τη στάση ενός οργανισμού πριν από μια

⁷³ Shin, J.H., Cameron, G.T., Cropp, F. (2006), «Occam's Razor in the contingency theory: A national survey on 86 contingent variables», *Public Relations Review*, τόμος 32, τεύχος 3, σελ. 282-286.

συγκεκριμένη αλληλεπίδραση με ένα συγκεκριμένο εξωτερικό κοινό⁷⁴. Ωστόσο, ένας από τους περιορισμούς της παραπάνω θεωρίας είναι ότι έχει δοκιμαστεί κυρίως στις ΗΠΑ και στη Δυτική Ευρώπη και δεν λαμβάνει υπόψη τα διαφορετικά κοινά, τη διαφορετική οργανωτική κουλτούρα ή ακόμα και τους διαφορετικούς στόχους σε άλλες γεωγραφικές περιοχές του πλανήτη.

2.3.2. Το μοντέλο της προσωπικής επιρροής

Ειδικά οι κοινωνίες ή και οι βιομηχανίες με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά απασχολούν όλο και περισσότερο τη σύγχρονη έρευνα. Οι μελέτες του Sriramesh στην Ινδία αλλά και στην Ασία γενικότερα έχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον: σύμφωνα με τις συγκεκριμένες μελέτες, υπάρχουν ερευνητές οι οποίοι δεν θεωρούν τα ασύμμετρα μοντέλα ανήθικα ή αναποτελεσματικά, όπως εμμέσως πλην σαφώς υποστηρίζεται στη Δύση. Ο Ινδός ακαδημαϊκός υποστήριξε ότι η εστίαση στα μέσα και στους τρόπους «πειθούς» είναι ο πρωταρχικός στόχος των δημοσίων σχέσεων στην Ινδία, όπου οι οργανώσεις χρησιμοποιούν την προσωπική επιρροή κυρίως στους δημοσιογράφους, προκειμένου να ενισχύσουν την εικόνα της οργάνωσής τους. Το μοντέλο αυτό ονομάστηκε μοντέλο της προσωπικής επιρροής και έχει αναγνωριστεί στην Ινδία, στην Κορέα, στη Σλοβακία κ.ο.κ., όπου η προσωπική αξιοπιστία της ομάδας δημοσίων σχέσεων ενός οργανισμού, η οικοδόμηση «ενοϊκής μεταχείρισης» μέσω εξυπηρητήσεων και η έντονη προσωπική επιρροή, με κάθε τρόπο και μέσο, προς εξασφάλιση πλεονεκτημάτων είναι θεμελιώδης⁷⁵.

Στις θεωρίες των δημοσίων σχέσεων περιλαμβάνονται και εκείνες οι οποίες ταξινομούνται ως «παρυφιακές/fringe» θεωρίες. Αυτές οι θεωρίες κατηγοριοποιούνται στα όρια της «ανορθόδοξης έρευνας των δημοσίων σχέσεων» και αποκλίνουν σημαντικά από το κυρίαρχο παράδειγμα της Θεωρίας των Άριστων Δημοσίων Σχέσεων. Όπως υποστηρίζουν οι Coombs και Holladay, οι πιο ριζοσπαστικοί και ανορθόδοξοι ερευνητές των δημοσίων σχέσεων, ειδικά στις ΗΠΑ, βρέθηκαν στο περιθώριο όταν προσπάθησαν να βρουν χώρους για να παρουσιάσουν και να δημοσιεύσουν τις έρευνές τους. Πολλοί ορθόδοξοι ερευνητές των δημοσίων σχέσεων θεωρούν ότι οι περιθωριακές θεωρίες και πρακτικές που αφορούν τις δημόσιες σχέσεις αποτελούν μια νέα πρόταση ως προς την κατανόηση των στρατηγικών επικοινωνίας τον 21ο αιώνα⁷⁶.

⁷⁴ Cancel, A., Cameron, G.T., Sallot, L.M. and Mitrook, M.A. (1997), «It Depends: A Contingency Theory of Accommodation in Public Relations», *Journal of Public Relations Research*, 9:1, σελ. 31-63, και Cancel, A., Mitrook, M., Cameron, G.T. (1999), «Testing the contingency theory of accommodation in public relations», *Public Relations Review*, τόμος 25, τεύχος 2, σελ. 171-197.

⁷⁵ Sriramesh, K. (2000), «The Models of Public Relations in India», *Journal of Communication Management*, 4 (3), σελ. 225-239, και Sriramesh, K. (2004), «Public Relations Practice and Research in Asia: A Conceptual Framework», στον τόμο Sriramesh, K. (ed.), *Public Relations in Asia: An Anthology*, Singapore: Thomson Learning, σελ. 1-28.

⁷⁶ Coombs, W.T., Holladay, S.J. (2012), «Fringe public relations: How activism moves critical PR toward the mainstream», *Public Relations Review*, τόμος 38, τεύχος 5, σελ. 880-887, και Doan, M.A., Toledano, M. (2018), «Beyond organization-centred public relations: Collective action through a civic crowdfunding campaign», *Public Relations Review*, τόμος 44, τεύχος 1, σελ. 37-46, και Ciszek, E. (2018), «Queering PR: Directions in theory and research for public relations scholarship», *Journal of Public Relations Research*, 30:4, σελ. 134-145.

2.3.3. Νέοι τομείς έρευνας

Για περισσότερες από τρεις δεκαετίες, η Θεωρία των Άριστων Δημοσίων Σχέσεων του J. Grunig μαζί με τα μοντέλα από τα οποία προέκυψε όχι μόνο έχουν επικρατήσει στη βιβλιογραφία των δημοσίων σχέσεων, αλλά έχουν επίσης αποτελέσει σημείο εκκίνησης για διάφορες μελέτες, καθώς και αρνητικές κριτικές. Σήμερα, ωστόσο, η έμφαση στην έρευνα των δημοσίων σχέσεων έχει μετατοπιστεί σε ακόμη πιο ενδελεχείς προσεγγίσεις σε θέματα Συσχέτισης (Relationship Management). Η διαπροσωπική επικοινωνία και η κατανόηση των σχέσεων καθώς εξελίσσονται είναι βασικές έννοιες στις πρόσφατες έρευνες σχετικά με το πώς τα κοινά και οι οργανισμοί επικοινωνούν και αλληλεπιδρούν μεταξύ τους⁷⁷.

Η δεύτερη μεγαλύτερη κατηγορία νέων μελετών στη βιβλιογραφία των δημοσίων σχέσεων βασίζεται σε διεθνείς και διεπιστημονικές έρευνες, κυρίως εκτός των Ηνωμένων Πολιτειών. Μια τρίτη κατηγορία περιλαμβάνει τις μελέτες σχετικά με τη χρήση και τα οφέλη των νέων τεχνολογιών επικοινωνίας και πληροφόρησης, στην οποία περιλαμβάνονται και οι μελέτες του αναδυόμενου ρόλου των μέσων κοινωνικής δικτύωσης.

Σημαντικό πεδίο επιστημονικής έρευνας βασίζεται στις έρευνες οι οποίες αφορούν τα μέσα ενημέρωσης. Παρότι οι σχέσεις με τα μέσα ενημέρωσης αποτελούν τον πυρήνα του επαγγέλματος των δημοσίων σχέσεων και παρότι οι περισσότερες καμπάνιες δημοσίων σχέσεων δεν θα μπορούσαν να διεξαχθούν με επιτυχία χωρίς σχέσεις συνεργασίας με τα ΜΜΕ⁷⁸, η σχέση οργανισμών και ειδικά επιχειρήσεων και ΜΜΕ εξακολουθεί να αποτελεί μια πτυχή του κλάδου των δημοσίων σχέσεων η οποία δεν έχει μελετηθεί σε βάθος⁷⁹. Στον τομέα αυτόν, οι έρευνες που αποσκοπούν στην ανάπτυξη μιας θεωρητικής προσέγγισης στις σχέσεις οργανισμού-ΜΜΕ είναι ανεπαρκείς και περιορίζονται μόνο στα μοντέλα και στις πρακτικές της επικοινωνίας μεταξύ των επαγγελματιών δημοσίων σχέσεων και των δημοσιογράφων. Η γενικότερη στρατηγική στάση των οργανισμών απέναντι στον Τύπο και οι ενδεχόμενοι αποτελεσματικοί τρόποι επικοινωνίας με τα μέσα μαζικής ενημέρωσης αποκτούν όλο και μεγαλύτερη σημασία.

Επιπροσθέτως, σημαντική είναι η προσπάθεια συγκεκριμένων ερευνητών να μελετήσουν τις στρατηγικές επικοινωνίας μεγάλων και ιστορικών οργανισμών. Σε αυτό το πλαίσιο επιβεβαιώνεται όλο και περισσότερο η υπόθεση εργασίας όπου οι ιστορικοί, παραδοσιακοί, μεγάλοι οργανισμοί υψηλής απόδοσης χαρακτηρίζονται από σχετική αδράνεια, η οποία εμποδίζει τις αλλαγές⁸⁰. Οι μεγάλοι

⁷⁷ Kennedy, A.K., Sommerfeldt, E. (2015), «A Postmodern Turn for Social Media Research: Theory and Research Directions for Public Relations Scholarship», *Atlantic Journal of Communication*, 23:1, σελ. 31-45.

⁷⁸ Bennett, W.L., Pfetsch, B. (2018), «Rethinking Political Communication in a Time of Disrupted Public Spheres», *Journal of Communication*, τόμος 68, τεύχος 2, σελ. 243-253.

⁷⁹ Desiere, S.E., Sha, B.L. (2007), «Exploring the development of an organizational approach to media relationships», *Public Relations Review*, τόμος 33, τεύχος 1, σελ. 96-98.

⁸⁰ Greve, H.R., Taylor, A. (2000), «Innovations as Catalysts for Organizational Change: Shifts in Organizational Cognition and Search», *Administrative Science Quarterly*, τόμος 45, No 1, Μάρτιος 2000, σελ. 54-80, και Taylor, A., Greve, H.P. (2006), «Superman or the Fantastic Four? Knowledge combination and experience in Innovative Teams», *Academy of Management Journal*, 49, σελ. 723-740, και Burton, M.D., Sorensen, J.B., Beckman, C.M. (2002), «Coming from good stock: Career histories and new venture formation», στον συλλογικό τόμο *Research in the sociology of organizations*, τόμος 19, σελ. 229-262, New York: Elsevier Science, και Hannan, M.T. and Freeman, J.

οργανισμοί προσπαθούν να διαχειριστούν τα ζητήματα νομιμοποίησης κάνοντας χρήση της δύναμής τους, προκειμένου να επηρεάζουν το εξωτερικό περιβάλλον τους⁸¹.

Τέλος, οι μελέτες σχετικά με τη διαχείριση και τη στρατηγική αντιμετώπιση των κρίσεων αντιπροσωπεύουν ένα ευρύ πεδίο νέας έρευνας σε αυτόν τον τομέα. Οι μελέτες-ορόσημα του Benoit⁸², οι οποίες αναλύουν τη θεωρία της αποκατάστασης της εταιρικής εικόνας (Crisis Response Strategies) και τις δράσεις του οργανισμού σε περιόδους κρίσεων, καθώς και το έργο του Coombs σχετικά με την οργανωτική ετοιμότητα και την αντίδραση σε κρίσιμες καταστάσεις, έχουν ιδιαίτερη ακαδημαϊκή αναγνώριση⁸³. Έκτοτε, επιστήμονες από τις ΗΠΑ και την Ευρώπη έχουν συμβάλει στην κατανόηση του πώς και του γιατί οι οργανισμοί προετοιμάζονται ή ανταποκρίνονται σε κρίσιμες καταστάσεις ή περιστατικά και του πώς δημιουργούνται αλλά και καταστρέφονται οι σχέσεις κατά τη διάρκεια αντιπαραθέσεων σε μια ενδεχόμενη κρίση.

2.3.4. Θεωρητικές ερωτήσεις που παραμένουν αναπάντητες

Τις τελευταίες δεκαετίες, οι κυριότερες μελέτες στον χώρο της επικοινωνίας εστιάστηκαν σε χώρες με σημαντική βιομηχανική ευημερία (ΗΠΑ, Δυτική Ευρώπη, Άπω Ανατολή) και λιγότερο στον αναπτυσσόμενο κόσμο, ενώ περιορισμένες μελέτες αναφέρονται στην Ανατολική Ευρώπη και στην Ινδία⁸⁴. Οι ιδιαιτερότητες των οργανισμών σε συγκεκριμένα γεωγραφικά και κοινωνικά πλαίσια απασχόλησαν τον Grunig και άλλους μελετητές, εντούτοις τόσο οι προσεγγίσεις για την αποτύπωση μιας γενικευμένης θεωρίας παγκόσμιων δημοσίων σχέσεων όσο και άλλες θεωρίες δεν έχουν δοκιμαστεί, συγκριθεί ή αναπτυχθεί επαρκώς σε συγκριτικές ή εξειδικευμένες γεωγραφικές ή κλαδικές έρευνες. Κατά ορισμένους σύγχρονους μελετητές, η έρευνα που εστιάζεται σε θέματα σύγκρισης ή εξειδίκευσης της μελέτης και της κατανόησης των στρατηγικών που αφορούν τις δημόσιες σχέσεις σε διαφορετικούς οικονομικούς κλάδους ή αγορές, σε διαφορετικές κοινωνίες ή χώρες, όχι μόνο απουσιάζει, αλλά όπου συναντάται είναι σε εμβρυακό στάδιο⁸⁵.

Η μελέτη των δημοσίων σχέσεων σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους και σε συγκεκριμένες χρονικές στιγμές, που επηρεάζονται από διαφορετικές συνιστώσες, αποτελούν επίσης πεδίο ελάχιστης

(1989), *Organizational Ecology*, Harvard University Press, Cambridge, Kelly, D. and Amburgey, T.L. (1991), «Organizational inertia and momentum: a dynamic model of strategic change», *Academy of Management Journal*, τόμος 34, No 3, σελ. 591-612.

⁸¹ Salancik, G. and Pfeffer, J. (1978), «Uncertainty, Secrecy, and the Choice of Similar Others», *Social Psychology*, 41(3), σελ. 246-255,

⁸² Benoit, W.L. (1997), «Image repair discourse and crisis communication», *Public Relations Review*, τόμος 23, τεύχος 2, 1997, σελ. 177-186.

⁸³ Coombs, W. (2007), «Protecting Organization Reputations During a Crisis: The Development and Application of Situational Crisis Communication Theory», *Corp Reputation Review*, 10, σελ. 163-176, και Coombs, W. (1998), «An Analytic Framework for Crisis Situations: Better Responses From a Better Understanding of the Situation», *Journal of Public Relations Research*, 10:3, σελ. 177-191.

⁸⁴ Moss, D., Likely, F., Sriramesh, K., Ferrari, M.A. (2017), «Structure of the public relations/communication department: Key findings from a global study», *Public Relations Review*, τόμος 43, τεύχος 1, σελ. 80-90, και Sriramesh, K., Tkalac Verčič, A. and Verčič, D. (2020), «A world in crisis: the role of public relations», *Corporate Communications: An International Journal*, τόμος 25, No 1, σελ. 1-2.

⁸⁵ Rhee, Y. (2002), «Global Public Relations: A Cross-Cultural Study of the Excellence Theory in South Korea», *Journal of Public Relations Research*, 14:3, σελ. 159-184, και Ki, E.-J., Ye, L., (2017) «An assessment of progress in research on global public relations from 2001 to 2014», *Public Relations Review*, τόμος 43, τεύχος 1, σελ. 235-245.

ερευνητικής προσπάθειας. Οι έρευνες δεν έχουν εστιαστεί στις κοινωνικές μεταβολές που προδιαγράφουν, επηρεάζουν, περιορίζουν ή και καθορίζουν τους στόχους, τις αρμοδιότητες και τις μεθόδους των υπευθύνων επικοινωνίας στην πάροδο του χρόνου. Η έρευνα στο συγκεκριμένο γνωστικό αντικείμενο δηλαδή είναι συνήθως στατική και αφορά το εδώ και τώρα ή κυρίως το «σήμερα». Οι μεταβαλλόμενες κοινωνικές και οικονομικές συνιστώσες και πραγματικότητες και οι τρόποι με τους οποίους επηρεάζουν συγκεκριμένους οργανισμούς, αν και έχουν παρουσιαστεί ως μεταβλητές από τους υποστηρικτές της Ενδεχόμενης Θεωρίας (Cameron et al.), εντούτοις δεν έχουν λάβει την απαιτούμενη προσοχή των ερευνητών του συγκεκριμένου γνωστικού αντικειμένου. Η L'Etang, μάλιστα, στη μελέτη της πάνω στην ιστορία και στην εξέλιξη των δημοσίων σχέσεων εστιάζεται στην ανάγκη όχι μόνο για ανάπτυξη της έρευνας αναφορικά με τις επικοινωνιακές τακτικές των οργανισμών σε διαφορετικές χρονικές περιόδους, αλλά και σε διαφορετικά γεωγραφικά σημεία, σε κοινωνικές ομάδες ή σε κλάδους της οικονομίας⁸⁶.

Δεν είναι όμως μόνο το χρονικό και γεωγραφικό πλαίσιο των ερευνών σε εμβρυακό επίπεδο. Ήδη μελετητές από τον προηγούμενο αιώνα διαπιστώνουν ότι οργανισμοί με σημαντική ιστορική παράδοση και υψηλές οικονομικές αποδόσεις αντιτίθενται στις αλλαγές και παραμένουν προσκολλημένοι σε ασύμμετρες ή και μονόδρομες τακτικές επικοινωνίας, χωρίς να επηρεάζονται από το εξωτερικό περιβάλλον ή από εξωγενείς παράγοντες ακόμα και σε περιόδους κρίσης⁸⁷. Στο ίδιο πλαίσιο, συγκριτικές έρευνες δεν έχουν εξετάσει με ενδελέχεια τη στρατηγική μεγάλων και ισχυρών οργανισμών –ειδικά σε περιόδους κρίσεων και εξωγενών πιέσεων–, που χρησιμοποιούν πολυποίκιλες μεθόδους ελέγχου, εξουσίας και χειραφέτησης προκειμένου να επηρεάσουν το εξωτερικό τους περιβάλλον (ή συγκεκριμένους παράγοντες που προκαλούν κρίσεις στη σχέση τους με την κοινωνία).

Κατά την ομάδα Grunig, η «πίεση» από εξωγενείς παράγοντες, π.χ. ΜΚΟ ή ομάδες συμφερόντων, ωθεί τους οργανισμούς προς την υιοθέτηση άριστων δημοσίων σχέσεων, ωστόσο αρκετοί μελετητές θεωρούν ότι νομικά πρόσωπα δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου, είτε με μεγάλη ιστορική παράδοση είτε με σημαντικό όγκο συναλλαγών, δεν επιθυμούν αμφίπλευρες στρατηγικές επικοινωνίας. Σε συγκεκριμένη έρευνα, μάλιστα, οι ερευνητές καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι εταιρείες με σημαντική οικονομική επιφάνεια θεωρούν ότι νομιμοποιούνται να προβάλλουν την άποψή τους ως «θέσφατο» και άρα ότι μπορούν να «επιβάλλουν» την άποψή τους χωρίς να υιοθετούν στρατηγικές διαλόγου ή συνεργασίας με τα κοινά-στόχους τους. Επιπλέον, αν και ο Grunig μελέτησε στις έρευνές του τις στρατηγικές οργανισμών με διαφορετικά υπόβαθρα, πλαίσια δράσης ή οράματα και προτεραιότητες (συμπεριλαμβανομένων πολυεθνικών εταιρειών, μικρομεσαίων επιχειρήσεων, ΜΚΟ, κ.λπ.), εντούτοις δεν εστίαστηκε στις ιδιαιτερότητες των θεσμικών ομάδων εκπροσώπησης επαγγελματικών ή εργατικών συμφερόντων. Οι θεωρίες της Αριστείας, όπως εξελίχθηκαν, αν και αναφέρουν τις διαφορές μεταξύ επιχειρήσεων και μη κερδοσκοπικών οργανώσεων (ειδικά στη μελέτη της ομάδας Grunig το 2010), δεν επικεντρώνονται όμως στην πολυπλοκότητα και στις ιδιαιτερότητες των φορέων που εκπροσωπούν ομάδες συμφερόντων ή και

⁸⁶ L'Etang, J. (2005), «Critical public relations: Some reflections, *Public Relations Review*», τόμος 31, τεύχος 4, σελ. 521-526, και

Fitch, K., L'Etang, J. (2020), «Problematising history in the public relations curriculum», *Corporate Communications: An International Journal*, τόμος 25, No 4, σελ. 703-716.

⁸⁷ Greve and Taylor (2000), ό.π.

επαγγελματικά συμφέροντα, ειδικά σε περιόδους κρίσεων. Οι στρατηγικές επικοινωνίας τους, ιδίως σε περιόδους εξωγενών πιέσεων, παραμένουν αδιευκρίνιστες και ανεξερεύνητες.

Με γνώμονα τις παραπάνω διαπιστώσεις, οι θεσμικοί φορείς με μακροχρόνια παράδοση, που εκπροσωπούν ομάδες συμφερόντων σε συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές αλλά και σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους, ειδικά σε περιόδους κρίσεων, δεν έχουν εξεταστεί από τους ερευνητές με τη δέουσα εμβρίθεια. Εντούτοις, υπάρχουν σημαντικά πονήματα που εντοπίζουν τη διαφορετικότητα και την πολυπλοκότητά τους και την ανάγκη για αποσαφήνιση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών αλλά και των τακτικών επικοινωνίας τους. Η εστιασμένη εξέταση συγκεκριμένων θεσμικών ομάδων εκπροσώπησης ισχυρών επιχειρηματικών συμφερόντων, με ιστορική παράδοση και συνέχεια, σε περιόδους κρίσεων του παρελθόντος, κρίνεται απαραίτητη για την εμβάθυνση στις στρατηγικές και στις μεθόδους επικοινωνίας που επιλέγουν, αλλά και στις συνιστώσες που επηρεάζουν αυτές τις επιλογές.

2.4. Μελετώντας τους θεσμούς σε συγκεκριμένο χρόνο και τόπο: Η θεωρία της «εξάρτησης από το παρελθόν»

Όπως προαναφέρθηκε, οι προϋπάρχουσες θεωρίες που μελετούν τη στρατηγική επικοινωνίας οργανισμών σε συνθήκες κρίσης εστιάζονται κυρίως στο σήμερα και σε συγκεκριμένες αγορές και γεωγραφικές περιοχές. Η εξελικτική πορεία της στρατηγικής δημοσίων σχέσεων των οργανισμών που απασχολεί τη L'Etang⁸⁸ και άλλους επιστήμονες απαιτεί μια νέα θεωρητική προσέγγιση. Οι προσεγγίσεις που επιτρέπουν την κατανόηση των συνθηκών που διαμορφώνουν τις στρατηγικές επιλογές θεσμών αλλά και την εξελικτική τους πορεία, σε συγκεκριμένο χρονικό και γεωγραφικό πλαίσιο, αποτελούν ένα σημαντικό εργαλείο για τον ερευνητή που αναζητά μια πληρέστερη μεθοδολογική προσέγγιση.

Σε αυτό το πλαίσιο, η θεωρία της «εξάρτησης από την τροχιά του παρελθόντος ή εξάρτησης από το παρελθόν» (path-dependence) απασχολεί πλέον ευρύτατα την επιστημονική μελέτη αναφορικά με την κατανόηση της εξελικτικής πορείας οργανισμών και θεσμών με σημαντική ιστορική παράδοση. Αν και ερευνητές μελέτησαν με μεγαλύτερη εστίαση από τη δεκαετία του 1980 την τροχιά της εξάρτησης θεσμών, φορέων και επιχειρήσεων από το παρελθόν τους, οι σημαντικότερες και πιο καινοτόμες και αναλυτικές έρευνες εκπονήθηκαν από την τελευταία δεκαετία του 20ού αιώνα μέχρι και σήμερα⁸⁹. Κατά τη συγκεκριμένη προσέγγιση, η εξάρτηση από το παρελθόν αφορά τον περιορισμό των αποφάσεων και των ενεργειών για τρέχουσες ή μελλοντικές καταστάσεις σχεδόν αποκλειστικά με γνώμονα παρελθούσες πρακτικές, εμπειρίες και συνήθειες⁹⁰. Η επιλογή δηλαδή μελλοντικών πρωτοβουλιών, δράσεων και αντιδράσεων ενός υπό εξέταση οργανισμού ή, συνηθέστερα, θεσμού επηρεάζεται και καθορίζεται από παλαιότερες επιλογές και προτιμήσεις. Κεντρική θέση στη συγκεκριμένη προσέγγιση κατέχει η άποψη

⁸⁸ L'Etang, J. (2013), «Public Relations: A Discipline in Transformation», *Sociology Compass*, 7, σελ. 799-817.

⁸⁹ Dugger, W.M. (1988), «Radical Institutionalism: Basic Concepts», *Review of Radical Political Economics*, 20(1), σελ. 1-20, και Thelen, K. (1999), «Historical institutionalism in comparative politics», *Annual Review of Political Science*, 2:1, σελ. 369-404.

⁹⁰ Capoccia, G. and Kelemen, R. (2007), «The Study of Critical Junctures: Theory, Narrative, and Counterfactuals in Historical Institutionalism», *World Politics*, 59(3), σελ. 341-369.

ότι «η ιστορία έχει σημασία, history DOES matter»⁹¹. Η σημασία δηλαδή της μελέτης της πρόσφατης κυρίως Ιστορίας στη διαμόρφωση των οικονομικών, πολιτικών και κοινωνικών φαινομένων είναι πρωταρχικής σημασίας για τον ερευνητή που επιθυμεί να εξετάσει τους λόγους που περιορίζουν τις επιλογές ενός υπό εξέταση οργανισμού.

Η συγκεκριμένη προσέγγιση δίνει έμφαση στα ευρήματα των μελετών που καταδεικνύουν ότι οι προϋπάρχουσες και κυρίως οι αρχικές επιλογές και συμπεριφορές στην περίοδο ίδρυσης ενός θεσμού πιθανώς να προκαθορίσουν, με μια ευρύτερη έννοια, μελλοντικές δράσεις, αντιδράσεις, επιλογές των επόμενων γενιών ή συνεχιστών⁹². Η επανάληψη δηλαδή των επιλογών του παρελθόντος, λόγω θετικών ή αρνητικών συγκυριών, είναι ίσως όχι προκαθορισμένη αλλά μάλλον αναμενόμενη. Οι οργανισμοί κατ' αυτόν τον τρόπο ενδέχεται να επιλέξουν τελικά «οδούς» που θα συγκλίνουν με αυτές που επέλεξαν οι ίδιοι ή οι προγενέστεροί τους ως επικεφαλής στο παρελθόν⁹³. Οι λόγοι που ένας οργανισμός επιλέγει την τροχιά του παρελθόντος έχουν απασχολήσει έντονα την ακαδημαϊκή έρευνα. Οι θετικές συγκυρίες (positive externalities) που συναντάμε στην εξάρτηση από το παρελθόν, δηλαδή στην εκούσια ή και ακούσια εμμονή θεσμών σε παρελθοντικές αποφάσεις και ενέργειες, απασχόλησαν ιδιαίτερα τους μελετητές, οι οποίοι προσδιόρισαν τις ακόλουθες παραμέτρους⁹⁴:

- Αύξηση της απόδοσης (increasing returns). Η μακροχρόνια επιμονή σε συγκεκριμένες επιλογές ή δράσεις επιφέρει ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα, μεγαλύτερη γνώση και εμπειρία, με λιγότερο ρίσκο από οποιαδήποτε άλλη ενδεχόμενη επιλογή.
- Αυτο-ενίσχυση (self-reinforcement). Η επιλογή μιας δράσης υποστηρίζεται και από άλλες δυνάμεις της αγοράς ή της ευρύτερης κοινωνίας, που ενισχύουν την απόφαση για διατήρηση της συγκεκριμένης κατεύθυνση προτίμησης.
- Θετική ανατροφοδότηση ή αντανάκλαση (Positive feedback). Η συγκεκριμένη επιλογή επιφέρει μακροχρόνια πρόσθετα οφέλη σε μορφή υλικής ή οικονομικής επιβράβευσης – πολλές φορές με τη μορφή bonus.
- Κλειδώμα (Lock in). Η συγκεκριμένη επιλογή είναι γενικότερα προτιμητέα από το ευρύτερο σύνολο, με αποτέλεσμα να «συμπαρασύρει» όσους την υιοθετούν σε βάρος άλλων επιλογών, που ενδεχομένως να ήταν πιο ορθολογικές, πρακτικές ή ωφέλιμες.

Οι θετικές συγκυρίες (positive externalities) που υποστηρίζουν την εξαρτημένη τροχιά από το παρελθόν ενός θεσμού, ενός φορέα ή ακόμα και ενός ατόμου εμφανίζονται επαναλαμβανόμενα και με διαφορετικές προσεγγίσεις σε σύνθετη βιβλιογραφία και σε μελέτες. Οι μελετητές εστίαστηκαν στην παρατήρησή τους και εντόπισαν τη σημασία των θετικών συγκυριών οι οποίες επηρεάζουν και εξ-

⁹¹ Page, S.E. (2006), «Path Dependence», *Quarterly Journal of Political Science*, τόμος 1, σελ. 87-115.

⁹² Vergne, J.-P. and Durand, R. (2010), «The Missing Link Between the Theory and Empirics of Path Dependence: Conceptual Clarification, Testability Issue, and Methodological Implications», *Journal of Management Studies*, 47, σελ. 736-759.

⁹³ Greener, I. (2005), «The Potential of Path Dependence in Political Studies», *Politics*, 25(1), σελ. 62-72.

⁹⁴ Ebbinghaus, B. (2005), «Can Path Dependence Explain Institutional Change?», *Discussion paper no. 2* (Max-Planck-Institut, Cologne, Μάρτιος 2005), και Pierson, P. (2000), «Increasing Returns, Path Dependence, and the Study of Politics», *The American Political Science Review*, 94(2), σελ. 251-267, και Liebowitz, S. and Margolis, S. (1995), «Path Dependence, Lock-in, and History», *Journal of Law, Economics & Organization*, 11(1), σελ. 205-226.

αναγκάζουν τους θεσμούς ή τους οργανισμούς να μην υιοθετούν καινοτόμες αλλαγές ως προς θέματα στρατηγικού ενδιαφέροντος. Η σύγχρονη μελέτη όμως, ειδικά τον 21ο αιώνα, αναφορικά με την εξάρτηση από το παρελθόν εστιάζεται πλέον και στις αρνητικές συγκυρίες (negative externalities), που επιδρούν καταλυτικά ως προς επιλογές που είναι «εξαρτημένες από το παρελθόν».

Οι μελετητές, σε πιο πρόσφατες έρευνες, εντόπισαν και κατέγραψαν τις ακόλουθες παραμέτρους-συνιστώσες, οι οποίες ωστόσο περιορίζουν την απ-εξάρτηση από το παρελθόν⁹⁵:

- Οι οικονομικές συγκυρίες (και ειδικότερα η οικονομική δυσκαμψία μιας επιχείρησης) δεν επιτρέπουν επιλογές που ενδέχεται να θεωρούνται ριζοκίνδυνες.
- Ο χωροταξικός περιορισμός ενός οργανισμού προκαθορίζει τις δυνατότητες επιλογής και ανάπτυξής του.
- Η πνευματική, ψυχολογική ή και συναισθηματική κατάσταση αλλά και το ιδεολογικό υπόβαθρο όσων «επιλέγουν» την τελική στρατηγική διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στην επιλογή νέων οδών.
- Ο «περιορισμός» της εξουσίας του επικεφαλής ενός φορέα ή θεσμού συνήθως δεν του επιτρέπει, για διάφορους λόγους, να πειραματιστεί με νέες επιλογές.
- Η κοινωνική κουλτούρα του οργανισμού, αλλά και οι μακροχρόνιες σχέσεις με το ευρύτερο κοινωνικό σύνολο, οι συνεργασίες και οι διασυνδέσεις με την ευρύτερη αγορά επηρεάζουν ευρύτατα την τελική επιλογή και προκαθορίζουν μια τροχιά η οποία συνήθως είναι εξαρτημένη.
- Η έλλειψη εσωτερικής συνέπειας και κυρίως συνοχής ενός φορέα ή μιας επιχείρησης οδηγεί σε εξάρτηση από το παρελθόν.

Σύμφωνα με πιο πρόσφατες μελέτες, οι γενικότερες πολιτικές επιδιώξεις αλλά και οι νομοθεσίες ενός κράτους, η γεωγραφική απομόνωση μιας επιχείρησης, η πρόσβαση στην τεχνολογία αποτελούν αρνητικές συνιστώσες, που μπορούν να οδηγήσουν σε επιλογές «εξαρτημένες από το παρελθόν» ενός φορέα ή ενός θεσμού⁹⁶.

Η εξάρτηση από το παρελθόν αφορούσε μέχρι σχετικά πρόσφατα την εξέταση των αιτιών της επιμονής (ή ακόμα και εμμονής) σε μακροχρόνιες στατικές ή έστω μη καινοτόμες επιλογές, εκούσιες όσο και ακούσιες, που αντανακλούν τις παραδόσεις ενός οργανισμού ή και τις συνήθειες των ατόμων που τους αποτελούν⁹⁷. Με αυτόν τον γνώμονα, η συγκεκριμένη προσέγγιση επιτρέπει να εντοπίσουμε συγκεκριμένα γεγονότα ή συνιστώσες που επιδρούν καταλυτικά στην απόφαση για την επιλογή νέων στρατηγικών ή ανατρεπτικών κινήσεων⁹⁸, ενώ παράλληλα επιτρέπει στον ερευνητή να κατανοήσει τους

⁹⁵ Bednar, J. and Page, S. (2018), «When Order Affects Performance: Culture, Behavioral Spillovers, and Institutional Path Dependence», *American Political Science Review*, 112(1), σελ. 82-98, και List, C. (2004), «A Model of Path-Dependence in Decisions over Multiple Propositions», *The American Political Science Review*, 98(3), σελ. 495-513.

⁹⁶ Bednar, J., Page, S. and Toole, J. (2012), «Revised-Path Dependence», *Political Analysis*, 20(2), σελ. 146-156.

⁹⁷ Schreyögg, G., Sydow, J., Holtmann, P. (2011), «How history matters in organisations: The case of path dependence», *Management & Organizational History*, 6(1), σελ. 81-100.

⁹⁸ Mahoney, J. (2000), «Path Dependence in Historical Sociology», *Theory and Society*, 29(4), σελ. 507-548.

λόγους και τα αίτια μιας συγκεκριμένης εξελικτικής πορείας ενός θεσμού σε συγκεκριμένο χρονικό πλαίσιο. Οι ερευνητές που ασπάζονται τη συγκεκριμένη προσέγγιση εντόπισαν και εστίαστηκαν στις αποφάσεις, στις πρακτικές ή ακόμα και στις συνήθειες ενός θεσμού (ή και μιας κοινωνίας) –ορθές ή μη–, οι οποίες δεσμεύουν μελλοντικές αποφάσεις και στρατηγικές. Στην Ελλάδα, ερευνητές σε διαφορετικά γνωστικά πεδία κοινωνικών επιστημών έχουν ασχοληθεί εκτενώς με τη συγκεκριμένη προσέγγιση, εξηγώντας την εξελικτική πορεία κοινωνιών, οικονομιών και βιομηχανικών κλάδων⁹⁹.

2.4.1. Η σημασία του Ιστορικού Θεσμοκεντρισμού στη μελέτη και στην κατανόηση των θεσμών και των συλλογικών οργάνων εκπροσώπησης

Η θεωρία της εξάρτησης από το παρελθόν αναφέρεται σε επιχειρήσεις αλλά και σε οργανισμούς με μη κερδοσκοπικό χαρακτήρα, δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς ή συλλογικά όργανα, ΜΚΟ, φορείς εξουσίας, κ.λπ. Η προσέγγιση του Ιστορικού Θεσμοκεντρισμού (ΙΘ), η οποία δανείζεται τη μεθοδολογία και κάποια αξιώματα της θεωρίας του Path Dependence, επιτρέπει στον μελετητή να κατανοήσει πλήρως την εξελικτική πορεία ενός θεσμού σε συγκεκριμένο χρόνο και τόπο¹⁰⁰. Σύμφωνα με τον Steinmo¹⁰¹, ο Ιστορικός Θεσμοκεντρισμός δεν αποτελεί μια μεθοδολογία αλλά μια προσέγγιση ως προς την κατανόηση ζητημάτων της πολιτικής επιστήμης. Ο Ιστορικός Θεσμοκεντρισμός δηλαδή δεν προτρέπει σε αυστηρή εμμονή των ερευνητών σε μια συγκεκριμένη θεωρία. Επιπλέον, συστήνεται η πιο ευρεία υιοθέτηση μεθοδολογιών και η χρήση πολλαπλών πηγών ή και ερευνητικών εργαλείων¹⁰². Πιο συγκεκριμένα, ειδικά τον 21ο αιώνα, ο Ιστορικός Θεσμοκεντρισμός εξετάζει συγκεκριμένα γεγονότα, εστιάζοντας στο ερώτημα γιατί ένα συγκεκριμένο πολιτικό συμβάν συνέβη το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και όχι σε κάποια άλλη χρονική περίοδο¹⁰³.

⁹⁹ Ζουμπουλάκης, Μ. (2008), *Θεσμοί και Μεταβολές στην Ελληνική Οικονομία*, εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα, σελ. 28-31, Χαρλαύτη, Τζ. (2001) και (2005), ό.π. Στη μελέτη της ναυτιλιακής οικονομικής επιστήμης, της ναυτιλιακής πολιτικής και της ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας, μελετητές εντόπισαν εξαρτημένες τροχιές από το παρελθόν τόσο στην οργάνωση και στη διοίκηση ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, ειδικά με παραδοσιακό-οικογενειακό χαρακτήρα, όσο και σε πολιτικούς θεσμούς και φορείς διοίκησης τόσο της εκτελεστικής όσο και της νομοθετικής εξουσίας. Ενδεικτικά: Theotokas, I. (2007), «On Top of World Shipping: Greek Shipping Companies' Organization and Management», *Research in Transportation Economics*, 21, σελ. 63-93, Thanopoulou, H.A. (2007), «A Fleet for the 21st Century: Modern Greek Shipping», *Research in Transportation Economics*, 21, σελ. 23-61, και Harlaftis, G., Valdaliso, J.-M. (2012), «Business Groups and Entrepreneurial Families in Southern Europe: Comparing Greek and Spanish Shipowners in the Nineteenth and Twentieth Centuries», *The World's Key Industry*, σελ. 235-262.

¹⁰⁰ Hall, P.A. and Taylor, R.C.R. (1996), «Political science and the three new institutionalisms», *Political Studies*, 44(5), σελ. 936-957.

¹⁰¹ Steinmo, S. (2008), «Historical institutionalism», στον συλλογικό τόμο Della Porta, D. and Keating, M. (eds), *Approaches and Methods in the Social Sciences*, Cambridge University Press, σελ. 113-138.

¹⁰² Campbell, J. (2004), *Institutional change and globalization*, Princeton University Press, Princeton, NJ, και Conran, J., Thelen, K. (2016), «Institutional change», στον τόμο Fioretos, O., Falleti, T., Sheingate, A. (eds), *Oxford handbook of historical institutionalism*, Oxford University Press, Oxford, UK, σελ. 51-70.

¹⁰³ Pierson, P. and Skocpol, T. (2002), «Historical institutionalism in contemporary political science», στον τόμο των Katznelson, I. and Milner, H.V., *Political Science: The State of the Discipline*, Norton, New York, σελ. 693-721.

Η προσέγγιση διαφέρει από άλλες των κοινωνικών επιστημών στο ότι απαντά ερωτήσεις που αφορούν πραγματικά γεγονότα και όχι υποθετικά ή θεωρητικά ζητήματα και ερωτήματα¹⁰⁴. Κατά τον Steinmo, η συγκεκριμένη προσέγγιση γεννήθηκε μετά την ανάγκη των επιστημόνων να απαντήσουν σε ερωτήσεις που αφορούσαν πραγματικά ιστορικά γεγονότα, χωρίς να θέλουν να εστιαστούν δογματικά και αποκλειστικά σε μια θεωρία, σε ένα επιχείρημα ή σε μια μεθοδολογία¹⁰⁵. Ο μελετητής που υιοθετεί την προσέγγιση του Ιστορικού Θεσμικοκεντρισμού ερωτά *γιατί* και *πώς* μια επιλογή υιοθετήθηκε και *γιατί* και *πώς* αυτή η επιλογή οδήγησε τελικά σε μια συγκεκριμένη έκβαση¹⁰⁶.

Στο ίδιο πλαίσιο, οι μελέτες για μη κερδοσκοπικούς οργανισμούς, φορείς εκπροσώπησης συλλογικών συμφερόντων και οργανισμούς με σημαντική ιστορική πορεία που υιοθετούν την προσέγγιση του Ιστορικού Θεσμικοκεντρισμού είναι εκτεταμένες και αφορούν τόσο διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές όσο και διαφορετικές ιστορικές περιόδους. Κατά τον Gorges¹⁰⁷, οι νέες προσεγγίσεις ως προς τη μελέτη των αλλαγών στους θεσμούς εστιάζονται πλέον στο *πώς* και στο *γιατί* συγκεκριμένοι θεσμοί, σε συγκεκριμένους χώρους και χρόνους, προοδεύουν και εξελίσσονται.

Όπως και η αρχική θεωρία της εξάρτησης από το παρελθόν εντοπίζει τη σημασία της γενεσιουργού περιόδου ενός φορέα, και στον Ιστορικό Θεσμικοκεντρισμό η αρχική θεμελίωση νορμών και συμπεριφορών, αλλά και η εξέλιξή τους σε βάθος χρόνου, είναι επίσης εξαιρετικής σπουδαιότητας¹⁰⁸. Η ιστορία ενός θεσμού και κυρίως η εξέλιξή του μέσα στον χρόνο είναι ο βασικός λόγος που ο ερευνητής επιλέγει να εξετάζει ιστορικά αρχεία¹⁰⁹. Η ιστορία όμως και η εξέλιξη ενός θεσμού δεν μελετώνται προκειμένου οι ερευνητές να εξακριβώσουν την ορθότητα κάποιων θεωριών, αλλά για να ισχυροποιηθεί η θέση που αναδεικνύεται από αυτή την προσέγγιση: τα πολιτικά γεγονότα συμβαίνουν σε πολύ συγκεκριμένα ιστορικά πλαίσια, τα οποία και καθορίζουν τη μετέπειτα εξέλιξή τους¹¹⁰. Ο ερευνητής δηλαδή δεν μελετά πολιτικά γεγονότα και ζητήματα χωρίς συγκεκριμένο ιστορικό ή και γεωγραφικό πλαίσιο σε μια αφηρημένη τάξη πραγμάτων. Η συγκεκριμένη προσέγγιση ενδιαφέρεται για την κάθε λεπτομέρεια στο εξωτερικό περιβάλλον ενός θεσμού αλλά και για τη χρονική συγκυρία που τελικά διαμορφώνει τον ίδιο τον θεσμό που εξετάζεται¹¹¹.

¹⁰⁴ Capoccia, G. (2016), «When Do Institutions “Bite”? Historical Institutionalism and the Politics of Institutional Change», *Comparative Political Studies*, 49(8), σελ. 1095-1127.

¹⁰⁵ Thelen, K. (1999), «Historical institutionalism in comparative politics», *Annual Review of Political Science* 2, σελ. 369-404.

¹⁰⁶ Pierson, P. (2004), *Politics in Time: History, Institutions, and Social Analysis*, Princeton University Press, Princeton, NJ.

¹⁰⁷ Gorges, M.J. (2001), «New Institutional Explanations for Institutional Change: A Note of Caution», *Politics*, 21, σελ. 137-145.

¹⁰⁸ Mahoney, J. and Thelen, K. (2010), «How historical institutionalists explain change», στον τόμο των Mahoney, J. and Thelen, K., *Explaining Institutional Change*, Cambridge University Press, Cambridge, σελ. 1-37.

¹⁰⁹ Thelen, K. (2003), «How institutions evolve: insights from comparative historical analysis», στον τόμο των Mahoney, J. and Rueschemeyer, D. (eds), *Comparative Historical Analysis in the Social Sciences*, Cambridge University Press, Cambridge, σελ. 208-240.

¹¹⁰ Streeck, W. and Thelen, K. (eds) (2005), *Beyond Continuity: Institutional Change in Advanced Political Economies*, Oxford University Press, Oxford.

¹¹¹ Pierson, P. (2004), *Politics in Time: History, Institutions, and Social Analysis*, Princeton University Press, Princeton.

2.4.2. Η μετεξέλιξη των θεσμών – Ο ρόλος των σοκ και των κρίσεων

Οι Clemens και Cook διατύπωσαν την άποψη ότι οι θεσμοί είναι σταθεροί μέχρι να κλονιστούν από ένα εξωτερικό σοκ, που θα διαταράξει το ίδιο το θεσμικό σύστημα. Κατ' αυτόν τον τρόπο, πόλεμοι, οι παγκόσμιες οικονομικές εξελίξεις αλλά και νόμοι που μεταβάλλουν τις οικονομικές ισορροπίες μπορούν να κλονίσουν έναν θεσμό και να μεταβάλλουν τις επιλογές αλλά και την πορεία του¹¹². Παράλληλα, σύμφωνα με τους ίδιους ερευνητές, οι επιλογές, ειδικά ενός κράτους, ύστερα από κοινωνικές πιέσεις, μπορούν να οδηγήσουν σε σημαντικές ανατροπές, που θα επηρεάσουν ομάδες συλλογικής εκπροσώπησης με συμφέροντα που διαταράσσονται από τις κρατικές επιλογές που αναθεωρούνται, καταργούνται ή αναμορφώνονται.

Ο Immergut (2008), μελετώντας ομάδες με μακροχρόνιες σχέσεις με την κυβέρνηση, παρατηρεί ότι πολιτικά προνόμια που έχουν αποκτηθεί σε βάθος χρόνου προκαθορίζουν τη στάση αλλά και τη δράση-αντίδραση αυτών των ομάδων τόσο απέναντι στο κράτος όσο και στην κοινωνία¹¹³. Στο ίδιο μήκος κύματος, σύμφωνα με μια άλλη άποψη¹¹⁴, οι ομάδες συμφερόντων συνήθως αναδύονται στο παιχνίδι της εξουσίας σε μια συγκεκριμένη χρονική στιγμή, οπότε οι δυνάμεις τους είναι σημαντικές και οι στόχοι τους σαφείς, και ως εκ τούτου η μετεξέλιξή τους αλλά και η αναθεώρηση της αρχικής στρατηγικής τους καθίστανται έως και αδύνατες. Ιδεολογίες και στόχοι που προϋπάρχουν, δηλαδή, της γέννησης ενός θεσμού συχνά ισχυροποιούνται σε τέτοιο βαθμό, που δεν επιτρέπουν σε νέες ιδέες να ευδοκιμήσουν. Όταν μάλιστα οι «παρελθούσες στρατηγικές επιλογές έχουν οδηγήσει σε σημαντικά οικονομικά προνόμια, οικονομικές ανταμοιβές ή προνομιακές σχέσεις και δικτυώσεις, αυτές δύσκολα μεταβάλλονται ή ανατρέπονται»¹¹⁵.

Όπως προαναφέρθηκε, η μετεξέλιξη των θεσμών αποτελεί σημαντικό πεδίο εξέτασης και ανάλυσης της συγκεκριμένης προσέγγισης. Σε αυτή την προσέγγιση, ο ερευνητής μελετά τη μετεξέλιξη των θεσμών, επιμένοντας ότι οι θεσμοί αλλάζουν πολύ αργά σε βάθος χρόνου για πολυποίκιλους λόγους. Εξωγενή όμως γεγονότα (σοκ) διαταράσσουν αυτή την ισορροπία (equilibrium): όταν τα σοκ οδηγούν τους κύριους συντελεστές σε νέες ιδέες αλλά και στο να επηρεάσουν τους υπόλοιπους συντελεστές –και τελικά να τις υλοποιήσουν–, τότε επέρχεται μια ουσιαστική ιστορική καμπή αλλαγής (critical juncture) στον υπό εξέταση θεσμό¹¹⁶. Σε αυτό το πλαίσιο, ένας θεσμός, σύμφωνα με αυτή την προσέγγιση, απολαμβάνει περιόδους σχετικής ηρεμίας (relevant stability), όπου οι αλλαγές είναι ήπιες, αργές ή και περιορισμένες. Οι αλλαγές συνήθως είναι όμως αναγκαίες σε βραχύβιες περιόδους εξωγενών σοκ – critical junctures. Σε αυτές τις βραχύβιες περιόδους, οι μεταβολές των στρατηγικών ενός υπό εξέταση

¹¹² Clemens, E.S., Cook J.M. (1999), «Politics and Institutionalism: Explaining Durability and Change», *Annual Review of Sociology*, τόμος 25:1, σελ. 441-466.

¹¹³ Immergut, E.M. and Anderson, K.M. (2008), «Historical Institutionalism and West European Politics», *West European Politics*, 31:1-2, σελ. 345-369.

¹¹⁴ Fioretos, O. (2011), «Historical Institutionalism in International Relations», *International Organization*, 65(2), σελ. 367-399.

¹¹⁵ Fioretos, O. (2011), ό.π., σελ. 384.

¹¹⁶ Steinmo (2008), ό.π., σελ. 170.

θεσμού ενδιαφέρουν απόλυτα τον ερευνητή, ο οποίος με τη σειρά του εστιάζεται στην αιτία ή στις αιτίες που οδήγησαν στην αλλαγή. Σε αυτό το πλαίσιο, το εξωγενές σοκ είναι το έναυσμα για την αλλαγή.

Στη συγκεκριμένη περίοδο της κρίσης, οι ελίτ αναγκάζονται να επανεξετάσουν τόσο τους συνεργάτες και συμμάχους όσο και τα εργαλεία, τις τακτικές και τα μέσα τους στην επίτευξη ορισμένων στρατηγικών επιλογών ή, σε ορισμένες περιπτώσεις, και τους ίδιους τους στόχους και τις προσδοκίες τους. Όπως στη θεωρία της εξαρτημένης τροχιάς από το παρελθόν, οι τελικές επιλογές καθορίζονται και επηρεάζονται από επιλογές του παρελθόντος¹¹⁷. Ο ρόλος της ελίτ –των συντελεστών των αλλαγών δηλαδή– σε αυτό το σημείο είναι κρίσιμος και διαφοροποιεί τον Ιστορικό Θεσμοκεντρισμό από άλλες προσεγγίσεις, που δεν εστιάζονται στη σημαντικότητα του ατόμου, στις επιλογές και στις δράσεις του. Η συγκεκριμένη προσέγγιση δεν θεωρεί τον ηγέτη ή την ελίτ ως παθητικούς δέκτες εξωγενών παραγόντων ή και θεσμικών ζυμώσεων και πιέσεων. Ο Ιστορικός Θεσμοκεντρισμός, κατ' αυτόν τον τρόπο, εξετάζει την ιστορία με την πεποίθηση ότι ο ερευνητής πρέπει να ταξιδέψει μέσα στον χρόνο προκειμένου να αντιληφθεί τις συγκεκριμένες ζυμώσεις της εποχής- τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό περιβάλλον ενός οργανισμού- και όχι απλώς να προσπαθήσει να δανειστεί σύγχρονες θεωρίες και να τις εφαρμόσει σε διαφορετικές χρονικές περιόδους¹¹⁸. Με τον Ιστορικό Θεσμοκεντρισμό ο μελετητής διαπιστώνει το γενικότερο πλαίσιο και τις συνθήκες δράσης ενός οργανισμού, τόσο σε περιόδους ηρεμίας όσο και σε περιόδους σοκ, εντοπίζοντας αλλαγές στις συμπεριφορές ή στις στρατηγικές, χωρίς όμως να επιθυμεί να καταλήξει σε γενικευμένα συμπεράσματα¹¹⁹.

2.5. Θεωρητικές ερωτήσεις

Η Θεωρία των Άριστων Δημοσίων Σχέσεων, η μόνη ευρέως δοκιμασμένη θεωρία στις ΗΠΑ, στο Ηνωμένο Βασίλειο, στις χώρες της Κοινοπολιτείας και στην Άπω Ανατολή, αλλά και η πιο συχνά αναφερόμενη θεωρία στη βιβλιογραφία των δημοσίων σχέσεων, εξηγεί τις στρατηγικές επιλογές ως προς την επικοινωνία με γενικούς όρους και αναφέρεται αποκλειστικά σε έρευνες αλλά και σε συμπεράσματα που αφορούν τη σημερινή εποχή. Τα αξιώματά της έχουν αναπτυχθεί μέσω της εξέτασης από την ομάδα Grunig για πάνω από δεκαπέντε έτη σε νομικά πρόσωπα δημοσίου και ιδιωτικού δικαίου στις ΗΠΑ και σε μικρότερο βαθμό και σε άλλες χώρες. Ο Ιστορικός Θεσμοκεντρισμός, ως προσέγγιση, εξετάζει σε συγκεκριμένο τόπο και χρόνο τις στρατηγικές επιλογές θεσμικών φορέων με μακροχρόνια παράδοση και ιστορία και επιτρέπει σε έναν ερευνητή, αφού δανειστεί μεθοδολογίες και θεωρίες από διαφορετικά γνωστικά αντικείμενα, να κατανοήσει τους λόγους αλλά και τις αιτίες που οι φορείς έδρασαν ή αντέδρασαν με έναν συγκεκριμένο τρόπο, ειδικά σε περιόδους κρίσης.

¹¹⁷ Ebbinghaus (2005), ό.π.

¹¹⁸ Hall, P.A., Taylor, R.C.R. (1996), «Political Science and the Three New Institutionalisms», *Political Studies*, 44(5), σελ. 936-957, και Immergut, E.M. and Anderson, K.M. (2008), «Historical Institutionalism and West European Politics», *West European Politics*, 31:1-2, σελ. 345-369.

¹¹⁹ Thelen, K. and Steinmo, S. (1992), «Introduction», στον τόμο *Structuring Politics: Historical Institutionalism in Comparative Analysis*, σε επιμέλεια Steinmo, S., Thelen, K. Longstreth, F., Cambridge: Cambridge University Press.

Κατά συνέπεια, η συζήτηση για το αν οι στρατηγικές επικοινωνίας, ειδικά σε περιόδους κρίσεων, μπορούν να ασκηθούν με παρόμοιους τρόπους σε διαφορετικές χώρες δεν είναι πρόσφατη, αλλά είναι επαναλαμβανόμενη εδώ και αρκετές δεκαετίες. Οι έρευνες σε θέματα διαχείρισης επικοινωνιακών κρίσεων (Crisis Response Strategies – CRS), ειδικά σε συνθήκες έντασης (π.χ. πιέσεις από ομάδες ακτιβιστών ή κυβερνητικούς φορείς), δεν έχουν επεκταθεί σε ένα συγκριτικό πλαίσιο διεθνώς και δεν έχουν εστιαστεί επαρκώς σε διαφορετικούς κλάδους της οικονομίας και της επιχειρηματικότητας. Οι έρευνες δεν έχουν επίσης εξειδικευτεί αρκετά σε διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές και χρονικές συγκυρίες. Οι υπάρχουσες γενικές θεωρίες δεν διαχωρίζουν το χθες από το σήμερα ή και το αύριο¹²⁰. Αν και στη Θεωρία της Αριστείας οι εξωγενείς πιέσεις φαίνεται να λειτουργούν ως κινητήρια δύναμη που ωθεί έναν οργανισμό να ασκήσει ένα υψηλότερο επίπεδο αριστείας στις δημόσιες σχέσεις¹²¹, πιο πρόσφατες έρευνες, ειδικά σε θέματα διαχείρισης επικοινωνιακών κρίσεων, καταλήγουν μετά από συστηματική παρατήρηση ότι οργανισμοί με μεγάλη ιστορική παράδοση και σημαντική οικονομική επιτυχία-επιφάνεια αδυνατούν ή και αποκλείουν τις εκφάνσεις της αριστείας (εξωστρέφεια, διάλογο, συνδιαλλαγή, αμφίπλευρη επικοινωνία) ως στρατηγική επιλογή¹²². Η εξέταση, με νέα ερευνητικά εργαλεία, των στρατηγικών που αναπτύσσουν οι θεσμοί με σημαντική παράδοση σε συγκεκριμένες περιόδους έντασης (critical junctures) αλλά και των λόγων για την ανάπτυξη αυτών των στρατηγικών κρίνεται επίσης αναγκαία.

Πιο συγκεκριμένα, ο στόχος της παρούσας έρευνας είναι να καταγράψει και να αναλύσει τις στρατηγικές επικοινωνίας και τη διαχείριση των σχέσεων με τα ΜΜΕ της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών σε μια περίοδο παρατεταμένων κρίσεων για τη δημόσια εικόνα της ναυτιλίας, στην πρόωμη μεταπολιτευτική περίοδο της Ελλάδας (1975-1981).

Τα θεωρητικά ερωτήματα που τίθενται είναι:

- Ερώτημα 1ο: Κατά πόσο και σε ποιο βαθμό η στρατηγική της ΕΕΕ επηρεάστηκε από έναν εξωγενή παράγοντα-σοκ;
- Ερώτημα 2ο: Ποιοι ενδογενείς παράγοντες επηρέασαν την αλλαγή, τη διαμόρφωση και τη συνέχιση της στρατηγικής επικοινωνίας της ΕΕΕ την υπό εξέταση περίοδο; Επιπροσθέτως: Ποιος ήταν ο ρόλος και η συμβολή της ηγετικής ομάδας στο ΔΣ της ΕΕΕ, ως προς την υιοθέτηση και την εφαρμογή της νέας στρατηγικής επικοινωνίας;
- Ερώτημα 3ο: Σε ποιο βαθμό, σε μια συγκεκριμένη περίοδο κρίσης, η ΕΕΕ υιοθέτησε πρακτικές που συγκλίνουν με τα αξιώματα των Άριστων (αμφίδρομων) Σχέσεων; Ποιες

¹²⁰ Bissias, I., Pallis, A.A. (2016), «Representing shipowners: explaining strategic interactions with the media», *International Journal of Decision Sciences, Risk and Management (IJDSRM)*, τόμος 6, No 3, σελ. 225-239.

¹²¹ Lee, S. and Evatt, S.D. (2005), «An empirical comparison of the predictors of excellence in public Relations», *Corporate Reputation Review*, τόμος 8, No 1, σελ. 31-43.

¹²² Greve, H.R., Taylor, A. (2000), «Innovations as catalysts for organizational change: shifts in organizational cognition and search», *Administrative Science Quarterly*, τόμος 45, No 1, σελ. 54-80, και Hannan, M.T., Freeman, J. (1989), *Organizational Ecology*, Harvard University Press, Cambridge, και Kelly, D., Amburgey, T.L. (1991), «Organizational inertia and momentum: a dynamic model of strategic change», *Academy of Management Journal*, τόμος 34, No 3, σελ. 591-612.

τεχνικές και εργαλεία επικοινωνίας ακολουθήθηκαν απέναντι στην ευρύτερη κοινωνία και απέναντι στα ΜΜΕ;

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Μεθοδολογία έρευνας

Στη συγκεκριμένη έρευνα αναζητούνται οι μέθοδοι αλλά και οι λόγοι που ώθησαν την επανεξέταση και την αλλαγή της στρατηγικής επικοινωνίας της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) κατά την πρόωμη μεταπολιτευτική περίοδο της Ελλάδας. Ως βασικό αντικείμενο έρευνας και ανάλυσης ορίζεται η στρατηγική επικοινωνίας της ΕΕΕ σε μια συγκεκριμένη περίοδο κρίσης για τη δημόσια εικόνα του εφοπλισμού. Ειδικότερα, ερευνώνται και αναλύονται οι στρατηγικές, οι τακτικές και οι μέθοδοι επικοινωνίας που υιοθέτησε η ΕΕΕ κατά την περίοδο 1975-1981, αλλά και οι λόγοι που οδήγησαν σε αυτή τη στρατηγική. Στο παρόν κεφάλαιο θα εξεταστούν το θεωρητικό πλαίσιο, η μεθοδολογική προσέγγιση, τα ερευνητικά εργαλεία καθώς και οι πηγές που υιοθετήθηκαν για την ολοκλήρωση της παρούσας διατριβής. Ταυτόχρονα θα παρουσιαστούν αναλυτικά τα στάδια της εκπόνησης της παρούσας μελέτης.

3.1. Η καταγραφή του παρελθόντος στις δημόσιες σχέσεις: Μεθοδολογικές προσεγγίσεις

Η καταγραφή της στρατηγικής επικοινωνίας μη κερδοσκοπικών οργανισμών ή φορέων σε συγκεκριμένες περιόδους του παρελθόντος έχει απασχολήσει μικρό αριθμό μελετητών, με αποτέλεσμα τον περιορισμένο αριθμό ερευνών. Σε γενικότερο πλαίσιο, η εξέταση της εξελικτικής διαδικασίας της εταιρικής επικοινωνίας απασχολούσε μέχρι πρόσφατα σχεδόν αποκλειστικά μελετητές στη Βόρεια Αμερική, που επικεντρώνονταν όμως σε τρέχουσες ή επίκαιρες εξελίξεις στο πώς οι οργανισμοί επικοινωνούν¹²³. Επιπροσθέτως, η ανάλυση στρατηγικών ή πρακτικών επικοινωνίας περιορίζεται συνήθως στη μελέτη δευτερογενών πηγών, αφού ο μελετητής σπάνια έχει άμεση πρόσβαση σε αρχειακό υλικό των ίδιων των οργανισμών που επιθυμεί να εξετάσει.

Εξαιρετικά περιορισμένη ήταν επίσης, μέχρι σχετικά πρόσφατα, η μελέτη των στρατηγικών επικοινωνίας σε περιόδους κρίσεων συλλογικών φορέων εκπροσώπησης συμφερόντων, ακτιβιστικών ή συνδικαλιστικών οργανώσεων¹²⁴. Κατά τη L'Etang, η στρατηγική επικοινωνίας νομικών προσώπων ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου δεν ασκείται εν κενώ, σε ένα αόριστο και ασαφές πλαίσιο¹²⁵. Πιο συγκεκριμένα, στις αναλύσεις της η ίδια καταλήγει στα εξής συμπεράσματα: η καταγραφή και η ανάλυση της εξελικτικής ιστορίας των δημοσίων σχέσεων δεν οδηγούν σε αντικειμενικά συμπεράσματα εάν ο ερευνητής δεν μελετήσει και δεν κατανοήσει πρωταρχικά τη συνολική πορεία του οργανισμού μέσα στον χρόνο. Η επικοινωνία δηλαδή σχετίζεται με την ιστορία αλλά και με το ευρύτερο πεδίο δράσης του εξεταζόμενου φορέα –ενός συστήματος– σε μια συγκεκριμένη εποχή. Κατ' αυτόν τον τρόπο, ο

¹²³ Miller, K.S. (1999), «Public Relations in Film and Fiction: 1930 to 1995», *Journal of Public Relations Research*, 11:1, σελ. 3-28, και L'Etang, J. (2005), «Critical public relations: Some reflections», *Public Relations Review*, 31:4, σελ. 521-526, και L'Etang, J. (2013), «Public Relations: A Discipline in Transformation», *Sociology Compass*, 7, σελ. 799-817.

¹²⁴ Lewis, D. (2003), «Theorizing the Organization and Management of Non-Governmental Organizations. Towards a Composite Approach», *Public Management Review*, 5:3, σελ. 325-344.

¹²⁵ L'Etang, J. (2008), «Writing PR history: issues, methods and politics», *Journal of Communication Management*, 12:4, σελ. 319-335.

μελετητής οφείλει να εξετάσει ενδελεχώς το εξωτερικό περιβάλλον που τον προσδιορίζει αλλά και τις δυναμικές εντός του οργανισμού, στο πλαίσιο των οποίων προέκυψαν ή ασκήθηκαν οι δημόσιες σχέσεις.

Οι ερευνητές που εξετάζουν τις υιοθετούμενες στρατηγικές δημοσίων σχέσεων οργανισμών ή φορέων σε συγκεκριμένες ιστορικές περιόδους χρειάζεται επιπροσθέτως να χειριστούν πληροφορίες σε πολλαπλά επίπεδα, από διαφορετικές πηγές –συνήθως όχι πρωτογενείς– οι οποίες σχετίζονται συγκεκριμένα με το ερώτημα της έρευνάς τους. Οι σημαντικότερες μεθοδολογικές δυσκολίες εντοπίζονται όμως κυρίως στις πηγές που ο ερευνητής καλείται να χρησιμοποιήσει: οι οργανισμοί συνήθως αποκλείουν ή ενίοτε και απαγορεύουν τη δημοσίευση ή και τη μελέτη του πλήρους αρχειακού υλικού τους, ειδικά ως προς τις συζητήσεις εντός του Διοικητικού Συμβουλίου τους ή της εξειδικευμένης Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων, ενώ πολλές εταιρείες ή φορείς δεν διατηρούν αρχεία που θα ήταν χρήσιμα στους μελετητές του συγκεκριμένου γνωστικού αντικείμενου¹²⁶. Ως εκ τούτου, ο ερευνητής περιορίζεται συχνά στη μελέτη ενός ετερογενούς αρχειακού υλικού, που συνήθως συμπεριλαμβάνει προσωπικό αρχειακό υλικό συγκεκριμένων ή μεμονωμένων μελών ΔΣ και δημοσιογράφων ή άλλων φορέων που εκπροσωπούν ομάδες συμφερόντων και αρχές που έρχονται σε επικοινωνία με τον εξεταζόμενο θεσμό ή φορέα. Επιπροσθέτως, ο μελετητής ερευνά άρθρα, ειδήσεις ή συνεντεύξεις και ανακοινώσεις στον Τύπο που ανευρίσκονται σε αρχεία κυρίως δημοσιογράφων ή εκδοτικών οίκων.

Η ιεράρχηση των πηγών και η επιλογή ή μη της καταγραφής τους συνήθως επηρεάζονται από τις αρχειακές αξίες, την ιδεολογία ή τις ευαισθησίες του ερευνητή, με αποτέλεσμα να μην μπορεί να υπάρξει «καθολική» ή «πλήρως αντικειμενική» αποτύπωση της ιστορίας των δημοσίων σχέσεων των οργανισμών και των φορέων, αλλά μια σειρά από «ερμηνείες των ερμηνειών» (δευτερογενών αρχείων, βασικών μαρτύρων, δημοσιευμάτων, κ.ο.κ.). Σε αυτό το πλαίσιο, οι ερευνητές συνήθως καταλήγουν σε ερμηνείες ως προς την αιτιώδη συνάφεια ενός αποτελέσματος, συγκλίνοντας με την άποψη του Jenkins ότι «η Ιστορία πάντα συγγέει, αλλάζει και υπερβάλλει κάποιες πτυχές του παρελθόντος»¹²⁷.

3.2. Η υπό εξέταση θεωρητική προσέγγιση: Η Συστηματική Διαδικασία Ανάλυσης και η πολυ-μεθοδολογική προσέγγιση

Η προσέγγιση που επιλέχθηκε όφειλε εξ αρχής να απαντήσει με σαφήνεια και εγκυρότητα τα θεωρητικά ερωτήματα τα οποία αφορούν ένα συγκεκριμένο ιστορικό πλαίσιο. Επιχειρείται δηλαδή να εξεταστεί μια σαφώς καθορισμένη ομάδα συμφερόντων σε ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Ως εκ τούτου, ο προβληματισμός αρκετών ερευνητών που ασχολήθηκαν με την εξέταση των επιλεγμένων στρατηγικών επικοινωνίας οργανισμών ή και θεσμικών φορέων του παρελθόντος¹²⁸ αφορά και την παρούσα έρευνα.

¹²⁶ Kitchen, P.J. and White, J. (1992), «Public Relations – Developments», *Marketing Intelligence & Planning*, 10:2, σελ. 14-17, και Riley, R.L. (2009), «The White House as a Black Box: Oral History and the Problem of Evidence in Presidential Studies», *Political Studies*, 57:1, σελ. 187-206.

¹²⁷ Jenkins, K. (2003), *Rethinking History* (3rd ed.), Routledge, σελ. 13.

¹²⁸ Myers, C. (2014), «Reconsidering the corporate narrative in U.S. PR history: A critique of Alfred Chandler's influence on PR historiography», *Public Relations Review*, 40:4, σελ. 676-683, και Crawford, R., Macnamara, J. (2012), «An "outside-in" PR history:

Οι προαναφερθέντες ερευνητές θεωρούν εξαρχής ότι ερευνητικές προσεγγίσεις σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους πιθανώς να μην καταλήγουν σε σαφή επιστημονικά συμπεράσματα σε σχέση με μελέτες όπου το υπό εξέταση δείγμα είναι ποσοτικά εκτενές ή οι πηγές τους είναι αριθμητικά σημαντικές και καλύπτουν μεγαλύτερες χρονικές περιόδους.

Ωστόσο, σύγχρονες προσεγγίσεις, που εξετάζουν συγκεκριμένα πολιτικά φαινόμενα του παρελθόντος, δεν στέκονται αρνητικά ως προς τη διεξαγωγή συμπερασμάτων αναφορικά με τα αίτια, την έκβαση και τα αποτελέσματα που αναλύονται, ακόμα και για προσδιορισμένες και εξειδικευμένες χρονικές περιόδους μικρής διάρκειας¹²⁹. Ορισμένοι μελετητές θεωρούν μάλιστα ότι οι συγκεκριμένες έρευνες δεν είναι απλές «περιπτωσιολογίες», άρα κατάλληλες για να επιτρέψουν την υποστήριξη ή τη διαφοροποίηση μιας συγκεκριμένης ακόμα και γενικής θεωρίας. Στις πρόσφατες μελέτες σχετικά με τα μικρά δείγματα (small n research designs)¹³⁰, ο Hall καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Συστηματική Διαδικασία Ανάλυσης (Systematic Process Analysis) μπορεί να είναι πιο πρωτότυπη και ενίοτε συμπληρωματική προς έρευνες περισσότερο ευρείες, που αφορούν μεγαλύτερες περιόδους¹³¹.

Στην παρούσα διατριβή γίνεται ένας συνδυασμός μεθοδολογικών και ερευνητικών εργαλείων. Πιο συγκεκριμένα, γίνεται έρευνα με χρήση ποσοτικής και ποιοτικής ανάλυσης περιεχομένου¹³². Η μορφή της έρευνας συγκλίνει προς την προσέγγιση του Peter Hall ως προς τις μελέτες που αφορούν μικρά δείγματα και κυρίως σύντομες χρονολογικές περιόδους.

3.3. Η πολυ-μεθοδολογική προσέγγιση στην παρούσα έρευνα

Η μεθοδολογική προσέγγιση της Θεωρίας της Αριστείας (μέσω δομημένων ερωτηματολογίων) δεν επέτρεπε εκ των πραγμάτων την πλήρη αποτύπωση των στρατηγικών επικοινωνίας της ΕΕΕ κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Ο βασικός λόγος είναι ότι η συγκεκριμένη μεθοδολογία, που περιορίζεται σε δομημένες συνεντεύξεις κυρίως σε ενεργά στελέχη εταιρειών, δεν ενδείκνυται για χρονικές περιόδους του παρελθόντος.

Επιπροσθέτως, όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, η Θεωρία της Αριστείας αναλύει τους τρόπους και τις μεθόδους που υιοθετούν οι υπό εξέταση εταιρείες, αλλά δεν εστιάζεται στις ιδιαιτερότητες που συναντώνται σε φορείς εκπροσώπησης συλλογικών συμφερόντων, ειδικά με μακροχρόνιες παραδόσεις και διαφορετικό προφίλ από τις πολυεθνικές εταιρείες της Δύσης. Για τον λόγο αυτόν, στο πλαίσιο της προσέγγισης του Systematic Process Analysis¹³³, επιλέχθηκε η πολυ-μεθοδολογική προσέγγιση, με σκοπό την πληρέστερη καταγραφή, ανάλυση και μετέπειτα εμβάθυνση

Identifying the role of PR in history, culture and sociology», *J Public Communication Review*, 2012, 2:1, σελ. 45-59, και Gorges, M.J. (2001), «New Institutional Explanations for Institutional Change: A Note of Caution», *Politics*, 21, σελ. 137-145.

¹²⁹ Hall, P. (2008), ό.π.

¹³⁰ Hall, P. (2013), «Tracing the Progress of Process Tracing», *Eur Polit Sci*, 12, σελ. 20-30.

¹³¹ Hall, P. (2008), «Systematic Process Analysis: when and how to use it», *Eur Polit Sci*, 7, σελ. 304-317.

¹³² Bryman, A. (2006), «Integrating quantitative and qualitative research: How is it done?», *Qualitative Research*, 6, σελ. 97-113.

¹³³ Hall, P. (2008), ό.π.

των στρατηγικών (τακτικών και μεθόδων) επικοινωνίας της ΕΕΕ όπως παρουσιάστηκαν τη συγκεκριμένη περίοδο.

Στο πλαίσιο αυτής της προσέγγισης:

1. Αξιοποιήθηκαν τα θεωρητικά εργαλεία που ανέπτυξαν οι θεωρίες της Αριστείας, του Ιστορικού Θεσμοκεντρισμού, της Απολογίας (Apologia) σε περιόδους κρίσεων σε συλλογικούς φορείς εκπροσώπησης συμφερόντων.
2. Μελετήθηκε και καταγράφηκε το σύνολο των περιοδικών του ναυτιλιακού Τύπου της εποχής ως προς τη στρατηγική επικοινωνίας της ΕΕΕ και τη δημόσια εικόνα της ναυτιλίας.
3. Παράλληλα αξιοποιήθηκε η βιβλιογραφία που αναφέρεται συγκεκριμένα στο θέμα της ποιότητας του ελληνικού και ελληνόκτητου στόλου της εποχής σε περιοδικά του ειδικού ναυτιλιακού Τύπου και συλλέχθηκαν άρθρα από εφημερίδες. Ζητούμενο ήταν η πλαισίωση των εφημερίδων¹³⁴ ως προς το συγκεκριμένο θέμα.

Ως προς τις ερευνητικές μεθόδους και τα εργαλεία έρευνας: Για τη συλλογή δεδομένων χρησιμοποιήθηκε η ποσοτική και ποιοτική ανάλυση περιεχομένου και πιο συγκεκριμένα η Μιντιακή Ανάλυση Περιεχομένου (Media Content Analysis) και οι προσωπικές, σε βάθος ημιδομημένες συνεντεύξεις.

3.4. Πηγές δεδομένων στην παρούσα έρευνα

3.4.1. Ως προς τη θεωρία

Η βιβλιογραφική επισκόπηση τόσο της Θεωρίας της Αριστείας όσο και των στρατηγικών επικοινωνίας των οργανισμών με τα ΜΜΕ, ειδικά σε περιόδους κρίσεων, αποτέλεσε μια πολύμηνη και καθοριστική περίοδο, κατά την οποία αναλύθηκαν 237 επιστημονικά άρθρα, μελέτες και αναλύσεις από τη διεθνή και ελληνική βιβλιογραφία ως προς τα συγκεκριμένα γνωστικά αντικείμενα. Η αρχική ανάλυση δεδομένων βασίστηκε στην επαγωγική μέθοδο, αφού οι θεωρίες υπό το πρίσμα των οποίων γίνεται η έρευνα δεν εμπεριείχαν ένα αυστηρά προκαθορισμένο πλαίσιο.

Τα δεδομένα που συλλέχθηκαν μέσα από το δευτερογενές αρχειακό υλικό και τις μετέπειτα συνεντεύξεις ουσιαστικά παρείχαν καθοδήγηση όσον αφορά τα σημεία όπου χρειαζόταν μεγαλύτερη εμβάθυνση ή ανάλυση. Αφενός οδήγησαν στην περαιτέρω εξέταση και έλεγχο εφαρμογής των θεωριών που παρουσιάζονται, αφετέρου έδωσαν νέες προεκτάσεις και φώτισαν θέματα που δεν είχαν επισημανθεί στις αρχικές διατυπώσεις των υποθέσεων εργασίας. Αν και η συγκεκριμένη προσέγγιση, ως είθισται, ήταν εξαιρετικά χρονοβόρα, ωστόσο κρίθηκε απαραίτητη ως προς την πληρέστερη καταγραφή και ανάλυση των δεδομένων αλλά και τη μετέπειτα παρουσίαση μιας πιο ενδεδειγμένης και πιο συνθετικής

¹³⁴ Entman, R.M. (1993), «Framing: toward clarification of a fractured paradigm», *J Commun*, 43:5, σελ. 1-58.

εικόνας αναφορικά με τους λόγους που οδήγησαν τον συγκεκριμένο θεσμό στη συγκεκριμένη στρατηγική επιλογή τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο.

Στο παρακάτω σχήμα παρουσιάζεται η απεικόνιση των βημάτων ως προς την επιλογή θεωριών:

Διάγραμμα 1: Η απεικόνιση των βημάτων ως προς την επιλογή θεωριών

Θεωρία Αριστείας- (Πώς συμπεριφέρεται και Γιατί αλλάζει η Στρατηγική Επικοινωνίας μιας εταιρείας;)



Θεωρίες Απολογία (Απολογία)- (Πώς συμπεριφέρεται σε κρίση μια εταιρεία, ειδικά ως προς τα μηνύματά της;)



Ιστορικός Θεσμοκεντρισμός- (Γιατί αλλάζει η Στρατηγική ενός συλλογικού φορέα εκπροσώπησης;)

3.4.2. Ως προς την ελληνική ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα

Η βιβλιογραφική επισκόπηση ως προς τη σύγχρονη δημόσια εικόνα της ναυτιλίας αλλά και τις σχέσεις επικοινωνίας των θεσμικών φορέων του εφοπλισμού και των ΜΜΕ κατά τη διάρκεια της δικτατορίας και κατά τα πρώτα χρόνια της μεταπολίτευσης υπήρξε ιδιαίτερα απαιτητική, αφού οι πηγές ήταν ελάχιστες αλλά και δυσεύρετες, λόγω της πλημμελούς αρχειοθέτησης του ναυτιλιακού Τύπου στις ελληνικές δημόσιες αλλά και ιδιωτικές βιβλιοθήκες.

Ο κύριος όγκος συλλογής πρωτογενούς υλικού υπήρξε το αρχείο της έντυπης έκδοσης του περιοδικού *Ναυτικά Χρονικά*, αλλά και το αρχείο του ιδρυτή των *Ναυτικών Χρονικών* Δημητρίου Κωτσάκη, που περιλαμβάνει την αλληλογραφία του ίδιου και των συντακτών του με την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα τη συγκεκριμένη περίοδο. Σημαντική πηγή γνώσης και πληροφόρησης υπήρξαν επίσης τα τεύχη των ναυτιλιακών περιοδικών *Ναυτιλιακή* και *ΑΡΓΩ*, αλλά και οι εκδόσεις σχετικά με τις σχέσεις επικοινωνίας του εφοπλισμού με τα ΜΜΕ του δημοσιογράφου Ευστάθιου Μπάτη, οι οποίες δωρίστηκαν στον ερευνητή της παρούσας διατριβής πριν από τον θάνατο του συγγραφέα.

- Άρθρα και σχολιογραφία δημοσιογράφων και συντακτών στα τεύχη των *Ναυτικών Χρονικών* (1975-1985), του περιοδικού *ΑΡΓΩ* (1975-1985), της *Ναυτιλιακής* (1977-1985) και του *ΕΛΝΑΒΙ* (1975-1981).
- Ομιλίες, συνεντεύξεις και αρθρογραφία στον ειδικό και εθνικό Τύπο της εποχής από μέλη του ΔΣ της ΕΕΕ.

- Εγκύκλιοι, Ετήσιοι Απολογισμοί, Ανακοινώσεις, Επιστολές, Δελτία Τύπου του ΔΣ της ΕΕΕ και της Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων της ΕΕΕ κατά την περίοδο 1974-1981.

3.5. Ποιοτική και ποσοτική ανάλυση των ευρημάτων από τις πηγές

3.5.1. Προσεγγίσεις στην Ανάλυση Περιεχομένου των MME (Media Content Analysis)

Στη συγκεκριμένη διατριβή, η αρχική έρευνα εστιάστηκε αρχικά σε δευτερογενές αρχειακό υλικό και πιο συγκεκριμένα σε δημοσιεύματα από τον Τύπο της εποχής αλλά και σε ανακοινώσεις της ΕΕΕ. Σε αυτό το πλαίσιο κρίνεται απαραίτητη η εξέταση των προοπτικών αλλά και των προκλήσεων που αντιμετωπίζει ο ερευνητής με τη Μιντιακή Ανάλυση Περιεχομένου.

Η Neuendorf¹³⁵ περιγράφει την ανάλυση περιεχομένου ως την κύρια μεθοδολογία που επιτρέπει την εστίαση και την κατανόηση «μηνυμάτων» από τον πομπό τους. Κατ' αυτόν τον τρόπο, η ανάλυση περιεχομένου είναι μια μεθοδολογία έρευνας που χρησιμοποιείται για τη μελέτη διαφορετικών κειμένων, αρχειακών-γραπτών δεδομένων και μηνυμάτων, όπως συνεντεύξεις, απομαγνητοφωνήσεις, ημερολόγια, κ.λπ.

Η ποιοτική ανάλυση περιεχομένου εξετάζει τη σχέση ανάμεσα στο κείμενο και το νόημα/τη σημασία που πιθανόν αποδίδει το κοινό σε αυτό, αναγνωρίζοντας ότι τα κείμενα, ή μάλλον η αρθρογραφία των μέσων ενημέρωσης, είναι ανοιχτά σε πολλαπλές διαφορετικές ερμηνείες από τους αναγνώστες τους. Η ποιοτική ανάλυση περιεχομένου βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στις «αναγνώσεις» και στην ερμηνεία των κειμένων των μέσων ενημέρωσης από τον ερευνητή. Επειδή αυτό το είδος ανάλυσης περιεχομένου πολλές φορές περιορίζεται αναγκαστικά σε συγκεκριμένα/μικρά δείγματα περιεχομένου των μέσων ενημέρωσης, έχει επικριθεί κατ' επανάληψη ως αντιεπιστημονικό και αναξιόπιστο. Πιο συγκεκριμένα, το θέμα της υποκειμενικότητας του ερευνητή σε αυτόν τον επιστημονικό τομέα ήταν ανέκαθεν θέμα ακαδημαϊκής συζήτησης¹³⁶, ενώ και πιο πρόσφατα αρκετοί μελετητές παραδέχτηκαν ότι ειδικά η ποιοτική ανάλυση περιλαμβάνει φαινόμενα υποκειμενικής παρατήρησης από την πλευρά του ερευνητή¹³⁷.

Οι περισσότεροι θεωρητικοί μελετητές υποστηρίζουν ότι η ποσοτική ανάλυση περιεχομένου μπορεί να συμμορφωθεί με την επιστημονική μεθοδολογία και να παραγάγει αξιόπιστα συμπεράσματα. Ωστόσο, η ποιοτική ανάλυση είναι απαραίτητη προκειμένου να κατανοήσουμε τα βαθύτερα νοήματα των

¹³⁵ Neuendorf, K. (2002), *The content analysis guidebook*, Sage, Thousand Oaks.

¹³⁶ Kracauer, S. (1952), «The Challenge of Qualitative Content Analysis», *The Public Opinion Quarterly*, 16:4, σελ. 631-642.

¹³⁷ Morgan, D.L. (1993), «Qualitative Content Analysis: A Guide to Paths not Taken», *Qualitative Health Research.*, 3:1, σελ. 112-121, και Kohlbacher, F. (2006), «The Use of Qualitative Content Analysis in Case Study Research», *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research*, 7:1, σελ. 1-30, και Gaur, A., Kumar, M. (2018), «A systematic approach to conducting review studies: An assessment of content analysis in 25 years of IB research», *Journal of World Business*, 53:2, σελ. 280-289.

κειμένων και τις πιθανές ερμηνείες τους από το κοινό, και συνεπώς ένας συνδυασμός των δύο φαίνεται να είναι η ιδανική προσέγγιση¹³⁸.

3.5.2. Ποσοτική ανάλυση περιεχομένου των μέσων ενημέρωσης

Η ποσοτική ανάλυση του περιεχομένου των μηνυμάτων στα ΜΜΕ πρέπει να διενεργείται σύμφωνα με επιστημονικές μεθόδους, για να εξασφαλίζονται η αξιοπιστία και η αντικειμενικότητα των συμπερασμάτων¹³⁹. Σε αυτό το πλαίσιο, στη συγκεκριμένη έρευνα, και ειδικά στην καταγραφή των τεκμηρίων από τα ΜΜΕ, ακολουθήθηκε ένας a priori σχεδιασμός και διαμορφώθηκε ένα ήδη ελεγμένο Σύστημα Κωδικοποίησης¹⁴⁰. Ένα από τα βασικά συστατικά των συστημάτων κωδικοποίησης είναι το ολοκληρωμένο Coding Scheme (Λίστα Κωδικοποίησης), που περιλαμβάνει τον κατάλογο των μεταβλητών (μονάδων ανάλυσης) οι οποίες πρέπει να ερευνηθούν και παρέχει στους ερευνητές που συμμετέχουν στο έργο ένα συνεκτικό, σαφές και κατανοητό πλαίσιο για τη διεξαγωγή της έρευνας¹⁴¹.

Ακολουθώντας τη μεθοδολογία των Newbold et al.¹⁴², η Δειγματοληψία για την ανάλυση του περιεχομένου των μέσων ενημέρωσης περιλάμβανε τρία στάδια:

1. Επιλογή του μέσου ενημέρωσης (συγκεκριμένα: εφημερίδες, περιοδικά και κινηματογράφος) και του είδους ενημέρωσης (είδηση και κινηματογραφική παραγωγή).
2. Επιλογή θεμάτων (π.χ. ναυάγια).
3. Επιλογή ημερομηνιών (ή περιόδων πριν και μετά το γεγονός ή την κρίση).

Βασικός σκοπός της κωδικοποίησης που αφορούσε την ποσοτική ανάλυση ήταν η λεξιλογική ή θεματική/σημασιολογική ανάλυση.

Στη συγκεκριμένη ανάλυση, λέξεις ή σύμβολα ή εικόνες διακρίθηκαν και ταξινομήθηκαν. Στο σημείο αυτό, κύρια έμφαση δόθηκε στις «μονάδες ανάλυσης», δηλαδή τα αναλυόμενα στοιχεία του αντικειμένου της έρευνας, π.χ. λέξεις, εικόνες, φράσεις, παράγραφοι, τίτλοι ή υπότιτλοι. Αλλά και στην έκταση, στο μέγεθος εικόνας, στη σειρά ή προτεραιότητα στο ΜΜΕ.

¹³⁸ «Η Σχέση Ποιοτικής και Ποσοτικής Έρευνας στις Κοινωνικές Επιστήμες: Από την Πολεμική των “Παραδειγμάτων” στις Συνθετικές Προσεγγίσεις;», στον συλλογικό τόμο *Οι κοινωνικές επιστήμες στον 21ο αιώνα. Επίμαχα θέματα και προκλήσεις*, επιμέλεια: Δαφέρμος, Μ., Σαματάς, Μ., Κουκουριτάκης, Μ. και Χιωτάκης, Σ., εκδόσεις Πεδίο, Αθήνα 2011.

¹³⁹ Kolbe, R.H., Burnett, M.S. (1991), «Content-Analysis Research: An Examination of Applications with Directives for Improving Research Reliability and Objectivity», *Journal of Consumer Research*, 18:2, σελ. 243-250.

¹⁴⁰ Matthes, J., Kohring, M. (2008), «The Content Analysis of Media Frames: Toward Improving Reliability and Validity», *Journal of Communication*, 58: 2, σελ. 258-279.

¹⁴¹ Semetko, H., Valkenburg, P. (2000), «Framing European politics: a content analysis of press and television news», *Journal of Communication*, 50, σελ. 93-109.

¹⁴² Newbold, C., Boyd-Barrett, O., Van den Bulck, H. (2002), *The media book*, Edward Arnold Publications, London.

3.5.3. Ποιοτική ανάλυση περιεχομένου των μηνυμάτων στα ΜΜΕ

Στην πιο σύνθετη και ενίοτε πιο υποκειμενική ποιοτική και σημασιολογική ανάλυση, ο μελετητής εστιάζεται και μελετά έννοιες, νοήματα ή θέματα που δεν έχουν συνήθως έκδηλο χαρακτήρα. Στο σημείο αυτό, ο τόπος, ο τρόπος γραφής και το γενικότερο λεκτικό ή νοηματικό ύφος μελετώνται και κατηγοριοποιούνται.

Η ποιοτική ανάλυση περιεχομένου μπορεί, έως έναν βαθμό, να ενσωματωθεί ή να διεξαχθεί ταυτόχρονα με την ποσοτική ανάλυση περιεχομένου. Σε αυτή τη διατριβή, βασικά στοιχεία του κειμένου τα οποία μελετήθηκαν στην ποιοτική ανάλυση περιεχομένου ήταν:

- Τα (θετικά ή αρνητικά) αξιολογικά (κοσμητικά πολλές φορές) επίθετα που χρησιμοποιούνται στις περιγραφές, τα οποία παρέχουν ισχυρές ενδείξεις για τη στάση του ομιλητή ή συγγραφέα (π.χ. ήταν «αηδιαστικό»).
- Οι μεταφορές και οι παρομοιώσεις που χρησιμοποιούνται (π.χ. να αποκαλείται ένα άτομο «προδότης»).
- Αν τα ρήματα είναι σε ενεργητική ή παθητική φωνή.
- Η οπτική γωνία του αφηγητή (δηλαδή πρώτο πρόσωπο, δεύτερο πρόσωπο, τρίτο πρόσωπο).
- Ο τόπος, όπως επιθετικότητα, σαρκασμός, ελαφρότητα, συναισθηματική γλώσσα.
- Συμπληρωματικές εικόνες-φωτογραφίες που προδιαθέτουν τον αναγνώστη πριν διαβάσει το κείμενο

3.5.4. Οι ερευνητικές μέθοδοι και τα εργαλεία για τη συλλογή δεδομένων στην παρούσα έρευνα

3.5.4.1. Το πρώτο στάδιο της έρευνας

Στην έρευνα γίνεται εστίαση σε έναν συγκεκριμένο συλλογικό φορέα εκπροσώπησης (Ενωσις Ελλήνων Εφοπλιστών) σε μια προκαθορισμένη χρονική περίοδο (1975-1981). Σε αυτό το πλαίσιο, τα ερωτήματα που τίθενται, ακολουθώντας την προσέγγιση του Ιστορικού Θεσμoκεντρισμού, αναφορικά με τα αίτια που οδήγησαν στην υιοθέτηση αλλά και στη διαμόρφωση της συγκεκριμένης στρατηγικής επικοινωνίας την υπό εξέταση περίοδο, και ειδικά μετά την κατάρρευση της δικτατορίας στην Ελλάδα, δεν είναι γενικά και αόριστα, αλλά σαφώς προσδιορισμένα και εξειδικευμένα. Στη συγκεκριμένη περίοδο εξετάζουμε τρεις διαφορετικές θητείες ΔΣ της ΕΕΕ (1975-1976, 1977-1978 και 1979-1981), υπό την προεδρία του ίδιου προέδρου, και αναζητούμε τις στρατηγικές επικοινωνίας και τις μεθόδους που υιοθετήθηκαν από τον φορέα καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου.

Ακολουθώντας παρόμοια μεθοδολογία, που αφορούσε τακτικές δειγματοληψίας στην ποιοτική έρευνα, και στην παρούσα διατριβή η έρευνα καθοδηγήθηκε από ένα εννοιολογικό ερώτημα και όχι απαραίτητα

από την ανησυχία για την αυστηρή «αντιπροσωπευτικότητα» των δειγμάτων¹⁴³. Σε αυτό το πλαίσιο, η πρώτη φάση της Κωδικοποίησης εστιάστηκε σε λέξεις-κλειδιά, με σκοπό την ποσοτικοποίηση άρθρων στον ναυτιλιακό Τύπο με τις εξής λέξεις ή προτάσεις:

- Ένωσις Ελλήνων Εφοπλιστών
- Greek Shipping Co-operation Committee
- Αντώνης Χανδρής
- Στρατής Ανδρεάδης
- Κωνσταντίνος Καραμανλής
- ΠΝΟ
- ITF
- Τύπος και ΜΜΕ
- Δημόσια Εικόνα Ναυτιλίας
- Ναυτιλία και Κοινωνία

Η έρευνα εστιάστηκε πρωταρχικά στην αποτύπωση του γενικότερου πλαισίου της εποχής και στην καταγραφή στοιχείων που αφορούσαν το εξωτερικό περιβάλλον της ελληνικής ναυτιλίας (πολιτικό, οικονομικό, κοινωνικό και τεχνολογικό), και ειδικότερα στο πώς αυτά επηρέαζαν τα συλλογικά όργανα του ελληνικού εφοπλισμού. Η ανάλυση περιεχομένου των μέσων ενημέρωσης βασίστηκε σε όλα τα κύρια άρθρα (editorials) του ναυτιλιακού Τύπου της εποχής και στην αρθρογραφία επιφανών στελεχών της ελληνικής ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας και της ελληνικής πολιτείας από 1/1/1974 έως 1/1/1981. Η εστίαση σε ορισμένους τύπους άρθρων και σε ορισμένους τίτλους της ναυτιλιακής ειδησεογραφίας συγκλίνει με την άποψη ότι, επειδή η ποιοτική προσέγγιση είναι χρονοβόρα, ο ερευνητής δεν θα πρέπει να περιλαμβάνει σε αυτή τη φάση της έρευνάς του πολυπληθή δείγματα δεδομένων, για να μην καταλήξει σε δαιδαλώδεις διαδικασίες με τελικό αποτέλεσμα μια δυσνόητη παράθεση καταγραφών και αναλύσεων¹⁴⁴.

- Η έρευνα απέδωσε σημαντικό αριθμό άρθρων, τα οποία πληρούσαν τα κριτήρια αρχικής αναζήτησης. Η περίληψη του κάθε άρθρου εξετάστηκε αρχικά για το περιεχόμενο, ώστε να εξασφαλιστεί ότι είχε απόλυτη σχέση με την ανάλυση.
- Το κάθε άρθρο αξιολογήθηκε για το συνολικό περιεχόμενο, τη μορφή, τα μηνύματα και τον τόνο.

Για κάθε απόκομμα αποφασίστηκε να καταγραφεί συστηματικά με έναν αριθμητικό κωδικό:

1. Η ημερομηνία δημοσίευσης.

¹⁴³ Miles, M., Huberman, M. (1994), *Qualitative data analysis*, Sage, California, USA, σελ. 29.

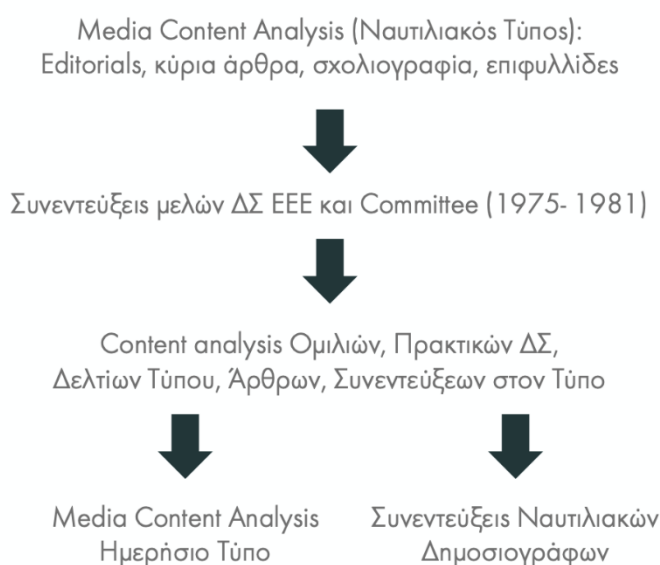
¹⁴⁴ Stepchenkova, S., Morrison, A.M. (2008), «Russia's destination image among American pleasure travelers: Revisiting Echtner and Ritchie», *Tourism Management*, 29: 3, σελ. 548-560.

2. Ο τύπος του μηνύματος (π.χ. Άρθρο Συντάκτη-Editorial, Συνέντευξη-αρθρογραφία προσωπικοτήτων, Επιστολές προς τα ΜΜΕ, Ομιλίες, Πρακτικά ΔΣ, Ετήσιες εκθέσεις, Εκθέσεις απολογισμού).

Για την κατηγοριοποίηση και την κωδικοποίηση των πληροφοριών, προτιμήθηκε η μεθοδολογία των Reason και Garcia¹⁴⁵, η οποία είχε υιοθετηθεί και σε άλλες ανακοινώσεις και δημοσιεύσεις του υπογράφοντος ερευνητή¹⁴⁶. Τα δημοσιεύματα από τις εφημερίδες της εποχής ανευρέθηκαν από τα αρχεία του Δημοσιογραφικού Οργανισμού Λαμπράκη, της Εθνικής Βιβλιοθήκης και το Αρχείο του Ριζοσπάστη.

Στο παρακάτω σχήμα παρουσιάζεται η απεικόνιση των βημάτων, ως προς την αναζήτηση των πηγών.

Διάγραμμα 2: Η απεικόνιση των βημάτων, ως προς την αναζήτηση των πηγών



3.5.4.2. Η κωδικοποίηση του αρχειακού υλικού

Με την ποσοτικοποίηση των άρθρων σχετικά με τις παραπάνω κατηγορίες, ο στόχος ήταν η καταγραφή της πλαισίωσης του ναυτιλιακού Τύπου για τους υπό εξέταση ναυτιλιακούς θεσμούς της εποχής. Απώτερος στόχος ήταν η ανάδειξη:

1. Των αιτιών (ή του σοκ κατά τον Ιστορικό Θεσμοκεντρισμό) που οδήγησαν στη μεταστροφή της στρατηγικής επικοινωνίας το 1975 αλλά και των αιτιών που συνετέλεσαν στη συγκεκριμένη στρατηγική καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου.

¹⁴⁵ Reason, M. and Garcia, B. (2007), «Approaches to the newspaper archive: content analysis and press coverage of Glasgow's Year of Culture Media», *Culture & Society*, 29:2, σελ. 304-331.

¹⁴⁶ Theotokas, I., Bissias, I. (2014), «A touch of salt: the image of shipping in newspapers of the UK», *WMU J Marit Affairs*, 13, σελ. 177-190, και Theotokas, I., Bissias, I., Lekakou, M. (2014), «Shipping Crises in the Media», *SPOUDA! – Journal of Economics and Business*, 1:63, No 3-4, σελ. 137-145.

2. Του συνόλου των ενεργειών, των μεθόδων και των πρακτικών που επιλέχθηκαν ως προς την εξωστρέφεια της ΕΕΕ και τη βελτίωση της δημόσιας εικόνας της ναυτιλίας.

Η ποσοτική έρευνα στα πρωτοσέλιδα editorials και στην κύρια σχολιογραφία κατέγραψε, πιο συγκεκριμένα, τα ακόλουθα:

Πίνακας 1: Κατηγορίες άρθρων ανά θεματική: Η πλαισίωση του ναυτιλιακού Τύπου ανά λέξεις-κλειδιά

Λέξεις ή φράσεις-κλειδιά σε άρθρα	Αριθμός άρθρων
Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών	98
Greek Shipping Co-operation Committee	66
Αντώνης Χανδρής	71
Στρατής Ανδρεάδης	55
Κωνσταντίνος Καραμανλής	40
ΠΝΟ	70
ITF	40
Ναύγια/Ατυχήματα/Δυστυχήματα/Ολικές απώλειες/Συγκρούσεις	99
Τύπος/Δημοσιογραφία και ΜΜΕ	42
Εικόνα ναυτιλίας ή Ναυτιλία και Κοινωνία	32

(Πηγή: Ναυτικά Χρονικά, ΑΡΓΩ, Ναυτιλιακή, ΕΛΝΑΒΙ)

Είναι εμφανές ότι η ποιότητα του υπό διαχείριση ελληνικού εμπορικού στόλου και ειδικότερα τα ναυτικά ατυχήματα και οι ολικές απώλειες αποτελούσαν ένα μόνιμο θέμα για τη σχολιογραφία της εποχής, ενώ η πλαισίωση του Τύπου τόσο για τα συλλογικά όργανα του εφοπλισμού και της ναυτεργασίας όσο και για τους πρωταγωνιστές της εποχής ήταν εξαιρετικά συχνή. Αρκετά συχνή, αλλά σε μικρότερο βαθμό παρούσα, ήταν η σχολιογραφία για θέματα εξωστρέφειας της ναυτιλίας, για τις προσπάθειες βελτίωσης της δημόσιας εικόνας του κλάδου από την ΕΕΕ και για τις γενικότερες –συνήθως μη ικανοποιητικές– σχέσεις του εφοπλισμού με τα ΜΜΕ, ιδίως με τα διεθνή μέσα ενημέρωσης.

3.5.4.3. Το δεύτερο στάδιο της έρευνας: η μελέτη περίπτωσης

Στην ανάλυση που ακολουθήθηκε σε επόμενο στάδιο επιλέχθηκε η προσέγγιση του Hall ως προς τον όρο «μελέτη περίπτωσης»: Κατά τον Hall, μια μελέτη περίπτωσης είναι η οποιαδήποτε μονάδα (ή σύνολο) unit με συγκεκριμένη –είτε γεωγραφική, κοινωνιολογική, εθνολογική είτε ακόμα και οργανωτική– ιδιαιτερότητα, για την οποία όμως οποιοδήποτε αποτέλεσμα έρευνας έχει σημασία και νόημα αποκλειστικά και μόνο σε μια συγκεκριμένη ιστορική περίοδο μέσα στον χρόνο. Σύμφωνα με αυτή την προσέγγιση, μια συγκριτική μελέτη περίπτωσης μπορεί να αφορά διαφορετικές μονάδες, σε συγκεκριμένο όμως χρονολογικό πλαίσιο, είτε την ίδια μονάδα (unit) σε διαφορετικά χρονικά σημεία.

Η συγκεκριμένη μελέτη περίπτωσης επελέγη με κριτήριο τη διαρκή και τακτική επανάληψη των ατυχημάτων ή και των ολικών απωλειών που αφορούν ελληνικά ή ελληνόκτητα πλοία, ως θέμα που

συντελούσε στην αρνητική δημόσια εικόνα για την ελληνική ναυτιλία και την ΕΕΕ τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο και εμφανιζόταν τακτικά στον έντυπο Τύπο της εποχής, και πιο συγκεκριμένα στις ημερήσιες εφημερίδες με τη σημαντικότερη κυκλοφορία στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη και στον ειδικό ναυτιλιακό Τύπο της εποχής (1975-1981). Το θέμα αναφέρθηκε ως σημαντικότερο για τη δημόσια εικόνα της ναυτιλίας και στη συζήτηση στρογγυλής τραπέζης του περιοδικού *ΑΡΓΩ*, όπου συνομίλησαν για πρώτη φορά μετά την κατάρρευση της δικτατορίας εκπρόσωποι του εφοπλισμού και της πολιτικής ηγεσίας. Το θέμα αυτό, ως προς την εξαιρετικά αρνητική του επιρροή προς τη δημόσια εικόνα της ναυτιλίας, επιβεβαιώθηκε μετέπειτα στις συνεντεύξεις μελών της ΕΕΕ και ναυτιλιακών συντακτών της εποχής. Το ζήτημα της αρνητικής δημόσιας εικόνας για την ελληνική ναυτιλία λόγω της πληθώρας ατυχημάτων είχε αναδειχθεί από τα πρώτα στάδια της αρχικής έρευνας στον ναυτιλιακό Τύπο της εποχής και είχε απασχολήσει τον υπογράφο από τα πρώτα στάδια της παρούσας έρευνας¹⁴⁷.

Εξετάζοντας το θέμα της ποιότητας του στόλου και των ναυαγίων και των ατυχημάτων ως φράσεις-κλειδιά υπό διερεύνηση, πραγματοποιήθηκε μια αρχική έρευνα στο αρχείο του περιοδικού *Ναυτικά Χρονικά*, του περιοδικού *ΑΡΓΩ* και της *Ναυτιλιακής*, καθ' όλη τη διάρκεια της υπό εξέταση περιόδου (1975-1981), και σε συγκεκριμένα τεύχη του περιοδικού *ΕΛΝΑΒΙ*. Από την ποιοτική και ποσοτική έρευνα στα κύρια άρθρα (editorials) των παραπάνω εξειδικευμένων ναυτιλιακών εντύπων, καταγράφηκαν 172 άρθρα, επιφυλλίδες, ειδικά αφιερώματα ή αναφορές για τα ναυάγια και την ποιότητα (ή και την ηλικία) του στόλου των Ελλήνων. Ενδεικτικό είναι ότι τα *Ναυτικά Χρονικά*, που εκδίδονταν ανά δεκαπενθήμερο, φιλοξενούσαν ειδικές σελίδες σε κάθε τεύχος για τα ναυτικά ατυχήματα της εποχής, ενώ στο ετήσιο ανασκοπικό τεύχος υπήρχε ειδική ανάλυση για τα αίτια των ατυχημάτων στον στόλο των Ελλήνων. Στα συγκεκριμένα άρθρα έγιναν αναφορές για δεκαέξι ναυάγια ή ατυχήματα, που είχαν εξαιρετικά σημαντικό αρνητικό αντίκτυπο στην ευρύτερη ελληνική κοινωνία, όπου αναφέρεται ότι η συχνότητα και το ύψος των δημοσιευμάτων στον ημερήσιο Τύπο προκαλούσαν την κοινωνική κατακραυγή.

Για την ανάλυση, τέθηκαν τα εξής ερωτήματα:

1. Ποια είναι η έκταση, ο βαθμός και η διάρκεια προβολής της συγκεκριμένης είδησης στις εφημερίδες της εποχής;
2. Ποιος είναι ο τόνος των μηνυμάτων ως προς τον σχολιασμό του αρθρογράφου, ειδικά απέναντι στη ναυτιλιακή επιχείρηση, τη ναυτική και ναυτιλιακή κοινότητα;

Η περαιτέρω μιντιακή ανάλυση επικεντρώθηκε αποκλειστικά σε δεκαέξι περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων, τα οποία συνέβησαν τη χρονική περίοδο 1975-1980. Τα συγκεκριμένα περιστατικά αρχικά καταγράφηκαν στον ειδικό ναυτιλιακό Τύπο της εποχής (*Ναυτικά Χρονικά*, *ΑΡΓΩ*, *Ναυτιλιακή*, *ΕΛΝΑΒΙ*) ως συμβάντα με σημαντικό αρνητικό πρόσημο για τη δημόσια εικόνα της ελληνικής ναυτιλίας και ειδικά του εφοπλισμού. Τα συγκεκριμένα ναυτικά ατυχήματα απασχόλησαν τις μεγάλες ελληνικές εφημερίδες της εποχής και αποτέλεσαν τις περισσότερες φορές αρνητική είδηση της πρώτης σελίδας. Οι εφημερίδες που εξετάστηκαν ήταν: *Η Απογευματινή*, *Η Καθημερινή*, *Τα Νέα*, *Το Βήμα*, *Μακεδονία* και *Ριζοσπάστης*.

¹⁴⁷ Bissias, I., Papakonstantinou, K. (2015), ό.π.

Η επιλογή των εφημερίδων πραγματοποιήθηκε με γνώμονα τη συγκέντρωση όσο περισσότερων καταγραφών από έντυπα με διαφορετικό αναγνωστικό κοινό αλλά και διαφορετικές πολιτικές καταβολές. Κατ' αυτόν τον τρόπο επιλέχθηκαν δύο φιλοκυβερνητικές εφημερίδες, η *Απογευματινή* και η *Καθημερινή*, οι δύο αντιπολιτευόμενες με αναγνωστικό κοινό του «κεντρώου» χώρου, *Τα Νέα* και *Το Βήμα*, που ανήκαν μεν στον δημοσιογραφικό όμιλο Λαμπράκη αλλά είχαν διαφορετικό αναγνωστικό κοινό (τα *Νέα*, ως απογευματινή εφημερίδα, συγκέντρωναν ένα πιο νέο σε ηλικία κοινό και ήταν σταθερά η μεγαλύτερη ως προς τον αριθμό πανελλαδικής κυκλοφορίας ελληνική εφημερίδα τη συγκεκριμένη περίοδο, ενώ το *Βήμα* μεγαλύτερο σε ηλικία και ανώτερης μόρφωσης). Ο *Ριζοσπάστης* επιλέχθηκε λόγω της σημαντικότητας ανόδου της κυκλοφορίας του και της στενής συνεργασίας του με το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος, στο οποίο και ανήκε ιδιοκτησιακά. Τέλος, η *Μακεδονία* ως η μεγαλύτερη σε αριθμό κυκλοφορίας ημερήσια εφημερίδα της Βόρειας Ελλάδας.

Η επιλογή διαφορετικών εφημερίδων ως πηγών υιοθετεί την προσέγγιση του Hall, ο οποίος προτείνει την εξέταση και τη σύγκριση δηλώσεων και απόψεων διαφορετικών πρωταγωνιστών και συντελεστών που πιθανώς να επηρεάζουν ή να μπορούν να επηρεάσουν το ζητούμενο αποτέλεσμα¹⁴⁸. Η ανάλυση και η καταγραφή δηλώσεων διαφορετικών παραγόντων είναι σημαντική, προκειμένου να αποκρυπτογραφηθούν πλήρως οι παράμετροι που συνετέλεσαν στο τελικό αποτέλεσμα και, στην προκειμένη περίπτωση, στην εικόνα της ναυτιλίας. Σε αυτό το πλαίσιο, αναλύθηκαν τα άρθρα που συλλέχθηκαν μετά από έρευνα στο αρχαιακό υλικό που αφορούσαν μια περίοδο δέκα ημερών μετά το γεγονός κάθε ναυαγίου¹⁴⁹. Η λεξιλογική αναζήτηση εστιάστηκε αποκλειστικά και μόνο στις λέξεις «ναυάγιο», «ατύχημα», «δυστύχημα» καθώς και στο όνομα του εκάστοτε πλοίου. Η έρευνα έγινε στο πλαίσιο αντίστοιχης επιστημονικής ανακοίνωσης και μελέτης στο πρόσφατο παρελθόν, χρησιμοποιώντας τα ίδια εργαλεία και μεθόδους συλλογής και επεξεργασίας στοιχείων¹⁵⁰.

Στα συγκεκριμένα άρθρα αναζητήθηκε:

- Με ποσοτική ανάλυση η μορφή του άρθρου, η έκταση αλλά και η σημαντικότητα μέσα στη συγκεκριμένη έκδοση (π.χ. πρωτοσέλιδο).
- Με ποιοτική ανάλυση, εννοιολογικά, ο τόνος του μηνύματος που υιοθετήθηκε από τον συντάκτη σχετικά με την εικόνα του πλοίου, της ναυτιλιακής εταιρείας ή και της ναυτιλιακής κοινότητας γενικότερα. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, η εξέταση και η κωδικοποίηση όλου του υλικού διεξήχθη ως προς την καταγραφή του τόνου των μηνυμάτων από ομάδα δύο ερευνητών, προκειμένου να υπάρξει μεγαλύτερη αντικειμενικότητα ως προς την τελική επιλογή¹⁵¹. Ο δεύτερος κωδικοποιητής ήταν φοιτητής ιατρικής, χωρίς ναυτιλιακές γνώσεις ή εκπαίδευση, προκειμένου να καταγραφεί η άποψη ενός αναγνώστη χωρίς εξειδικευμένες γνώσεις.

¹⁴⁸ Hall, P.A. (2006), «Systematic process analysis: when and how to use it», *European Management Review*, 3, σελ. 24-31.

¹⁴⁹ Driedger, M., Jardine, C., Boyd, A.S. and Mistry, B. (2009), «Do the first 10 days equal a year? Comparing two Canadian public health risk events using the national media», *Health, Risk & Society*, 11:1, σελ. 39-53.

¹⁵⁰ Theotokas, I., Bissias, I., Lekakou, M. (2014), ό.π.

¹⁵¹ Campbell, J.L., Quincy, C., Osserman, J., Pedersen, O.K. (2013), «Coding in-depth semistructured interviews problems of unitization and intercoder reliability and agreement», *Sociological Methods & Research*, 42, σελ. 294-320.

Η συχνότητα των ναυτικών ατυχημάτων δεν θα μπορούσε να μην απασχολήσει και τις κινηματογραφικές παραγωγές της εποχής. Κατά μία πιο σύγχρονη άποψη, ο κινηματογράφος είναι ένα εναλλακτικό αρχείο «μνήμης» μιας πραγματικότητας του παρελθόντος, που ενίοτε κρύβεται ή εκούσια αποσιωπήθηκε¹⁵². Η συνεχής και επαναλαμβανόμενη εστίαση σεναριογράφων, σκηνοθετών και παραγωγών κινηματογραφικών ταινιών σε μια θεματολογία έχει πλέον τεκμηριωθεί ότι μπορεί να έχει επιζήμια επίδραση στη συλλογική μνήμη: σε πολλές περιπτώσεις, η επανάληψη συγκεκριμένων γεγονότων ή πληροφοριών αλλά ακόμα και η διαστρέβλωση των γεγονότων δημιουργούν μια μνήμη που βασίζεται «στα κουτσομπολιά και σε ανέκδοτες καταστάσεις», «αντί μιας μνήμης που βασίζεται σε λέξεις, πράξεις και ευθύνες»¹⁵³. Σε αυτό το πλαίσιο, καταγράφηκαν ταινίες ελληνικής παραγωγής με κύριο θέμα τα ναυτικά ατυχήματα, προκειμένου να αποκωδικοποιηθεί και η στάση του ελληνικού καλλιτεχνικού χώρου, και ειδικά σε ένα μέσο ψυχαγωγίας με ευρεία απήχηση, στο συγκεκριμένο ζήτημα, που επηρέασε τη συλλογική μνήμη της κοινωνίας της υπό εξέταση περιόδου.

Οι ταινίες που καταγράφηκαν ήταν παραγωγής 1967-1979 (και όχι αποκλειστικά της περιόδου 1975-1980), λόγω της συχνής επανάληψής τους από τη δημόσια τηλεόραση κατά την υπό εξέταση εποχή, απότοκο της οικονομικής κατάρρευσης των ελληνικών εταιρειών κινηματογραφικής παραγωγής από το 1974 και μετά. Οι ταινίες αυτής της περιόδου έχουν μια ιδιαίτερη αξία για τον σύγχρονο μελετητή. Στις συγκεκριμένες δεκαετίες και παρά τη δικτατορία στην Ελλάδα, γίνονται κάποιες πρωτόγνωρες «προσπάθειες επισήμανσης της κοινωνικής πραγματικότητας με έναν κινηματογραφικό λόγο διαφορετικό από τον ήδη υπάρχοντα»¹⁵⁴. Για πρώτη φορά γίνεται επίσης εστίαση σε σύγχρονα και επίκαιρα θέματα που αντιμετωπίζει ο απλός πολίτης, με μια θεματολογία που επιδιώκει και την κριτική σε πραγματικά προβλήματα της σύγχρονης κοινωνίας¹⁵⁵.

Ωστόσο, οι επιρροές ως προς τη θεματολογία από τον δυτικό κινηματογράφο, και ειδικά από τις ΗΠΑ, φαίνονται μέσα από τον μιμητισμό στις ιστορίες που παρουσιάζονται αλλά και στους τίτλους που χρησιμοποιούνται στις ελληνικές ταινίες παραγωγής 1969-1975¹⁵⁶. Οι πιο λαοφιλείς φαρσοκωμωδίες ή τα μελοδράματα των αρχών της δεκαετίας του 1960 εγκαταλείπονται σταδιακά, ενώ οι εταιρείες παραγωγής επιδιώκουν τη δημιουργία δραματικών ταινιών με θέματα καταστροφής, θρίλερ, κατασκοπικού ή αστυνομικού περιεχομένου, που συγκλονίζουν διεθνώς κριτικούς και κοινό, αποσπών βραβεία σε διεθνή φεστιβάλ και εκτοξεύουν τις εισπράξεις στις κινηματογραφικές αίθουσες.

¹⁵² Papailias, P. (2005), «Genres of Recollection: Archival Poetics and Modern Greece», *Anthropology, History and the Critical Imagination*, Palgrave Macmillan, New York, και Kornetis, K. (2014), «From politics to nostalgia – and back to politics: Tracing the shifts in the filmic depiction of the Greek long 1960s’ over time», *Historien*, 14(2), σελ. 89-102.

¹⁵³ Kornetis, K. (2014), ό.π., σελ. 96.

¹⁵⁴ Κόκκαλη, Α. (1997), «Ελληνικός κινηματογράφος και αντιδικτατορικό φοιτητικό κίνημα», *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*, 92, σελ. 130.

¹⁵⁵ Κόκκαλη, Α. (1997), ό.π., σελ. 131.

¹⁵⁶ Κόκκαλη, Α. (1997), ό.π., σελ. 134.

3.5.4.4. Το τρίτο στάδιο της έρευνας: οι προφορικές μαρτυρίες

Η κατανόηση του γενικότερου πλαισίου της υπό εξέταση περιόδου απαιτούσε μια πιο αναλυτική προσέγγιση στις συνιστώσες της εποχής, αφού οι πηγές σχετικά με το συγκεκριμένο αντικείμενο υπήρξαν εξαιρετικά περιορισμένες και όχι ενδεδειγμένες ως προς τα αίτια για την αλλαγή της στρατηγικής επικοινωνίας. Οι συχνές αναφορές στον έντυπο ειδικό Τύπο της εποχής, αν και συχνές, ως προς την αλλαγή της στρατηγικής επικοινωνίας της ΕΕΕ το 1975 θα επέτρεπαν στην παρούσα έρευνα την αποκωδικοποίηση και την ανάλυση των ευρημάτων μόνο από την πλευρά και σύμφωνα με τις πεποιθήσεις των εκδοτών των υπό εξέταση τεσσάρων ναυτιλιακών εντύπων. Σε αυτό το πλαίσιο αναζητήθηκαν οι απόψεις των πρωταγωνιστών της περιόδου, μελών των ΔΣ της ΕΕΕ και ναυτιλιακών συντακτών σε ημερήσιες εφημερίδες όλου του πολιτικού φάσματος της συγκεκριμένης εποχής.

Η βιογραφική μεθοδολογική προσέγγιση επιτρέπει στους ερευνητές να καταγράψουν και να αποδώσουν τις εμπειρίες διαφορετικών ατόμων που ήταν μάρτυρες ενός ή παραπάνω γεγονότων¹⁵⁷. Σε αυτό το πλαίσιο, ειδικά κατά τις τελευταίες δύο δεκαετίες, η βιογραφική προσέγγιση ενδιαφέρει όλο και περισσότερους ερευνητές. Παράλληλα παρατηρείται μια στροφή και προς τη μελέτη της μικροϊστορίας, της καθημερινότητας των απλών συντελεστών και όχι απαραίτητα των πρωταγωνιστών μιας περιόδου¹⁵⁸. Υπό αυτό το πρίσμα, οι πρωτότυπες αφηγήσεις συμπληρώνουν το πρωτογενές ή δευτερογενές υλικό που παρατίθεται¹⁵⁹. Οι μαρτυρίες συμπληρώνουν την κατανόηση των γεγονότων, ειδικά όταν ο μελετητής οδηγείται από τις έρευνές του στη δυσκολία εξεύρεσης γραπτών τεκμηρίων ή σε ολικώς ή μερικώς κατεστραμμένα (ή και μη προσβάσιμα) γραπτά αρχεία. Ταυτόχρονα, αποτελούν και «πολύτιμες ιστορικές πηγές, κυρίως για εποχές διχασμού», αφού «κάθε μαρτυρία, όσο προσωπική και αν είναι, αντικατοπτρίζει την εποχή της»¹⁶⁰.

Υπό αυτή την προϋπόθεση είναι σαφές ότι η προφορική μνήμη εμπεριέχει σχεδόν πάντα μια υποκειμενική ερμηνεία στα γεγονότα που εξετάζονται¹⁶¹. Η υποκειμενικότητα αφορά όμως τόσο αυτόν που εξιστορεί προφορικά και καταθέτει τη μαρτυρία όσο και αυτόν που θα αναμεταδώσει και κυρίως θα ερμηνεύσει τη συζήτηση. Συνεπώς, εάν ο ερευνητής «ενδιαφέρεται για την ανασύσταση συμβάντων», τότε η χρησιμότητα των προφορικών μαρτυριών υποκρύπτει υποκειμενικές διαστάσεις, αλλά, αν τον ενδιαφέρει η «ανασύσταση της αναδυόμενης εμπειρίας και της συλλογικής μνήμης και των συλλογικών

¹⁵⁷ Πασσερίνι, Λ. (1998), *Σπαράγματα του 20ού αιώνα. Η Ιστορία ως βιωμένη εμπειρία*, εκδόσεις Νεφέλη, Αθήνα, και Bertaux, D. and Kohli, M. (1984), «The Life Story Approach: A Continental View», *Annual Review of Sociology*, 10, σελ. 215-237, και Fischer-Rosenthal, W. (2000), «Biographical Work and Biographical Structuring in Presentday Societies», στον τόμο *The Turn to Biographical Methods in Social Science*, σελ. 109-125, London: Routledge.

¹⁵⁸ Lepore, J. (2001), «Historians Who Love Too Much: Reflections on Microhistory and Biography», *The Journal of American History*, 88:1, σελ. 129-144, και Brewer, J. (2010), «Microhistory and the Histories of Everyday Life», *Cultural and Social History*, 7:1, σελ. 87-109.

¹⁵⁹ Τσιώλης, Γ. (2006), *Ιστορίες ζωής και βιογραφικές αφηγήσεις – Η βιογραφική προσέγγιση στην κοινωνιολογική ποιοτική έρευνα*, εκδόσεις Κριτική, Αθήνα, και Τσιώλης, Γ. (2010), «Η επικαιρότητα της βιογραφικής προσέγγισης στην ποιοτική κοινωνική έρευνα», στον τόμο *Ποιοτική έρευνα στις κοινωνικές επιστήμες: Επιστημολογικά, μεθοδολογικά και ηθικά ζητήματα*, εκδόσεις Τόπος, Αθήνα, σελ. 347-370.

¹⁶⁰ Βερβενιώτη, Τ. (2015), ό.π., σελ. 143-169.

¹⁶¹ Summerfield, P. (2016), «Oral history as an autobiographical practice», *Miranda*, 12(3), σελ. 1-12α.

αναπαραστάσεων και εμπειριών», η εμβάθυνση που επιτρέπει η συλλογή πολλών και κυρίως διαφορετικών μαρτυριών για ένα συγκεκριμένων γεγονόσ μπορεί να είναι «αποκαλυπτική»¹⁶².

Στο πλαίσιο των παραπάνω και λαμβάνοντας υπόψη τη δυσκολία που αντιμετωπίζουν αρκετοί ερευνητές στη μελέτη γεγονότων του παρελθόντος, όπου συνήθως η μνήμη συχνά «ή σβήνει ή ωραιοποιεί»¹⁶³, η έρευνα εστιάστηκε στην καταγραφή μαρτυριών με ημιδομημένες συνεντεύξεις¹⁶⁴. Η δομημένη συνέντευξη δεν ενδεικνύεται για τις συγκεκριμένες περιπτώσεις αναζήτησης πληροφοριών και καταγραφής μαρτυριών από τους συγκεκριμένους ανθρώπους που δέχτηκαν να συμμετάσχουν στην έρευνα¹⁶⁵. Ο βασικός λόγος είναι ότι, όπως και σε άλλες έρευνες, ο ερευνητής και συνομιλητής πρέπει - και οφείλει πολύ συχνά- να υποβοηθά τη μνήμη του συνεντευξιαζόμενου¹⁶⁶. Στην παρούσα περίπτωση, τα γεγονότα που αναζητήθηκαν αφορούσαν μια περίοδο που ξεπερνούσε τα τριάντα πέντε χρόνια. Σε ορισμένες περιπτώσεις έγινε αντιληπτή η αδυναμία της μνήμης σε κάποια σημαντικά για τον μελετητή γεγονότα της εποχής. Ωστόσο, διαφάνηκε το γενικότερο πλαίσιο της περιόδου και το πνεύμα που επικρατούσε, το οποίο επηρέασε τελικά και τη συλλογική μνήμη της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας για τα σημαντικά γεγονότα της δεκαετίας. Με αυτόν τον γνώμονα, οι ημιδομημένες συνεντεύξεις επιλέχθηκαν προκειμένου να υπάρξει μια ελευθερία και ευελιξία στα σημεία που ήθελε ο συνεντευξιαζόμενος να επεκταθεί περαιτέρω, να σχολιάσει, ή να αποφύγει¹⁶⁷. Παράλληλα, ανέδειξαν νέες παραμέτρους που αρχικά δεν είχαν ανιχνευτεί από την πρωτόλεια αρχειακή έρευνα¹⁶⁸.

Οι προφορικές μαρτυρίες στην παρούσα έρευνα συλλέχθηκαν ως μαγνητοφωνημένες συνεντεύξεις την περίοδο 2011-2020. Ο αριθμός των συνεντεύξεων δεν αντανακλά την άποψη της πλειοψηφίας ή του συνόλου των μελών του ΔΣ της ΕΕΕ τη συγκεκριμένη εποχή. Ωστόσο, οι θέσεις ευθύνης πολλών από τους συμμετέχοντες τόσο στο ΔΣ της ΕΕΕ ή σε άλλες Επιτροπές προσδιορίζουν τη σημαντικότητά τους. Επιπλέον, η αφήγησή τους συνέβαλε στην ερμηνεία των γεγονότων που συλλέχθηκαν για τη συγκεκριμένη περίοδο και οδήγησε τον μελετητή στην εστίαση σε συγκεκριμένες υποθέσεις εργασίας, ειδικά ως προς το προφίλ του ηγέτη και τη συνεισφορά των μελών της ηγετικής ομάδας. Όλες οι συνεντεύξεις αποδόθηκαν γραπτά και ελέγχθηκαν για τη σωστή απόδοσή τους από τους ίδιους τους συνεντευξιαζόμενους. Τα τελικά γραπτά κείμενα της απομαγνητοφώνησης αναγνώστηκαν από τους

¹⁶² Βαν Μπουσχότεν, Ρ. (2002), «Δεκαετία του '40: Διαστάσεις της μνήμης σε αφηγήσεις της περιόδου», *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*, 107(107), σελ. 136.

¹⁶³ Jessee, E. (2011), «The Limits of Oral History: Ethics and Methodology Amid Highly Politicized Research Settings», *The Oral History Review*, 38:2, σελ. 287-307, και Greene, Sandra E. (2003), «Whispers and Silences: Explorations in African Oral History», *Project MUSE, Africa Today*, 50:2, σελ. 41-53.

¹⁶⁴ Blee, K.M., Taylor, V. (2002), «Semi-structured interviewing in social movement research», στον τόμο των Klandermans, B., Staggenborg, S. (eds), *Methods of social movement research*, σελ. 92-117.

¹⁶⁵ Merton, R.K., Kendall, P.L. (1946), «The focused interview», *American Journal of Sociology*, 51, σελ. 541-557.

¹⁶⁶ Irvine, A., Drew, P., Sainsbury, R. (2013), «Am I not answering your questions properly? Clarification, adequacy and responsiveness in semi-structured telephone and face-to-face interviews», *Qualitative Research*, 13, σελ. 87-106.

¹⁶⁷ Leech, B.L. (2002), «Asking questions: Techniques for semistructured interviews», *Political Science & Politics*, 35, σελ. 665-668.

¹⁶⁸ Τσιώλης, Γ. (2006), *Ιστορίες ζωής και βιογραφικές αφηγήσεις – Η βιογραφική προσέγγιση στην κοινωνιολογική ποιοτική έρευνα*, εκδόσεις Κριτική, Αθήνα.

συνεντευξιαζόμενους, ως προς την ορθότητα της απόδοσής τους, και εγκρίθηκαν για δημοσίευση στο πλαίσιο της συγκεκριμένης έρευνας.

Ωστόσο, για αποφυγή της «υποκειμενικότητας» που επεσήμαναν διάφοροι μελετητές στις έρευνές τους¹⁶⁹, ήταν σαφές ότι θα έπρεπε να αναζητηθούν και συνεντεύξεις από άλλες ενδεχομένως επαγγελματικές ομάδες ή και άλλες πηγές, για να συμπληρωθεί με μεγαλύτερη αντικειμενικότητα η καταγραφή των εμπειριών που θα δομούσαν το τελικό αποτέλεσμα¹⁷⁰. Σε αντίθεση με τη Θεωρία της Αριστείας, όπου η στρατηγική επικοινωνίας ενός οργανισμού ανιχνεύεται αποκλειστικά από την ίδια την ομάδα (ή και στελέχη) που επέλεξαν και υιοθέτησαν τη στρατηγική, επιλέχθηκαν να συμπεριληφθούν στη συγκεκριμένη έρευνα και οι εμπειρίες των συντακτών, που ήταν και οι αποδέκτες των μηνυμάτων του υπό εξέταση φορέα. Πιο συγκεκριμένα, συμπεριλήφθηκαν και δημοσιογράφοι ναυτιλιακών μέσων ενημέρωσης που παρακολούθησαν και κατέγραψαν τις δραστηριότητες της ελληνικής ναυτιλίας και τις στρατηγικές της ΕΕΕ κατά τις δεκαετίες του 1970 και του 1980.

Η συγκεκριμένη έρευνα διαφοροποιείται από τη συνηθισμένη μεθοδολογία που υιοθετείται από τις ομάδες ερευνητών που ακολουθούν τις κατευθυντήριες οδηγίες της ομάδας Grunig¹⁷¹. Η ανάλυση δεδομένων, κατ' αυτόν τον τρόπο, δεν ακολούθησε τη μεθοδολογική προσέγγιση που εφαρμόζει η ερευνητική ομάδα του καθηγητή Grunig (δομημένα ερωτηματολόγια) και κυρίως δεν περιορίστηκε μόνο στην καταγραφή των απόψεων του πομπού και του στενού κύκλου συνεργατών του, αλλά στην καταγραφή μελών του ΔΣ και στελεχών της ΕΕΕ (του πομπού) και των δεκτών των μηνυμάτων (στην προκειμένη περίπτωση, των δημοσιογράφων και εκπροσώπων των ΜΜΕ). Η συγκεκριμένη προσέγγιση υιοθετεί τη μεθοδολογία που προτείνει ο Hall, κατά την οποία, με την ανίχνευση και μετέπειτα τη σύγκριση δηλώσεων και ενεργειών διαφορετικών πρωταγωνιστών και συντελεστών (που πιθανώς να επηρεάζουν ή να μπορούν να επηρεάσουν το ζητούμενο αποτέλεσμα), αναδεικνύονται με μεγαλύτερη αντικειμενικότητα οι παράμετροι που συνετέλεσαν στην τελική απόφαση της υιοθετούμενης στρατηγικής.

Ως προς την επιλογή των συνεντευξιαζόμενων, ακολουθήθηκε η παρακάτω μεθοδολογία:

- Η προϋπόθεση για τους συμμετέχοντες από τον εφοπλισμό ήταν να έχουν εκλεγεί μέλη, τουλάχιστον για μία θητεία, στα τρία ΔΣ της ΕΕΕ της περιόδου 1975-1981 (38ο, 39ο και 40ό Διοικητικό Συμβούλιο). Από τα δεκατέσσερα μέλη της εφοπλιστικής κοινότητας, δέκα ανταποκρίθηκαν. Ένας επέλεξε να διατηρηθεί η ανωνυμία του. Δύο μέλη (εκλεγμένα στο 40ό ΔΣ) δεν επιθύμησαν να συμμετάσχουν στην έρευνα και τα υπόλοιπα δεν απάντησαν στο αίτημα για συμμετοχή.

¹⁶⁹ Neill, M.S. and Drumwright, M.E. (2012), «PR Professionals as Organizational Conscience», *Journal of Mass Media Ethics*, 27:4, σελ. 220-234, St. John, B. and Pearson, Y. (2016), «Crisis Management and Ethics: Moving Beyond the Public-Relations-Person-as-Corporate-Conscience Construct», *Journal of Media Ethics*, 31:1, σελ. 18-34.

¹⁷⁰ Thomas, R.J. (1993), «Interviewing important people in big companies», *Journal of Contemporary Ethnography*, 22:1, σελ. 80-96.

¹⁷¹ Hon, L. and Grunig, J. (1999), «Guidelines for Measuring Relationship in Public Relations», *The Institute for Public Relations Commission on PR Measurement and Evaluations*, University of Florida, Gainesville, FL.

- Για τους ναυτιλιακούς συντάκτες, η προϋπόθεση ήταν να έχουν υπάρξει διαπιστευμένα μέλη στο ΥΕΝ τη συγκεκριμένη περίοδο. Από τη δημοσιογραφική κοινότητα ανταποκρίθηκαν επτά δημοσιογράφοι-ναυτιλιακοί συντάκτες. Δύο ακόμα δεν επιθύμησαν τη συμμετοχή τους στην έρευνα για προσωπικούς λόγους.

Οι συνεντευξιαζόμενοι ήταν οι ακόλουθοι:

Πίνακας 2: Μέλη ΕΕΕ (περίοδοι θητείας 1975-1981: 38ο, 39ο και 40ό Διοικητικό Συμβούλιο)

Αριστομένης Καραγεώργης	Εκλεγμένο Μέλος ΔΣ τις περιόδους 1975-1976, 1977-1978, 1979-1981	Αντιπρόεδρος ΕΕΕ (1975-1981)
Σταύρος Νταϊφάς	Εκλεγμένο Μέλος ΔΣ τις περιόδους 1975-1976, 1977-1978, 1979-1981	
Κώστας Ι. Καρράς	Εκλεγμένο Μέλος ΔΣ τις περιόδους 1975-1976, 1977-1978, 1979-1981	Πρόεδρος Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων
Γεώργιος Παπαλιός	Εκλεγμένο Μέλος ΔΣ τις περιόδους 1975-1976, 1977-1978, 1979-1981	Μέλος Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων, Συντονιστής Καμπάνιας Ενημέρωσης
Δημήτριος Γ. Πατέρας	Εκλεγμένο Μέλος ΔΣ τις περιόδους 1975-1976, 1977-1978, 1979-1981	
Κώστας Κομνηνός	Εκλεγμένο Μέλος ΔΣ τις περιόδους 1975-1976, 1977-1978, 1979-1981	
Αθανάσιος Μαρτίνος	Εκλεγμένο Μέλος ΔΣ τις περιόδους 1975-1976, 1977-1978, 1979-1981	
Νικόλαος Βλασσόπουλος	Εκλεγμένο Μέλος ΔΣ τις περιόδους 1975-1976, 1977-1978, 1979-1981	
Νικόλαος Σούτος	Εκλεγμένο Μέλος ΔΣ τις περιόδους 1975-1976, 1977-1978, 1979-1981	

Ανώνυμος	Εκλεγμένο Μέλος ΔΣ την περίοδο 1979-1981	
-----------------	--	--

Πίνακας 3: Ναυτιλιακοί συντάκτες, διαπιστευμένοι στο YEN και μέλη ΕΣΗΕΑ κατά την περίοδο 1975-1980

Κώστας Δούκας	<i>Ακρόπολις, Ημερησία, Αυγή, Εμπρός, Εθνικός Κήρυξ και στο ναυτιλιακό περιοδικό ΕΛΝΑΒΙ</i>
Δημήτρης Καπράνος	<i>Βραδυνή, Μεσημβρινή, Έθνος και στα περιοδικά Ένα, Ταχυδρόμος, Επίκαιρα</i>
Νικόλαος Πηγαδάς	<i>Ακρόπολις, Η Καθημερινή, Ελευθεροτυπία και Έθνος και ναυτιλιακό περιοδικό ΑΡΓΩ</i>
Νικόλαος Σίμος	<i>Η Καθημερινή και στο ναυτιλιακό περιοδικό ΑΡΓΩ</i>
Σέργιος Τράμπας	<i>Η Καθημερινή, ναυτιλιακά περιοδικά Ναυτιλιακή και Economic Outlook</i>
Ιωάννης Φύτρας	<i>Ελευθεροτυπία, Αθηναϊκή, Εξπρές, Ελεύθερος Κόσμος, Ελληνικός Βορράς, Εθνικός Κήρυξ και στα ναυτιλιακά περιοδικά Ναυτικά Χρονικά, Ναυτική Ελλάς</i>
David Glass	<i>Η Καθημερινή και στο ναυτιλιακό περιοδικό Ναυτιλιακή</i>

Μέσω των συνεντεύξεων με τα μέλη των ΔΣ της ΕΕΕ και τους ναυτιλιακούς συντάκτες την υπό εξέταση περίοδο, αναζητήθηκαν οι αιτίες που οδήγησαν την ΕΕΕ να ακολουθήσει μια νέα στρατηγική επικοινωνίας την εν λόγω περίοδο. Στόχος της έρευνας ήταν να αποσαφηνίσει τους λόγους που οδήγησαν σε αυτή τη στρατηγική επιλογή το 1975 και εάν το θεσμικό πλαίσιο, ή άλλοι λόγοι, διαφοροποίησαν ή τροποποίησαν τη στρατηγική προς τα ΜΜΕ από το 1976 μέχρι και το 1980. Οι ερωτηθέντες στις συνεντεύξεις κλήθηκαν να απεικονίσουν τις τρεις περιόδους προεδρίας Αντώνη Χανδρή και μετέπειτα να αξιολογήσουν τις διαφορετικές παραμέτρους που επηρέασαν την υιοθετημένη στρατηγική εξωστρέφειας της ΕΕΕ σε σχέση με την επικοινωνία με τον Τύπο και την ευρύτερη κοινωνία. Ειδική αναφορά έγινε στις εσωτερικές διεργασίες εντός της ΕΕΕ, στο ηγετικό προφίλ του προέδρου Αντώνη Χανδρή αλλά και στη συλλογική συνοχή, ομόνοια και ομοιογένεια (ή μη) της ηγετικής ομάδας που επικουρούσε το έργο του προεδρείου.

3.5.4.5. Τα επόμενα στάδια της έρευνας: η καταγραφή και η ανάλυση των ευρημάτων

Με βάση προηγούμενες έρευνες και παρατηρήσεις σχετικά με τους παράγοντες και τις συνιστώσες που λειτουργούν ως καταλύτες όσον αφορά τις στρατηγικές επιλογές φορέων με μακροχρόνια παράδοση και

ιστορία¹⁷², η ανάλυση περιεχομένου που προέκυψε τόσο από το αρχειακό υλικό (κυρίως του ναυτιλιακού Τύπου) όσο και από τις συνεντεύξεις εστιάστηκε στα ακόλουθα θέματα: στα εξωγενή σοκ, στο εξωτερικό περιβάλλον για την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα και τα συλλογικά όργανα εκπροσώπησής τους και στο προφίλ των μελών των ΔΣ την περίοδο 1975-1981.

Βάσει δημοσιευμάτων στον ναυτιλιακό Τύπο, ανιχνεύτηκαν αρχικά τα εξωγενή σοκ (κοινωνικά, πολιτικά ή οικονομικά) που οδήγησαν το 1975 την ΕΕΕ στη δημιουργία Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων. Τα στοιχεία αυτά συλλέχθηκαν βάσει της έρευνας αρχείου και της κωδικοποίησης, που αφορούσαν τα αίτια για την αλλαγή της επικοινωνιακής στρατηγικής της ΕΕΕ.

Σε αυτή τη φάση της έρευνας συμπεριλήφθηκε και η ανάλυση στον ημερήσιο αθηναϊκό Τύπο για την εικόνα της ναυτιλίας, όπως σχηματιζόταν από την αρθρογραφία της εποχής, ειδικά ως προς την αρθρογραφία των ολικών απωλειών και ατυχημάτων. Στη συγκεκριμένη ενότητα γίνεται επίσης καταγραφή των ελληνικών ταινιών που αναφέρονταν στα ναυτικά ατυχήματα. Επιπροσθέτως, καταγράφηκαν οι λόγοι για τους οποίους το συγκεκριμένο θέμα «αμαύρωνε» την εικόνα της ναυτιλίας, όπως περιγραφόταν από τους εκπροσώπους του εφοπλισμού, της ναυτεργασίας αλλά και της πολιτείας την εν λόγω περίοδο.

Τα δεδομένα που καταγράφηκαν και αναλύθηκαν από την έρευνα στον έντυπο Τύπο της εποχής επιβεβαιώθηκαν μέσω των προσωπικών συνεντεύξεων με τα παραπάνω μέλη του ΔΣ της ΕΕΕ και τους ναυτιλιακούς συντάκτες. Οι ερωτήσεις που τέθηκαν προς τους συνεντευξιζόμενους αφορούσαν αρχικά τη στρατηγική επικοινωνίας του ελληνικού εφοπλισμού την υπό εξέταση περίοδο, τη δημόσια εικόνα της ναυτιλίας, την ποιότητα του υπό διαχείριση ελληνικού στόλου αλλά και τις σχέσεις των Ελλήνων εφοπλιστών με την κυβέρνηση και τα ναυτεργατικά σωματεία πριν και μετά τη μεταπολίτευση.

Σύμφωνα με την προσέγγιση του Ιστορικού Θεσμοκεντρισμού και πιο πρόσφατων μελετών από τον χώρο της πολιτικής επιστήμης, σε αυτή τη φάση της έρευνας εξετάστηκε και αναλύθηκε το κοινωνιολογικό προφίλ και η κουλτούρα των μελών των ΔΣ της ΕΕΕ την περίοδο 1975-1981. Βάσει δημοσιευμάτων στον ναυτιλιακό Τύπο αλλά κυρίως βάσει ποσοτικών δεδομένων που προέκυψαν από τον Ναυτιλιακό Οδηγό Greek Shipping Directory (ετών 1972-1980), εξετάστηκε πιο συγκεκριμένα το κοινωνιολογικό προφίλ των μελών των τριών ΔΣ της ΕΕΕ της περιόδου. Επίσης, εξετάστηκε το εταιρικό προφίλ των διαχειριστριών που ηγούνταν ή και εκπροσωπούσαν τα μέλη των ΔΣ της ΕΕΕ, όπως και το προφίλ των μελών του ΔΣ κατά την τελευταία θητεία προεδρίας του Στρατή Ανδρεάδη (1972-1974). Σκοπός της συγκεκριμένης ενότητας είναι η ανάδειξη της σχετικής θεωρίας που αφορά τον ρόλο που διαδραματίζει η ηγετική ομάδα –ειδικά νεότερης ηλικίας¹⁷³ ή και διαφορετικών καταβολών¹⁷⁴– σε

¹⁷² Page, S.E. and Bednar, J. (2006), «Culture, Institutional Performance, and Path Dependence», *Working Paper No. WP2006-6*, Institute of Governmental Studies, University of California, Berkeley, CA.

¹⁷³ Ziersch, A., Osborne, K., Baum, F. (2011), «Local Community Group Participation: Who Participates and What Aspects of Neighbourhood Matter?», *Urban Policy and Research*, 29:4, σελ. 381-399, και Juckes Maxey, L. (2004), «The participation of younger people within intentional communities: evidence from two case studies», *Children's Geographies*, 2:1, σελ. 29-48.

¹⁷⁴ King, C., Feltey, K., O'Neill Susel, B. (1998), «The Question of Participation: Toward Authentic Public Participation in Public Administration», *Public Administration Review*, 58:4, σελ. 317-326, και Ayub, N. and Jehn, K. (2014), «When diversity helps performance:

εταιρείες και συλλογικούς φορείς εκπροσώπησης συμφερόντων, ιδίως ως προς την κατανόηση της στρατηγικής που επιλέγεται και υιοθετείται σε περιόδους κρίσεων ή ιστορικών ανατροπών. Η ανάπτυξη μελετών γύρω από αυτό το θέμα απασχολεί ιδιαίτερα τη σημερινή κοινωνία, που απαιτεί όλο και περισσότερο «συμμετοχή» από όλους, χωρίς ωστόσο τα ευρήματα από τις συγκεκριμένες μελέτες να είναι πάντα ξεκάθαρα ως προς το αποτέλεσμα της συμμετοχής «διαφορετικών» προσωπικοτήτων σε ηγετικές ομάδες ή ακόμα και σε ομάδες εργασίας¹⁷⁵.

Τα δεδομένα επιβεβαιώθηκαν μέσω των προσωπικών συνεντεύξεων με τα παραπάνω μέλη του ΔΣ της ΕΕΕ και τους ναυτιλιακούς συντάκτες. Οι ερωτήσεις που τέθηκαν αφορούσαν το προφίλ των συμμετεχόντων στο ΔΣ κατά την προεδρία Αντώνη Χανδρή, τη δεσπόζουσα κουλτούρα, την άποψή τους για την έννοια της επικοινωνίας και την προηγούμενη πολιτική τού «λάθε βιάσας». Ειδική αναφορά έγινε στο προφίλ του Αντώνη Χανδρή ως ηγέτη της ΕΕΕ.

Στο τελικό στάδιο της έρευνας αναλύθηκαν οι μέθοδοι και οι τακτικές επικοινωνίας που υιοθετήθηκαν καθ' όλη τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου από την ΕΕΕ ως προς τη βελτίωση της δημόσιας εικόνας της ναυτιλίας και του Έλληνα εφοπλιστή. Μέσα από μια ποσοτική ανάλυση μελετήθηκαν το σύνολο των επικοινωνιακών δράσεων σε σχέση με την επαφή τους με τα ΜΜΕ (συνεντεύξεις Τύπου, επιστολές, ανακοινώσεις και εκδηλώσεις και δράσεις επικοινωνίας), καμπάνιες ενημέρωσης και διαφήμισης του ναυτικού επαγγέλματος, συμμετοχή σε εκθέσεις, συνέδρια και διεθνή fora. Η ποσοτική ανάλυση βασίστηκε σε πρωτογενές αρχειακό υλικό ναυτιλιακών συντακτών αλλά και σε άρθρα ή σχόλια στον ναυτιλιακό Τύπο της περιόδου. Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο γίνεται επίσης εκτενής αναφορά, μέσω ποιοτικής και ποσοτικής ανάλυσης, στις τακτικές απόκρισης (Apoloγία) που εφάρμοσε η ΕΕΕ¹⁷⁶. Οι πηγές που αναζητήθηκαν και μετά από πολυετή έρευνα ανιχνεύθηκαν και εξετάστηκαν ήταν:

- Οι Ετήσιοι Απολογισμοί του προέδρου της ΕΕΕ (1975, 1976, 1977, 1978, 1979, 1980 και 1981).
- Οι Ετήσιες Ανασκοπήσεις της Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων της ΕΕΕ (1979, 1980 και 1981).
- Δημοσιευμένα άρθρα (επιφυλλίδες και απόψεις) μελών της εφοπλιστικής κοινότητας σχετικά με τη Στρατηγική Δημοσίων Σχέσεων που ακολουθήθηκε από την ΕΕΕ (36 στο σύνολο).
- Άρθρα, συνεντεύξεις Τύπου και ομιλίες των προέδρων της ΕΕΕ και του Committee κατά τη συγκεκριμένη περίοδο, που αναφέρονται στην επικοινωνιακή στρατηγική της ΕΕΕ (18 στο σύνολο).
- Ανακοινώσεις και εγκύκλιοι της ΕΕΕ προς τα μέλη και τον Τύπο (8 στο σύνολο).

Effects of diversity on conflict and performance in workgroups», *International Journal of Conflict Management*, 25:2, σελ. 189-212, και Hoefer, I.J., van Knippenberg, D., van Ginkel, W.P. and Barkema, H.G. (2012), «Fostering team creativity: Perspective taking as key to unlocking diversity's potential», *Journal of Applied Psychology*, 97:5, σελ. 982-996, και Ali, M., Ng, Y.L. and Kulik, C.T. (2014), «Board Age and Gender Diversity: A Test of Competing Linear and Curvilinear Predictions», *J Bus Ethics* 125, σελ. 497-512, και Liao, L., Luo, L., Tang, Q. (2015), «Gender diversity, board independence, environmental committee and greenhouse gas disclosure», *The British Accounting Review*, 47:4, σελ. 409-424.

¹⁷⁵ Van Knippenberg, D., Schippers, M.C. (2007), «Work group diversity», *Annual Review of Psychology*, 58:1, σελ. 515-541, και Jackson, S.E., Joshi, A., Erhardt, N.L. (2003), «Recent Research on Team and Organizational Diversity: SWOT Analysis and Implications», *Journal of Management*, 29:6, σελ. 801-830, και Cummings, J.N. (2004), «Work Groups, Structural Diversity, and Knowledge Sharing in a Global Organization», *Management Science*, 50:3, σελ. 352-364.

¹⁷⁶ Romenti, S., Valentini, C. (2010), «Alitalia's crisis in the media – a situational analysis», *Corporate Communications: An International Journal*, 15:4, σελ. 380-396.

- Επιστολές των προέδρων της ΕΕΕ και του Committee προς τον υπουργό Ναυτιλίας ή τον Τύπο (5 στο σύνολο).

Παράλληλα καταγράφηκαν γραπτά κείμενα, διαφημιστικό υλικό και γενικά δημοσιεύματα που σχεδιάστηκαν και διανεμήθηκαν από την ΕΕΕ τη συγκεκριμένη περίοδο, με σκοπό τη βελτίωση της δημόσιας εικόνας της ναυτιλίας. Το υλικό αυτό, σε συνδυασμό με την ποσοτική επεξεργασία του συνόλου των άρθρων και των συνεντεύξεων στον ναυτιλιακό Τύπο της εποχής, αποτέλεσε μια πλούσια και πολυσυλλεκτική πηγή για την καταγραφή των ενεργειών και κυρίως των μεθόδων και των πρακτικών που χρησιμοποιήθηκαν για τη βελτίωση της δημόσιας εικόνας της ΕΕΕ τη συγκεκριμένη περίοδο.

Σε αυτό το πλαίσιο περιγράφεται όχι μόνο η συνολική στρατηγική επικοινωνίας που υιοθετήθηκε τη συγκεκριμένη περίοδο, αλλά και οι τακτικές που ακολουθήθηκαν ως προς την επικοινωνία, ειδικά με τον Τύπο, όσον αφορά το πιο φλέγον θέμα που επηρέαζε τη δημόσια εικόνα της ναυτιλίας: την ποιότητα διαχείρισης και συντήρησης των ποντοπόρων πλοίων και τα ατυχήματα στον ελληνικό εμπορικό στόλο. Σκοπός της έρευνας είναι να ανιχνευτεί αν η τακτική απόκρισης (Apoloigia) της ΕΕΕ ήταν συμμετρική και συγκεκριμένη ή ασύμμετρη και ακανόνιστη.

Οι διαδικασίες έρευνας και ανάλυσης ήταν σύμφωνες με εκείνες που χρησιμοποιούνται από άλλους ερευνητές, οι οποίοι έχουν διεξαγάγει αναλύσεις περιεχομένου του Τύπου και των διαδικτυακών μέσων μαζικής ενημέρωσης¹⁷⁷.

Για την αξιολόγηση του ύφους και της στάσης των μηνυμάτων από τον πομπό (ΕΕΕ) προς τον δέκτη (ΜΜΕ), η ανάλυση βασίστηκε κυρίως στις μελέτες του Macnamara¹⁷⁸ και κυρίως στην πιο πρόσφατη μεθοδολογία που αναπτύχθηκε από τις Romenti et al.¹⁷⁹ σχετικά με το συγκεκριμένο νόημα ενός μηνύματος που μεταδίδεται από τους πομπούς σε περιόδους κρίσεων. Ως εκ τούτου, η έρευνα εστιάστηκε κυρίως, αλλά όχι αποκλειστικά, στα αξιολογικά επίθετα που χρησιμοποιούνται στα υπό εξέταση άρθρα, καθώς και στις μεταφορές/παρομοιώσεις, στην οπτική γωνία του αφηγητή, στον τόνο (π.χ. σαρκασμό, επιθετικότητα), στις οπτικές εικόνες, κ.λπ.

Σκοπός στο συγκεκριμένο κεφάλαιο ήταν να αναδειχθούν ο τόνος των μηνυμάτων και κυρίως η μορφή τους από τα ίδια τα μέλη του ΔΣ της ΕΕΕ, σε ένα θέμα εξαιρετικά επίκαιρο και σημαντικό για τη δημόσια εικόνα της ναυτιλίας. Τα δεδομένα επιβεβαιώθηκαν μέσω των προσωπικών συνεντεύξεων με τα παραπάνω μέλη του ΔΣ της ΕΕΕ και τους ναυτιλιακούς συντάκτες. Οι ερωτήσεις που τέθηκαν αφορούσαν τις μεθόδους και τις τακτικές επικοινωνίας και συνεργασίας με τα ΜΜΕ και τους κοινωνικούς εταίρους της ναυτιλίας της ΕΕΕ καθ' όλη τη διάρκεια της υπό εξέταση περιόδου.

¹⁷⁷ Reason, M., Garcia, B. (2007), «Approaches to the newspaper archive: content analysis and press coverage of Glasgow's Year of Culture Media», *Culture & Society*, 29:2, σελ. 304-331, και Culley, M.R., Ogleby-Oliver, E., Carton, A. (2010), «Media Framing of Proposed Nuclear Reactors», *Journal of Community & Applied Social Psychology*, 20, σελ. 497-512, και Angelique, H., Cunningham, K. (2006), «Media framing of dissent: The case of initial anti-nuclear protests following the Three Mile Island accident», *The Australian Community Psychologist*, 18:2, σελ. 42-57.

¹⁷⁸ Macnamara, J. (2005), «Media content analysis: Its uses, benefits and Best Practice Methodology», *Asia Pacific Public Relations Journal*, 6:1, σελ. 1-34.

¹⁷⁹ Romenti, S., Valentini, C. (2010), ό.π.

3.5.4.6. Δομή της έρευνας

Η παρούσα διατριβή χωρίζεται σε δύο ενότητες:

Στην πρώτη ενότητα αναλύθηκε το θεωρητικό πλαίσιο ως προς την εξέταση των αιτιών που οδήγησαν στην ανάπτυξη της συγκεκριμένης στρατηγικής επικοινωνίας της ΕΕΕ αλλά και στις μεθόδους που αναπτύχθηκαν. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στη Θεωρία της Αριστείας, η οποία εστιάζεται στο πώς οι οργανισμοί δρουν και αντιδρούν υπό συνθήκες έντονων εξωγενών πιέσεων που οδηγούν σε συνθήκες κρίσης. Επιπροσθέτως, υιοθετείται συμπληρωματικά η προσέγγιση του Ιστορικού Θεσμικοκεντρισμού, που μας επιτρέπει να αναλύσουμε το γιατί θεσμικοί φορείς εκπροσώπησης συλλογικών συμφερόντων με μακρά παράδοση, σε συγκεκριμένο ιστορικό πλαίσιο του παρελθόντος, οδηγούνται σε νέες στρατηγικές επιλογές και κατευθύνσεις και αποδεσμεύονται από την τροχιά του παρελθόντος. Οι λόγοι που οι θεσμοί, σε κρίσιμες χρονικές συγκυρίες, επιλέγουν την απ-εξάρτηση από το παρελθόν αποτελεί ένα νέο ερευνητικό πεδίο, με ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τον σύγχρονο αναλυτή. Η πρώτη ενότητα (κεφάλαιο 3) ολοκληρώθηκε με το μεθοδολογικό πλαίσιο που υιοθετείται από την παρούσα έρευνα. Έμφαση δίνεται και στην πολυμεθοδολογική προσέγγιση και στην ανάλυση περιεχομένου του Τύπου. Επίσης, ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στη σημασία αλλά και στις προκλήσεις της καταγραφής και της ανάλυσης προφορικών μαρτυριών ως συμπληρωματικής πηγής γνώσης για τον μελετητή του πρόσφατου παρελθόντος.

Στη δεύτερη ενότητα (κεφάλαια 5-8) απαντώνται τα θεωρητικά ερωτήματα που τέθηκαν στην παρούσα διατριβή. Οι ιδιαίτερες συνιστώσες της συγκεκριμένης εποχής, τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο, όπως και οι παράγοντες που συντελούσαν στην αρνητική εικόνα της ελληνικής ναυτιλίας, καταγράφονται στο κεφάλαιο 5. Επιπλέον, ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην ιστορική εξέλιξη των θεσμικών φορέων εκπροσώπησης του ελληνικού εφοπλισμού σε συνάρτηση με την εθνική κρατική πολιτική σε θέματα ναυτιλίας αλλά και τις σχέσεις με τη ναυτεργασία και τα εθνικά και διεθνή ΜΜΕ.

Στο κεφάλαιο 6 αναλύεται αρχικά το σοκ (ή οι αιτίες) που οδήγησαν την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών στη συγκεκριμένη στρατηγική επιλογή. Παράλληλα αναλύονται οι παράγοντες που ανάγκαζαν σε όλη τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο τον εν λόγω συλλογικό φορέα εκπροσώπησης συμφερόντων να επαναπροσδιορίζει τη στρατηγική επικοινωνίας απέναντι στο κράτος, στους κοινωνικούς εταίρους της ναυτιλίας αλλά και προς τον Τύπο.

Στο κεφάλαιο 7 καταγράφονται η σύνθεση και το κοινωνιολογικό προφίλ της ηγετικής ομάδας της ΕΕΕ. Σε αυτό το πλαίσιο, αναλύεται κατά πόσο αυτή η νεότερη σε ηλικία και πιο πολυδιάστατη –σε σχέση με το σύνηθες προφίλ του συγκεκριμένου θεσμού– ηγετική ομάδα επέτρεψε και επεδίωξε την ανάπτυξη καινοτόμων στρατηγικών, που ουσιαστικά αντανάκλασαν τις νέες συνθήκες αλλά και τις πολιτικές και κοινωνικές απαιτήσεις της συγκεκριμένης εποχής.

Στο κεφάλαιο 8 αναλύεται λεπτομερώς η συνολική στρατηγική που επιλέχθηκε και παρουσιάζονται όλες οι μέθοδοι, οι πρακτικές αλλά και τα εργαλεία που υιοθετήθηκαν για την αλλαγή της δημόσιας εικόνας της κλάδου της ναυτιλίας. Η έρευνα σε αυτό το κεφάλαιο εστιάστηκε τόσο σε αδημοσίευτο μέχρι σήμερα πρωτογενές αρχειακό υλικό, σε δημοσιεύματα από τον περιοδικό Τύπο της εποχής, αλλά και σε

αδημοσίευτες πρωτογενείς μαρτυρίες και αφηγήσεις μελών του ΔΣ της ΕΕΕ και ναυτιλιακών συντακτών τη συγκεκριμένη περίοδο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Ο ελληνικός εφοπλισμός: η θεσμική εκπροσώπησή του και οι σχέσεις με το ελληνικό κράτος, τη ναυτεργασία και τα ΜΜΕ

Στο παρόν κεφάλαιο θα εξεταστεί η ιστορική εξέλιξη του ελληνικού εφοπλισμού κατά τον 20ό αιώνα, με έμφαση στην εξελικτική πορεία των συλλογικών φορέων εκπροσώπησής του στην Αθήνα και στο Λονδίνο. Κατά κύριο λόγο όμως θα αναλυθεί η σημασία της θεσμικής εκπροσώπησης της ελληνικής πλοιοκτησίας και του εφοπλισμού ως προς τη συλλογική προάσπιση των συμφερόντων και τη στάση τους απέναντι στους φορείς του ελληνικού κράτους, τη ναυτεργασία και τα ΜΜΕ. Σε αυτό το πλαίσιο θα εξεταστούν τα δύο σημαντικότερα θεσμικά όργανα εκπροσώπησης του ελληνικού εφοπλισμού, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου (Greek Shipping Co-operation Committee). Οι δύο υπό εξέταση φορείς αποτελούν συλλογικά όργανα εκπροσώπησης εφοπλιστών και διαχειριστών πλοίων της ποντοπόρου ναυτιλίας, με μακροχρόνια ιστορία αλλά και βαρύνουσα σημασία για την πορεία του ελληνικού εφοπλισμού, αφού εκπροσωπούν σε σημαντικότατο βαθμό τις εταιρείες και τα υπό διαχείριση πλοία των Ελλήνων, με έδρες τόσο στην Ελλάδα όσο και στη Μεγάλη Βρετανία.

Σκοπός του κεφαλαίου είναι η αποτύπωση των σύνθετων και ενίοτε διαφορετικών ρόλων που καλούνται να διαδραματίσουν οι θεσμικοί φορείς εκπροσώπησης του ελληνικού εφοπλισμού και των προτεραιοτήτων που ιστορικά προασπίζουν.

4.1. Ο ελληνικός εφοπλισμός τον 20ό αιώνα

Η μεταπολεμική δυναμική ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας οφείλεται, κατά μία άποψη, κυρίως στη συναγωνιστικότητα της λόγω των χαμηλών διαχειριστικών δαπανών και λειτουργικών εξόδων αλλά και της διοικητικής και γραφειοκρατικής ευελιξίας, απότοκα της χρησιμοποίησης των σημαίων ευκαιρίας και υπεράκτιων εταιρειών. Επιπροσθέτως, η έλλειψη κρατικού παρεμβατισμού αλλά και η ανοδική ναυλαγορά, με σύντομες περιόδους ύφεσης μέχρι και το 1981, υπήρξαν καταλυτικοί παράγοντες για την εδραίωση του ελληνικού εφοπλισμού στον παγκόσμιο στίβο των μεταφορών. Επιπλέον, μια σειρά γεωπολιτικών παραγόντων, επαναστάσεων, συγκρούσεων και εμφυλίων πολέμων, σε όλες τις ηπείρους από το 1950 έως και τα τέλη της δεκαετίας του 1970, συνετέλεσαν στη δημιουργία ενοϊκών συνθηκών αλλά και στην ευδοκίμηση του ελληνικού νηολογίου, ειδικά για τα μικρής και μεσαίας χωρητικότητας πλοία¹⁸⁰. Η αποτυχία των σοβιετικών αγροτικών προγραμμάτων, που οδήγησε τελικά στην αύξηση των εισαγωγών από μακρινούς προορισμούς στην Αμερική, στην Ασία και στην Αφρική, οι ριζικές μεταβολές της οικονομικής πολιτικής της Κίνας, ο ανεξέλεγκτος πληθωρισμός σε Ανατολή και Δύση και οι αυξανόμενες ανάγκες του παγκόσμιου πληθυσμού ενίσχυσαν περαιτέρω τη ναυλαγορά, δημιουργώντας όμως ευκαιρίες για τους ναυλωτές και τους διά θαλάσσης μεταφορείς φορτίων¹⁸¹.

¹⁸⁰ Harlaftis, G. (1993), ό.π., σελ. 134-136.

¹⁸¹ Γράτσος, Κ.Γ. (1981), «Πενήντα Χρόνια», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1981, τεύχος 1095/864, σελ. 33.

Η εξελικτική αλλά και επιτυχημένη επιχειρηματική πορεία των Ελλήνων πλοιοκτητών και η διεθνής δράση τους έχουν προσελκύσει ευρύτατο επιστημονικό ενδιαφέρον και έχουν αναλυθεί εκτενώς σε έρευνες, ειδικά μετά το 1980¹⁸². Από τα τέλη του 19ου αιώνα, οι Έλληνες πλοιοκτήτες, με καταγωγή κυρίως από τη νησιωτική Ελλάδα, στράφηκαν με οικογενειακά σχήματα συνιδιοκτησίας στα φορτηγά πλοία και σημείωσαν συνεχή ανάπτυξη της παρουσίας τους στα λιμάνια της Μεσογείου μέχρι τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, οπότε το ήμισυ του στόλου χάθηκε¹⁸³. Ωστόσο, κατά την περίοδο του μεσοπολέμου και κυρίως μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, οι λόγοι μετακίνησης όχι μόνο της *de facto* έδρας των εταιρειών αλλά και της συντριπτικής πλειονότητας των νησιωτικών ναυτιλιακών οικογενειών προς τη Βόρεια Αμερική, αλλά κυρίως προς τη Βρετανία, ήταν κυρίως οικονομικοί¹⁸⁴: η ενίοτε τεταμένη πολιτική κατάσταση στην Ελλάδα, το αβέβαιο νομοθετικό και κυρίως φορολογικό πλαίσιο αλλά και η αντιπαλότητα μεταξύ ναυτεργατικών ενώσεων και πλοιοκτησίας αποτέλεσαν τους κυριότερους πολιτικούς λόγους για τη μεταφορά των επιχειρηματικών κέντρων της ελληνικής ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας σε χώρες της Δύσης με πολιτική σταθερότητα και ευνοϊκούς όρους για την προσέλκυση κεφαλαίων¹⁸⁵. Επιπλέον, οι φορολογικές ελαφρύνσεις, η δημιουργία επιχειρηματικών συστάδων και η άμεση πρόσβαση σε ναυλωτές και χρηματοπιστωτικούς οίκους ευνοούσαν συγκεκριμένες μητροπόλεις της Δύσης ως προς την προσέλκυση νέων ή και παλαιότερων διαχειριστριών εταιρειών¹⁸⁶. Επιπροσθέτως, η εμπορική κίνηση στην Ανατολική Μεσόγειο και στη Μαύρη Θάλασσα είχε πλέον περιοριστεί, κατά κύριο λόγο εξαιτίας της νέας επεκτατικής ναυτιλιακής πολιτικής της ΕΣΣΔ και άλλων κρατών της Μεσογείου, που επιδοτούσαν τον εθνικό στόλο τους, κυρίως πλοίων μικρής χωρητικότητας. Οι δυσκολίες στην πρόσβαση τόσο σε διεθνή χρηματοδοτικά ιδρύματα όσο και σε διεθνείς οίκους ασφαλιστών, ναυλωτών και ναυλομεσιτών ανάγκασαν αρκετούς πλοιοκτήτες να μετακινηθούν προς το Λονδίνο, ειδικά τη δεκαετία του 1950. Επιπλέον, ο στενός οικογενειακός χαρακτήρας της ελληνικής ναυτιλιακής επιχείρησης κατά το τέλος της δεκαετίας του 1940 ωθούσε τις οικογένειες των πλοιοκτητών να μετακινηθούν προς αυτές τις πόλεις, ενίοτε και μιμητικά¹⁸⁷.

Είναι εμφανές ότι η ελληνική επιχειρηματική δράση, ως προς τη διαχείριση και την εκμετάλλευση πλοίων της ποντοπόρου ναυτιλίας, επηρεάζεται και αντανακλά τη δυναμική εξέλιξη του διεθνούς εμπορίου μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο¹⁸⁸. Η οικονομική άνθηση, αποτέλεσμα της ανοικοδόμησης σε Ευρώπη, Μέση Ανατολή και Βόρεια Αμερική, και μετέπειτα οι ανάγκες για εισαγωγές σε Ασία και εξαγωγές από Αραβικό Κόλπο και Νότια Αμερική συνέθεσαν τη νέα τάξη πραγμάτων στο διά θαλάσσης εμπόριο. Παρά την καταστροφή μεγάλου μέρους του ελληνόκτητου στόλου κατά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και τη μετεγκατάσταση της *de facto* επιχειρηματικής έδρας των πλοιοκτητών εκτός Ελλάδος, οι

¹⁸² Ενδεικτικά: Θανοπούλου, Ε. (1994), *Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία*, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, Χαρλαύτη, Τζ. (2001), *Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας*, εκδόσεις Νεφέλη, Αθήνα, Pallis, A.A. (ed.), *Maritime Transport: the Greek paradigm*, ό.π., Θεοτοκάς, Ι. (2011), *Οργάνωση και διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων*, εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα.

¹⁸³ Αντωνόπουλος, Κ. (1974), «Βασική διάρθρωσις του εφοπλισμού», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1974, σελ. 4-5.

¹⁸⁴ Χαρλαύτη, Τζ. (2001), *Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας*, ό.π., σελ. 338-341 και 439-440.

¹⁸⁵ Harlaftis, G. (1993), ό.π., σελ. 131-132.

¹⁸⁶ Χαρλαύτη, Τζ. (2001), ό.π., σελ. 438-341.

¹⁸⁷ Λαμιάς, Α.Γ. (1964), *Πονήματα*, εκδόσεις Τσικόπουλος, Αθήνα, σελ. 68 και 205.

¹⁸⁸ Θανοπούλου, Ελ. (1994), ό.π., σελ. 92-94.

Έλληνες κατάφεραν να ξεπεράσουν τα στενά γεωγραφικά πλαίσια της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, όπου επιχειρούσαν παραδοσιακά με τα μικρής χωρητικότητας φορτηγά πλοία τους, και να διευρύνουν τις δραστηριότητές τους σε νέες αγορές και γεωγραφικές περιοχές. Μεγάλο μέρος ειδικά των πλοιοκτητών από την Άνδρο, την Κάσο, την Κεφαλονιά και την Ιθάκη είχαν οδηγηθεί από τις αρχές του 20ού αιώνα στη Βρετανία, όπου οι κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες, αλλά και το φορολογικό περιβάλλον, επέτρεπαν καλύτερη πρόσβαση σε χρηματοδοτήσεις αλλά και επιχειρηματικές διασυνδέσεις. Μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, μεγάλος αριθμός εφοπλιστών από τη Χίο και τις Οινούσσες μετεγκαταστάθηκαν στο Λονδίνο, ενώ αρκετοί συγκεντρώθηκαν κυρίως στη Νέα Υόρκη και στο Μόντρεαλ και στο Τορόντο του Καναδά. Παρά όμως τη διεθνή τους επέκταση και μετεγκατάσταση σε μητροπόλεις του εξωτερικού, καθ' όλη τη διάρκεια των δεκαετιών του 1950 και του 1960 στο καθημερινό εργασιακό περιβάλλον αυτών των εταιρειών διατηρήθηκε ο ελληνικός χαρακτήρας¹⁸⁹.

Βασική και χαρακτηριστική συμπεριφορά των Ελλήνων ήταν, ειδικά κατά τις δεκαετίες του 1950 και του 1960, «η αντικυκλική» στρατηγική¹⁹⁰. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες κατ' αυτόν τον τρόπο επέλεγαν να μην ακολουθούν απαραίτητα τις προβλέψεις της αγοράς, αγοράζοντας μόνο όταν τα μεταχειρισμένα πλοία ήταν σε χαμηλές τιμές, ενώ κατάφεραν και πωλούσαν όταν οι τιμές πώλησης μεταχειρισμένων πλοίων ήταν υψηλές¹⁹¹. Στον Πειραιά, η παρουσία της εφοπλιστικής δραστηριότητας αναγεννάται τη δεκαετία του 1960 και ξεκινά η περίοδος του «επαναπατρισμού», ειδικά κατά τη διάρκεια της δικτατορίας και μετά¹⁹². Οι νέες νομοθεσίες για την εγκατάσταση παραρτημάτων διαχειριστριών εταιρειών και η μηδενική φορολογία για τις ναυτιλιακές δραστηριότητες και τη διανομή μερισμάτων – ως κεφαλαίου εξωτερικού–, πρωτόγνωρη ως φορολογική πολιτική όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά και διεθνώς, οδηγούν αρκετούς νέους –και χωρίς ναυτιλιακή ή ναυτική εμπειρία–, επιχειρηματίες και επαγγελματίες ιδιώτες να ασχοληθούν με τη συνιδιοκτησία συνήθως ενός σκάφους και μετέπειτα με τη διαχείριση πλοίων. Αν και η συνιδιοκτησία πλοίων μικρής κυρίως και λιγότερο μεσαίας χωρητικότητας ήταν ευρέως διαδεδομένη και πριν από τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο¹⁹³, η δημόσια εικόνα του ναυτιλιακού επιχειρείν, ειδικά τη δεκαετία του 1960, αλλά και το φορολογικό πλαίσιο που είχε εξασφαλιστεί οδηγούσαν πολλούς επιχειρηματίες να επενδύσουν και στην ποντοπόρο ναυτιλία. Οι συγκεκριμένοι νέοι πλοιοκτήτες, συνήθως εγκατεστημένοι στον Πειραιά, εισέρχονται αρχικά στη διαχείριση, με μεγάλη δανειοδότηση από ελληνικά κυρίως χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, πολύ μικρού αριθμού υπερήλικων πλοίων μικρής χωρητικότητας. Οι περισσότεροι εστιάζονται στην ήδη κορεσμένη αγορά της Μεσογείου, με αποτέλεσμα τη μετέπειτα οικονομική κατάρρευση πολλών από αυτών¹⁹⁴.

¹⁸⁹ Χαρλαύτη, Τζ. (2001), ό.π., σελ. 453-456.

¹⁹⁰ Thanopoulou, H., Theotokas, I., Constantelou, A. (2010), «Leading by Following: Innovation and the Postwar Strategies of Greek Shipowners», *International Journal of Maritime History*, 22(2), σελ. 199-225.

¹⁹¹ Thanopoulou, H. (2007), «Chapter 2 A Fleet for the 21st Century: Modern Greek Shipping», *Research in Transportation Economics*, Volume 21, σελ. 23-61, και Αντωνόπουλος, Κ. (1974), ό.π., σελ. 5.

¹⁹² Harlaftis, G. (1993), ό.π., σελ. 129-131.

¹⁹³ Χλωμούδης, Κ. (1989), «Η δύση της ελληνικής ιστοφόρου ναυτιλίας 1910-1939», *Επιστημονική Επετηρίδα της Ανωτάτης Βιομηχανικής Σχολής Θεσσαλονίκης*, σελ. 587-612.

¹⁹⁴ Μπίσιας, Η. (2015), «Η ελληνική Μεσογειακή Ναυτιλία μέσα από τις σελίδες των *Ναυτικών Χρονικών*», *Ναυτικά Χρονικά – Επετειακή έκδοση*, Φεβρουάριος 2015, τεύχος 177, σελ. 53 και 77.

Οι αξιωματικοί που οδήγησαν στη δικτατορία του 1967, επιθυμώντας η χώρα να εξασφαλίσει άμεσες συναλλαγματικές εισροές και νέες θέσεις εργασίας, υιοθέτησαν πολιτικές προκειμένου να προσελκύσουν τη μετεγκατάσταση εταιρειών στη χώρα¹⁹⁵. Η νέα νομοθεσία, που είχε αρχικά εισηγηθεί ως πρωθυπουργός ο Γεώργιος Παπανδρέου πριν από την κατάλυση της δημοκρατίας το 1967, επέτρεπε τη σύσταση της de jure έδρας των επιχειρήσεων στο εξωτερικό αλλά την de facto διοίκηση των πλοίων εντός Ελλάδος, χωρίς πρόσθετη φορολογία¹⁹⁶. Οι εταιρείες που συστήνονται έκτοτε με τον νόμο του 1967 είναι, κατ' αυτόν τον τρόπο, παραρτήματα αλλοδαπών διαχειριστριών εταιρειών¹⁹⁷ και επιτρέπουν την πλήρη ανωνυμία πολλών πλοιοκτητών (Ελλήνων και μη), που παρουσιάζονται αποκλειστικά και μόνο ως εφοπλιστές ή διαχειριστές πλοίων¹⁹⁸. Επιπλέον, τη συγκεκριμένη περίοδο, η σχετικά εύκολη και με ευνοϊκούς όρους πρόσβαση στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση¹⁹⁹ –τόσο για τους παλαιότερους οίκους όσο και για τους νέους οίκους– από τις ελληνικές τράπεζες επιτρέπει τη μετεξέλιξη πολλών πλοιοκτητών με εξειδίκευση στη μεσογειακή ναυτιλία σε πλοιοκτήτες ποντοπόρων πλοίων²⁰⁰.

Μετά τη μετεγκατάστασή τους από τη Νέα Υόρκη, τη δεκαετία του 1960, αρχικά προς το Λονδίνο, αλλά και τη μετέπειτα σταδιακή «φυγή» τους από το City το 1970 –όπου για λόγους νομοθεσίας παρουσιάζονταν αποκλειστικά και μόνο ως πράκτορες ή ναυλομεσίτες–, οι ελληνικοί ναυτιλιακοί οίκοι επέστρεψαν, ειδικά προς το τέλος της δεκαετίας του 1970, σταδιακά στην Ελλάδα²⁰¹. Στον Πειραιά, οι περισσότεροι ναυτιλιακοί οίκοι ήδη διατηρούσαν μέχρι και τη δεκαετία του 1970 τμήματα πληρωμάτων και τροφοδοσίας. Ωστόσο, ειδικά μετά το 1975, η πολιτικά σταθερή, οικονομικά πιο υγιής και τεχνολογικά προοδευμένη «πατρίδα» αποτελούσε ένα πιο ασφαλές πλέον «καταφύγιο» για τις δράσεις τους²⁰². Επιπροσθέτως, το νέο, συνταγματικά κατοχυρωμένο, σταθερό νομοθετικό πλαίσιο για τη ναυτιλία το 1975 –που ουσιαστικά στηρίχτηκε στους νόμους που επιθυμούσε να εισαγάγει σε συμφωνία με μέλη της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών ο Γεώργιος Παπανδρέου το 1964 αλλά υιοθέτησε μετέπειτα η δικτατορία μετά από προτροπή μερίδας του εφοπλισμού– οδήγησε στη μεγάλη άνοδο του ελληνικού νηολογίου μέχρι το 1981, με 4.750 εγγεγραμμένα πλοία²⁰³. Η δύναμη του ελληνικού στόλου τον Δεκέμβριο του 1966 ήταν 2.657 πλοία, ενώ τον Ιανουάριο του 1975 ήταν 4.059 πλοία.

¹⁹⁵ Λαιμός, Α.Γ. (1974), «Εφοπλισμός και Δημοκρατία: η πτώση της δικτατορίας», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Οκτωβρίου 1974, τεύχος 945/ 704, σελ. 17.

¹⁹⁶ Κατά τη μαρτυρία του Κ. Καρρά (2019): «Αναμφίβολα η επιτυχημένη προσπάθεια του πατέρα μου να πείσει τον Γιώργο Παπανδρέου για μια αναμόρφωση της ναυτιλιακής πολιτικής δεν υπήρξε δημοφιλής για κομματικούς λόγους, ακόμα και με τα πολλά γραφεία που υποστήριζαν την υιοθέτηση της συγκεκριμένης πολιτικής». Στη μαρτυρία του ο Αρ. Καραγεώργης (2013) υποστήριξε ότι ο μετέπειτα Ν.89/67 υπήρξε υπό συζήτηση νομοθετική πρόταση το 1965 των προεδρείων του Committee και της ΕΕΕ με τον πρωθυπουργό Γ. Παπανδρέου.

¹⁹⁷ Marlow, P., Mitroussi, K. (2008), «EU Shipping Taxation: The Comparative Position of Greek Shipping», *Marit Econ Logist*, 10, σελ. 185-207.

¹⁹⁸ Αντωνόπουλος, Κ. (1976), ό.π., σελ. IV.

¹⁹⁹ Serafetinidis, M., Serafetinidis, G., Lambrinides, M., Demathas, Z. (1981), «The development of Greek shipping capital and its implications for the political economy of Greece», *Cambridge Journal of Economics*, 5(3), σελ. 289-310.

²⁰⁰ Χαρλαύτη, Τζ. (2001), ό.π., σελ. 456-459.

²⁰¹ Foustanos, G. (2014), *The Greek Shipping Miracle*, Τυποκyladiki, σελ. 79.

²⁰² Φύτρας, Γ. (1971), «Πειραιεύς, το Σίτυ της Ελλάδος», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1971, τεύχος 855/614, σελ. 91.

²⁰³ Μαρτυρίες Αρ. Καραγεώργη (2013), Στ. Νταϊφά (2012).

Η περίοδος όμως ραγδαίας άνθησης του ελληνικού νηολογίου, από το 1970 μέχρι το 1980, οδήγησε σε απότομη πτώση του ελληνικού νηολογίου κατά την κρίση της ναυλαγοράς από το 1981 και μετά²⁰⁴. Πιο συγκεκριμένα, η πολυετής κρίση στη ναυλαγορά από το 1981 έως και το 1985 τόσο των φορτηγών όσο και των δεξαμενόπλοιων οδήγησε, ειδικά μετά το 1983, μεγάλο αριθμό πλοιοκτητών να επιλέξουν –και να συνεχίσουν για διάφορους λόγους να επιλέγουν– σημαίες ευκαιρίας ή ανοικτά νηολόγια²⁰⁵ άλλων κρατών²⁰⁶. Παρά τις επαναλαμβανόμενες αλλά ίσως σπασμωδικές προσπάθειες των κυβερνήσεων να συγκρατήσουν τη φυγή των ποντοπόρων πλοίων από την ελληνική σημαία, οι πολιτικές επιλογές δεν ήταν ιδιαίτερα επιτυχημένες, με αποτέλεσμα τη συνεχόμενη μείωση του αριθμού των πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο, αλλά και την εγγραφή πλοίων συνήθως εταιρειών με σημαντικό αριθμό πλοίων και ειδικότερα δεξαμενόπλοιων²⁰⁷. Οι σημαντικές όμως σχέσεις με ναυλωτές στις ΗΠΑ οδηγούν αρκετούς πλοιοκτήτες, κυρίως διαχείρισης δεξαμενόπλοιων, να υψώνουν διαχρονικά σημαίες ευκαιρίας με *de jure* αλλά όχι *de facto* διοικητικές και επιχειρηματικές έδρες στις ΗΠΑ, όπως η Λιβερία, τα Marshall Islands και σε μεγάλο βαθμό και σε κράτη με εμφανή την επιρροή της εξωτερικής πολιτικής των ΗΠΑ, όπως ο Παναμάς²⁰⁸.

Ωστόσο, οι Έλληνες πλοιοκτήτες, ειδικά οι νεοεισερχόμενοι στον χώρο, ιδίως τις δεκαετίες του 1960 και του 1970, διεισδύουν στις διεθνείς αγορές με μεταχειρισμένα πλοία μικρής ή ενίοτε και μεγαλύτερης ηλικίας. Σχετικά μικρός αριθμός, κυρίως όσοι ήταν εγκατεστημένοι στο Λονδίνο, άλλαξαν ήδη με δειλά βήματα από το 1955, και περισσότερο από το 1960 και μετά, στρατηγική και επένδυναν όλο και περισσότερο σε νεότευκτους στόλους²⁰⁹. Η κρίση όμως στη ναυλαγορά τη δεκαετία του 1980, η αυστηροποίηση των διεθνών περιβαλλοντικών νομοθεσιών και των απαιτήσεων τόσο των νηολογίων όσο και των διεθνών αρχών, μέσω του νέου συστήματος ελέγχων του Port State Control το 1983 και μετέπειτα των ναυλωτών μετά το 1990, οδήγησαν τους Έλληνες πλοιοκτήτες σε περαιτέρω αλλαγή στρατηγικής και στην εστίασή τους σε νεότευκτα ή σε πλοία μικρής ηλικίας²¹⁰. Η αμερικανική νομοθεσία OPA 90 επίσης συνετέλεσε στην αλλαγή της στρατηγικής όσων οίκων διαχειρίζονταν δεξαμενόπλοια και επιθυμούσαν να διατηρήσουν καλές σχέσεις με τους ναυλωτές των ΗΠΑ²¹¹.

²⁰⁴ Thanopoulou, H. (1998), «What price the flag? The terms of competitiveness in shipping», *Marine Policy*, τόμος 22, τεύχη 4-5, σελ. 359-374.

²⁰⁵ Με τον όρο «σημαία ευκαιρίας (ή ευκολίας)» αναφέρεται το νηολόγιο κράτους που δεν απαιτεί έναν «γνήσιο δεσμό» μεταξύ του *de jure* ιδιοκτήτη του σκάφους και του κράτους νηολόγησης. Οι σημαίες ευκαιρίας σήμερα θεωρούνται μη ποιοτικές σημαίες από την ITF και καταγράφουν συστηματικά χαμηλά επίπεδα ασφαλείας για τα πλοία. Η εξέλιξη ορισμένων νηολογίων σε ποιοτικά νηολόγια οδήγησε κατά τον 21ο αιώνα στη μετονομασία ορισμένων νηολογίων μη παραδοσιακών ναυτιλιακών κρατών –που δεν απαιτούν «γνήσιο δεσμό» για την εγγραφή πλοίων αλλά αυστηρά πρότυπα ασφαλείας– σε ανοικτά νηολόγια.

²⁰⁶ Θανοπούλου, Ελ. (1994), ό.π., σελ. 181.

²⁰⁷ Goulielmos, A.M. (1997), «A critical review of contemporary Greek shipping policy 1981-1996», *Transport Policy*, τόμος 4, τεύχος 4, σελ. 247-255.

²⁰⁸ Harlaftis, G. (1993), *Greek Shipowners and Greece 1945-1975*, The Athlone Press, London, σελ. 129-145.

²⁰⁹ Ανδρεάδης, Στρ. (1966), «Εν όψει της νέας πραγματικότητας», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1966, τεύχος 735/494, σελ. 7.

²¹⁰ Grammenos, C. and Ju Choi, C. (1999), «The Greek Shipping Industry: Regulatory Change and Evolving Organizational Forms», *International Studies of Management & Organization*, 29(1), σελ. 34-52.

²¹¹ Θεοτοκάς, Ι. (2019), ό.π., σελ. 47, 387, 417 και 464.

Παρά την επιχειρηματική εσωστρέφειά τους και τον εξαιρετικά κλειστό και οικογενειακό χαρακτήρα που διατηρούσαν στις επιχειρήσεις τους, ιδίως μεταξύ των ετών 1945 και 1985, οι Έλληνες πλοιοκτήτες κατόρθωσαν, μέσω της ανάπτυξης διαπροσωπικών σχέσεων και δικτύων, να πρωταγωνιστήσουν στις διεθνείς αγορές²¹²: η εγκατάστασή τους στο Λονδίνο και στη Νέα Υόρκη τους οδήγησε στη δικτύωση σε νέες αγορές²¹³ και στη σύναψη ενίοτε και αποκλειστικών συμφωνιών με σημαντικότερους εμπορικούς οίκους αλλά και με κυβερνητικούς αξιωματούχους ή βασιλικούς οίκους σε Μέση Ανατολή και Αραβικό Κόλπο²¹⁴. Η δικτύωση αποτελεί ένα από τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του Έλληνα πλοιοκτήτη και διαχειριστή²¹⁵. Εκτός από τους παραδοσιακούς ναυτιλιακούς οίκους που εγκαθίστανται αρχικά στα λιμάνια της Βρετανίας αλλά και στο Λονδίνο και στη Νέα Υόρκη και εκμεταλλεύονται με απόλυτη επιτυχία τις ευκαιρίες της περιόδου, και κυρίως τη δικτύωση με παράγοντες της διεθνούς πολιτικής και επιχειρηματικής σκηνής, από τη δεκαετία του 1960 εμφανίζονται ιδιαίτερα δραστήριοι Έλληνες πλοιοκτήτες που στοχεύουν σε Niche αγορές²¹⁶. Ιδίως οι νεότεροι σε ηλικία πλοιοκτήτες, που εμφανίζονται τη δεκαετία του 1960, εστιάζονται σε νέες αγορές στη Νοτιοανατολική Ασία και στην Κίνα και μετέπειτα στην Αφρική και στη Νότια Αμερική. Σταδιακά, η γιγάντωση του ποντοπόρου στόλου των Ελλήνων με νεότευκτα πλοία και η διεθνής δικτύωση τόσο των πιο παραδοσιακών όσο και των πιο σύγχρονων ανάγουν την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα, τόσο εντός όσο και εκτός Ελλάδος, σε παγκόσμια ηγετική δύναμη. Σε μια διεθνώς ανταγωνιστική και απρόβλεπτη βιομηχανία, οι Έλληνες καταφέρνουν «να αναγάγουν τις προκλήσεις σε ευκαιρίες, υποσκελίζοντας σταδιακά άλλα ναυτιλιακά έθνη της Ευρώπης με μεγάλη ναυτική παράδοση και καλύτερες υποδομές»²¹⁷. Εξαιρετικά σημαντικές είναι επίσης οι δράσεις ευποιίας προς την Ελλάδα. Οι ατομικές, εταιρικές και συλλογικές αγαθοεργίες, ειδικά σε περιόδους εθνικών κρίσεων και τοπικών καταστροφών από το 1950 και μετά, υπήρξαν αλληπάλληλες και επαναλαμβανόμενες, ειδικά από τους εγκατεστημένους οίκους στο Λονδίνο και στη Νέα Υόρκη. Οι δράσεις αυτές όμως μέχρι και το 1973 παρέμεναν, τουλάχιστον ως προς τους εγκατεστημένους στην Ελλάδα εφοπλιστές, ασυντόνιστες και χωρίς συλλογικό προγραμματισμό²¹⁸.

4.2. Ο ελληνικός εφοπλισμός τον 21ο αιώνα

Από τα τέλη του 20ού αιώνα, η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα παραμένει σταθερά στις πρώτες πέντε θέσεις ανάμεσα στις μεγάλες ναυτιλιακές δυνάμεις, με νέες μορφές διοργάνωσης και διοίκησης, αντανakλώντας και την ανάληψη της σκυτάλης από νεότερες γενιές²¹⁹. Από το 2013, μάλιστα, οι

²¹² Μπάτης, Ευ. (2007), *Ναυτιλίας Ανάθασις*, T&T Publishing, Αθήνα, σελ. 29 και 65.

²¹³ Harlaftis, G., Theotokas, G. (2004), «European Family Firms in International Business: British and Greek Tramp-Shipping Firms», *Business History*, 46:2.

²¹⁴ Λαμιάς, Α.Γ. (1970), «Ο κοσμοπολιτισμός στον εφοπλισμό», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Φεβρουαρίου 1970, τεύχος 832/591, σελ. 21.

²¹⁵ Lagoudis, I.N., Theotokas, I. (2007), «The Competitive Advantage in the Greek Shipping Industry», *Research in Transportation Economics*, τόμος 21, σελ. 95-120.

²¹⁶ Παλαιοκρασσάς, Ι. (1983), «Η Ναυτιλία στο κατώφλι του 21ου αιώνα», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Δεκεμβρίου 1983, τεύχος 1165/923, σελ. 13.

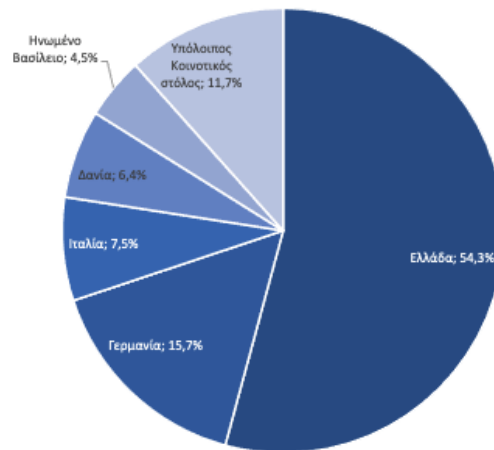
²¹⁷ Αντωνόπουλος, Κ. (1974), ό.π., σελ. 4.

²¹⁸ Λαμιάς, Α.Γ. (1971), «Εφοπλισμός και κοινωνικό αγαθό», *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Φεβρουαρίου 1971, τεύχος 866/615, σελ. 15.

²¹⁹ Στοιχεία Ετήσιων Εκθέσεων Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, Πειραιά και Greek Shipping Co-operation Committee, Λονδίνο.

Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν το 18% της παγκόσμιας χωρητικότητας, ενώ από το 1981 καταλαμβάνουν την πρώτη θέση στην ΕΟΚ και μετέπειτα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, τόσο από άποψη στόλου όσο και χωρητικότητας²²⁰. Το 2019, οι Έλληνες πλοιοκτήτες ηγούνταν του 54,28% του κοινοτικού στόλου, ενώ σε όρους χωρητικότητας βρίσκονται στην κορυφή της πλοιοκτησίας, ξεπερνώντας τα τελευταία χρόνια τις ναυτιλιακές υπερδυνάμεις της Άπω Ανατολής, όπως η Ιαπωνία και η Κίνα.

Διάγραμμα 3: Ο ευρωπαϊκός και κοινοτικός στόλος-πλοιοκτησία (σε dwt, πλοία >1.000 gt)



Πηγή: Eurostat/YNANI

Στον 21ο αιώνα, η ελληνική ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα αντιμετωπίζει νέες προκλήσεις:

- Την απρόσμενα παρατεταμένη χαμηλή ναυλαγορά για τα ξηρά φορτία, μετά από μια περίοδο μεγάλης ευμάρειας, που οδήγησε, ειδικά τους νεότερους πλοιοκτήτες, σε παραγγελίες με σκοπό την υπερπροσφορά πλοίων ξηρού φορτίου²²¹.
- Την έλλειψη τραπεζικού δανεισμού από τις ευρωπαϊκές τράπεζες και την αναζήτηση νέων μορφών τραπεζικής χρηματοδότησης²²².
- Τις νέες διεθνείς περιβαλλοντικές νομοθεσίες αλλά και αυτές για την προάσπιση των ναυτεργατικών δικαιωμάτων²²³.

²²⁰ Στοιχεία Ετήσιων Εκθέσεων Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, και Θανοπούλου, Ελ. (1994), ό.π., σελ. 265.

²²¹ Thanopoulou, H.A., Pettersen Strandenes, S. (2017), «A theoretical framework for analysing long-term uncertainty in shipping», *Case Studies on Transport Policy*, τόμος 5, τεύχος 2, σελ. 325-331.

²²² Syriopoulos, Th., Tsatsaronis, M. (2011), «The corporate governance model of the shipping firms: financial performance implications», *Maritime Policy & Management*, 38:6, σελ. 585-604.

²²³ Progulaki, M., Roe, M. (2011), «Dealing with multicultural human resources in a socially responsible manner: a focus on the maritime industry», *WMU Journal of Maritime Affairs*, τεύχος 10, σελ. 7.

- Τη δυσκολία εξεύρεσης αξιωματικών ΕΝ, ειδικά από την Ελλάδα²²⁴.
- Την αβεβαιότητα στο ελληνικό πολιτικό σκηνικό, ειδικά την παρατεταμένη περίοδο της ελληνικής οικονομικής κρίσης, σε συνδυασμό με την πρόθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να επανεξετάσει το θεσμικό πλαίσιο της ελληνικής ναυτιλίας, την περίοδο 2016-2017.

Αντιμετωπίζοντας αυτές τις προκλήσεις, η Αθήνα και ο Πειραιάς συνεχίζουν να προσελκύουν εκτενή και ευρεία ναυτιλιακή δραστηριότητα, ενώ γίνονται προσπάθειες για θεσμοθέτηση και οργάνωση της ελληνικής ναυτιλιακής συστάδας, με σκοπό την προβολή της ελληνικής ναυπηγικής τεχνολογίας και των υπηρεσιών εξυπηρέτησης της ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας. Επιπλέον, συχνά οι Έλληνες ηγούνται διεθνών ναυτιλιακών οργανισμών και συλλογικών πρωτοβουλιών, δείγμα της συλλογικής προσπάθειας για καλύτερη εκπροσώπηση στα διεθνή fora αλλά και αποτέλεσμα της αναγνώρισης των ικανοτήτων και των δεξιοτήτων σημαντικών ελληνικών ναυτιλιακών προσωπικοτήτων²²⁵.

Παρά τη συνεχή γιγάντωση του ελληνόκτητου στόλου τον 21ο αιώνα, η συρρίκνωση της χρηματοδότησης σε συνδυασμό με άλλους εξωγενείς παράγοντες οδήγησαν στη μείωση του αριθμού των διαχειριστριών εταιρειών ελληνικών συμφερόντων και του υπό ελληνική σημαία στόλου. Αν και ο αριθμός των διαχειριστριών εταιρειών μειώνεται τις τελευταίες δεκαετίες, ο αριθμός των πλοίων, ειδικά μεγάλης χωρητικότητας, αυξήθηκε²²⁶. Επιπλέον, τόσο ο στόλος με ελληνική σημαία όσο και ο στόλος που διαχειρίζονται εταιρείες ελληνικών συμφερόντων εμφανίζουν εξαιρετικά υψηλές επιδόσεις στους διεθνείς ελέγχους ασφαλείας από τις διεθνείς και περιφερειακές αρχές²²⁷. Χαρακτηριστικό της προσαρμογής στις νέες συνθήκες είναι επίσης ότι οι διαχειρίστριες εταιρείες εγκατεστημένες πλέον στην Αττική, με στόλο άνω των είκοσι πλοίων, επιλέγουν την περαιτέρω αύξηση και τον διαρκή εκσυγχρονισμό του στόλου τους.

4.2.1. Η θεσμική εκπροσώπηση του ελληνικού εφοπλισμού

Η μελέτη των επαγγελματικών οργανώσεων που εκπροσωπούν τα συλλογικά συμφέροντα του εφοπλισμού είναι μέχρι στιγμής περιορισμένη σε σχέση με τις έρευνες σε άλλους τομείς της ελληνικής ναυτιλιακής οργάνωσης και διοίκησης ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Στην παρούσα ενότητα αναλύονται οι λόγοι ίδρυσης και ο τρόπος οργάνωσης των δύο κυριότερων οργανώσεων εκπροσώπησης της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας, της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, με έδρα την Αθήνα και μετέπειτα τον Πειραιά, και της Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας (Greek Shipping Co-operation Committee) με έδρα το Λονδίνο. Το *raison d'être* των δύο φορέων εκπροσώπησης, αν και πολλές φορές αλληλοσυμπληρωματικό, εξέφραζε ανέκαθεν τις διαφορετικές προσεγγίσεις των μελών τους: η ΕΕΕ

²²⁴ Tsamourgelis, I. (2007), «Employment Practices and Greek Shipping Competitiveness», *Research in Transportation Economics*, τόμος 21, σελ. 121-170.

²²⁵ «Έτη Αισιοδοξίας – editorial» (2008), *Ναυτικά Χρονικά*, ειδικό τεύχος Ιανουαρίου 2008, τεύχος 105, σελ. 8.

²²⁶ Thanopoulou, H.A. (2007), «Chapter 2, A Fleet for the 21st Century: Modern Greek Shipping», *Research in Transportation Economics*, σελ. 23-61.

²²⁷ Tzannatos, E., Kokotos, D. (2009), «Analysis of accidents in Greek shipping during the pre- and post-ISM period», *Marine Policy*, τόμος 33, τεύχος 4, 2009, σελ. 679-684.

μέχρι τη δεκαετία του 1990 εξέφραζε τα θεσμικά συμφέροντα των διαχειριστών πλοίων υπό ελληνική σημαία στην ποντοπόρο ναυτιλία και το Committee τους παραδοσιακούς ναυτιλιακούς οίκους του Λονδίνου, που τις περισσότερες φορές επέλεγαν πέραν της μίας σημαίας για τη νηολόγηση των πλοίων τους. Κατά τον 20ό αιώνα, η σταδιακή συρρίκνωση του ελληνικού εφοπλισμού στο Λονδίνο και η εγγραφή μελών που εκπροσωπούσαν πλοία σε αλλοδαπά νηολόγια στην ΕΕΕ άλλαξε τις ισορροπίες, αφού η ΕΕΕ εκπροσωπεί πλέον μεγαλύτερο αριθμό μελών, με διαφορετικά πολλές φορές συμφέροντα και στρατηγικές προσδοκίες, ενώ το Committee εκπροσωπεί έναν συγκεκριμένο αλλά πολύ ενεργό και δυναμικό αριθμό μελών, που επιθυμούν να διατηρούν καλές σχέσεις με τη βρετανική κυβέρνηση και τα διεθνή όργανα, τους ναυτασφαλιστικούς οίκους, τους ναυλωτές και τους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς που έχουν τη βάση τους στο Λονδίνο.

Η μελέτη των οργανώσεων που εκπροσωπούν τα συλλογικά συμφέροντα του ελληνικού εφοπλισμού έχει ιδιαίτερη σημασία για την κατανόηση της πρόσφατης εξέλιξης της σύγχρονης ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής. Ο διαρκής διάλογος μεταξύ των τριών παραγόντων της ελληνικής ναυτιλίας ανέκαθεν αποτελούσε βασική προϋπόθεση για τη χάραξη της μεταπολεμικής ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής. Το γνωστό ως «δόγμα»²²⁸ της τριμερούς συνεργασίας αφορούσε, εξάλλου, την τακτική επαφή και τη συνεργασία μεταξύ των τριών αυτών παραγόντων της ναυτιλίας, δηλαδή:

- Του κράτους, που προτείνει, διαμορφώνει τις πολιτικές και μετέπειτα επεξεργάζεται και υιοθετεί τις νομοθεσίες για την εμπορική ναυτιλία, μέσα από τη συνεργασία των αρμόδιων υπουργείων και των διοικητικών και ελεγκτικών φορέων εποπτείας τους.
- Της πλοιοκτησίας, που παρέχει την εμπορική δραστηριότητα και προσφέρει θέσεις εργασίας με άμεσο τρόπο σε πλοία και διαχειρίστριες εταιρείες και με έμμεσο τρόπο στην ευρύτερη ναυτιλιακή συστάδα, ειδικά αλλά όχι αποκλειστικά σε λιμενικές ζώνες και παράκτιες περιοχές²²⁹.
- Και της ναυτεργασίας, που αποτελεί τον σημαντικότερο συνδετικό κρίκο της διεθνούς ναυτιλιακής δραστηριότητας με την ευρύτερη ελληνική κοινωνία και της διατήρησης της ναυτικής παράδοσης και τεχνογνωσίας από γενιά σε γενιά²³⁰.

Οι διαφορετικές προτεραιότητες, οι συχνά μεταβαλλόμενες ανάγκες των πλοιοκτητών ή εφοπλιστών της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας αλλά και οι γεωγραφικές περιοχές στις οποίες επέλεγαν να εγκατασταθούν ή να επιχειρήσουν, ειδικά μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, οδήγησαν σε μια παράλληλη (και όχι πάντα αλληλοσυμπληρωματική) οργάνωση των θεσμικών φορέων και των οργάνων εκπροσώπησης τους²³¹. Η εξειδίκευση του στόλου, αλλά και η γεωγραφική εγκατάσταση των επιχειρηματιών σε ναυτιλιακά κέντρα της Δύσης, οδήγησε τον ελληνικό εφοπλισμό, σε αντίθεση με άλλα γειτονικά ναυτιλιακά έθνη, όπως η Ιταλία ή η Γαλλία και η Γερμανία, να οργανωθεί εξαρχής χωριστά.

²²⁸ Τράμπας, Σ. (2001), ό.π., σελ. 419.

²²⁹ Γεωργαντόπουλος, Ελ. (1977), ό.π., σελ. 13-16.

²³⁰ Τράμπας, Σ. (2001), ό.π., σελ. 406, Ανδρεάδης, Στρ. (1964), ό.π., σελ. 62, και Μαυρογορδάτος, Γ.Θ. (1998), *Μεταξύ Πιτυοκάμπτη και Προκρούστη*, εκδόσεις Οδυσσεάς, Αθήνα, σελ. 141.

²³¹ Corres, A.J. (2007), ό.π., σελ. 226-230.

Μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, πέραν της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, λειτουργούσαν παράλληλα και ανεξάρτητα οι Ελληνικές Επιτροπές Ναυτιλιακής Συνεργασίας στο Λονδίνο και στη Νέα Υόρκη. Σε αυτό το πλαίσιο, οι Έλληνες εφοπλιστές της ποντοπόρου ναυτιλίας ανέκαθεν επιθυμούσαν να χαράσσουν μέσω των οργάνων εκπροσώπησής τους ενίοτε διαφορετικές στρατηγικές απέναντι στο ελληνικό κράτος αλλά και να αναπτύσσουν αποκλειστικές και ιδιαίτερες, προσωπικές σχέσεις των επικεφαλής τους με την πολιτική εξουσία ή τους εκπροσώπους της ναυτεργασίας²³².

Σε αντίθεση με τα υπόλοιπα ναυτιλιακά κράτη, ειδικά της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου που εκπροσωπούν τα εφοπλιστικά συμφέροντα είναι ακόμα και σήμερα διαχωρισμένα²³³. Η κάθε ένωση ασχολείται με τα συμφέροντα της συγκεκριμένης κατηγορίας πλοίων και των διαχειριστών της. Εκτός από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, επίσημο συμβουλευτικό όργανο του κράτους, που είναι Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου με κύριο σκοπό την εκπροσώπηση του συνόλου των εμπορικών πλοίων (ανεξαρτήτως τύπου ή κατηγορίας), εγγεγραμμένων όμως αποκλειστικά στο ελληνικό νηολόγιο, οι υπόλοιπες κατηγορίες πλοίων (επιβατηγά, μεσογειακά, κρουαζιερόπλοια, ποντοπόρα) εκπροσωπούνται από διαφορετικά συλλογικά όργανα. Τα συγκεκριμένα πλοία ή σκάφη δίνουν το δικαίωμα στους διαχειριστές, στους ιδιοκτήτες ή στους εκπροσώπους τους να εγγράφονται στην ένωση που εκπροσωπεί τα συγκεκριμένα συμφέροντα του κλάδου ή της ναυτιλιακής αγοράς στην οποία ανήκει το κάθε πλοίο. Παρά τον πλουραλισμό στην εκπροσώπηση των εφοπλιστικών συμφερόντων, είναι σαφές ότι ο κάθε συλλογικός φορέας θεσμικής εκπροσώπησης διαδραματίζει σημαντικό αλλά διακριτό ρόλο στη διαμόρφωση της ναυτιλιακής πολιτικής στην Ελλάδα.

Κατά την άποψη του Α.Ι. Κορρέ, οι ενώσεις εκπροσώπησης ελληνικών εφοπλιστικών συμφερόντων δρουν και επικεντρώνονται σε δύο βασικά επίπεδα: Πρωταρχικά ενεργούν ως (τυπικά ή σε μία περίπτωση άτυπα θεσμοθετημένες) ομάδες συλλογικών συμφερόντων, εκπροσωπώντας κοινές πρωτοβουλίες και επιχειρηματικά συμφέροντα των μελών τους. Κατά δεύτερον, δρουν ως πηγές πληροφόρησης και τακτικής εσωτερικής επικοινωνίας των μελών τους για τις πολιτικές επιδιώξεις και τις πολιτικές πρωτοβουλίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και του Υπουργείου Οικονομικών, αλλά και μετά το 1981 και των ευρωπαϊκών θεσμικών οργάνων και των κρατικών Αρχών άλλων ναυτιλιακών κρατών²³⁴. Αν και οι σχέσεις των συλλογικών φορέων εκπροσώπησης του ποντοπόρου ελληνικού εφοπλισμού με τις κρατικές αρχές χαρακτηρίζονται από ένα πνεύμα ηπιότητας και συνεργασίας, ωστόσο τα παραγωγικά υπουργεία της κυβέρνησης κατά καιρούς έχουν εισαγάγει μονομερείς και αιφνίδιες κατά την άποψη του εφοπλισμού πρωτοβουλίες, προκαλώντας μικρής εμβέλειας κρίσεις με την κυβέρνηση ή με συγκεκριμένα υπουργεία. Οι κρίσεις αυτές ήταν πιο έντονες και επαναλαμβανόμενες σε περιόδους που η εκάστοτε κυβέρνηση θεωρούσε ότι ενεργούσε για το «συμφέρον της ευρύτερης κοινωνίας» ή σε περιόδους που οι γενικότερες σχέσεις επικοινωνίας μεταξύ προεδρείου των ενώσεων και του υπουργού ναυτιλίας ή οικονομικών ήταν ανατρεπτικές²³⁵.

²³² Harlaftis, G. (1993), ό.π., σελ. 157.

²³³ Corres, A.J. (2007), ό.π., σελ. 228.

²³⁴ Corres, A.J. (2007), ό.π., σελ. 225, και Μαυρογορδάτος, Γ.Θ. (1998), ό.π., σελ. 139.

²³⁵ Corres, A.J. (2007), ό.π., σελ. 230.

4.2.1.1. Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ)

4.2.1.1.1. Οι λόγοι ίδρυσης

Παρόλο που ο σύγχρονος ελληνικός εφοπλισμός, του νεοσύστατου ελληνικού κράτους, εμφανίζεται δυναμικά από τον 19ο αιώνα σε περιοχές όπως η Σύρος, η Άνδρος, το Γαλαξίδι, η Ύδρα, οι Σπέτσες και σε συγκεκριμένες περιοχές της Αρκαδίας, της Μεσσηνίας και της Λακωνίας, η συλλογική εκπροσώπηση υπήρξε ανύπαρκτη, με ελάχιστες αναφορές για συλλογικές δράσεις σε τοπικό κυρίως επίπεδο από οικογένειες πλοιοκτητών ιστιοπλοϊκών εμπορικών σκαφών. Αν και τον 19ο αιώνα η ιστορική έρευνα απέδειξε την ενεργή παρουσία πλοιοκτητών σε σαράντα ναυτότοπους ανά την Ελλάδα, η συλλογική θεσμική εκπροσώπηση δεν διαφαινόταν ως αναγκαία, επιθυμητή ή και ενδεδειγμένη²³⁶.

Η ΕΕΕ ιδρύθηκε το 1916 και από τότε «προσπάθησε και κατάφερε να προσδώσει συλλογική έκφραση στον ελληνικό εφοπλισμό και να μετατρέψει μια εκρηκτική ατομική δραστηριότητα διεθνώς σε έργο βαρυσήμαντο, με εθνικό και κοινωνικό χαρακτήρα»²³⁷. Το ενδιαφέρον της κυβέρνησης Ελ. Βενιζέλου για θέματα μεταφορών και υποδομών, η ενεργή ενασχόληση ορισμένων νησιωτών εφοπλιστών με την πολιτική αλλά και οι γεωπολιτικές ζυμώσεις και αναδιπλώσεις στην ευρύτερη περιοχή οδήγησαν αρχικά στην ανάγκη συλλογικής εκπροσώπησης των ποντοπόρων εφοπλιστών που διέμεναν ή επιχειρούσαν κυρίως στον Πειραιά²³⁸. Σύμφωνα με το πρώτο καταστατικό της Ενώσεως, κύριος σκοπός της ήταν «να δια φωτίζει την κυβέρνηση περί της πιο σκόπιμης ναυτιλιακής πολιτικής για τη συμπλήρωση και τη βελτίωση της εσωτερικής νομοθεσίας, αλλά και ως προς τη σύναψη διεθνών συμβάσεων»²³⁹. Παρά όμως τις αρχικές υποσχέσεις και δεσμεύσεις επιφανών πλοιοκτητών, επήλθε σταδιακή αδιαφορία των μελών· ο κυριότερος λόγος διαφαίνεται ότι ήταν, σύμφωνα με μαρτυρίες της εποχής, ότι οι πλοιοκτήτες, με τη λήξη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, είχαν λάβει τις αποζημιώσεις τους, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει ενδιαφέρον για συλλογικές δράσεις και απαιτήσεις από την κυβέρνηση²⁴⁰.

Η σταδιακή είσοδος νέων επιχειρηματιών στον χώρο της πλοιοκτησίας, που επιθυμούσαν μια πιο άμεση αντιμετώπιση των αιτημάτων τους, σε συνδυασμό με τα προβλήματα που προέκυπταν από την ασφάλιση των πλοίων και τη συνεχή συκοφάντηση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας ειδικά στο Λονδίνο, αλλά και την αυστηρή εφαρμογή φορολογικών νομοθεσιών από τις αρμόδιες ελληνικές ελεγκτικές αρχές, συνετέλεσαν στην επανεκκίνηση της ΕΕΕ το 1923²⁴¹.

²³⁶ Έως το 1916, οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις (κατά κύριο λόγο μικρές σε μέγεθος πλοίων και αριθμό εργαζομένων) ήταν διασκορπισμένες σε πολλά νησιά του Αιγαίου και του Ιονίου με ναυτική παράδοση και σε λιμάνια της Ελλάδας και της Μεσογείου, ενώ οι ιδιοκτήτες των εταιρειών –πλοίαρχοι ή μηχανικοί κατά κύριο λόγο– ζούσαν μόνιμα είτε στα νησιά του Ιονίου και του Βόρειου Αιγαίου είτε σε συγκεκριμένες εμπορικές μητροπόλεις της Ευρώπης [Χαρλαύτη, Τζ. (2001), ό.π., σελ. 337-338].

²³⁷ Γκούμας, Γ. (1992), Ομιλία στην επέτειο της ΕΕΕ, Φεβρουάριος 1992.

²³⁸ Φουστάνος, Γ. (1991), *Πλουσι 75 Ετών*, Έκδοση Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, Πειραιάς, σελ. 18.

²³⁹ Δανιόλος, Γ. (1992), Ομιλία για την επέτειο της ΕΕΕ.

²⁴⁰ Φουστάνος, Γ. (1991), ό.π., σελ. 19 και 20.

²⁴¹ Φουστάνος, Γ. (1991), ό.π., σελ. 19 και 22-25, Τράμπας, Σ. (2001), ό.π., σελ. 418 και 430-432.

Στην εισήγησή του για την επαναλειτουργία της Ενώσεως, ο Γκίκας Κουλούρας υπογραμμίζει μεταξύ άλλων ότι «...προς τον πλοιοκτήτη απέβλεπε το κράτος πάντα μόνο για να τον φορολογήσει... Εμείς δε οι πλοιοκτήτες παραμείναμε και παραμένουμε ανάξιοι αποσυντεθειμένοι, αγελάδες μόνο καλές και παχιές προς άρμεγμα. Δεν φρονείτε ότι η κατάσταση αυτή είναι καιρός να παύσει; Δεν νομίζετε ότι ήρθε η ώρα να εμφανιστούμε ενώπιον του κράτους και της κοινωνίας στο σύνολό μας;»²⁴². Η νέα Ένωση επανιδρύθηκε το 1923 και επιδίωξε τη διασύνδεσή της με την απανταχού ελληνική εφοπλιστική κοινότητα, ειδικά στο Λονδίνο, όπου η βρετανική κυβέρνηση και η τοπική ναυτιλιακή κοινότητα έβλεπε με δυσπιστία τη γιγάντωση του ελληνικού εφοπλισμού.

Κατά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, η ΕΕΕ επισήμως περιήλθε σε αδράνεια και τα γραφεία σφραγίστηκαν, προκειμένου οι δραστηριότητές των μελών της και οι πληροφορίες για το στόλο και τις κινήσεις των Ελλήνων να μην αποτελέσουν πεδίο εκμετάλλευσης από τους Γερμανούς²⁴³. Ωστόσο, η συλλογική δραστηριοποίηση των Ελλήνων εφοπλιστών κυρίως στο Λονδίνο, μέσω της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας, και στη Βόρεια Αφρική ήταν εξαιρετικά οργανωμένη και προς όφελος των συμμαχικών δυνάμεων καθ' όλη τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου.

Αμέσως μετά τον πόλεμο, η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας Νέας Υόρκης, σε συνεργασία με την Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου και την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, συνδράμουν στην αγορά των 100 πλοίων τύπου Liberty. Παρά τις γραφειοκρατικές δυσκολίες, η συλλογική εγγήγορη και επιμονή της αρμόδιας επιτροπής –στην οποία συμμετείχε και ο εκδότης των *Ναυτικών Χρονικών*– για την εξαγορά των πλοίων έφερε άμεσα αποτελέσματα. Από το 1947, η συλλογική αυτή δράση, απότοκο της συνεργασίας κράτους, πλοιοκτησίας και επιφανών μελών της ευρύτερης ναυτιλιακής κοινότητας Πειραιά, Λονδίνου και Νέας Υόρκης, οδηγεί στην αγορά των συγκεκριμένων πλοίων, που δόθηκαν με την εγγύηση του ελληνικού κράτους. Τα Liberties που αγοράστηκαν από τους Έλληνες μέχρι και το 1950 αποτέλεσαν τον ούριο άνεμο για την αναδημιουργία και τη μετέπειτα γιγάντωση του ελληνικού και ελληνόκτητου εμπορικού στόλου, προσφέροντας πολύτιμες θέσεις εργασίας και για τους ναυτικούς.

Ο αφανισμός όμως του υπό ελληνική σημαία στόλου από τις πολεμικές συγκρούσεις την περίοδο 1941-1945, η σταθής ναυλαγορά στα ξηρά φορτία και η αιφνίδια φορολόγηση όλων ανεξαιρέτως των νομικών και φυσικών προσώπων, για να καλυφθούν οι ανάγκες του κρατικού προϋπολογισμού ειδικά το 1949, οδηγούν σε ταχύτατη αλλά αναμενόμενη συρρίκνωση του ποντοπόρου στόλου υπό ελληνική σημαία. Η κατακόρυφη μείωση της ελληνικής σημαίας στα φορτηγά πλοία αλλά και η συρρίκνωση της εφοπλιστικής παρουσίας στον Πειραιά οδήγησε το προεδρείο ΕΕΕ να ανακοινώσει στον Τύπο τον Μάρτιο του 1950 την παραίτηση του Διοικητικού Συμβουλίου και τη διάλυσή της ως νομικού προσώπου²⁴⁴. Η αντίδραση όμως ορισμένων σημαντικών πλοιοκτητών της εποχής ήταν άμεση και τον Απρίλιο του 1950 αποφασίστηκε όχι μόνο η επαναλειτουργία της αλλά και η εκλογή νέου Διοικητικού Συμβουλίου. Στο νέο ΔΣ συμμετείχαν επιφανή και ιστορικά μέλη του ελληνικού εφοπλισμού, με

²⁴² Φουστάνος, Γ. (1991), ό.π., σελ. 22-25, και Φουστάνος, Γ. (2016), σελ. 78.

²⁴³ Λαμιάς, Α.Γ. (1969), *Το Ναυτικόν του γένους των Ελλήνων*, εκδόσεις Τσικόπουλος, Αθήνα, σελ. 108.

²⁴⁴ «Απογνώσεως απόφασις – editorial», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Μαρτίου 1950, τεύχος 355/114, σελ. 1.

καταγωγή κυρίως από τις νήσους του Αιγαίου και του Ιονίου. Η συγκεκριμένη δεκαετία θα ήταν μάλιστα ιδιαίτερα σημαντική για την ενδυνάμωση της συλλογικής εκπροσώπησης των Ελλήνων εφοπλιστών: οι νέες νομοθεσίες που εισήγαγε η κυβέρνηση Παπάγου το 1953 για θέματα εισαγωγής, διακίνησης και φορολόγησης κεφαλαίων εξωτερικού και η ανάγκη για άμεση νηολόγηση συγκεκριμένων πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο- για λόγους εμπορικούς αλλά και γεωπολιτικούς- οδήγησαν στο κρατικό ενδιαφέρον και στην αύξηση των εγγεγραμμένων πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο και στη συνεπακόλουθη ενδυνάμωση των μελών της ΕΕΕ²⁴⁵.

Αν και μεγάλη μερίδα των Ελλήνων εφοπλιστών συγκεντρώνονταν όλο και περισσότερο στα λιμάνια της Δυτικής Ευρώπης και στα επιχειρηματικά και εμπορικά κέντρα στη Βόρεια Αμερική κατά τις δεκαετίες του 1950 και του 1960, ο ελληνικός στόλος γιγαντώθηκε σε όρους χωρητικότητας αλλά και σε αριθμό πλοίων, ενώ και ο Πειραιάς εξελισσόταν όλο και περισσότερο από τα μέσα της δεκαετίας του 1960 σε ναυτιλιακό κέντρο. Ειδικά αυτό το διάστημα, η ΕΕΕ υπήρξε ένας συλλογικός φορέας εκπροσώπησης, που «επιχειρούσε με κάθε πρόσφορο τρόπο να εκφράσει τη συλλογική αγωνία και τον προβληματισμό επιχειρηματιών με κοινή καταγωγή, που όμως είναι εκ των πραγμάτων υποχρεωμένοι να δραστηριοποιούνται σε διάφορα σημεία της γης»²⁴⁶, και έκτοτε «προσπαθεί να καλύψει το ευρύτατο φάσμα των επιχειρήσεων μεγάλων και μικρών, παλαιών και νέων με έδρα στο εξωτερικό ή στον Πειραιά, στις οποίες ανήκει ο στόλος των υπερωκεάνιων φορτηγών και δεξαμενόπλοιων»²⁴⁷.

Έως το 1997, ως μέλη της ΕΕΕ απολάμβαναν το δικαίωμα του εκλέγειν και εκλέγεσθαι διαχειριστές ή πλοιοκτήτες πλοίων αποκλειστικά εγγεγραμμένων στο ελληνικό νηολόγιο. Με τη σταδιακή συρρίκνωση όμως του ελληνικού νηολογίου και μετά την προτροπή του προέδρου Ιωάννη Γκούμα στον ετήσιο απολογισμό του το 1997, το ΔΣ της ΕΕΕ, υπό την προεδρία του Ιωάννη Κ. Λύρα, επανεξέτασε και τελικά ενέκρινε την ανάγκη υπαγωγής των πλοίων του ελληνόκτητου στόλου στους κόλπους της²⁴⁸. Η κίνηση αυτή θεωρήθηκε αρχικά ριζοσπαστική αλλά επιθυμητά, προκειμένου να αποφευχθεί η πιθανότητα ίδρυσης μιας ακόμα συλλογικής οργάνωσης ή ένωσης που θα εκπροσωπούσε τα συμφέροντα του ποντοπόρου ελληνόκτητου στόλου. Υπήρξε όμως επιτακτική, προκειμένου να δυναμώσει τόσο τη συλλογική φωνή του ελληνικού εφοπλισμού στα εθνικά και διεθνή fora όσο και τις ταμειακές εισροές της ΕΕΕ.

4.2.1.1.2. Σκοπός της ΕΕΕ

Σύμφωνα με το καταστατικό της Ενώσεως, ο σκοπός του συγκεκριμένου Σωματείου είναι η προστασία και η προαγωγή των εν γένει συμφερόντων της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας (άρθρο 2.1). Πιο συγκεκριμένα, όμως, το κύριο αντικείμενό της είναι διττό: το ενδιαφέρον και η παρέμβαση, σχετικά με όσα εγχώρια και διεθνή γεγονότα μπορούν άμεσα ή έμμεσα να επηρεάσουν τη βραχυπρόθεσμη ή

²⁴⁵ Λαϊμός, Α.Γ. (1969), ό.π., σελ. 122-126.

²⁴⁶ Φουστάνος, Γ. (2016), ό.π., σελ. 11.

²⁴⁷ Μαυρογορδάτος, Γ. (1998), ό.π., σελ. 140-141.

²⁴⁸ Τράμπας, Σ. (2001), ό.π., σελ. 425-426.

μακροπρόθεσμη λειτουργία των ποντοπόρων πλοίων, αλλά και η πληροφόρηση προς τα μέλη²⁴⁹. Η πληροφόρηση και η ενημέρωση των μελών της αποτελούν, εξάλλου, βασική προτεραιότητα αλλά και θεσμοθετημένη δέσμευση του Σωματείου (άρθρο 2.1α), ενώ ανάμεσα στις υποχρεώσεις της είναι η διαφώτιση της κυβέρνησης για θέματα νομοθεσίας και πολιτικής (άρθρο 2.1.β). Επιπλέον, ανάμεσα στις επιδιώξεις που αφορούν κυρίως τις σχέσεις των μελών της με την ευρύτερη κοινωνία είναι η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα αλλά και η προαγωγή του μορφωτικού και επαγγελματικού επιπέδου των ναυτικών και των εργαζομένων στη ναυτιλία (άρθρο 2.1.γ).

Έως τη δεκαετία του 1980, η κυριότερη μορφή πολιτικής «πίεσης» της ΕΕΕ προς την εκάστοτε κυβέρνηση υπήρξε η μη ανταπόκριση στην πολιτική του «επαναπατρισμού» των πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο, μια πολιτική που υποστήριζαν σε κάποιο ή μεγαλύτερο βαθμό όλες ανεξαιρέτως οι κυβερνήσεις μετά το 1952²⁵⁰. Η πίεση αυτή κορυφώθηκε το 1975, επί πρωθυπουργίας Κωνσταντίνου Καραμανλή, αλλά και μετέπειτα, το 1983, επί πρωθυπουργίας Ανδρέα Παπανδρέου. Στην πρώτη περίπτωση, τα μέλη της ΕΕΕ προειδοποίησαν το 1975 τον υπουργό Ναυτιλίας Αλέξανδρο Παπαδόγωνα για τη διαγραφή των πλοίων των μελών της ΕΕΕ από το ελληνικό νηολόγιο σε περίπτωση μη υπαναχώρησης του πρωθυπουργού στο θέμα της συνταγματικής κατοχύρωσης των σχετικών άρθρων περί κεφαλαίων εξωτερικού του Νόμου 57/53. Η «προειδοποίηση» αυτή υλοποιήθηκε μετά την αιφνίδια πολιτική περί ανακύκλωσης πληρωμάτων που πρότεινε η κυβέρνηση Ανδρέα Παπανδρέου το 1983 ως αναγκαία λύση για την επίλυση του ακανθώδους προβλήματος της ανεργίας των ναυτικών, που προέκυψε μετά τον παροπλισμό εκατοντάδων πλοίων με ελληνική σημαία λόγω της κρίσης στη ναυλαγορά²⁵¹.

Η συγκεκριμένη μορφή πολιτικής «πίεσης» προς την ελληνική κυβέρνηση, που αφορά τη διαγραφή των πλοίων από το ελληνικό νηολόγιο, έχει πλέον ατονήσει, κυρίως λόγω της συμμετοχής Ελλήνων εφοπλιστών, με πλοία νηολογημένα σε αλλοδαπές σημαίες, ως μελών στην ΕΕΕ, αλλά κυρίως λόγω της σημαντικότητας και κατακόρυφης, μετά το 1983, μείωσης του αριθμού των πλοίων του ελληνικού νηολογίου και του ναυτολογημένου ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού. Λαμβάνοντας υπόψη ότι από το 2000 και μετά τα πλοία της ποντοπόρου ναυτιλίας στο ελληνικό νηολόγιο ποτέ δεν ξεπέρασαν το 20-25% των πλοίων που διαχειρίζονται οι Έλληνες εφοπλιστές, διαφαίνεται ότι η μόνη μορφή πίεσης είναι οι θέσεις εργασίας σε διαχειρίστριες εταιρείες και ποντοπόρα πλοία, η εισροή ξένου συναλλάγματος και οι επενδύσεις του εφοπλισμού σε άλλους τομείς της εθνικής οικονομίας.

Σημαντικότερη πρωτοβουλία της Ενώσεως, ειδικά μετά τη μεταπολίτευση, υπήρξε η συνεργασία τόσο με άλλες εφοπλιστικές ενώσεις όσο και με διεθνείς οργανισμούς και fora. Η πρωτοβουλία αυτή ξεκίνησε ήδη από το 1978, όταν ο Αντώνης Χανδρής προσκάλεσε τους προέδρους σημαντικών εφοπλιστικών

²⁴⁹ Λαϊμός, Α.Γ. (1969), ό.π., σελ. 126-133.

²⁵⁰ Corres, A.J. (2007), ό.π., σελ. 236 και 240-241, και Γεωργαντόπουλος, Ελ. (1977), σελ. 17-19.

²⁵¹ Goulielmos, A.M. (1997), «A critical review of contemporary Greek shipping policy 1981-1996», *Transport Policy*, τόμος 4, τεύχος 4, σελ. 247-255 και Φουστάνος, Γ. (1991), Πλους 75 Ετών, Έκδοση Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, Πειραιάς, σελ 74 και 74

ενώσεων στην Αθήνα, ενώ λίγους μήνες αργότερα προανήγγειλε την ίδρυση της INTERCARGO²⁵². Η προσπάθεια του Αντώνη Χανδρή για στενότερη συνεργασία μεταξύ όλων των διεθνών και εθνικών εφοπλιστικών ενώσεων κορυφώνεται με την επικείμενη ένταξη της Ελλάδας στην ΕΟΚ το 1981²⁵³. Η είσοδος της Ελλάδας στην ΕΟΚ θέτει σε νέα βάση τις προτεραιότητες της ΕΕΕ, η οποία προσλαμβάνει εξειδικευμένο προσωπικό- σε ορισμένες περιπτώσεις κατόχους διδακτορικών στις ναυτιλιακές σπουδές- για την παρακολούθηση των δραστηριοτήτων των ευρωπαϊκών θεσμικών οργάνων αλλά και την τακτική επαφή με επικεφαλής και στελέχη της Κομισιόν. Στο ίδιο πλαίσιο, ήδη από το 1991 διεξάγεται μια πιο συντονισμένη προσπάθεια, ώστε επιφανή μέλη του ελληνικού εφοπλισμού να εκλέγονται σε σημαντικές θέσεις στις διεθνείς και περιφερειακές εφοπλιστικές ενώσεις.

Επιπροσθέτως, ειδικά από το 2016 και έπειτα, η ΕΕΕ παρακολουθεί στενά τις εξελίξεις στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ), στη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ΙΛΟ), στον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ), στο Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (ΙCC). Η ΕΕΕ είναι επίσης μέλος του Διεθνούς Ναυτικού Επιμελητηρίου (ΙCS), της Ενώσεως Ευρωπαϊκών Εφοπλιστικών Ενώσεων (ΕCΣΑ), και της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής όπου μέλη της κατέχουν θέσεις στα διοικητικά συμβούλια και στις επιτροπές. Σε εθνικό επίπεδο, διατηρεί μακροχρόνιες και σταθερές σχέσεις με το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, την Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας (GSCC) με έδρα το Λονδίνο, την Ένωση Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων στον Πειραιά καθώς και την Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (HELMΕΡΑ)²⁵⁴. Ειδικά με την ισχυρή ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα του Λονδίνου και το άτυπο θεσμικό όργανό τους, το Συμβούλιο της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας στο Λονδίνο (πιο γνωστό ως Committee), το Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΕΕ συναντάται από το 1982 μία ή δύο φορές τον χρόνο, με σκοπό την ανταλλαγή απόψεων και προτάσεων μεταξύ των μελών των διοικητικών συμβουλίων τους. Οι κοινές συναντήσεις αντανακλούν την πρόθεση για εποικοδομητική συνεργασία των δύο φορέων, που ενίοτε διακόπτονταν κυρίως για λόγους προσωπικών διαφωνιών ή αντιπαραθέσεων σε θέματα στρατηγικής των επικεφαλής τους, που συνήθως όμως επιλύονταν σε σύντομα διαστήματα.

4.2.1.1.3. Οργάνωση και διοίκηση της ΕΕΕ

Μέλη της ΕΕΕ εγγράφονται προαιρετικά και μετά από αίτησή τους (με απαραίτητη συνυπογραφή από δύο ακόμα μέλη) κάθε Έλληνας πλοιοκτήτης (ή συμπλοιοκτήτης) ή εφοπλιστής ή διαχειριστής ενός τουλάχιστον πλοίου χωρητικότητας 1.500 ΚΟΧ. Επίσης, ως μέλη δύνανται να εγγραφούν ημεδαπά νομικά πρόσωπα ή αλλοδαπά, τα οποία όμως καλύπτονται κατά πλειοψηφία από ελληνικά εφοπλιστικά συμφέροντα ή είναι διαχειριστές πλοίων και οπωσδήποτε και στις δύο περιπτώσεις εκπροσωπούνται από Έλληνες υπηκόους (3.1 και 2).

²⁵² «Προς τη σύσταση της INTERCARGO» (1978), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιουνίου 1978, τεύχος 1023/782, σελ. 45-46, και Φουστάνος, Γ. (1991), ό.π, σελ. 68 και 69

²⁵³ Δρακόπουλος, Γ. (1977), «Πόσο πρέπει να φοβάται η ελληνική ναυτιλία την ΕΟΚ;», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Οκτωβρίου 1977, τεύχος 1017/776, σελ. 1-4.

²⁵⁴ Ιστοσελίδα ΕΕΕ.

Η ιδιαιτερότητα της Ενώσεως σε σχέση με άλλες εφοπλιστικές ενώσεις ή οργανώσεις είναι ότι ως μέλη (με δικαίωμα εκλέγειν και εκλέγεσθαι) μπορούν να εγγραφούν μόνο φυσικά πρόσωπα (Έλληνες ή Ευρωπαίοι πολίτες) που εκπροσωπούν ένα ή περισσότερα πλοία εγγεγραμμένα στο ελληνικό ή σε αλλοδαπά νηολόγια. Κατά μία άποψη, τα πλοία είναι τα μέλη της ΕΕΕ και αυτά δίνουν τη δυνατότητα του εκλέγειν και εκλέγεσθαι στα φυσικά πρόσωπα που τα αντιπροσωπεύουν²⁵⁵. Τόσο το δικαίωμα όσο και ο αριθμός των ψήφων που δικαιούται κάθε μέλος στις αρχαιρεσίες για εκλογή ΔΣ εξαρτώνται απόλυτα από τη χωρητικότητα αλλά και τον αριθμό των εγγεγραμμένων πλοίων στην ΕΕΕ, όχι όμως από την ηλικία των εγγεγραμμένων πλοίων²⁵⁶. Αν και η συνολική εγγραφή των πλοίων του στόλου μιας διαχειρίστριας εταιρείας (με ελληνική ή αλλοδαπή σημαία) δεν είναι υποχρεωτική, ωστόσο η πραγματική δύναμη στις αρχαιρεσίες του Σώματος αλλά και στην εκλογή του προεδρείου έγκειται στον αριθμό των εγγεγραμμένων πλοίων κάθε εταιρείας. Ο αριθμός των εγγεγραμμένων πλοίων κάθε εταιρείας είναι απόρρητος.

Τα κύρια όργανα της ΕΕΕ είναι η Γενική Συνέλευση, το Διοικητικό Συμβούλιο και η Γραμματεία. Σύμφωνα με το άρθρο 14, το Διοικητικό Συμβούλιο έχει κάθε εξουσία ως προς τη διοίκηση της Ενώσεως. Το Διοικητικό Συμβούλιο αρχικά απαρτιζόταν από 24 μέλη, κυρίως από τις παραδοσιακές ναυτιλιακές οικογένειες της Άνδρου, της Χίου, των Οινουσσών, της Κεφαλονιάς και της Ιθάκης. Ωστόσο, από το 1979, αφενός λόγω της γιγάντωσης των πλοίων με ελληνική σημαία και αφετέρου λόγω της πίεσης για μεγαλύτερη πολυφωνία και κυρίως συμμετοχή νεότερων πλοιοκτητών, συμφωνήθηκε η αύξηση των μελών του Συμβουλίου σε τριάντα, στην αλλαγή του καταστατικού του 1978²⁵⁷. Το Διοικητικό Συμβούλιο εκλέγεται από το 1979 και έκτοτε ανά τριετία, ενώ ο πρόεδρος μέχρι το 2014 δεν επιτρεπόταν να εκλεγεί πάνω από δύο συνεχόμενες θητείες. Οι ετήσιες Γενικές Συνελεύσεις της ΕΕΕ ομόφωνα ενέκριναν σε δύο περιπτώσεις, το 2014 και το 2017, την υπερψήφιση της τροποποίησης του καταστατικού της Ενώσεως, σύμφωνα με την οποία επιτρέπεται πλέον τρίτη (το 2014) και τέταρτη (το 2017) συνεχόμενη θητεία για τον πρόεδρό της. Το Συμβούλιο εκλέγει μετά από μυστική ψηφοφορία έναν πρόεδρο, δύο αντιπροέδρους, δύο γραμματείς, έναν ταμία και έναν αναπληρωτή ταμία (άρθρο 12.6). Ο πρόεδρος εκπροσωπεί την Ένωση στο όνομα του ΔΣ ενώπιον τόσο των δικαστικών αρχών όσο και άλλων δημοσίων αρχών και υπογράφει κάθε έγγραφο εξερχόμενο από την Ένωση. Μη θεσμοθετημένο και άτυπο αλλά σημαντικότατο ρόλο διαδραματίζει το προεδρείο της ΕΕΕ (ο πρόεδρος, οι δύο αντιπρόεδροι, οι δύο γραμματείς και οι δύο ταμίες), το οποίο ουσιαστικά αναλαμβάνει την εκπόνηση, τη χάραξη και την εποπτεία της συνολικής στρατηγικής της ΕΕΕ, αλλά και την παρακολούθηση της ελληνικής και διεθνούς πολιτικής και οικονομικής επικαιρότητας που αφορά την ποντοπόρο ναυτιλία.

Η στρατηγική που προτείνει το προεδρείο μετά από προτάσεις των εξειδικευμένων στελεχών της γραμματείας χαράσσεται με την απόλυτη σύμφωνη γνώμη του ΔΣ, στο οποίο αναφέρεται συστηματικά

²⁵⁵ Βενιάμης, Θ. (2016), Συνέντευξη τύπου στην έκθεση «Ποσειδώνια», Αθήνα, Ιούνιος 2016.

²⁵⁶ Για κάθε 500 ΚΟΧ, ο εκπρόσωπος έχει μία ψήφο και με βάση το καταστατικό –το οποίο ορίζει ότι πλοία της ποντοπόρου ναυτιλίας τουλάχιστον 1.500 ΚΟΧ μπορούν να εγγραφούν– το κάθε εγγεγραμμένο πλοίο ισοδυναμεί με τουλάχιστον τρεις ψήφους.

²⁵⁷ «Εγκρίθηκε το νέο καταστατικό της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών» (1978), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Δεκεμβρίου 1978, τεύχος 1044/803, σελ. 24.

και σε μηνιαία βάση το προεδρείο στις μηνιαίες τακτικές συναντήσεις των μελών του ΔΣ στην έδρα της ΕΕΕ στον Πειραιά. Σύμφωνα με το άρθρο 20, το ΔΣ μπορεί να αποφασίζει για τη συγκρότηση ειδικών επιτροπών, με ειδικές αρμοδιότητες και εντολές. Στις επιτροπές, ειδικά μετά το 1975, ηγούνται μέλη του ΔΣ και μετά το 1985 μέλη του προεδρείου της ΕΕΕ. Ο διευθυντής της Ενώσεως, σύμφωνα με τις οδηγίες του ΔΣ, επιμελείται ως προς τη συγκέντρωση των πληροφοριών και τη μετάδοσή τους προς τα μέλη, διευθύνει τα γραφεία της Ενώσεως και προΐσταται όλων των υπαλλήλων της (άρθρο 16). Η γραμματεία της Ενώσεως, ειδικά μέχρι τη δεκαετία του 1980, στελεχωνόταν σχεδόν αποκλειστικά από εν αποστρατεία αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος, αλλά από την προεδρία του Στάθη Γουρδομιχάλη ο γραμματέας της ΕΕΕ, σε αντίθεση με άλλες εφοπλιστικές ενώσεις, δεν είναι απόστρατος ΔΣ ή πρώην στέλεχος του ΥΕΝ²⁵⁸. Οι πόροι της Ενώσεως προέρχονται από την αρχική εγγραφή των μελών, τις ετήσιες συνδρομές, τις ειδικές εισφορές, δωρεές, κ.λπ.²⁵⁹. Οι ετήσιες συνδρομές ορίζονται με βάση τους κόρους του εκάστοτε πλοίου που είναι μέλος της Ενώσεως.

Αν και η προσωπικότητα, το δημόσιο προφίλ και η αποδοχή από τους συναδέλφους του εκάστοτε προέδρου έχουν συμβάλει κατά καιρούς στην αλλαγή του τρόπου διοίκησης και των στρατηγικών επιδιώξεων της ΕΕΕ, ωστόσο οι πολιτικές θέσεις, ειδικά απέναντι στο Υπουργείο Ναυτιλίας, παραμένουν σταθερές σε βάθος χρόνου²⁶⁰. Κατά την ίδια άποψη, ο τρόπος διοίκησης και στρατηγικής επικοινωνίας που ο εκάστοτε πρόεδρος θα επιλέξει δεν είναι πάντα προκαθορισμένος ή και προβλέψιμος, ωστόσο η μορφή πίεσης ή η έκταση της πίεσης που θα ασκηθεί, ειδικά για ορισμένα ζητήματα και ιδίως προς το ΥΕΝ, μπορούν να προβλεφθούν²⁶¹.

Ιδιαίτερα σημαντική όμως για τη δημόσια εικόνα του κλάδου και της σύγχρονης συλλογικής κοινωνικής δράσης της ΕΕΕ είναι η σύσταση της ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ το 2016. Ο συγκεκριμένος μη κερδοσκοπικός φορέας αποτελεί μια πρωτόγνωρη για τα ελληνικά δεδομένα θεσμοθετημένη και διαρκή συλλογική δράση ενός επιχειρηματικού κλάδου. Επιπλέον, συνιστά μια ανεξάρτητη νομική οντότητα, με συγκεκριμένη στρατηγική, που συγκεντρώνει την οικονομική στήριξη του συνόλου των μελών του ελληνικού εφοπλισμού με σκοπό τη συλλογική και στοχευμένη κοινωνική προσφορά των μελών της²⁶².

4.2.1.2. Η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας (Greek Shipping Co-operation Committee – GSCC)

Η εδρεύουσα στο Λονδίνο Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας (αγγλιστί Greek Shipping Co-operation Committee – GSCC) ιδρύθηκε με σκοπό τη δημιουργία ενός αντιπροσωπευτικού σώματος των ναυτιλιακών γραφείων εγκατεστημένων και λειτουργούντων στο Λονδίνο²⁶³. Η συνεχής και συστηματική δράση του Committee στο Λονδίνο αντανακλά τη διαχρονικά ενεργή διεθνή παρουσία

²⁵⁸ Corres, A.J. (2007), ό.π., σελ. 225.

²⁵⁹ Λαϊμός, Α.Γ. (1969), ό.π., σελ. 126.

²⁶⁰ Corres, A.J. (2007), ό.π., σελ. 238.

²⁶¹ Corres, A.J. (2007), ό.π., σελ. 240.

²⁶² Ιστοσελίδα ΣΥΝ-ΕΣΩΣΙΣ, <https://www.syn-enosis.gr/>

²⁶³ Κουλουκουντής, Ι. (1971), Επιστολή προέδρου GSCC προς υποψήφια μέλη, 31 Μαρτίου 1971, Λονδίνο – Αρχείο Ναυτικών Χρονικών.

αλλά και τη μετεγκατάσταση, για πολλές δεκαετίες, μελών της ελληνικής ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας εκτός Ελλάδος: «Δίπλα ή πάνω από την ΕΕΕ υπάρχει, από τη δεκαετία του 1930, η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, γνωστή ως Committee, η οποία εκπροσωπεί τις πιο ισχυρές και κοσμοπολίτικες ελληνικές εφοπλιστικές επιχειρήσεις (περίπου 150) με έδρα το Λονδίνο ή τη Νέα Υόρκη»²⁶⁴. Το Committee, από την ίδρυσή του μέχρι και σήμερα, αποτελεί μια άτυπη οργάνωση τακτικής συνεύρεσης και συνδιαλλαγής των εκπροσώπων της ευρύτερης ελληνικής ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας, στο City του Λονδίνου²⁶⁵. Σε αντίθεση με την ΕΕΕ, στο ΔΣ εκλέγονται αποκλειστικά αντιπρόσωποι ναυτιλιακών γραφείων ελληνικών συμφερόντων.

Στόχος όλων των προσπαθειών και των πρωτοβουλιών του Committee ήταν ανέκαθεν η αμοιβαία υποστήριξη των μελών και η κοινή δράση τους απέναντι στις προκλήσεις που αντιμετώπιζαν εντός και εκτός Ελλάδος και Βρετανίας. Αρχικώς το Committee δημιουργήθηκε ως αντιπροσωπευτικό όργανο της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) στο Λονδίνο. Όμως, η μετέπειτα πορεία γιγάντωσης της ελληνικής ναυτιλίας σε συνδυασμό με τη μετεγκατάσταση –πριν²⁶⁶ αλλά κυρίως μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο– σημαντικών παραδοσιακών ελληνικών ναυτιλιακών οίκων στο City οδήγησαν το Διοικητικό Συμβούλιο του Committee να αναλάβει περισσότερες δράσεις, οι οποίες ωφέλησαν σημαντικά την ελληνική ποντοπόρο ναυτιλία καθώς και τους γενέθλιους τόπους της, στη νησιωτική κατά βάση Ελλάδα²⁶⁷.

Η αρχική επωνυμία του Committee ήταν «Ελληνική Επιτροπή Σταθεροποίησης», η οποία πιθανώς συνελήφθη ως ιδέα το 1935. Αρχικός σκοπός των μελών ήταν η πίεση μέσω της Επιτροπής σε ναυλωτές και κυβερνητικούς εκπροσώπους προκειμένου να επιτευχθεί κάποια σταθερότητα στις επισφαλείς ναυτιλιακές αγορές φορτίων από τη Νότια Αμερική προς τη Βρετανία, μετά την παγκόσμια οικονομική ύφεση. Ένα από τα μεγάλα προβλήματα της εποχής ήταν επίσης η επιβολή υψηλών ασφαλιστρών, λόγω ηλικίας, στα ελληνικά πλοία²⁶⁸. Υπό την ηγεσία του Περικλή Δρακούλη, βοηθούμενου από τον Άγγελο Λούζη, η άτυπη Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας συνεδρίασε για πρώτη φορά στα γραφεία του Οίκου Χατζηλία.

«Η ίδρυσίς της οφείλεται αποκλειστικώς εις τας δυσκόλους τότε περιστάσεις ότε η ναυτιλία διήρχετον μεγάλην κρίσιν κατά την περίοδον 1931-1933... Οι εφοπλιστικοί οίκοι των διαφόρων ναυτικών χωρών με επικεφαλής την Αγγλίαν απεφάσισαν να αντιδράσουν εις τους εξευτελιστικούς ναύλους που προσεφέροντο ως επί το πλείστον διά τας μεταφοράς σιτηρών εκ της Νοτίου Αμερικής διά την Αγγλίαν και το Κόντινεντ. Τους ναύλους αυτούς ηναγκάζοντο οι εφοπλισταί να τους δέχωνται. Ενόμισαν, λοιπόν, οι Άγγλοι

²⁶⁴ Μαυρογορδάτος, Γ. (1998), ό.π., σελ. 141.

²⁶⁵ Για τους λόγους ίδρυσης του Committee, βλ. Bissias, I. and Kapetanakis, P. (2018), «The London-based Greek Shipping Co-operation Committee: A paradigm of collective action in the shipping sector, 1930-1950», *International Journal of Maritime History*, σελ. 266.

²⁶⁶ Harlaftis, G., Chlomoudis, C., «Greek Shipping Offices in London in the Interwar Period», *International Journal of Maritime History*, 1993, τόμος 5, τεύχος 1, σελ. 1-40.

²⁶⁷ Κουλουκουντής, Ι. (1971), ό.π.

²⁶⁸ Bissias, I. and Kapetanakis, P. (2018), ό.π., σελ. 267-268.

εφοπλισταί ότι, εάν συνησπίζοντο οι πλοιοκτήται των χωρών που διέθεταν σημαντικόν στόλον φορτηγών πλοίων, θα ηδύναντο να επιβάλλουν ένα μίνιμουμ ναύλου εις την αγοράν διά συγκεκριμένας μεταφοράς»²⁶⁹.

Η ιδέα αυτή υιοθετήθηκε από όλους τους διεθνείς ναυτιλιακούς οίκους ή τους αντιπροσώπους τους στο Λονδίνο, με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν επιτροπές εντός του Baltic Exchange. Συγκροτήθηκαν κατ' αυτόν τον τρόπο επιτροπές με βάση την εθνικότητα των μελών τους: ελληνική, γαλλική, ιταλική. Το ζήτημα των ναύλων στη Νότια Αμερική ανάγκασε δηλαδή τα γραφεία του Λονδίνου να σχηματίσουν μια Επιτροπή με σκοπό την παρακολούθηση των κοινών ζητημάτων και τη λήψη αποφάσεων προς αντιμετώπιση των κοινών τους προβλημάτων. Η κοινή αντιμετώπιση αυτών των ζητημάτων έφερε πιο κοντά τους εφοπλιστές στο Λονδίνο και τους διευθυντές των ελληνικών γραφείων στη Βρετανία.

Σημαντική ήταν η παρουσία του Committee κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, όταν οι αποφάσεις της εξόριστης ελληνικής κυβέρνησης και η αναγκαστική συρρίκνωση και φυγή της ελληνικής πλοιοκτησίας από τον Πειραιά μετέτρεψαν το City σε βασικό κέντρο αναφοράς και δράσης για τον ελληνικό εφοπλισμό. Ειδικά το διάστημα 1941-1946, η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας έγινε ο κύριος σύνδεσμος μεταξύ της ελληνικής κυβέρνησης και του Υπουργείου Μεταφορών Πολέμου, αφού η γραμματεία συντόνιζε όλα τα θέματα που αφορούσαν τον ελληνικό εμπορικό στόλο και τον κρίσιμο ρόλο του στον σχηματισμό των νηοπομπών εν καιρώ πολέμου.

Ευρέως μελετημένη σελίδα της νεότερης ναυτιλιακής ιστορίας της Ελλάδας υπήρξε η πρωτοβουλία ορισμένων επιφανών μελών της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας στη Νέα Υόρκη και στο Λονδίνο για την αγορά των Liberties²⁷⁰ αλλά και την εύρεση νέων μορφών χρηματοδότησης από τις τράπεζες της Δύσης. Κατά τη δεκαετία του 1950, το Committee παραμένει ο συνδετικός κρίκος των εφοπλιστών κυρίως του Λονδίνου αλλά και σε μικρότερο βαθμό και της Νέας Υόρκης²⁷¹. Ο ρόλος και η σημασία των αποφάσεων του Committee σε οποιαδήποτε απόφαση η οποία αφορούσε την ελληνική ναυτιλιακή πολιτική συνοψίζεται τη συγκεκριμένη περίοδο στο παρακάτω δόγμα, που συνεχίστηκε για πολλές δεκαετίες: *«Η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας δεν αποτελεί, ούτε και αποτελούσε ποτέ, νομικώς τουλάχιστον, παρά ένα είδος κλιμακίου της “Ενώσεως” των Αθηνών, λόγω της παρουσίας ενταύθα μεγάλου πάντοτε αριθμού εφοπλιστών, ενταύθα συνεζητούντο τα εκάστοτε προβλήματα, ενταύθα ελαμβάνοντο αι αποφάσεις και άνευ αυτών η Ένωσις των Αθηνών δεν εχώρει εις ενεργείας»²⁷².*

Αν και αρχικά το ΔΣ του Committee συνεδρίαζε κάθε εβδομάδα προκειμένου να συζητηθούν θέματα σχετικά με την εμπορική εκμετάλλευση των πλοίων, τα επόμενα χρόνια συμπεριλήφθηκαν προς συζήτηση και άλλα εφοπλιστικά θέματα πέραν της ναυλαγοράς, όπως θέματα ναυτεργασίας, σχέσεων

²⁶⁹ Μπίσιας, Η. και Καπετανάκης, Π. (2020), «Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου: Ένα παράδειγμα συλλογικής δράσης στον χώρο της Ναυτιλίας», Ομιλία σε συνέδριο με θέμα «Η ελληνική εμπορική ναυτιλία στα χρόνια του Ελευθερίου Βενιζέλου», 31 Ιανουαρίου - 1 Φεβρουαρίου 2020, Ίδρυμα Α.Κ. Λασκαρίδη, Πειραιάς.

²⁷⁰ Τζαμτζής, Α. (1984), *Τα Λίμπερτυ και οι Έλληνες*, εκδόσεις ΕΣΤΙΑ, Αθήνα.

²⁷¹ Ο Στ. Νιάρχος εκλέγεται πρόεδρος του Committee την περίοδο 1959-1960. Harlaftis, G. (1993), ό.π., σελ. 157 και 162-164.

²⁷² Χατζηπατέρας, Ι.Α. (1959), «Αι εφοπλιστικά μας οργανώσεις», *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Σεπτεμβρίου 1959, τεύχος 582/341, σελ. 15-16.

με το ελληνικό κράτος και τα ελληνικά ναυτεργατικά συνδικάτα, επαφές με διεθνείς ναυτιλιακές οργανώσεις και φορείς, καθώς και κοινές δράσεις αγαθοεργίας και ευεργεσίας.

Η συμμετοχή στο Committee μελών με πλοία σε σημαίες ευκαιρίας θα αποτελούσε σημαντικό θέμα συζήτησης στα διοικητικά συμβούλια του φορέα: «Το θέμα των επιθέσεων κατά των πλοίων “σημαίων ευκολίας” εμφανιζόταν στην ημερησία διάταξη και η εργασία της Επιτροπής ηυξήθη κατά μέγα ποσοστόν και το 90% αυτής δεν ήτο παρά εργασία αφορώσα τα ξένα πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας»²⁷³. Η στρατηγική αυτή έφερε στο προσκήνιο, από το 1975 και έπειτα, τις διαφορετικές προτεραιότητες των δύο συμβουλίων, καθώς τα μέλη της ΕΕΕ μέχρι το 1993 εκπροσωπούσαν τα συμφέροντα αποκλειστικά και μόνο των εγγεγραμμένων στο ελληνικό νηολόγιο πλοίων.

Σε ό,τι αφορά την κοινωνική προσφορά του Committee για την υποστήριξη και την ανάπτυξη της γενέθλιας γης των μελών του, αν και διαχρονικά πολυεπίπεδη, παραμένει ακόμα και σήμερα πολύ λιγότερο γνωστή. Οι δωρεές, οι αγαθοεργίες και οι ευεργεσίες, χωρίς να λαμβάνουν σχεδόν ποτέ ιδιαίτερη δημοσιότητα, από τις αρχές της δεκαετίας του 1950 έως και τον 21ο αιώνα, υπήρξαν αναρίθμητες, εξαιρετικά γενναιόδωρες και επωφελείς όχι μόνο για τις ιδιαίτερες πατρίδες των μελών του ΔΣ αλλά και για το σύνολο της Ελλάδας. Η συλλογική αρωγή του Committee και της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας του Λονδίνου προς την Ελλάδα, ειδικά στους σεισμούς τις δεκαετίες του 1950 και του 1960, αλλά και στην κρίση της Κύπρου το 1974, υπήρξε πάντα άμεση. Σημαντική ήταν επίσης η συμβολή προς την ίδρυση και τη λειτουργία νοσοκομείων, σχολείων και ιδρυμάτων κοινωνικής πρόνοιας σε όλη την Ελλάδα²⁷⁴.

4.2.1.2.1. Οργάνωση και διοίκηση

Μέλη του Committee, σύμφωνα με το καταστατικό, εγγράφονται προαιρετικά και μετά από αίτησή τους ναυτιλιακά γραφεία εγκατεστημένα στο Λονδίνο ή και αλλού, που εκτελούν πρακτορικές, ναυλομεσιτικές ή άλλες ναυτιλιακές εργασίες σχετικές με τη διαχείριση πλοίων ελληνικών συμφερόντων υπό ελληνική ή ξένη σημαία (άρθρο 3). Σε αντίθεση με την ΕΕΕ, επομένως, δεν δίνεται σημασία στο status της πλοιοκτησίας αλλά στην εν γένει ναυτιλιακή επιχειρηματική παρουσία στο Λονδίνο ή σε άλλα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα. Σύμφωνα με την τροποποίηση του αρχικού καταστατικού, που όριζε ότι «παν εν Λονδίνω Ναυτιλιακόν Γραφείον διαχειριζόμενον ελληνικά συμφέροντα δύναται να καταστεί μέλος και να συμμετέχει των εργασιών της ΕΕΝΣ»²⁷⁵, μετά το 1977 δεν είναι απαραίτητη η εγκατάσταση των γραφείων στο Λονδίνο²⁷⁶.

²⁷³ Χατζηπατέρας, Ι.Α. (1956), «Greek Shipping Co-operation Committee. Οικογενειακά θέματα», *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Μαΐου 1956, τεύχος 502/261, σελ. 1.

²⁷⁴ Τράμπας, Σ. (2001), ό.π., σελ. 454-456, και Καπετανάκης, Π. (2016), «Το πώς και το γιατί του ελληνικού ναυτιλιακού θαύματος του Λονδίνου», *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Φεβρουαρίου 2016, τεύχος 187, σελ. 4-6.

²⁷⁵ Σύμφωνα με το άρθρο 3 του καταστατικού που ψηφίστηκε από τη ΓΣ στο Λονδίνο το 1963.

²⁷⁶ Σύμφωνα με το νέο άρθρο υπ. αριθμ. 3 του καταστατικού που ψηφίστηκε από τη ΓΣ στο Λονδίνο το 1977.

Τα κύρια όργανα είναι η Γενική Συνέλευση των γραφείων-μελών, το Συμβούλιο και η Γραμματεία. Στην ετήσια Γενική Συνέλευση και στις αρχαιρεσίες για την εκλογή προεδρείου, κάθε γραφείο δικαιούται δύο ψήφους και μία ψήφο για κάθε πλοίο πουπρακτορεύει, ανεξαρτήτως χωρητικότητας, σημαίας ή ηλικίας πλοίου, με την προϋπόθεση ότι για κάθε πλοίο το αντίστοιχο γραφείο-μέλος έχει πληρώσει κανονικά την ετήσια εισφορά του. Ωστόσο, κάθε γραφείο-μέλος πουπρακτορεύει πλοία χωρητικότητας άνω των 200.000 ΚΟΧ δικαιούται μία ακόμα ψήφο, αν ξεπερνά τους 400.000 ΚΟΧ δύο ακόμα ψήφους, κ.ο.κ.

Το Διοικητικό Συμβούλιο απαρτίζεται από 24 μέλη και εκλέγεται ανά διετία. Το Συμβούλιο εκλέγει, μετά από μυστική ψηφοφορία, έναν πρόεδρο και τρεις αντιπροέδρους²⁷⁷. Σε αντίθεση όμως με την ΕΕΕ, η ιδιότητα ενός προσώπου ως μέλους του Συμβουλίου είναι προσωποπαγής και αμεταβίβαστη.

Οι καθημερινές εργασίες του Committee εκτελούνται από τη Γραμματεία²⁷⁸. Προϊστάμενος της Γραμματείας είναι ο διευθυντής, που ανέκαθεν ήταν εν αποστρατεία αξιωματικός ΛΣ. Ο διευθυντής, εκτός από την ευθύνη της οργάνωσης και της εύρυθμης λειτουργίας των γραφείων, είναι επίσης υπεύθυνος για τις εισηγήσεις προς τον πρόεδρο για όσα θέματα προκύπτουν, την ενημέρωση για ζητήματα που απαιτούν άμεση ενέργεια, τη γενικότερη ενημέρωση των μελών, την επιμέλεια των εκθέσεων και των μηνιαίων δελτίων ενημέρωσης, την εκτέλεση των αποφάσεων του Συμβουλίου, τη σύνταξη των πρακτικών του, την είσπραξη των ετήσιων εισφορών, τη σύνταξη του προϋπολογισμού και την τήρηση του ενημερωτικού μητρώου των μελών.

4.2.1.2.2. Ο σημερινός ρόλος της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας

Το Committee ξεκίνησε την πορεία του αρχικώς με τα χαρακτηριστικά ενός άτυπου θεσμικού οργάνου συνενόησης, συνδιαλλαγής και εξεύρευσης αμοιβαίως επωφελών λύσεων για τα μέλη του²⁷⁹. Παρά το χαμηλό δημόσιο προφίλ των μελών του στο Λονδίνο και την εσωστρέφεια ως προς την προβολή της επιχειρηματικής τους δράσης, το Committee, ως συλλογικό όργανο, διέθετε ανέκαθεν μια ισχυρή δημόσια φωνή απέναντι στην ελληνική πολιτεία, που προβαλλόταν συχνά, ιδιαίτερα στον ελληνικό ναυτιλιακό Τύπο. Τόσο το προεδρείο όσο και τα επιφανή μέλη του διατύπωναν σταθερά σκέψεις και απόψεις στον Τύπο αλλά και σε συνέδρια και εκδηλώσεις επαγγελματικού χαρακτήρα. Ο σχολιασμός της επικαιρότητας όπως και η παράθεση απόψεων, αναλύσεων και ιδίως προτάσεων σε σταθερή και τακτική βάση στον ναυτιλιακό Τύπο της εποχής αποτελούν μια ασυνήθιστη πρακτική για τη χαμηλών τόνων ναυτιλιακή κοινότητα του Λονδίνου.

Η θέση του Committee στο Λονδίνο, που παραμένει σημαντικό ναυτιλιακό κέντρο, επιτρέπει στο Συμβούλιο να διατηρεί πολύ στενές σχέσεις με όλους τους οργανισμούς που εδρεύουν στη βρετανική πρωτεύουσα, συμπεριλαμβανομένων του Baltic Exchange, των Lloyd's του Λονδίνου, του Lloyd's Register, των P&I Clubs, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου, της INTERTANKO, της

²⁷⁷ Άρθρο 3.1 Καταστατικού ΕΕΝΣ.

²⁷⁸ Άρθρο 4 Καταστατικού ΕΕΝΣ.

²⁷⁹ Τράμπας, Σ. (2001), ό.π., σελ. 458.

INTERCARGO, του IMO, αλλά και με ναυλομεσιτικά, δικηγορικά και λογιστικά γραφεία, καθώς και με τα μεγάλα τραπεζικά ιδρύματα²⁸⁰.

Μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου καθώς και επιφανείς προσωπικότητες της ελληνικής κοινότητας του Λονδίνου αναλαμβάνουν πρωταγωνιστικές θέσεις και σημαντικούς ρόλους σε κορυφαίους οργανισμούς, όπως αλληλασφαλιστικά ιδρύματα, διεθνείς εφοπλιστικές ενώσεις και περιφερειακούς οργανισμούς, αλλά και σε εκπαιδευτικά, πολιτιστικά ή μορφωτικά ιδρύματα στο Λονδίνο. Στον 21ο αιώνα, παρά τη μείωση της ελληνικής ναυτιλιακής παρουσίας στο Λονδίνο, η Επιτροπή συνεχίζει να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο. Ταυτόχρονα, το Λονδίνο παραμένει μια δεύτερη εναλλακτική έδρα για αρκετούς Έλληνες με διεθνή επιχειρηματική δράση.

Η πορεία ενδυνάμωσης του Committee αντανάκλα τις αλλαγές στον χώρο της διεθνούς ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας, ενώ τα νέα δεδομένα στο διεθνές εμπόριο επέτρεψαν στην Επιτροπή να αξιοποιήσει επιτυχώς και να επωφεληθεί τόσο από τα δίκτυά της όσο και από τις πηγές γνώσης και πληροφόρησης που παρείχε το Λονδίνο ως παγκόσμια μητρόπολη. Όμως, η ιδιαιτερότητα, αν όχι μοναδικότητα, του Committee έγκειται στο γεγονός ότι η συγκεκριμένη Επιτροπή, χωρίς αυστηρές τυπολατρικές διαδικασίες ή ακλόνητους εσωτερικούς κανονισμούς και διατάξεις, αφού αποτελεί έναν «άτυπο» συλλεκτικό φορέα συνένυσης και συνδιαλλαγής επιχειρηματιών της ναυτιλίας και όχι ένα επίσημο θεσμικό όργανο εκπροσώπησης, κατόρθωσε σε βάθος χρόνου να ενώσει έναν επαγγελματικό κλάδο που φημίζεται «για τη μοναχική πορεία, την ατομικότητα και την εσωστρέφεια των μελών του»²⁸¹.

4.3. Εθνική ναυτιλιακή πολιτική: ο ρόλος του κράτους

Ο ρόλος του ελληνικού κράτους στο ναυτιλιακό γίνεσθαι από το 1949, αλλά και η πολιτική των περισσότερων ελληνικών κυβερνήσεων, εστιάζονταν αρχικά και κατά κύριο λόγο στη στήριξη του εθνικού νηολογίου, μετέπειτα, από τη δεκαετία του 1960, στη μετεγκατάσταση εταιρειών στον Πειραιά και διαχρονικά στην ενίσχυση της απασχόλησης των ναυτικών²⁸². Σε αυτό το πλαίσιο, οι κυβερνήσεις της μεταπολίτευσης και τα οικονομικά επιτελεία της χώρας επιζητούσαν μια διαρκή και απρόσκοπτη εισροή ξένου συναλλάγματος στο ΑΕΠ της χώρας αλλά και στις κρατικές και μη τράπεζες²⁸³. Το συνάλλαγμα αυτό εξασφαλιζόταν απρόσκοπτα και σταθερά με τη λειτουργία των ναυτιλιακών γραφείων (διαχειριστριών εταιρειών κυρίως) στον Πειραιά, τη μισθοδοσία των στελεχών και των συνεργατών τους αλλά και τη μισθοδοσία των ναυτικών²⁸⁴.

Κατά τον Α.Ι. Κορρέ, η Ελλάδα μπορεί να υποστηριχτεί ότι, από τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και μετά, ακολουθεί τη βρετανική παράδοση ως προς τον ρόλο του κράτους απέναντι σε θέματα ναυτιλιακής

²⁸⁰ «Το ελληνικό ναυτιλιακό παράδειγμα του Λονδίνου» (2016), Επετειακή έκδοση *Ναυτικών Χρονικών*, Φεβρουάριος 2016, τεύχος 187.

²⁸¹ Λαϊμός, Α.Γ. (1964), ό.π., σελ. 68.

²⁸² Ανδρεάδης, Στρ. (1964), ό.π., σελ. 62.

²⁸³ Γεωργαντόπουλος, Ελ. (1961), *Η Εμπορική Ναυτιλία ως παράγων της οικονομικής ζωής της χώρας*, Εκδόσεις Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδας, Αθήνα, σελ. 8-10.

²⁸⁴ Λωσ, Μ.Δ. (2000), *Πορεία προς την κορυφή: η μεταπολεμική ναυτιλία των Ελλήνων (1945-2000)*, εκδόσεις Ακρίτας, Αθήνα.

πολιτικής²⁸⁵. Παρά τις επιρροές του Έλληνα νομοθέτη από τη γαλλική νομική παράδοση και νομολογία, ειδικά σε θέματα εμπορικού και διοικητικού δικαίου, η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική και νομοθεσία σε θέματα δημοσίου και ιδιωτικού ναυτικού δικαίου έχουν ακολουθήσει τη βρετανική προσέγγιση. Με αυτόν τον γνώμονα, η κρατική διοικητική, εκτελεστική και ελεγκτική εξουσία απέναντι στην ελληνική ναυτιλία είναι ενίοτε δυσδιάκριτη, όπως δυσδιάκριτη χαρακτηρίζεται από τον Ευρωπαϊκό νομοθέτη η διάκριση εξουσιών στο αγγλικό δίκαιο.

Πιο συγκεκριμένα, το ελληνικό κράτος και οι δημόσιοι φορείς εκτελεστικής εξουσίας, ακολουθώντας την αγγλική παράδοση του οικονομικού και επιχειρηματικού *laissez-faire*, δεν εμπλέκονται, παρά μόνο σε συγκεκριμένες και διακριτές περιπτώσεις, σε θέματα που αφορούν το ποντοπόρο πλοίο και τη διαχείρισή του. Το συνταγματικά κατοχυρωμένο θεσμικό-ρυθμιστικό πλαίσιο που διέπει όλες τις δραστηριότητες της ποντοπόρου ναυτιλίας υποστηρίζουν σθεναρά και διαχρονικά οι εκπρόσωποι φορέων της ελληνικής πλοιοκτησίας, ενώ αποτελεί μία από τις ιδιαιτερότητες της εθνικής πολιτικής σε θέματα προσέλκυσης ξένων κεφαλαίων αλλά και ρύθμισης θεμάτων που αφορούν το ναυτιλιακό επιχειρείν στην Ελλάδα²⁸⁶. Η ενεργή ανάμειξη του κράτους σε θέματα εποπτείας του ελληνικού ποντοπόρου πλοίου περιορίζεται κατ' αυτόν τον τρόπο σχεδόν αποκλειστικά σε θέματα αξιοπλοΐας, ασφάλειας και κατ' επέκταση επιθεώρησης του πλοίου με ελληνική σημαία, προστασίας ναυτεργατικών δικαιωμάτων και συνθηκών εργασίας εν πλω και, πιο πρόσφατα, σε θέματα επιθεωρήσεων αλλοδαπών πλοίων που προσεγγίζουν ελληνικά ύδατα και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Το θεσμικό πλαίσιο της ναυτιλίας, που αφορά τη φορολόγηση όμως του πλοίου (και της πλοιοκτήτριας εταιρείας), της διαχειρίστριας εταιρείας ή και του φυσικού προσώπου, ήτοι του πλοιοκτήτη ή διαχειριστή, έχει απασχολήσει μόνο σε συγκεκριμένες περιπτώσεις και σε συγκεκριμένες χρονικές συγκυρίες τον Έλληνα νομοθέτη.

Σε σύγκριση με άλλα ναυτιλιακά έθνη, το ελληνικό –αυτόνομο– Υπουργείο Ναυτιλίας²⁸⁷ είναι στενά συνδεδεμένο και σε πολλές υπηρεσίες στελεχώνεται από αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής. Στα περισσότερα κράτη της Ευρώπης, τα θέματα ναυτιλίας υποστηρίζονται από το Υπουργείο Μεταφορών και σε ελάχιστες περιπτώσεις υπάρχει είτε Υφυπουργείο Ναυτιλίας είτε, την τελευταία δεκαετία, Υπουργείο Θαλασσίων Υποθέσεων, όπου όμως το χαρτοφυλάκιο της ποντοπόρου ναυτιλιακής πολιτικής είναι περιορισμένο²⁸⁸. Ο ρόλος του ελληνικού Λιμενικού Σώματος, σε αντίθεση με άλλα κράτη, δεν περιορίζεται μόνο στην επιτήρηση και στην αστυνόμευση των λιμένων, της ακτογραμμής και των χωρικών υδάτων της χώρας, αλλά και στη χάραξη εθνικής και διεθνούς πολιτικής, στη διαρκή εκπροσώπηση της Ελλάδας σε διεθνείς και περιφερειακούς οργανισμούς, αλλά

²⁸⁵ Corres, A.J. (2007), «Greek Maritime Policy and the discreet role of shipowners associations», στο Pallis A.A., *The Greek Shipping Paradigm*, Elsevier, Oxford, σελ. 221.

²⁸⁶ Αντωνόπουλος, Κ. (1976), ό.π., σελ. Ι.

²⁸⁷ Trampas, S. (ed.) (2001), *10.000 years of Greek Shipping*, τόμος 2, T&T Publishing, Αθήνα, σελ. 407-408, και Harlaftis, G. (1993), *Greek Shipowners and Greece 1945-1975*, The Athlone Press, London, σελ. 159.

²⁸⁸ Ενδεικτικές δηλώσεις από τα αρμόδια υπουργεία στη Γαλλία: «By reforming the Ministry of the Sea, France's objective is to once again become a great force at sea», 7 Σεπτεμβρίου 2020, <https://www.ecologie.gouv.fr/reforming-ministry-sea-frances-objective-once-again-become-great-force-sea-and-investing-650-million>, και στη Νορβηγία: «The Norwegian Government's Updated Ocean Strategy», <https://www.regjeringen.no/en/dokumenter/the-norwegian-governments-updated-ocean-strategy/id2653026/>

και σε διπλωματικές αποστολές και υπηρεσίες, με σκοπό την επιθεώρηση των ελληνικών πλοίων και την αρωγή των Ελλήνων ναυτικών διεθνώς²⁸⁹.

Οι παρεμβάσεις του κράτους στη ναυτιλία ήταν όμως επιβεβλημένες, ειδικά όσον αφορά την ασφάλεια των εγγεγραμμένων στο ελληνικό νηολόγιο πλοίων και των συνθηκών εργασίας για τους ναυτικούς²⁹⁰. Η δυσκολία ωστόσο των παρεμβάσεων που συνήθως αντικατόπτριζαν, ειδικά τον 20ό αιώνα, κοινωνικές πιέσεις για θέματα ασφαλείας της ναυσιπλοΐας ή προστασίας του περιβάλλοντος, εντοπίζεται στον προσδιορισμό των περιοχών της πολιτικής και κυρίως της νομοθετικής παρέμβασης: η παρεμβολή του κράτους σε συγκεκριμένες περιπτώσεις θεωρείται για τον εφοπλισμό «μη εποικοδομητική», με αποτέλεσμα η ναυτιλιακή επιχειρηματική κοινότητα να θεωρεί ότι «διακυβεύεται το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της σύγχρονης ναυτιλιακής εταιρείας που απολάμβανε, κατά τα άλλα, ένα ιδιότυπο *laissez-faire*»²⁹¹. Ειδικά στον 20ό αιώνα, οι παρεμβάσεις του κράτους έφερναν ενίοτε, αλλά όχι συχνά, σε αντιπαράθεση ή αποστασιοποίηση τους κρατικούς φορείς με εκπροσώπους του ελληνικού εφοπλισμού.

Σύμφωνα όμως με μια επικρατούσα άποψη στην ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα, η συνεργασία κράτους-εφοπλισμού μπορεί να είναι αμοιβαία επωφελής μόνο όταν «οι ιδιοκτήτες πλοίων σέβονται τις υποχρεώσεις τους προς την ευρύτερη κοινωνία» και οι κυβερνητικοί φορείς «κατανοούν τις σύνθετες και ιδιαίτερες συνθήκες» κάτω από τις οποίες μια ναυτιλιακή εταιρεία επιχειρεί²⁹². Ο ελληνικός εφοπλισμός είναι σαφές ότι, σε σχέση με άλλες ναυτιλιακές κοινότητες ανά τον κόσμο, δεν μπορεί και, σε πολλές περιπτώσεις λόγω του γενικότερου θεσμικού πλαισίου που αφορά το ναυτιλιακό επιχειρείν στη χώρα, δεν επιθυμεί να συμπεριλαμβάνεται στις πολιτικές για άμεσες ή έμμεσες κρατικές ενισχύσεις και επιδοτήσεις²⁹³. Αυτός ίσως είναι και ο κύριος λόγος που η ελληνική ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα εμφανίζεται θεσμικά διασπασμένη, αφού η ποντοπόρος ναυτιλία απολαμβάνει ένα διαφορετικό θεσμικό πλαίσιο σε σχέση με την ακτοπλοΐα ή τις επιχειρηματικές δραστηριότητες που αφορούν κλάδους της θαλάσσιας οικονομίας της χώρας.

Ωστόσο, ως κλάδος συλλογικά, βασίζεται σε ένα σταθερό θεσμικό πλαίσιο που αφορά κυρίως τη φορολογία του πλοίου, της διαχείρισής του και των μερισμάτων ως προς την εκμετάλλευσή του. Παράλληλα επιζητά τη διαρκή συγκράτηση των δαπανών τόσο του ποντοπόρου πλοίου όσο και της διαχειρίστριας εταιρείας εντός εύλογων ορίων, προκειμένου να παραμένει ανταγωνιστική σε σχέση με άλλες ναυτιλιακές κοινότητες που επιδοτούνται με άμεσες ή έμμεσες κρατικές πολιτικές²⁹⁴. Επιπλέον, διαχρονικά επιδιώκει την ελάχιστη κρατική παρέμβαση, και ειδικότερα ως προς την εποπτεία και τη γραφειοκρατία στις δραστηριότητες της πλοιοκτησίας και της διαχείρισης πλοίων²⁹⁵. Κατά συνέπεια, το

²⁸⁹ Corres, A.J. (2007), ό.π., σελ. 237-238.

²⁹⁰ Φουστάνος, Γ. (1990), *Φωνή Βοώντος, Πολιτεία και Ναυτιλία*, εκδόσεις Διόπτρα, Αθήνα, σελ. 65.

²⁹¹ Χολέβας, Ι. (1969), «Εισαγωγή εις την Ναυτιλιακήν Οικονομίαν και Οικονομική», Ανάτυπον εκ του Δελτίου Μελετών YEN, σελ. 24.

²⁹² Μπάτης, Ευ. (2007), *Ναυτιλίας Ανάθασις*, T&T Publishing, Αθήνα, σελ. 23.

²⁹³ Αντωνόπουλος, Κ. (1976), ό.π., σελ. IV-V.

²⁹⁴ Αντωνόπουλος, Κ. (1974), «Βασική διάρθρωσις του εφοπλισμού», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1974, τεύχος 927/686, σελ. 4, και Λαμμός, Α.Γ., «Ο μέγας άγνωστος να γίνει γνωστός», *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Φεβρουαρίου 1976, τεύχος 976/735, σελ. 15.

²⁹⁵ Χολέβας, Ι. (1969), ό.π., σελ. 13.

νομοθετικό και διοικητικό-εκτελεστικό καθεστώς και περιβάλλον για την ποντοπόρο ναυτιλία είναι, από το 1953, δομημένο έτσι ώστε να αποφεύγεται οποιαδήποτε παρέμβαση όχι μόνο του νομοθέτη αλλά και οποιασδήποτε εποπτικής αρχής που δεν κρίνεται απαραίτητη λόγω μιας πραγματικής δημόσιας ανάγκης²⁹⁶. Το δόγμα αυτό υποστηρίχθηκε από το πολιτικό σύστημα και όλες οι κυβερνήσεις που σχηματίστηκαν μετά την αντιπολίτευση, ανάλογα με τη συνολική οικονομική πολιτική τους υποστήριξαν, άλλες λιγότερο και άλλες περισσότερο, το πάγιο αίτημα των πλοιοκτητών για οικονομικό laissez-faire στον ναυτιλιακό στίβο²⁹⁷.

4.4. Η ναυτεργασία

Ο ναυτικός συνδικαλισμός στην Ελλάδα αρχίζει να διαδραματίζει αποφασιστικό ρόλο από την περίοδο που η ελληνική εμπορική ναυτιλία μεγεθύνεται και λαμβάνει διαστάσεις βιομηχανίας διεθνών μεταφορών. Σε αυτό το πλαίσιο, οι συνδικαλιστικές οργανώσεις κατά τις πρώτες δεκαετίες του 20ού αιώνα αρχίζουν σταδιακά να ισχυροποιούν τη θέση τους ως συλλογικοί θεσμοί εκπροσώπησης ναυτεργατικών συμφερόντων τόσο απέναντι στο κράτος όσο και στην πλοιοκτησία κατά κύριο λόγο²⁹⁸. Ο ελληνικός ναυτεργατικός συνδικαλισμός οργανώθηκε για πρώτη φορά το 1889 στον Πειραιά, με την ίδρυση του ναυτικού συλλόγου-σωματείου μηχανικών και θερμαστών της ακτοπλοΐας. Λίγα χρόνια μετά την ίδρυση της ΓΣΕΕ και άλλων ομοσπονδιών σε πολλούς κλάδους της εργασίας, το 1920 ιδρύεται η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία. Το συγκεκριμένο θεσμικό όργανο εκπροσώπησης όλων των ελληνικών ναυτεργατικών σωματείων στοχεύει εξ αρχής σε καλύτερες συνθήκες εργασίας, διαβίωσης εν πλω αλλά και κοινωνικών προνομίων για το σύνολο των Ελλήνων ναυτικών και για τις οικογένειές τους. Οι κινητοποιήσεις της ΠΝΟ από το 1931 αφορούν όλο και περισσότερο τις απολαβές των ναυτικών ειδικά στη Μεσόγειο, ενώ οι μαζικές κινητοποιήσεις των ναυτεργατικών συνδικαλιστικών οργανώσεων και της ΠΝΟ οδηγούν στο τέλος της δεκαετίας του 1930 για πρώτη φορά το ελληνικό κράτος να παρέμβει με νομοθετική ρύθμιση, όπου καθορίζονταν θέματα εδεσματολογίου και τήρησης συμβατικών υποχρεώσεων του πλοιάρχου, με πολλαπλές όμως αντιδράσεις από την πλοιοκτησία²⁹⁹.

Από το τέλος της δεκαετίας του 1930, με τη γιγάντωση της ελληνικής ναυτιλίας εκτός Μεσογείου και Μαύρης Θάλασσας, η ΠΝΟ ξεκινά συστηματικά την παρουσία της για θέματα προάσπισης των δικαιωμάτων των ναυτικών στην ποντοπόρο ναυτιλία, ειδικά στα πλοία εγγεγραμμένα στο ελληνικό νηολόγιο. Η παρουσία μάλιστα του κράτους, μέσω των λιμεναρχών ή αντιπροσώπων σε διάφορους λιμένες, για τη ρύθμιση των διαφορών που ενέκυπταν με τους ναυτικούς δημιούργησε προστριβές και

²⁹⁶ Γεωργαντόπουλος, Ελ. (1980), *Ναυτιλιακή οικονομική και πολιτική* (μέρος Ι), εκδόσεις Καραμπερόπουλος, Πειραιάς.

²⁹⁷ Corres, A.J. (2007), ό.π., σελ. 228.

²⁹⁸ Λαιμός, Α.Γ. (1968), «Περί του βίου των ναυτικών μας της Ατμοπλοΐας», *Το Ναυτικόν του γένους των Ελλήνων* (τόμος Α'), σελ. 441-450, και Λαιμός, Α.Γ., «Ο Ναυτικός Συνδικαλισμός» (1969), *Το Ναυτικόν του γένους των Ελλήνων* (τόμος Β'), σελ. 165-166, εκδόσεις Τσικόπουλος, Αθήνα, και ΠΝΟ, *40 χρόνια δράση και αγώνες της Πανελληνίου Ναυτικής Ομοσπονδίας – Σύντομη εξιστόρηση της ιδρύσεως, της δράσεως και των αγώνων της ιστορικής ΠΝΟ*, Βιβλιοθήκη ΠΝΟ, Πειραιεύς 1961

²⁹⁹ Λαιμός, Α.Γ. (1969), *Το Ναυτικόν του γένους των Ελλήνων*, εκδόσεις Τσικόπουλος, σελ. 165-169 και Σκουνητής, Β. (2019), «Ναυτική εργασία και ελληνικό κράτος: τάσεις εκσυγχρονισμού στον μεσοπόλεμο», *Διαδοχική Διατριβή, Ιόνιο Πανεπιστήμιο, Κέρκυρα*, σελ. 174-190 και 291-295.

αναστάτωση, με αποτέλεσμα τη σταδιακή φυγή τη συγκεκριμένη δεκαετία των Ελλήνων πλοιοκτητών από τη Σημαία: «Υπερβολές εκ μέρους των πλοιάρχων σε θέματα διατροφής των πληρωμάτων και χρηματικών παροχών προς αυτά σε συνδυασμό με τη διείσδυση μη παραδοσιακών ναυτικών ή και επιβαινόντων των πλοίων για μετανάστευση, τις κακές αγορές της εποχής και τον διεθνή ανταγωνισμό επέφεραν περαιτέρω τρικυμία στις σχέσεις μεταξύ των δύο κλάδων αλλά και στη φυγή από τη σημαία»³⁰⁰.

Στον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, ο εμπορικός στόλος αποτελεί σημαντικό παράγοντα για την εξασφάλιση της τακτικής μεταφοράς των εμπορευμάτων από και προς την Ευρώπη, καθώς και στρατευμάτων από τις ΗΠΑ αλλά και εντός της Ευρώπης και της Μεσογείου. Ωστόσο, με τη λήξη του πολέμου, οι απώλειες ζωής από τις εχθροπραξίες κυρίως στον Ατλαντικό αλλά και στη Μεσόγειο βρίσκουν την ευρωπαϊκή ναυτεργασία αποδεκατισμένη. Οι απώλειες ζωής των Ελλήνων ναυτικών, αποτέλεσμα της στοχοποίησης των εμπορικών πλοίων από τους Γερμανούς και τους συμμάχους τους στις νηοπομπές του Ατλαντικού, είναι δραματικές. Τουλάχιστον 3.000 Έλληνες ναυτικοί «εθελοντές στα κονβόι του θανάτου» έχασαν τη ζωή τους, πολλοί από αυτούς από τους ιστορικούς ναυτότοπους του Αιγαίου και του Ιονίου, ενώ πολλοί τραυματίστηκαν με σοβαρότατες επιπτώσεις στη σωματική ή ψυχική τους υγεία³⁰¹.

Τα χρόνια του εμφύλιου πολέμου αλλά και μετέπειτα μέχρι το 1951, οι ιδεολογικές αντιπαράθεσεις εντός της ναυτιλιακής οικογένειας στην Ελλάδα οξύνθηκαν και κλιμακώθηκαν με αφορμή συγκεκριμένες κινητοποιήσεις ναυτικών σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία. Ήδη κατά την περίοδο του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου οργανώνεται στο εξωτερικό από μέλη του ΚΚΕ η ΟΕΝΟ (Ομοσπονδία Ελληνικών Ναυτικών Οργανώσεων). Μετέπειτα όμως ναυτικοί- μέλη της ΟΕΝΟ διώκονται, ειδικά κατά την περίοδο 1947-1948, και αρκετοί Έλληνες ναυτικοί αριστερών φρονημάτων εξορίζονταν για σειρά ετών στο πλαίσιο του «αντικομμουνιστικού» αγώνα. Αν και η ιδεολογική αντιπαράθεση κορυφώθηκε με τη «Δίκη της ΟΕΝΟ» το 1948³⁰², οι εντάσεις μεταξύ εφοπλισμού- κράτους και ναυτεργασίας συνεχίστηκαν μέχρι το 1951, οπότε υπογράφηκε η πρώτη μεταπολεμική συλλογική σύμβαση. Η σύμβαση έθεσε τα θεμέλια για την ομαλοποίηση και τη σταθεροποίηση των σχέσεων ναυτεργασίας-εφοπλισμού, κάτω από τη συστηματική εποπτεία του κράτους. Έκτοτε η ΠΙΝΟ φέρει την ευθύνη ως εντολοδόχος, εκ μέρους των ενώσεων που εκπροσωπεί, της υπογραφής της συλλογικής σύμβασης μισθοδοσίας και παροχών, με την ΕΕΕ και τις άλλες ελληνικές εφοπλιστικές οργανώσεις.

Η ΠΙΝΟ σήμερα περιλαμβάνει δεκατρία ναυτεργατικά σωματεία και διοικείται από μια εκτελεστική επιτροπή με εκπροσώπηση από όλες τις οργανώσεις που την απαρτίζουν, ενώ ο Γενικός Γραμματέας περιγράφεται ως το ανώτατο διοικητικό και εκτελεστικό όργανο. Η θητεία του Γενικού Γραμματέα είναι τέσσερα χρόνια και είθισται να παραμένει για μακρά χρονικά διαστήματα, και να προέρχεται από τις τάξεις της Πανελληνίας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού³⁰³. Τα έσοδα της ΠΙΝΟ προέρχονται από τις μηνιαίες εισφορές όλων των ναυτικών, ασχέτως εθνικότητας, οι οποίοι ναυτολογούνται σε πλοία

³⁰⁰ Λαμιάς, Α.Γ. (1969), ό.π., σελ. 167.

³⁰¹ Πηγαδάς, Ν. (2007), *Εθελοντές στα κονβόι του θανάτου – Οι Έλληνες ναυτικοί στον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο*, εκδόσεις Το Ποντίκι, Αθήνα.

³⁰² ΠΕΜΕΝ 1901-2001, *100 χρόνια αγώνες: με τους μηχανικούς και ναυτεργάτες στο δρόμο της ταξικής πάλης* (2005), εκδόσεις ΠΕΜΕΝ, Αθήνα.

³⁰³ Κορρές, Α.Ι.Ε. (1978), *Το ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό*, Έκδοση ΙΟΒΕ, Αθήνα, σελ. 185.

με ελληνική ή αλλοδαπή σημαία αλλά συμβεβλημένα με το NAT. Σε αντίθεση όμως με την ΕΕΕ, η ΠΝΟ εκπροσωπεί όλες τις συνδικαλιστικές ενώσεις της ναυτεργασίας (όχι μόνο της ποντοπόρου ναυτιλίας), ωστόσο ως Ομοσπονδία δεν επιτρέπεται από το καταστατικό της η άμεση συμμετοχή και το απευθείας δικαίωμα του εκλέγειν σε ναυτικούς-μέλη της. Σε αυτό το πλαίσιο οι ναυτικοί εκπροσωπούνται από τα συνδικαλιστικά τους όργανα.

Η συνεργασία με διεθνείς οργανώσεις αποτελεί επίσης σημαντική παράμετρο για την εξωστρέφεια και τη διεθνή και κυρίως αποδοτική συνεργασία των Ελλήνων ναυτεργατών. Η ΠΝΟ είναι από το 1921 πλήρες μέλος του διεθνούς οργάνου εκπροσώπησης όλων των συνδικαλιστικών ενώσεων στον χώρο των Μεταφορών (ΔΟΜ)³⁰⁴. Η δύναμη της ΔΟΜ σχετίζεται με τα μποϊκοτάζ σε πλοία που φέρουν σημαίες ευκαιρίας, κυρίως των λιμενεργατών. Οι επιθεωρητές της ΔΟΜ ελέγχουν αν όλα τα μέλη του πληρώματος, και ειδικά αλλά όχι αποκλειστικά σε πλοία με σημαίες ευκαιρίας, καλύπτονται από μια αποδεκτή κατά τη ΔΟΜ συλλογική σύμβαση. Η μη συμμόρφωση του πλοιοκτήτη (ή κατά κύριο λόγο του διαχειριστή) στις απαιτήσεις της ΔΟΜ οδηγεί τα εθνικά ή τοπικά λιμενεργατικά συνδικάτα, ειδικά σε ορισμένες χώρες της Δύσης να μποϊκοτάρουν την εκφόρτωση του πλοίου. Η κινητοποίηση και τα μποϊκοτάζ προκαλούν σημαντικότερες καθυστερήσεις και κλονισμό στις εμπορικές σχέσεις των πλοιοκτητών ή των διαχειριστών του εν λόγω πλοίου με τους ναυλωτές. Το 1958, μετά από επαναλαμβανόμενα δημοσιεύματα στον Τύπο, οι λιμενεργάτες σε διεθνές επίπεδο και ιδιαίτερα στις ΗΠΑ ξεκίνησαν τα μποϊκοτάζ μέσω προγραμματισμένων δράσεων της ΔΟΜ σε όλα τα πλοία με σημαίες ευκαιρίας³⁰⁵. Αυτή ήταν μια ανατρεπτική περίοδος, που οδήγησε σε αλλαγή της στρατηγικής του Greek Shipping Co-operation Committee και στην εκλογή του Σταύρου Νιάρχου ως προέδρου του, αλλά και στην άνοδο της ελληνικής σημαίας τη δεκαετία του 1960³⁰⁶.

Ο ελληνικός εφοπλισμός υπήρξε στο διαρκές στόχαστρο της ITF κατά την περίοδο μεγάλης εργήγορης της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας στο διεθνή επιχειρηματικό στίβο, μέχρι και το 1980. Η ενίοτε χωρίς έγκριση από τις αρμόδιες αρχές ναυτολόγηση αλλοδαπών πληρωμάτων σε πλοία εγγεγραμμένα στο ελληνικό νηολόγιο τη δεκαετία του 1970 αλλά και τα συχνά ναυτικά ατυχήματα προκαλούσαν το αμείωτο ενδιαφέρον των διεθνών ΜΜΕ. Τα γεγονότα αυτά έθεταν τον Έλληνα πλοιοκτήτη στο συνολικό στόχαστρο ναυτεργατικών ενώσεων αλλά και της ITF για σειρά ετών τις δεκαετίες 1960 και 1970. Καθιστούσαν επίσης το ελληνικών συμφερόντων πλοίο ιδιαίτερα ευάλωτο σε ελέγχους στα λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης και της Αυστραλίας. Κατά μία άποψη, οι παρατεταμένες κινητοποιήσεις της ΔΟΜ σε κομβικής σημασίας διεθνή λιμάνια, εναντίον πλοίων που έφεραν σημαίες ευκαιρίας, οδήγησαν μάλιστα

³⁰⁴ Για τις σχέσεις μεταξύ ΠΝΟ και ITF, βλ. Κορρές, Α.Ι.Ε. (1978), Το ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό, Έκδοση IOBE, Αθήνα, σελ. 187-191.

³⁰⁵ Χαλάς, Ι. (2001), «Milestones in the History of the Panhellenic Seaman's Federation», στον τόμο *10.000 years of Greek Shipping*, τόμος II, T&T Publishing, Αθήνα, σελ. 380-382.

³⁰⁶ Bissias, Ι. (2016), «Defending the International Interests of Greek Shipping: The Greek Shipping Co-operation Committee, 1950-2000», ανακοίνωση μετά από κρίση στο Συνέδριο «Greeks and Cypriots in the United Kingdom Conference», οργάνωση Center for Greek Diaspora Studies, Royal Holloway College, University of London, στο Hellenic Centre of London.

μεγάλη μερίδα πλοιοκτητών προς τα εθνικά νηολόγια και ειδικά των Ελλήνων προς το ελληνικό νηολόγιο.

Η Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού ιδρύθηκε στις 13 Ιουνίου 1916 και εκπροσωπεί τους πλοιάρχους πάσης τάξεως. Εκτός από συγκεκριμένες περιπτώσεις συλλογικών απαιτήσεων, οι σχέσεις τόσο με την ΠΝΟ όσο και με τα όργανα του εφοπλισμού κρίνονται αρμονικές. Παρατεταμένες περίοδοι εντάσεων καταγράφηκαν σε δύο χρονικές περιόδους: το 1978-1979, με αφορμή την υπογραφή συλλογικών συμβάσεων με αλλοδαπά ναυτεργατικά σωματεία από την ΕΕΕ, αλλά και το 1983-1984, με αφορμή την κρίση που εμφανίστηκε με τον αιφνίδιο νόμο περί ανακύκλωσης πληρωμάτων και επικύρωσης των διμερών συμβάσεων του εφοπλισμού με διεθνή ναυτεργατικά σωματεία, που οδήγησε. Κατά πολλούς ο νόμος της «ανακύκλωσης» σε συνδυασμό με την παρατεταμένη καθίζηση στη ναυλαγορά, στη συρρίκνωση της ελληνικής σημαίας. Η κρίση της ναυλαγοράς υπήρξε όμως ο καταλυτικός παράγοντας για τη μείωση του ελληνικού νηολογίου³⁰⁷, ενώ για πρώτη φορά τη συγκεκριμένη περίοδο εκπρόσωπος εφοπλιστικού θεσμικού οργάνου εξέφρασε δημόσια την ανάγκη πλέον και για «λιγότερους (Ελληνες) αξιωματικούς, αλλά άριστους»³⁰⁸.

Η ΠΕΜΕΝ αποτελεί το συλλογικό όργανο των μηχανικών ΕΝ. Ιδρύθηκε αρχικά το 1901 ως Ατμομηχανουργικός Σύνδεσμος «Ο Προμηθεύς» και μετέπειτα μετονομάστηκε σε «Πανελλήνιος Ένωσις Μηχανικών των Εμπορικών Ατμοπλοίων και Βιομηχανικών Εργοστασίων». Στο καταστατικό της Ένωσης (άρθρο 2) γίνεται όχι μόνο σαφής μνεία ως προς τους σκοπούς του συγκεκριμένου Σωματείου αλλά και της ιδεολογικής της τοποθέτησης: «Η συνένωση και η εκπροσώπηση των μηχανικών ΕΝ κάθε τάξης, ειδικότητας και πτυχίου σε ένα μαζικό και αδιαίρετο σωματείο, την ΠΕΜΕΝ, ανεξάρτητα από θρησκευτικές, φυλετικές, φιλοσοφικές και πολιτικές διαφορές και διακρίσεις, η καλλιέργεια μεταξύ αυτών του πνεύματος της εργατικής αλληλεγγύης και της συναδελφικής συμπαράστασης. Η συμβολή και η διεκδίκηση των συμφερόντων της εργατικής τάξης, για την κατάργηση της εκμετάλλευσης ανθρώπου από άνθρωπο...»³⁰⁹. Ειδικά μετά το 1977, όταν η Ναυτεργατική Συνδικαλιστική Κίνηση (ΝΣΚ), που πρόσκειται στο ΚΚΕ, αποκτά τον έλεγχο της ΠΕΜΕΝ, η άμεση αντιπαράθεση με την ΕΕΕ είναι συχνή, ενώ καταγράφονται έκτοτε συχνά αντιπαραθέσεις και εντός της ΠΝΟ. Η Ναυτεργατική Συνδικαλιστική Κίνηση (ΝΣΚ) αποκτά το 1983 τον έλεγχο και της Πανελλήνιας Ένωσης Ναυτών Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΝΕΝ) και οι μαχητικές κινητοποιήσεις κορυφώνονται. Κατά μία άποψη, οι αντιπαραθέσεις στην περίοδο της ενδιάμεσης μεταπολίτευσης μεταξύ μελών των δύο ναυτεργατικών σωματείων και του εφοπλισμού οδήγησαν, ειδικά

³⁰⁷ Ανδρεάδης, Στρ. (1983), «Οι πραγματικές διαστάσεις της κρίσεως στη Ναυτιλία», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1983, τεύχος 1143/902, σελ. 11.

³⁰⁸ Χατζηπατέρας, Ι. (1983), «Σε ποιότητα να επιδιώξουμε τα πρωτεία», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1983, τεύχος 1143/902, σελ. 10.

³⁰⁹ Μέλη της ΠΕΜΕΝ μπορούν να γίνουν όλοι οι κάτοχοι ελληνικού διπλώματος μηχανικοί ΕΝ ή διπλώματος που να αναγνωρίζεται από την Ελλάδα, κάθε βαθμού, κατηγορίας και ειδικότητας, οι σπουδαστές των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) και οι δόκιμοι μηχανικοί ΕΝ, απόφοιτοι δημοσίων ή ιδιωτικών σχολών ΕΝ αναγνωρισμένων από το κράτος.

την περίοδο 1982-1985, σε κάποιον συμπληρωματικό βαθμό, ορισμένους πλοιοκτήτες στη φυγή από την ελληνική σημαία³¹⁰.

Είναι ωστόσο αξιοσημείωτο το γεγονός ότι, με την επάνοδο της δημοκρατίας, από το 1975, αν και ο ναυτικός συνδικαλισμός εκδημοκρατίζεται, το ποσοστό των ναυτεργατών που συνδικαλίζονται και που ειδικότερα ασκούν το δικαίωμα του εκλέγειν και εκλέγεσθαι παραμένει, σύμφωνα με μελέτες της εποχής, σχετικά χαμηλό³¹¹.

Ένας από τους κύριους παράγοντες που επηρεάζουν την απασχόληση του ναυτικού στην ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία κατά τον 21ο αιώνα είναι το φαινόμενο των πληρωμάτων «μεικτής εθνικότητας», που έχουν αναδειχθεί ως «το επικρατέστερο παράδειγμα» στα περισσότερα πλοία της ποντοπόρου ναυτιλίας, ελληνόκτητα και μη³¹². Οι διαρκείς και απρόβλεπτες διακυμάνσεις στη ναυλαγορά, σε συνδυασμό με την αύξηση του ενδιαφέροντος προς τα θαλασσινά επαγγέλματα και κυρίως της προσέλευσης καταρτισμένων νέων από χώρες της Ασίας, της Ανατολικής Ευρώπης και της Αφρικής, σε αντίθεση με τη μείωση του ενδιαφέροντος των νέων από τη Δυτική Ευρώπη, οδήγησε στη μετεξέλιξη των πολιτικών επάνδρωσης αρκετών διαχειριστριών εταιρειών στη Δύση αλλά και στην Ελλάδα³¹³. Κατά τον 21ο αιώνα, οι Έλληνες επένδυσαν σε νέα και μεγαλύτερης χωρητικότητας πιο αυτοματοποιημένα εμπορικά πλοία. Ταυτόχρονα, ο αριθμός της συνολικής απασχόλησης του Έλληνα ναυτικού μειώθηκε: πέρα από την αυτοματοποίηση, η μείωση του ενδιαφέροντος των νέων για τα ναυτικά επαγγέλματα, και η σταδιακή συρρίκνωση της ελληνικής σημαίας οδήγησαν στη συνεχή μείωση των Ελλήνων αξιωματικών στα ελληνικά πλοία³¹⁴. Ωστόσο, από το 1990 και έπειτα, οι Έλληνες αξιωματικοί ΕΝ έχουν υψηλότερες αμοιβές από τη συλλογική σύμβαση που υπογράφεται, σε ετήσια βάση, από την ΠΝΟ και την ΕΕΕ και άλλες ελληνικές εφοπλιστικές οργανώσεις. Η κατάσταση αυτή αντικατοπτρίζει «την έλλειψη αριθμητικά αλλά και ποιοτικά επαρκούντων Ελλήνων υψηλόβαθμων αξιωματικών ΕΝ»³¹⁵. Όσον αφορά τα κατώτερα πληρώματα, οι αλλοδαποί πληρώνονται συνήθως λιγότερο από τους Έλληνες συναδέλφους τους. Κατά μία άποψη, οι ελληνικών συμφερόντων διαχειρίστριες εταιρείες προτιμούν (και αμείβουν περισσότερο) τους Έλληνες αξιωματικούς για τις θέσεις καίριας σημασίας στα

³¹⁰ Νταϊφάς, Στ. (2014), «Εμείς οι νέοι στη ναυτιλία είχαμε τεράστιο πάθος για τη δουλειά μας και μεγάλη διάθεση για εγκαθίδρυση...», *Ναυτικά Χρονικά*, Ιούνιος 2014, τεύχος 171, σελ. 28.

³¹¹ Κορρές, Α.Ι.Ε. (1978), ό.π., σελ. 185-187.

³¹² Theotokas, I. and Progoulaki, M. (2007), «Cultural diversity, manning strategies and management practices in Greek shipping», *Maritime Policy & Management*, τεύχος 34, σελ. 383-403.

³¹³ Leggate, H. (2004), «The future shortage of seafarers: will it become a reality?», *Maritime Policy & Management*, τόμος 31, τεύχος 1, σελ. 3-13, και Zvonimir, S.G.I. (2012), «Seafarers market», *International Journal of New Trends in Arts, Sports & Science Education - 2012*, τόμος 1, τεύχος 3, σελ. 33-39, και Cahoon, S. (2008), «Shipping, Shortages and Generation Y», *Marketing and Human Resource Management Subjects*, τεύχος 1, σελ. 1-9.

³¹⁴ Sambracos, E. and Tsiaparikou, J. (2001), «Sea-going labour and Greek owned fleet: A major aspect of fleet competitiveness», *Maritime Policy & Management*, τεύχος 28, σελ. 55-69.

³¹⁵ Mitroussi, K. (2008), «Employment of seafarers in the EU context: Challenges and opportunities», *Marine Policy*, τεύχος 32, σελ. 1043-1049.

πλοία, αλλά προτιμούν εργατικό δυναμικό, με χαμηλότερες απολαβές, κυρίως από την Ασία για τις άλλες θέσεις³¹⁶.

Ανάμεσα στους στρατηγικούς στόχους της ΠΝΟ, ειδικά τον 20ό αιώνα, ήταν η επίμονη «μάχη» εναντίον των σημαίων ευκαιρίας³¹⁷ και, μετά τη συρρίκνωση του ελληνικού στόλου τη δεκαετία του 1980, η πίεση για την αύξηση των ελληνόκτητων πλοίων εγγεγραμμένων σε ανοικτά νηολόγια, που θα συμβάλλονταν με το ΝΑΤ. Τις τελευταίες δεκαετίες, η ΠΝΟ έχει επικεντρωθεί στη βελτίωση της ιατρικής περίθαλψης και της κοινωνικής πρόνοιας των ναυτικών και των οικογενειών τους, στην ανάγκη για εκσυγχρονισμό του συνόλου του συστήματος ναυτικής εκπαίδευσης, με κεντρικό άξονα των δράσεών τους τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού της χώρας, και στην προσέλκυση νέων στα ναυτικά επαγγέλματα³¹⁸. Ωστόσο, με τη μείωση του ελληνικού νηολογίου και των Ελλήνων ναυτικών ναυτολογημένων στα ποntonόπορα πλοία, η ισχύς της ΠΝΟ παραμένει πλέον σημαντική αλλά μάλλον περιορισμένη στην ακτοπλοία και στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων – ειδικά όπου διατηρείται ακόμη το ειδικό ρυθμιστικό πλαίσιο περί συνθέσεων και οι γενικότερες εξαιρέσεις που αφορούν το εθνικό καμποτάζ. Ειδικά το δικαίωμα της απεργίας στα ελληνικά ύδατα, που επηρεάζει άμεσα την εύρυθμη λειτουργία στα πλοία της ακτοπλοίας, αποτελεί σημείο αντιπαράθεσης με τις κυβερνήσεις, ιδιαίτερα σε περιόδους έντονης τουριστικής μετακίνησης.

4.5. Συμπεράσματα

Οι σχέσεις μεταξύ της ελληνικής πλοιοκτησίας, του κράτους και της ναυτεργασίας απασχολούν ιδιαίτερα τόσο τους θεσμικούς εκπροσώπους της πλοιοκτησίας³¹⁹ όσο και τους ερευνητές από τη δεκαετία του 1960 και έπειτα³²⁰. Το «δόγμα της τριγωνικής συνεργασίας» των τριών συντελεστών της ελληνικής ναυτιλίας αφορά ακριβώς αυτή τη σχέση και εστιάζεται στον διαρκή θεσμικό διάλογο μεταξύ των εκπροσώπων τους: «Του κράτους, το οποίο προτείνει πολιτικές και μετέπειτα νομοθετεί, της πλοιοκτησίας, που επιχειρεί σε ελεύθερες αγορές με πρωτόγνωρο δυναμισμό για την ελληνική επιχειρηματική πραγματικότητα, και της ναυτεργασίας, που αποτελεί τον κρίκο με την παράδοση και την ευρύτερη κοινωνία»³²¹.

Σε διεθνές επίπεδο, η σχέση μεταξύ των εκπροσώπων του κεφαλαίου, του κράτους, της κοινωνίας αλλά και των ΜΜΕ εξετάστηκε και αναλύθηκε ως μια τριγωνική σχέση χωρίς σταθερές πλευρές ή γωνίες από τον Νορβηγό κοινωνιολόγο Johan Galtung (1998). Πιο συγκεκριμένα, η μελέτη του Galtung εστίαστηκε

³¹⁶ Tsamourgelis, I. (2007), «Employment Practices and Greek Shipping Competitiveness», στον συλλογικό τόμο σε επιμέλεια Pallis A.A., *The Greek Shipping Paradigm*, Elsevier, Oxford, σελ. 121.

³¹⁷ Λαμιάς, Α.Γ. (1969), ό.π., σελ. 169, και Χαλάς, Ι. (2001), ό.π., σελ. 379.

³¹⁸ Χαλάς, Ι. (2019), «Θεμέλια της εμπορικής μας ναυτιλίας συνιστούν η προσέλκυση και η παραμονή νέων στο ναυτικό επάγγελμα, καθώς και η εκπαίδευσή τους», *Ναυτικά Χρονικά*, Ιανουάριος 2019, τεύχος 216, σελ. 86.

³¹⁹ Αντωνόπουλος, Κ. (1976), «Η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1976, τεύχος 975/734, σελ. 1.

³²⁰ Ανδρεάδης, Στρ. (1964), «Η Ναυτιλία των Ελλήνων», *Πρακτικά Ελληνικού Ναυτιλιακού Συνεδρίου*, Αθήνα, σελ. 62, και Λαμιάς, Α.Γ. (1964), *Πονήματα*, εκδόσεις Τσικόπουλος, Αθήνα, σελ. 233 και 246.

³²¹ Τράμπας, Σ. (2001), «Union of Greek Shipowners», στον τόμο *10.000 years of Greek Shipping*, τόμος 2, T&T Publishing, Αθήνα, σελ. 418.

στις στρατηγικές οικονομικών ομάδων κυρίως απέναντι στα ΜΜΕ και παρατήρησε ότι η σχέση και ο συσχετισμός με τα ΜΜΕ επηρεάζονται από τις σχέσεις τους με τους άλλους δύο άξονες. Η τοποθέτηση των ΜΜΕ στο συγκεκριμένο τρίγωνο παρομοιάζεται μάλιστα από τον συγκεκριμένο ερευνητή με ένα μικρό πλοιάριο που μετακινείται ανάλογα με τις δράσεις και τις αντιδράσεις κάθε άξονα, δηλαδή του κεφαλαίου, της πολιτείας και της κοινωνίας. Οι σχέσεις όμως του παραπάνω «δυναμικού τριγώνου»³²² ως προς την ελληνική ναυτιλιακή πραγματικότητα και ο ρόλος των ΜΜΕ ως προς την αποτύπωση και την επικοινωνία αυτών των σχέσεων προς το ευρύ κοινό συναντώνται πολύ πιο συχνά στην αρθρογραφία του ναυτιλιακού αλλά και του αθηναϊκού Τύπου μετά τη μεταπολίτευση και ειδικά τα πρώτα χρόνια της πρωθυπουργίας Κωνσταντίνου Καραμανλή³²³.

Στο παρόν κεφάλαιο επιχειρήθηκε να καταγραφεί το «δόγμα της τριγωνικής συνεργασίας» μεταξύ των τριών συντελεστών της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας, δηλαδή του κράτους, της πλοιοκτησίας και της ναυτεργασίας. Το δυναμικό αυτό τρίγωνο και οι σχέσεις μεταξύ της ελληνικής πλοιοκτησίας, του κράτους και της ναυτεργασίας αποτελούν σημαντικούς παρονομαστές για την κατανόηση του πλαισίου χάραξης της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής αλλά και μετέπειτα των συνθηκών που διαμόρφωναν τη δημόσια εικόνα του κλάδου. Η παρουσίαση των δύο σημαντικότερων φορέων του ελληνικού εφοπλισμού αναδεικνύει την ιστορική τους πορεία, τις στρατηγικές τους επιδιώξεις στην πάροδο του χρόνου καθώς και τη διαχρονική προσπάθεια για τη διαφύλαξη των συμφερόντων τους. Η μελέτη της δράσης της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας αποκαλύπτει την επιρροή τους στον σχεδιασμό συλλογικών ναυτιλιακών πολιτικών από τους Έλληνες εφοπλιστές.

Διακρίνεται η διαρκής προσπάθειά τους να αντιλαμβάνονται, να αντιμετωπίζουν αλλά και να προβλέπουν τις εξελίξεις και τις κρίσεις στον διεθνή ναυτιλιακό στίβο. Η σημασία του Greek Shipping Co-operation Committee μέχρι και τη δεκαετία του 1970 αντανακλά το κύρος αλλά και τη βαρύτητα των παραδοσιακών ναυτιλιακών οίκων ελληνικών συμφερόντων στο City. Με τη μετεγκατάσταση πολλών εξ αυτών στην Ελλάδα αλλά και τη δημιουργία πολλών και σημαντικών νέων ναυτιλιακών επιχειρήσεων ειδικά στον Πειραιά, η ΕΕΕ μετεξελίσσεται ως ο κυριότερος φορέας, εκπροσωπώντας συλλογικά τα συμφέροντα της ποντοπόρου ναυτιλίας των Ελλήνων. Η ΕΕΕ διαπραγματεύεται με το ελληνικό κράτος και τα ναυτεργατικά συνδικάτα για την υπογραφή των συλλογικών και διμερών συμβάσεων, ενώ το Committee παραμένει ένα σημαντικότατο ιστορικό, αν και άτυπο, θεσμικό όργανο των εκτός Ελλάδος ναυτιλιακών συμφερόντων.

Οι σχέσεις αυτών των φορέων με τον ναυτιλιακό και ημερήσιο Τύπο παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον, καθώς η επικοινωνία τους στη δημόσια σφαίρα απηχεί όχι μόνο τις επιχειρηματικές τους επιδιώξεις αλλά και τη δημόσια εικόνα της ελληνικής ναυτιλίας σε εγχώριο αλλά και διεθνές επίπεδο. Τέλος, είναι εμφανές ότι τόσο η ΕΕΕ όσο και το GSCC αποτελούν συλλογικά όργανα, τα οποία δεν

³²² Galtung, J. (1999), «State, Capital, and the Civil Society: The Problem of Communication», στον τόμο Vincent, R., Nordenstreng, K. and Traber, M. (eds), *Towards Equity in Global Communication*, Hampton Press, NJ, σελ. 3-21.

³²³ Λαμιάς, Α.Γ. (1976), «Ο μέγας άγνωστος να γίνει γνωστός», *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Φεβρουαρίου 1976, τεύχος 974/733, σελ. 15.

αρκούνται στην προάσπιση των επιχειρηματικών τους συμφερόντων, αλλά επιπλέον αναλαμβάνουν δράσεις για κοινωφελή έργα και αγαθοεργίες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Η συλλογική εκπροσώπηση του ελληνικού εφοπλισμού, οι σχέσεις με τους κοινωνικούς εταίρους και η δημόσια εικόνα του κλάδου κατά την πρώιμη μεταπολίτευση (1975-1981)

Στο παρόν κεφάλαιο εξετάζονται και αναλύονται οι συνθήκες με τις οποίες ήρθαν αντιμέτωποι οι θεσμικοί φορείς εκπροσώπησης του ελληνικού εφοπλισμού αμέσως μετά την κατάρρευση της δικτατορίας των Συνταγματαρχών το 1974. Η ανάλυση επικεντρώνεται στα θέματα που κλήθηκε να αντιμετωπίσει τη συγκεκριμένη περίοδο ο ελληνικός εφοπλισμός και πιο συγκεκριμένα τα συλλογικά όργανα εκπροσώπησης του – η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) και η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου (Committee). Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στην περίοδο της αλλαγής της προεδρίας στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών το 1974 και στη χάραξη της νέας στρατηγικής που πρότεινε και υιοθέτησε ο νέος πρόεδρος, ο Αντώνης Χανδρής. Εξετάζονται επίσης οι σχέσεις της ΕΕΕ με τους κοινωνικούς εταίρους της ναυτιλίας κατά τις τρεις θητείες του Αντώνη Χανδρή στην προεδρία του Σώματος (1975-1981). Αναλύονται, τέλος, οι ζυμώσεις στο εσωτερικό περιβάλλον της ΕΕΕ αλλά και του ελληνικού εφοπλισμού γενικότερα στην πρώιμη μεταπολιτευτική περίοδο της Ελλάδας.

5.1. Η επταετία των Συνταγματαρχών και οι συνιστώσες της εποχής

Η επταετία των Συνταγματαρχών, με την κατάλυση του δημοκρατικού πολιτεύματος, υπήρξε περίοδος «ανελευθερίας και οπισθοδρόμησης»³²⁴. Η ακραία καταπάτηση ανθρωπίνων δικαιωμάτων και ατομικών ελευθεριών³²⁵ οδήγησε κράτη μέλη και τα αρμόδια όργανα του Συμβουλίου της Ευρώπης στο Στρασβούργο σε αυστηρές δημόσιες κατηγορίες και παραπομπή στο δικαστήριο Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, που τελικά θα ανάγκαζαν την Ελλάδα να αποχωρήσει το 1969 από το Συμβούλιο της Ευρώπης³²⁶. Εκτός από την αυθαίρετη παραβίαση και τον περιορισμό των ατομικών ελευθεριών, το στρατιωτικό καθεστώς της χούντας αποτέλεσε τροχοπέδη για μια σειρά πολιτικών, κοινωνικών και οικονομικών ζητημάτων³²⁷. Η πλημμελής διαχείριση αυτών των χρόνιων αλλά καίριων ζητημάτων από τους δικτάτορες θα έφερνε όμως σωρεία προβλημάτων ακόμα και μετά το 1974³²⁸.

Οι δικτάτορες, κατά τη συγκεκριμένη περίοδο, αναγκάστηκαν να αντιμετωπίσουν μια σύνθετη κοινωνική πραγματικότητα στην Ελλάδα, που επηρεαζόταν άμεσα από τις γενικότερες τάσεις και

³²⁴ Kalyvas, A. (2007), «The Tyranny of Dictatorship: When the Greek Tyrant Met the Roman Dictator», *Political Theory*, 35(4), σελ. 412-442.

³²⁵ Gage, N. and Kulukundis, E. (1970), «Report from Greece: Under the Junta», *The American Scholar*, 39(3), σελ. 475-497.

³²⁶ Fernández, Soriano V. (2017), «Facing the Greek junta: the European Community, the Council of Europe and the rise of human-rights politics in Europe», *European Review of History: Revue européenne d'histoire*, 24:3, σελ. 358-376.

³²⁷ Mouzelis, N.P. (1978), «Capitalism and Dictatorship in Post-War Greece», στον τόμο *Modern Greece*, Palgrave Macmillan, London, σελ. 115.

³²⁸ Liakos, A. (2004), «Modern Greek Historiography (1974-2000). The Era of Tradition from Dictatorship to Democracy», στον τόμο σε επιμέλεια Brunnbauer, U., *(Re)Writing History. Historiography in Southeast Europe after Socialism*, LIT Verlag, Münster, σελ. 351-378.

ζυμώσεις στη Δυτική Ευρώπη³²⁹. Οι κοινωνίες στην Ευρώπη και στην Αμερική απαιτούσαν πλέον συμμετοχικές δράσεις, διαφάνεια και ισότητα ευκαιριών. Αν και με καθυστέρηση, η κοινωνική τάση αυτή εκδηλώθηκε στην Ελλάδα αλλά τελικά καταπιέστηκε το 1967. Αποτέλεσμα αυτής της νέας τάξης πραγμάτων, που επικρατούσε σταδιακά σε όλη την Ευρώπη, ήταν οι κοινωνίες να αντιστέκονται σε απολυταρχικές δομές και ιεραρχίες που δεν αντανάκλαζαν το σύγχρονο για την εποχή πνεύμα της κοινωνικής δικαιοσύνης και ισονομίας³³⁰. Οι δικτάτορες, κόντρα στο διεθνές πνεύμα της εποχής, εισήγαγαν αυθαίρετους θεσμούς και δομές σε όλα τα επίπεδα. Η λογοκρισία στα ΜΜΕ και η στοχοποίηση της ελληνικής δημοσιογραφικής κοινότητας ήταν χαρακτηριστικές εκφάνσεις της απολυταρχίας που επικρατούσε³³¹. Η ελληνική κοινωνία απαιτούσε όμως μεγαλύτερες κοινωνικές και ατομικές ελευθερίες, ακολουθώντας το νεοσύστατο παράδειγμα των κρατών-μελών της ΕΟΚ που προβαλλόταν στα διεθνή ΜΜΕ, και όχι ακρότητες από κρατικούς λειτουργούς³³². Είναι σαφές ότι η άσκηση της εξουσίας από την ελληνική χούντα «στηριζόταν ως επί το πλείστον σε πελατειακά δίκτυα και συγγενικές σχέσεις»³³³, με ευνοιοκρατία και συνθήκες απόλυτου νεποτισμού υπέρ έμπιστων αξιωματικών και απανταχού συνεργατών³³⁴. Η «καταστρατήγηση» που συχνά αναφερόταν στον Τύπο της μεταπολιτευτικής περιόδου αφορούσε τη γενικότερη αναπτυξιακή και οικονομική πολιτική των υπουργών οικονομικών της επταετίας, που συνέχισαν, μέσω ενός «σαφούς πλαισίου ευνοιοκρατίας», αλλά και τις παροχές με αντάλλαγμα τις επενδύσεις σε διάφορους τομείς της οικονομίας³³⁵. Οι στρατιωτικοί, αναζητώντας τρόπους για άμεση εισαγωγή συναλλάγματος και κεφαλαίων, ενθάρρυναν τις επενδύσεις διεθνών ομίλων αλλά και Ελλήνων επιχειρηματιών με έδρα στο εξωτερικό και επανεξέτασαν τους όρους για όλες τις επενδύσεις, με τον Αναγκαστικό Νόμο 89/67³³⁶. Σε αυτό το πλαίσιο, είναι σαφές ότι ανανέωσαν την προστασία των ξένων επενδύσεων, αλλά ταυτόχρονα εμπιστεύτηκαν, όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά, «μόνο τους δικούς τους ή όσους θεωρούσαν δικούς τους»³³⁷.

Η ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα αλλά και το ελληνικό πλοίο συγκέντρωναν επίσης το απόλυτο ενδιαφέρον όλων των οικονομικών επιτελείων των Συνταγματαρχών: η καλή περίοδος της ναυλαγοράς,

³²⁹ Pittaki, Z. (2020), «No mutiny will be allowed: business, the tax system and the Greek version of Mediterranean capitalism during dictatorship, 1967-1974», *Business History*, DOI: 10.1080/00076791.2020.1816963

³³⁰ Θεοτοκάς, Γ., Καζάκος, Π. (2016), «Πολιτικοί θεσμοί και οικονομική ανάπτυξη: η εμπειρία της δικτατορίας», *Πρακτικά Συνεδρίου: Η δικτατορία των συνταγματαρχών και η αποκατάσταση της δημοκρατίας*, 20-22 Νοεμβρίου 2014, Έκδοση Ιδρύματος της Βουλής των Ελλήνων, Αθήνα, σελ. 149.

³³¹ Χαϊρετάκης, Μ. (2017). «Η στρατιωτική δικτατορία της 21ης Απριλίου 1967 ως τομή για τα ελληνικά ΜΜΕ», *Ελληνική Επιθεώρηση Πολιτικής Επιστήμης*, τόμος 35, σελ. 19-56.

³³² Καζάκος, Π. (2016), ό.π., σελ. 152.

³³³ Βερέμης, Θ. (2016), «Το κίνημα της 21ης Απριλίου 1967 και η θεωρία του», *Πρακτικά Συνεδρίου: Η δικτατορία των συνταγματαρχών και η αποκατάσταση της δημοκρατίας*, 20-22 Νοεμβρίου 2014, Έκδοση Ιδρύματος της Βουλής των Ελλήνων, Αθήνα, σελ. 78.

³³⁴ Tsakas, C. (2020), «Shipping Tycoons and Authoritarian Rulers: Doing the Oil Business with the Greek Dictatorship, 1967-1974», *Journal of Modern Greek Studies*, 38(1), σελ. 185-208.

³³⁵ Βερέμης, Θ. (2016), ό.π., σελ. 145.

³³⁶ Tsakas, C. (2020), «Europeanisation under authoritarian rule: Greek business and the hoped-for transition to electoral politics, 1967-1974», *Business History*, 62:4, σελ. 686-709.

³³⁷ Βερέμης, Θ. (2016), ό.π., σελ. 148.

η διείσδυση στη ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα νέων επιχειρηματιών με βάση κυρίως τον Πειραιά³³⁸ αλλά και οι επενδύσεις σημαντικών εφοπλιστών με διεθνές εκτόπισμα σε διάφορους κλάδους της ελληνικής οικονομίας, ειδικά στην περιφέρεια, που κλονιζόταν από την αστυφιλία, ευνοούσαν την ανάπτυξη στενών σχέσεων με παράγοντες της πλοιοκτησίας, που ήδη είχαν ξεκινήσει από την κυβέρνηση Γεωργίου Παπανδρέου το 1964.

Η ανάγκη για εισροή ξένου συναλλάγματος στη χώρα αλλά και επενδύσεων στην περιφέρεια και σε βιομηχανικές μονάδες της χώρας οδήγησε την κυβέρνηση ήδη από το 1967 στη θέσπιση ειδικών νομοθεσιών, που αφορούσαν και το θεσμικό πλαίσιο της ναυτιλίας. Στον απώτερο στόχο των δικτατόρων να καταστεί η Ελλάδα ένα «σύγχρονο μέγα ναυτιλιακό κράτος», ο Αναγκαστικός Νόμος 465/1968 επέφερε αλλαγή στον τρόπο υπολογισμού της φορολογικής επιβάρυνσης των πλοίων με ελληνική σημαία, εισάγοντας μια ετήσια συνεισφορά βάσει της ηλικίας και της χωρητικότητας του πλοίου και όχι των εσόδων ή των καθαρών κερδών του³³⁹. Πλοία οποιασδήποτε χωρητικότητας αλλά ηλικίας μικρότερης των δέκα ετών δεν είχαν μάλιστα καμία φορολογική υποχρέωση³⁴⁰. Οι νέοι νόμοι που θεσπίστηκαν την περίοδο της δικτατορίας και αφορούσαν το ρυθμιστικό πλαίσιο της ναυτιλίας και ειδικότερα τις διαχειρίστριες εταιρείες πλοίων, ήταν κατά κύριο λόγο πολιτικές πρωτοβουλίες που είχαν ήδη μελετηθεί από τις προηγούμενες κυβερνήσεις, ειδικά την περίοδο 1964-1965, σε πλήρη συνεργασία με το Committee του Λονδίνου, επί προεδρίας Ιωάννη Κ. Καρρά, αλλά και με μέλη της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών.

Η χαμηλότερη φορολόγηση, σε συνδυασμό με τη νέα αγορά που προέκυψε στην Ανατολή (που απέκλειε τις σημαίες ευκαιρίας), την εχθρική στάση της ΔΟΜ και του ΙΛΟ στις σημαίες ευκαιρίας³⁴¹ αλλά και την υπογραφή διακρατικών συμφωνιών για αποφυγή διπλής φορολόγησης μεταξύ Ελλάδας και χωρών της Ανατολικής Ευρώπης και της Άπω Ανατολής, αποτέλεσαν βασικούς λόγους για τον «επαναπατρισμό» και την επιστροφή των ποντοπόρων πλοίων στην ελληνική σημαία³⁴². Ωστόσο, πολλοί πλοιοκτήτες, ακόμα και με σχετικά μικρούς στόλους, ειδικά κατά την περίοδο της δικτατορίας, επέλεξαν να νηολογούν τα ποντοπόρα πλοία τους, για διάφορους κυρίως οικονομικούς αλλά και γεωπολιτικούς λόγους, και σε σημαίες ευκαιρίας πέραν της ελληνικής³⁴³. Οι πλοιοκτήτες με μεγαλύτερους στόλους επίσης νηολογούσαν τα πλοία τους σε πέρα από ένα νηολόγιο, αν και η ένταξη πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο ήταν σταθερά αυξητική, υλοποιώντας την πολιτική του «επαναπατρισμού» που προάσπιζαν οι δικτάτορες³⁴⁴.

³³⁸ Χαρλαύτη, Τζ. (1992), «Κράτος και εφοπλιστές στην Ελλάδα (1945-1990). Μια άρρηκτη σχέση», στο Σακελλαρόπουλος, Θ. (επιμ.), *Οικονομία και πολιτική στην Ελλάδα*, Πληροφόρηση, Αθήνα 1992, σελ. 138.

³³⁹ «Ο απολογισμός ενός καρποφόρου έργου» (1968), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Ιουλίου 1968, τεύχος 794/553, σελ. 37.

³⁴⁰ «Τα μέχρι τούδε θεσπισθέντα – editorial» (1968), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Δεκεμβρίου 1968, τεύχος 804/563, σελ. 1.

³⁴¹ «Αποκαθίστανται οι σημαίες της ανάγκης;» (1975), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Απριλίου 1975, τεύχος 957/716, σελ. 20.

³⁴² «Αι σημαία ευκαιρίας ή ευκολίας» (1975), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Ιανουαρίου 1975, τεύχος 970/729, σελ. 23.

³⁴³ «Περί σημαιών ευκαιρίας» (1975), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Αυγούστου 1975, τεύχος 965/724, σελ. 4, και Carlisle, R. (1980), «The “American Century” Implemented: Stettinius and the Liberian Flag of Convenience», *Business History Review*, 54(2), σελ. 175-191, και Χαρλαύτη, Τζ. (1992), ό.π., σελ. 149-155.

³⁴⁴ Χαρλαύτη, Τζ. (1992), ό.π., σελ. 149-155.

Επιπλέον, η δικαστική ή και διοικητική αντιπαράθεση σημαντικών και ισχυρών Ελλήνων πλοιοκτητών με τις αμερικανικές και βρετανικές οικονομικές Αρχές και τους ελεγκτές φορολογικών ζητημάτων αποτέλεσε σημαντικό έναυσμα, αν όχι κίνητρο, για τη μετεγκατάσταση πολλών ναυτιλιακών επιχειρηματιών στον οικονομικά πιο ελκυστικό Πειραιά³⁴⁵. Σε αυτό το πρόσφορο κλίμα για τη ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα, τουλάχιστον 500 νέα παραρτήματα αλλοδαπών διαχειριστριών εταιρειών εγκαινίασαν τη λειτουργία τους στον Πειραιά καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου μέχρι και το 1974³⁴⁶. Η νέα φορολόγηση, όμως, που συνδέεται με την εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο οδήγησε αφενός στην αριθμητική γιγάντωση του ελληνικού νηολογίου αλλά και στην καχύποπτη έως και εχθρική στάση από διεθνή ναυτεργατικά συνδικάτα. Οι νέες νομοθεσίες θεωρούνταν «semi flag of convenience», λόγω κυρίως της αδιαφάνειας ως προς την ιθαγένεια των πλοιοκτητών που ενέγραφαν τα πλοία στην ελληνική σημαία αλλά και λόγω των μισθολογίων και των συνθηκών εργασίας των ναυτικών, Ελλήνων και μη. Αποτέλεσμα των παραπάνω συνθηκών ήταν η περαιτέρω στοχοποίηση του ελληνικού νηολογίου από διεθνή ναυτεργατικά συνδικάτα³⁴⁷.

5.2. Η κατάρρευση της δικτατορίας και οι νέες συνθήκες «πολιτικού ριζοσπαστισμού»

Η μεταπολίτευση το καλοκαίρι του 1974 συνδέθηκε με μια σημαντικότερη πολιτική αλλαγή: θεσπίστηκε για πρώτη φορά η κοινοβουλευτική δημοκρατία αφού κατέρρευσε μια μακρόχρονη στρατιωτική δικτατορία με συχνά βίαιες εκφάνσεις και καταργήθηκε μετά από δημοψήφισμα το πολίτευμα της βασιλευομένης δημοκρατίας. Επίσης, αναδύθηκαν νέα κόμματα και νομιμοποιήθηκαν τα κόμματα της μέχρι πρόσφατα παράνομης Αριστεράς, μεταξύ των οποίων και το ΚΚΕ, ενώ εγκαθιδρύθηκε, κατά κοινή ομολογία, «το πιο ξεκάθαρα δημοκρατικό καθεστώς στη σύγχρονη ελληνική ιστορία»³⁴⁸. Κατά μία άλλη άποψη, όμως, το «οικονομικό και κοινωνικό σύστημα όχι μόνον δεν θίχτηκε, αλλά ενισχύθηκε και κραταιώθηκε»³⁴⁹. Με την κατάρρευση της δικτατορίας στην Ελλάδα και τα γεγονότα της Κύπρου, η ατμόσφαιρα της εποχής σε όλη την Ελλάδα περιγράφεται ως «ανατρεπτική» και η ανάγκη για έκφραση ενός νέου «πολιτικού ριζοσπαστισμού», συνεπακόλουθου της «αποχουντοποίησης», εκδηλώνεται με πολυάριθμες και πολυεπίπεδες συλλογικές πρωτοβουλίες³⁵⁰.

³⁴⁵ Carlisle, R. (1980), ό.π.

³⁴⁶ Φύτρας, Γ. (1971), «Πειραιεύς, το Σίτυ της Ελλάδος», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1971, τεύχος 855/614, σελ. 91, και Κατεβαίνης, Δ. (1975), «Η εγκατάσταση εν Ελλάδι αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Μαρτίου 1975, τεύχος 955/714, σελ. 9.

³⁴⁷ «Να διαψευσθεί» (1979), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Οκτωβρίου 1979, τεύχος 1065/824, σελ. 1.

³⁴⁸ Διαμαντούρος, Ν.Π., Πετρονότη, Μ. (1983), «1974: Η μετάβαση από το αυταρχικό στο δημοκρατικό καθεστώς στην Ελλάδα: Προέλευση και ερμηνεία μέσα από μια νοτιο-ευρωπαϊκή προοπτική», *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*, 49, σελ. 84.

³⁴⁹ Μανιτάκης, Α. (2012), «Το άδοξο τέλος της Μεταπολίτευσης και οι όροι ανάδυσης μιας νέας μεταπολιτευτικής περιόδου», άρθρο στην ιστοσελίδα constitutionalism.gr (<http://www.constitutionalism.gr/2319-toadoxo-telos-tis-metapoliteysis-kai-oi-oroi-anad/>).

³⁵⁰ Καμίνης, Γ. (2016), «Η αποκατάσταση της δημοκρατίας, μια συνταγματική αποτίμηση 40 χρόνια μετά», *Πρακτικά Συνεδρίου: Η δικτατορία των συνταγματαρχών και η αποκατάσταση της δημοκρατίας*, 20-22 Νοεμβρίου 2014, Έκδοση Ιδρύματος της Βουλής των Ελλήνων, Αθήνα, σελ. 499.

Αν και η δικτατορία στην Ελλάδα δεν ανατράπηκε αλλά παρέδωσε την εξουσία το 1974, μετά την τουρκική εισβολή στην Κύπρο, η κοινωνία ειδικά τους πρώτους μήνες μετά την κατάρρευση των δικτατόρων απαιτούσε συθέμελες και ριζοσπαστικές ανακατατάξεις³⁵¹. Ταυτόχρονα, η Ελλάδα οδηγήθηκε σε μια γενικότερη μεταβατική περίοδο αναθεωρήσεων, που επηρέαζε την πολιτική, κοινωνική και οικονομική ζωή της χώρας³⁵². Η έλευση στην Ελλάδα του Κωνσταντίνου Καραμανλή αλλά και σημαντικών πολιτικών προσωπικοτήτων και διανοουμένων της εποχής που είχαν εκδιωχθεί ως πολιτικά αντιφρονούντες και ανέπτυσαν έναν αιχμηρό λόγο εναντίον των πρωταγωνιστών του πρόσφατου παρελθόντος, όπως και η επανακυκλοφορία των ημερησίων εφημερίδων σε ένα πλαίσιο απόλυτης ελευθεροτυπίας, οδήγησαν στην έντονη ανάγκη της ελληνικής κοινωνίας για συθέμελες αλλαγές και καταδίκη όσων συνεργάστηκαν με το καθεστώς³⁵³. Επίσης, οι νέες γεωπολιτικές συνθήκες και συνεργασίες σε μια περίοδο ανανέωσης αμυντικών αλλά και οικονομικών «συμμαχιών» με Ανατολή και Δύση δεν άφηναν αδιάφορη την επιχειρηματική κοινότητα, ειδικά μετά τις αιφνίδιες ανατροπές στην υπόθεση της Κύπρου³⁵⁴.

Τη συγκεκριμένη περίοδο, ο ελληνικός εφοπλισμός, αμέσως μετά την κατάρρευση της δικτατορίας και ανταποκρινόμενος στις εθνικές ανάγκες μετά την τουρκική εισβολή στην Κύπρο, προχωρά στην πρώτη του συλλογική δράση ευποιίας: η ΕΕΕ, με την απόλυτα σύμφωνη γνώμη και πλήρη υποστήριξη των Ελλήνων εφοπλιστών του Λονδίνου, μελών του Committee, αποφασίζει να συνδράμει για τις «ανάγκες του έθνους», προσφέροντας ένα δολάριο ανά τόνο dwt των πλοίων που είχαν στη διαχείρισή τους οι Έλληνες-μέλη των δύο φορέων εκπροσώπησης. Ο ελληνικός εφοπλισμός, σε μια πρωτόγνωρη και συλλογικά πρωτοφανή κινητοποίηση, συγκέντρωσε σε λίγες εβδομάδες 60 εκατ. δολάρια, τα οποία προσφέρθηκαν χωρίς καμία απαίτηση ή αίρεση στη διάθεση του ελληνικού Δημοσίου³⁵⁵. Η ναυτιλιακή κοινότητα όμως ήταν εμφανώς θορυβημένη³⁵⁶. Παρά τη συλλογική δράση της ΕΕΕ για την ενίσχυση των νέων αναγκών μετά την εισβολή της Κύπρου, η άρνηση του νέου πρωθυπουργού να συναντήσει την προηγούμενη ηγεσία της ΕΕΕ, υπό την προεδρία του Στρατή Ανδρεάδη, δημιούργησε έντονα ερωτηματικά για τη μελλοντική στάση της νέας κυβέρνησης απέναντι στον ελληνικό εφοπλισμό. Ο νέος διοικητής της Τράπεζας της Ελλάδος και στενός συνεργάτης του πρωθυπουργού, Ξενοφών Ζολώτας, υπήρξε ιδιαίτερα αρνητικός ως προς οποιαδήποτε επαφή του Στρατή Ανδρεάδη με τη νέα κυβέρνηση. Η στάση αυτή οδήγησε συγκεκριμένες ομάδες νέων σε ηλικία Ελλήνων εφοπλιστών με επιχειρηματική έδρα αλλά και κατοικία στην Αθήνα και αρκετούς επιφανείς Έλληνες πλοιοκτήτες στο Λονδίνο με σημαντικές επιχειρηματικές δράσεις αλλά και συναισθηματικούς δεσμούς με την Ελλάδα στην επιθυμία για άμεση ανατροπή και αντικατάσταση του επί δεκαεπταετίας προέδρου της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών. Αν και ο Ανδρεάδης επιθυμούσε την παραμονή του στην ηγεσία της ΕΕΕ, έστω για ένα

³⁵¹ Beaton, R. (2020), «Coming of Age in Europe (1974-2004)», κεφάλαιο από το βιβλίο *Greece*, University of Chicago Press, Chicago, σελ. 343-374.

³⁵² Καμίνης, Γ. (2016), ό.π., σελ. 499.

³⁵³ Καμίνης, Γ. (2016), ό.π., σελ. 499.

³⁵⁴ Klapsis, A. (2011), «From Dictatorship to Democracy: US-Greek Relations at a Critical Turning Point (1974-1975)», *Mediterranean Quarterly* 22(1), σελ. 61-73.

³⁵⁵ «Παρών ο εφοπλισμός – editorial» (1974), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Αυγούστου 1974, τεύχος 941/700, σελ. 1.

³⁵⁶ Χαρλαύτη, Τζ. (1992), ό.π., σελ. 161-163.

μικρό μεταβατικό διάστημα, σημαντική μερίδα κυρίως νεότερων σε ηλικία εφοπλιστών επιθυμούσαν την άμεση αποχώρησή του.

Σε ένα έντονα φορτισμένο κλίμα, στις 8 Νοεμβρίου 1974, διεξήχθησαν στην Αθήνα οι εκλογές για το νέο ΔΣ της ΕΕΕ. Ήταν οι πρώτες εκλογές στην ΕΕΕ μετά την πτώση της δικτατορίας³⁵⁷. Ήταν επίσης οι πρώτες κατά τις οποίες αμφισβητήθηκε για πρώτη φορά ευθέως και δημόσια ο πρόεδρος του σημαντικότερου θεσμικού οργάνου του ελληνικού εφοπλισμού. Η παραμονή του Στρατή Ανδρεάδη στην ηγεσία της ΕΕΕ αποτελούσε θέμα ανοικτής αντιπαράθεσης πολλών νέων πλοιοκτητών αλλά και σημαντικών παραδοσιακών ναυτιλιακών οίκων, που εκπροσωπούσαν πλέον από τη νεότερη γενιά συνεχιστών τους. Ήταν επίσης η πρώτη φορά στην ιστορία της ΕΕΕ που υπήρξε τόσο αθρόα³⁵⁸ αλλά και διασπασμένη σε δύο ομάδες συμμετοχή του εφοπλισμού στις εργασίες της Γενικής Συνέλευσης. Συγχρόνως, για πρώτη φορά, ένας μεγάλος αριθμός νέων εφοπλιστών διεκδικούσαν την εκλογή τους στο νέο Διοικητικό Συμβούλιο, που θα καλούνταν να συνομιλήσει με τη νέα κυβέρνηση της χώρας. Η παραμονή όμως του Στρατή Ανδρεάδη στον προεδρικό θώκο ήταν σίγουρο ότι θα κλόνιζε τις σχέσεις του ελληνικού εφοπλισμού με την κυβέρνηση, σε μια περίοδο που η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα επιθυμούσε πολιτική σταθερότητα και τη συνέχιση του θεσμικού πλαισίου που είχε εξασφαλιστεί από τη στρατιωτική κυβέρνηση. Η ανησυχία μερίδας του εφοπλισμού ήταν εν μέρει δικαιολογημένη, αφού, ως αποτέλεσμα της προσωπικής σύγκρουσης του Κωνσταντίνου Καραμανλή με τον Στρατή Ανδρεάδη, τον Δεκέμβριο του 1975, η νομισματική επιτροπή, υπό την προεδρία του υπουργού Συντονισμού Παναγή Παπαληγούρα, αφαίρεσε από τον Ανδρεάδη τη διοίκηση των τραπεζών που διαχειριζόταν, μετά τη διαπίστωση από την Τράπεζα της Ελλάδος ενδεχόμενων παραβάσεων κατά την περίοδο 1972-1973³⁵⁹.

Στις εκλογές που διεξήχθησαν τελικά τον Νοέμβριο του 1974, ο Ανδρεάδης δεν συγκέντρωσε τον αριθμό ψήφων που ευελπιστούσε. Εξασφάλισε όμως, με οριακή πλειοψηφία, τις απαιτούμενες ψήφους του ΔΣ για τη θέση του προέδρου, χάρη στη στήριξη κυρίως φίλων του και παλαιότερων μελών του ΔΣ. Οι μεθοδεύσεις για την εκλογή του προεδρείου το 1974 αλλά και η αναταραχή που προέκυψε υπήρξαν πρωτοφανείς για τα δεδομένα του θεσμικού οργάνου του εφοπλισμού³⁶⁰. Μετά από πίεση σημαντικής μερίδας νέων μελών του ΔΣ, τον Δεκέμβριο του ίδιου έτους εξαναγκάστηκε να παραιτηθεί από πρόεδρος και να αποχωρήσει εντελώς από τα διοικητικά όργανα του φορέα. Η ανατροπή Ανδρεάδη οδήγησε στην προκήρυξη άμεσων εκλογών. Στις νέες εκλογές δεν συμμετείχαν ως υποψήφιοι ούτε ο Ανδρεάδης αλλά ούτε και πολλά από τα αιρετά μέλη των προηγούμενων διοικητικών συμβουλίων. Νέος πρόεδρος, στις επαναληπτικές αρχαιρεσίες της 10ης Ιανουαρίου 1975, αναδείχθηκε ο Αντώνης Χανδρής, ο οποίος διατελούσε μέχρι το 1974 αντιπρόεδρος της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας στο Λονδίνο. Με την υποστήριξη σημαντικών πλοιοκτητών του Πειραιά και του Λονδίνου, ο Αντώνης Χανδρής συγκρότησε το νέο προεδρείο της ΕΕΕ, το οποίο συμπεριελάμβανε νέα πρόσωπα, ορισμένα

³⁵⁷ «Αι αρχαιρεσίες» (1974), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Νοεμβρίου 1974, τεύχος 947/706, σελ. 13.

³⁵⁸ «Εκθεσις Πεπραγμένων» (1974), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Νοεμβρίου 1974, τεύχος 947/706, σελ. 15.

³⁵⁹ Χαριλάου, Τζ. (2008), «Οι Έλληνες εφοπλιστές και ο Κωνσταντίνος Καραμανλής (1945-1975)», *Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής στον εικοστό αιώνα*, Διεθνές Επιστημονικό Συνέδριο, Ζάππειο Μέγαρο, 5-9 Ιουνίου 2007, Ίδρυμα «Κωνσταντίνος Γ. Καραμανλής», Αθήνα, σελ. 110.

³⁶⁰ Μαρτυρία Κώστα Ι. Καρρά (2019).

από αυτά μόλις 30 ετών, κίνηση καινοτόμος για την εποχή και την παράδοση των συλλογικών οργάνων που εκπροσωπούσαν οικονομικά και επαγγελματικά συμφέροντα στην Ελλάδα³⁶¹.

Ο ελληνικός και ελληνόκτητος στόλος, παρά τη διεθνή κρίση της ναυλαγοράς, καθ' όλη σχεδόν την εξεταζόμενη περίοδο, βρίσκεται στις πρώτες θέσεις των παραδοσιακών ναυτιλιακών κρατών, ξεπερνώντας τα σταδιακά τόσο σε αριθμό πλοίων όσο και σε μεταφορική ικανότητα³⁶². Οι ανάγκες για ναυτικούς ήταν ιδιαίτερα αυξημένες, με αποτέλεσμα να αναζητούνται λύσεις για εξεύρεση μεγάλου αριθμού κυρίως Ελλήνων αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού αλλά και κατώτερων πληρωμάτων.

Το νέο προεδρείο είχε να αντιμετωπίσει μια σειρά από σοβαρά ζητήματα³⁶³:

- Την ανομοιογένεια μεταξύ των μελών του, τόσο ως προς την ηλικία του στόλου τους όσο και αναφορικά με τη διάθεση για εκσυγχρονισμό και ανανέωση όχι μόνο των πλοίων αλλά και των διοικητικών τους πρακτικών και στρατηγικών.
- Τον μεγάλο αριθμό ολικών απωλειών και ατυχημάτων σε πλοία με ελληνική σημαία.
- Την αυξανόμενη λειψανδρία που μάστιζε την ελληνική σημαία.
- Τη «λιποταξία» και φαινόμενα απειθαρχίας στους κόλπους των Ελλήνων ναυτικών, ειδικά στα κατώτερα πληρώματα³⁶⁴.
- Τη φημολογία από τα ΜΜΕ για παρείσφρηση στους κόλπους του ελληνικού εφοπλισμού, και κατ' επέκταση της ΕΕΕ, αλλοδαπών πλοιοκτητών, που ήθελαν να εξασφαλίσουν τα προνόμια της ελληνικής σημαίας.

Στο εξωτερικό περιβάλλον³⁶⁵, τα προβλήματα του ελληνικού εφοπλισμού αφορούσαν:

- Την αποστασιοποίηση των πολιτικών κομμάτων και την εχθρότητα σημαντικής μερίδας κοινοβουλευτικών εκπροσώπων.
- Τη διστακτικότητα της κυβέρνησης ως προς τη συνταγματική κατοχύρωση βασικών διατάξεων, που θα εξασφάλιζαν τη διατήρηση ενός μακροχρόνιου και σταθερού οικονομικού πλαισίου για τον εφοπλισμό.

³⁶¹ Παπακωνσταντίνου, Κ. και Μπίσιας, Η. (2011), «Η στρατηγική επικοινωνίας πριν τις στρατηγικές επικοινωνίας: αναθεωρώντας την προεδρία του Αντώνη Χανδρή στην ΕΕΕ (1974-1981)», Ανακοίνωση στο πλαίσιο του Συνεδρίου ECONSHIP, Χίος, Ιούλιος 2011.

³⁶² Λως, Μ.Δ. (1991), ό.π., σελ. 23, και Θανοπούλου, Ελ. (1994), ό.π., σελ. 220 και 253.

³⁶³ Bissias, I. and Papakonstantinou K. (2015), «Interest groups, the media and politics: revisiting the Greek ship-owners associations' strategic vision towards the media in the 1970s», *Proceedings of the "Markets and Politics" Conference*, University of Thessaly Edition, Volos, Greece, και «Πειραιεύς: διεθνές ναυτιλιακό κέντρον», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιουνίου 1974, τεύχος 937/696, σελ. 13, και Λαμμός, Α.Γ. (1975), «Εφοπλισμός και Δημοκρατία», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Οκτωβρίου 1974, τεύχος 945/704, σελ. 17.

³⁶⁴ «Η χρόνια νόσος της λιποταξίας», *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Απριλίου 1972, τεύχος 884/643, σελ. 13.

³⁶⁵ Κουλουκουνητής, Μ. (1975), «Η κρίση και η Ναυτιλία», *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Ιανουαρίου 1975, τεύχος 951/710, σελ. 9, και Ανδρεάδης, Στ. (1975), «Προβλήματα και προοπτικές της εμπορικής μας ναυτιλίας», *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Ιανουαρίου 1975, τεύχος 951/710, σελ. 7, και «Αι αντίστροφα δυνάμεις», *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Απριλίου 1974, τεύχος 932/61, σελ. 1, και «Η ναυτιλία σε κίνδυνο» (1977), *ΕΛΝΑΒΙ*, Ιανουάριος 1977, έτος 4, τεύχος 37, σελ. 21.

- Την αλλαγή στάσης της αμερικανικής αλλά και της βρετανικής κυβέρνησης απέναντι στις αλλοδαπές εταιρείες που ήταν εγκατεστημένες στα εδάφη τους κάτω από ευνοϊκούς φορολογικούς όρους.
- Τη διαρκή εστίαση, με επικριτικό τόνο, των ελληνικών ΜΜΕ στο θέμα των ναυαγίων καθ' όλη τη διάρκεια της συγκεκριμένης περιόδου.
- Την αρνητική στάση των ασφαλιστικών οίκων του Λονδίνου αλλά και τον διασυρμό της ελληνικής σημαίας στις στήλες διεθνών εφημερίδων με αφορμή το υψηλό ποσοστό ναυαγίων και ατυχημάτων στον ελληνικό και ελληνόκτητο στόλο.
- Την αρνητική στάση διεθνών ναυτεργατικών συνδικάτων για θέματα που αφορούσαν τις απολαβές αλλοδαπών πληρωμάτων σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία, αλλά και τις συνθήκες ασφάλειάς τους.
- Τη γενικευμένη στοχοποίηση των μεταχειρισμένων πλοίων, πολλά εκ των οποίων ήταν ελληνικών συμφερόντων, από τις λιμενικές αρχές της Βόρειας Ευρώπης, ειδικά μετά το ναυάγιο του «Amoco Cadiz».
- Την απουσία ενημέρωσης του κοινού για τις προοπτικές εργασίας στη ναυτιλία, με αποτέλεσμα τη συνεχόμενη μείωση των εισακτέων στις ΑΕΝ³⁶⁶.

Επιπλέον, η πρόθεση εκ μέρους της ΕΕΕ υπογραφής διμερών συμβάσεων ναυτεργασίας με αλλοδαπά πληρώματα απασχόλησε επίσης τον ναυτιλιακό Τύπο, ειδικά μετά το 1976, ενώ μερίδα του ημερήσιου Τύπου αρθρογραφούσε επί του θέματος με σκωπτικό τρόπο. Ο σημαντικότερος λόγος για την αρνητική στάση των ναυτεργατικών σωματίων και μερίδας του Τύπου ήταν ο φόβος σταδιακού εκτοπισμού των ελληνικών πληρωμάτων από τα πλοία με ελληνική σημαία³⁶⁷.

5.3. Το πολιτικό περιβάλλον: οι σχέσεις του εφοπλισμού με την πολιτεία

Με την ανάληψη της πρωθυπουργίας από τον Κωνσταντίνο Καραμανλή, διαφάνηκε μια μωδιασμένη, εάν όχι αρνητική, στάση των πολιτικών κομμάτων απέναντι στον εφοπλισμό αλλά και στην ΕΕΕ. «Το επικρατούν μεταξύ των κυβερνητικών κύκλων κλίμα διά τα πράγματα της ναυτιλίας δεν είναι ατυχώς το αρμόζον», περιγράφει ο ναυτιλιακός Τύπος της εποχής³⁶⁸, ενώ αναφέρεται ότι «διακρίνεται μια επιφύλαξη από μέρους του κρατικού παράγοντα στα θέματα του πλοίου»³⁶⁹. Η πρόθεση του νέου πρωθυπουργού για τη ναυτιλιακή πολιτική της χώρας ήταν εμφανής από την αρχή της πρωθυπουργίας του. Μεγάλος νικητής στις εθνικές εκλογές του 1974 και με εξαιρετικά επιφυλακτική ή και εχθρική τη στάση των περισσότερων κομμάτων της αντιπολίτευσης εναντίον του εφοπλισμού, το πρώτο νομοθετικό

³⁶⁶ Φουστάνος, Γ. (1990), ό.π., σελ. 15.

³⁶⁷ Κορρές, Α.Ι.Ε. (1978), *Το ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό*, Έκδοση ΙΟΒΕ, Αθήνα, σελ. 197.

³⁶⁸ «Ας προσέξωμεν όμως – editorial», *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Ιουλίου 1975, τεύχος 962/721 σελ. 1.

³⁶⁹ «Εις το μη περαιτέρω», *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Σεπτεμβρίου 1975, τεύχος 966/725, σελ. 1.

μέτρο που προτάθηκε και αφορούσε τη ναυτιλία εστιαζόταν στην αύξηση της φορολογίας των υπό ελληνική σημαία πλοίων³⁷⁰.

Οι σχέσεις του νέου πρωθυπουργού με τον ελληνικό εφοπλισμό φαίνεται πως επηρεάζονταν από τις προσωπικές του εκτιμήσεις για ορισμένα σημαίνοντα πρόσωπα του κλάδου. Σύμφωνα με μαρτυρίες, δεν συγχωρούσε την απομάκρυνση και την αποστασιοποίηση συγκεκριμένων πλοιοκτητών από τον ίδιο την περίοδο της εξορίας του³⁷¹. Ο πρωθυπουργός γνώριζε τις προσωπικές σχέσεις ορισμένων σημαντικών εφοπλιστών με παράγοντες της δικτατορίας, ενώ του ήταν επίσης γνωστό το γεγονός ότι, μόλις δεκαπέντε ημέρες μετά το πραξικόπημα, η δικτατορική κυβέρνηση ήρθε σε επαφή με τους εφοπλιστές και έντεκα μήνες αργότερα ο δικτάτορας επισκέφτηκε τα γραφεία της ΕΕΕ³⁷². Ήταν ενήμερος ότι αυτή την περίοδο, μετά από πρόταση εκπροσώπων του εφοπλισμού, τέθηκε σε ισχύ το ευνοϊκό θεσμικό πλαίσιο της λειτουργίας της ελληνόκτητης ναυτιλίας.

Ιδιαίτερης σημασίας όμως για τη νέα κυβέρνηση αλλά και για το σύνολο της πολιτικής σκηνής της χώρας, ειδικότερα από άποψη συμβολισμού, ήταν η ανακήρυξη του δικτάτορα Παπαδόπουλου, τον Μάρτιο του 1972, σε ισόβιο επίτιμο μέλος της ΕΕΕ από τον Στρατή Ανδρεάδη. Το γεγονός αυτό είναι εμφανές ότι προκάλεσε τη δυσμένεια μεγάλης μερίδας των μελών του Κοινοβουλίου το 1974³⁷³. Πρέπει ωστόσο να επισημανθεί η άποψη ότι «δεν υποστήριξαν τη δικτατορία όλοι οι εφοπλιστές», αλλά ότι η «ατομική υποστήριξη μερικών από τους ισχυρούς εφοπλιστές βοήθησε στο να ταυτιστούν τα συμφέροντά τους με αυτά των δικτατόρων»³⁷⁴. Τη συγκεκριμένη άποψη ενισχύουν αρκετά μέλη της νεότερης γενιάς εφοπλιστών, που αντιστάθηκαν αλλά και χρηματοδότησαν τους αγώνες κατά της δικτατορίας, τόσο εντός όσο και εκτός Ελλάδος³⁷⁵.

Η επαναφορά της δημοκρατίας το 1974 όμως είναι εμφανές ότι ανέτρεψε τις επιχειρηματικές επιδιώξεις που προήλθαν από επιχειρηματίες με φιλικές διασυνδέσεις με τη δικτατορία, ενώ παράλληλα είναι «εξαιρετικά ενδιαφέρουσα η νέα και αυστηρή προσέγγιση του Κωνσταντίνου Καραμανλή»³⁷⁶ απέναντι σε όσους, κατά την άποψη του πρωθυπουργού ή των συνεργατών του, είχαν ενδεχομένως ευνοηθεί από το προηγούμενο καθεστώς. Σε αυτό το πλαίσιο, η κυβέρνηση είχε να αντιμετωπίσει τα οικονομικά προβλήματα επιχειρήσεων που ανήκαν σε σημαντικούς πλοιοκτήτες- επενδυτές³⁷⁷. Η συρρίκνωση ή και η κατάρρευση των επενδύσεων τόσο του Αριστοτέλη Ωνάση όσο και του Σταύρου Νιάρχου, μεταξύ άλλων, θα δημιουργούσε σημαντικά ζητήματα τόσο σε τοπικό όσο και σε εθνικό επίπεδο: η οποιαδήποτε

³⁷⁰ «Η φορολογία» (1975), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Φεβρουαρίου 1975, τεύχος 952/711, σελ. 2.

³⁷¹ Μαρτυρία Αρ. Καραγεώργη (2013).

³⁷² Χαρλαύτη, Τζ. (1992), ό.π., σελ. 163-164.

³⁷³ «Οι σχέσεις μεταξύ κράτους και Ναυτιλίας», τα πλήρη πρακτικά και συμπεράσματα της 11ης συζητήσεως στρογγυλής τραπέζης της Αργούς (1976), ό.π., σελ. 16-17.

³⁷⁴ Χαρλαύτη, Τζ. (2008), ό.π., σελ. 109.

³⁷⁵ Καραβία, Μ. (2016), «Ο αντιδικτατορικός αγώνας στο Λονδίνο και η αυθόρμητη συσπείρωση των ελληνικών πολιτικών δυνάμεων και το περιοδικό Greek Report», *Πρακτικά Συνεδρίου: Η δικτατορία των συνταγματαρχών και η αποκατάσταση της δημοκρατίας*, 20-22 Νοεμβρίου 2014, Έκδοση Ιδρύματος της Βουλής των Ελλήνων, Αθήνα, σελ. 453, και Καζάκος, Π. (2016), ό.π., σελ. 152.

³⁷⁶ Χαρλαύτη, Τζ. (2008), σελ. 110.

³⁷⁷ Χαρλαύτη, Τζ. (1992), «Κράτος και εφοπλιστές στην Ελλάδα (1945-1990). Μια άρρηκτη σχέση», στο Θ. Σακελλαρόπουλος (επιμ.), *Οικονομία και πολιτική στην Ελλάδα*, Πληροφόρηση, Αθήνα, σελ. 131-168, και Χαρλαύτη, Τζ. (2008), ό.π., σελ. 109-110.

οικονομική συρρίκνωση θα οδηγούσε σε ανεργία σε εκλογικές περιφέρειες με ήδη έντονα προβλήματα στην απασχόληση εργατικού δυναμικού και στην κοινωνική ανάπτυξή τους.

Η μεγαλύτερη όμως αντιπαράθεση αλλά και ευθεία σύγκρουση της κυβέρνησης και, όπως διαφαίνεται, προσωπικά του ίδιου του πρωθυπουργού, του υπουργού Συντονισμού Παναγή Παπαληγούρα και του διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος, Ξενοφάντος Ζολώτα, επήλθε με τον Στρατή Ανδρεάδη³⁷⁸. Η στάση και ο ρόλος του Στρατή Ανδρεάδη κατά τη διάρκεια της επταετίας, αν και σημαντικά για την προάσπιση και την ενδυνάμωση των συμφερόντων και της γιγάντωσης κατά κύριο λόγο του ομίλου του αλλά συνεπακόλουθα και της ελληνικής ναυτιλίας, συνετέλεσαν στη δημιουργία έντονα αρνητικών συναισθημάτων από μέλη της κυβέρνησης (και της αντιπολίτευσης)³⁷⁹ και καθ' όλη τη διάρκεια του 1975 βρέθηκε στο στόχαστρο του συνόλου σχεδόν του αθηναϊκού ημερήσιου Τύπου.

Η στάση της νέας κυβέρνησης απέναντι στο θεσμικό πλαίσιο της ναυτιλίας διαφάνηκε επίσης αρχικά αδιευκρίνιστη. Είναι σαφές από δημοσιεύματα και μαρτυρίες της εποχής ότι, από τον Ιανουάριο του 1975, μόλις ο νέος πρόεδρος της ΕΕΕ ανέλαβε τα καθήκοντά του, κλήθηκε να αντιμετωπίσει το θέμα της φορολογίας των πλοίων υπό ελληνική σημαία και να διαπραγματευτεί με τον ίδιο τον πρωθυπουργό Κωνσταντίνο Καραμανλή για τη διατήρηση (ή ανατροπή) του θεσμικού πλαισίου που αφορούσε τη ναυτιλία. Βασικοί άξονες των συνομιλιών ήταν το φορολογικό καθεστώς στο οποίο θα εντασσόταν το ελληνικό πλοίο, η φορολογία και το γενικότερο καθεστώς λειτουργίας για τα υποκαταστήματα διαχειριστριών εταιρειών στην Ελλάδα, αλλά και η φορολόγηση των μερισμάτων από κέρδη ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Στον Τύπο της εποχής αναφέρεται ότι ο Αντώνης Χανδρής «επικοινωνήσε με το Committee και την 30ή Ιανουαρίου επέστρεψε στην Ελλάδα, όπου σε ένα είδος γενικής συνέλευσης των εφοπλιστών και των εκπροσώπων τους έθεσε με θαυμαστή σαφήνεια και ηγετικό ρεαλισμό το δημιουργηθέν πρόβλημα»³⁸⁰. Η ΕΕΕ εξέφρασε αρχικά δημοσίως την ανησυχία ως προς τη μη νομοθέτηση και κυρίως τη συνταγματική κατοχύρωση των μέχρι πρόσφατα ισχυουσών διατάξεων που αφορούσαν τις εγκριτικές πράξεις νηολογήσεων πλοίων (κατά το άρθρο 13 του 2687/53)³⁸¹. Επιπλέον, είχε βάσιμες πληροφορίες ότι δεν θα αναθεωρούνταν οι διατάξεις που αφορούσαν τις εταιρείες του Νόμου 89/67 αλλά και η συνταγματική κατοχύρωσή τους. Ο υπουργός Συντονισμού, Παναγής Παπαληγούρας, δήλωνε την ίδια χρονιά ότι «κατά την περίοδο της επταετίας σημειώθηκαν πασιδήλως ανωμαλίες που ζημίωσαν τόσο το κράτος όσο και το δημόσιο»³⁸².

³⁷⁸ Νταϊφάς, Στ. (2014), «Εμείς οι νέοι στη ναυτιλία είχαμε τεράστιο πάθος για τη δουλειά μας και μεγάλη διάθεση για εγκαθίδρυση...», *Ναυτικά Χρονικά*, Ιούνιος 2014, τεύχος 171, σελ. 28, και Χαρλαύτη, Τζ. (1992), ό.π., σελ. 131-168.

³⁷⁹ Χαρλαύτη, Τζ. (2008), ό.π., σελ. 109.

³⁸⁰ «Η εντολή» (1975), *ΑΡΓΩ*, Φεβρουάριος 1975, τεύχος 102, σελ. 11. Στο ίδιο άρθρο αναφέρεται ότι: «Με μεγάλη πλειοψηφία ο Χανδρής εξουσιοδοτήθηκε να χειριστεί το φορολογικό θέμα στο πλαίσιο της διατήρησης των συνταγματικών προνομίων».

³⁸¹ Εγκριτική καλείται η διοικητική πράξη με την οποία το ελληνικό κράτος αποδέχεται την εισαγωγή ξένων κεφαλαίων στις ελληνικές παραγωγικές επενδύσεις, βλ. άρθρο 13, ν. 2687/1953. Για τις εγκριτικές πράξεις και τις νομοθεσίες περί ναυτικών εταιρειών της περιόδου, βλ. Σαρήλις, Π. (1979), «Ο νέος θεσμός της ναυτικής εταιρείας», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Δεκεμβρίου 1979, τεύχος 1069/828, σελ. 33.

³⁸² «Requiem διά το άρθρον 13 του ΝΔ 2687/1953», *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Φεβρουαρίου 1975, τεύχος 952/711, σελ. 1.

Κατά τη διάρκεια του πρώτου εξαμήνου της θητείας του Αντώνη Χανδρή, αποσαφηνίστηκαν οι προθέσεις της κυβέρνησης και επανασχεδιάστηκε η γενικότερη συλλογική στρατηγική της ΕΕΕ απέναντι στην πολιτεία. Οι θέσεις των εκπροσώπων του ελληνικού εφοπλισμού, τόσο όσων είχαν έδρα την Ελλάδα όσο και των παραδοσιακών οίκων του Λονδίνου, ήταν κατά κύριο λόγο κοινές: η επιδίωξη ήταν να διατηρηθεί το θεσμικό πλαίσιο της ναυτιλίας –και η συνταγματική κατοχύρωσή του– όπως προβλεπόταν από τους Νόμους 57/53 και 89/67³⁸³.

Οι πολύμηνες διαπραγματεύσεις οδηγούσαν συχνά τους εκπροσώπους του εφοπλισμού και της κυβέρνησης σε εντάσεις³⁸⁴. Ωστόσο, η κυβέρνηση με τον νέο Νόμο 27/75 επεδίωξε τελικά τη στήριξη αλλά και την ενδυνάμωση του ελληνικού νηολογίου. Επιπροσθέτως, το ΥΕΝ επεδίωξε να μη θίξει το καθεστώς των εγκριτικών πράξεων των ήδη νηολογημένων υπό ελληνική σημαία πλοίων. Βασικός στόχος όμως ήταν να επιταχυνθεί ο ρυθμός επαναπατρισμού των διαχειριστριών εταιρειών ελληνικών συμφερόντων³⁸⁵. Τελικά, με το άρθρο 108 του συντάγματος, ο νομοθέτης «προστάτευσε» το ελληνικό πλοίο, αλλά οι διατάξεις περί εγκαταστάσεως των διαχειριστριών εταιρειών με *de jure* έδρες στην αλλοδαπή έχασαν τη συνταγματική τους ισχύ, λόγω «καταστρατήγησης στην επταετία και πολιτικών σκοπιμοτήτων»³⁸⁶.

Σημαντικό εφελτήριο διαρκών εντάσεων με το ΥΕΝ υπήρξε επίσης η πρόθεση του προεδρείου της ΕΕΕ να υπογράψει διμερείς συμβάσεις με ασιατικά ναυτεργατικά συνδικάτα για τη ναυτολόγηση αλλοδαπών κατώτερων πληρωμάτων στον αυξανόμενο αριθμητικά ελληνικό στόλο: Αν και κατά τη διάρκεια της θητείας στο ΥΕΝ του υπουργού Αλέξανδρου Παπαδόγγονα οι αρμόδιες υπηρεσίες συνιστούσαν τη «συστολή» του ξένου ναυτεργατικού δυναμικού, η ΕΕΕ διαφαινόταν να μην εναντιώνεται αρχικά στην πολιτική αυτή. Σημαντική παράμετρος γι' αυτή τη στάση ήταν η πίεση της ναυτιλιακής κρίσεως διεθνώς αλλά και των κοινωνικών απαιτήσεων στην Ελλάδα, σε μια περίοδο όπου ο εφοπλισμός ζητούσε τη συνταγματική κατοχύρωση του θεσμικού πλαισίου της ναυτιλίας. Κατά το ΥΕΝ, όμως, η πρόσληψη αλλοδαπών ναυτικών δημιουργούσε εργασιακά προβλήματα, ιδιαίτερα με τα ναυτεργατικά συνδικάτα, ενώ προκαλούσε και τη σταδιακή απώλεια ναυτιλιακού συναλλάγματος για τη χώρα³⁸⁷.

Η συνεχής κρίση στη ναυλαγορά, σε συνάρτηση με τη διαρκή άνοδο του πληθωρισμού στην Ελλάδα, οδηγούσαν στην ανάγκη για συρρίκνωση του κόστους τόσο του υπό ελληνική σημαία πλοίου όσο και της διαχειρίστριας εταιρείας στον Πειραιά. Επιπλέον, η κατακόρυφη γιγάντωση του ελληνικού στόλου συνέτεινε στη δυσκολία εύρεσης κατάλληλων, ικανών και κυρίως μόνιμων πληρωμάτων. Η άνοδος του πληθωρισμού, σε συνδυασμό με τις αυξήσεις που δόθηκαν σε συλλογικές συμβάσεις, μετά το 1975,

³⁸³ «Δεν φεύγουν, εδώ θα αγωνισθούν – editorial» (1975), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Νοεμβρίου 1975, τεύχος 970/729, σελ. 1.

³⁸⁴ «Διατί η προκατάληψη;» (1975), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Νοεμβρίου 1975, τεύχος 970/729, σελ. 2.

³⁸⁵ Σαρλής, Π. (1975), «Ο νέος νόμος περί φορολογίας πλοίων», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Απριλίου 1975, τεύχος 957/ 716, σελ. 11.

³⁸⁶ «Ο νόμος 89» (1975), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιουνίου 1975, τεύχος 961/720, σελ. 3.

³⁸⁷ Παπαδόγγονας, Αλ. (1976), «Ναυτιλιακή πολιτική και διεθνής συνεργασία», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1976, τεύχος 975/734, σελ. 3.

διόγκωσαν τα λειτουργικά έξοδα του ελληνικού πλοίου, τα οποία το καθιστούσαν διεθνώς ανταγωνιστικό³⁸⁸.

Η διαρκής και σταθερή άνοδος των αμοιβών εργασίας, μέσα από τις συλλογικές συμβάσεις που υπέγραφε η ΕΕΕ με την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (ΠΝΟ) κατά την περίοδο 1975-1978, σε συνάρτηση με τη διαρκή υποτίμηση της δραχμής σε σχέση με το δολάριο, επανέφερε διαρκώς στο προσκήνιο το θέμα του κόστους εργασίας των ελληνικών πληρωμάτων και κατέστησε ειδικά τα κατώτερα ελληνικά πληρώματα, σύμφωνα με δηλώσεις εφοπλιστών της εποχής, μη ανταγωνιστικά. Οι επαφές του εφοπλισμού με τον υπουργό Ναυτιλίας Αλέξανδρο Παπαδόγγονα για θέματα που αφορούσαν τη ναυτεργασία και την επάνδρωση των πλοίων ήταν σε γενικά επίπεδα ικανοποιητικές. Κατά την περίοδο όμως της υπουργίας του Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη (1979-1980), οι σχέσεις του εφοπλισμού με τον υπουργό Ναυτιλίας τόσο για το θέμα των διμερών συμβάσεων, της ανεργίας των Ελλήνων ναυτικών όσο και για τις συνθήκες διαβίωσης στα μεγάλης ηλικίας πλοία αποτέλεσαν σημεία έντονων δημόσιων διενέξεων.

Η άρνηση του Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη μάλιστα να υπογράψει τις διμερείς συμβάσεις μεταξύ ΕΕΕ και αλλοδαπών ναυτεργατικών σωματείων (1977-1979) οδήγησε τόσο την ΕΕΕ όσο και το ΥΕΝ σε συχνές αιχμηρές δημόσιες τοποθετήσεις κατά τη διάρκεια συνεντεύξεων Τύπου στον Πειραιά³⁸⁹. Σε αυτή την ομιχλώδη κατάσταση που διαμορφωνόταν μεταξύ κράτους, εφοπλισμού και ναυτεργασίας, η ΕΕΕ προχώρησε πάραυτα το 1979 στη σύναψη διμερών συμβάσεων αρχικά με ναυτεργατικά σωματεία στο Μπανγκλαντές και στην Ινδία. Ενοχλημένος με την απόφαση του θεσμικού οργάνου του ελληνικού εφοπλισμού, ο υπουργός Εμμανουήλ Κεφαλογιάννης απάντησε με δημόσια δήλωσή του ότι «έχω διαβεβαιώσει ότι τέτοιες συμβάσεις δεν πρόκειται, επί του παρόντος τουλάχιστον, να υπογράψει ο κρατικός παράγων»³⁹⁰. Η συγκεκριμένη απόφαση όμως για την υπογραφή διμερών συμβάσεων χωρίς τη συναίνεση του Υπουργείου Ναυτιλίας ελήφθη από την ΕΕΕ διότι πίστευε ότι το θέμα των διμερών έπρεπε να απαγκιστρωθεί από «τη συνθηματολογία και την κακής ποιότητας προπαγάνδα» και κατ' επέκταση «να ελκύσει το ενδιαφέρον του μη πολιτικοποιημένου ναυτικού συνδικαλισμού, που ήλεγχε και τη μεγάλη πλειοψηφία των σωματείων». Η ΕΕΕ εγγυήθηκε μάλιστα ότι οι αλλοδαποί που θα προσλαμβάνονται από τις διμερείς θα κάλυπταν μόνο κενά σε θέσεις εργασίας, τα οποία θα πιστοποιούνταν από την απογραφή του ΥΕΝ, με μείωση του ποσοστού τους κατά 5%. Για κάθε αλλοδαπό που θα ναυτολογούνταν, η εταιρεία θα εισέφερε επίσης 30 δολάρια ανά μήνα σε ειδικό λογαριασμό στο εξωτερικό, με κοινή διαχείριση ΕΕΕ και ΠΝΟ, προκειμένου να καλυφθούν ποσά για την κοινωνική πρόνοια αποκλειστικά του Έλληνα ναυτικού. Η ΕΕΕ επεσήμαινε επίσης ότι, κάθε χρόνο εφεξής, το ποσό που θα συγκεντρωνόταν θα ξεπερνούσε τα 30 εκατ. δολάρια³⁹¹.

³⁸⁸ Μαρτυρία Αθ. Μαρτίνου (2019).

³⁸⁹ «Το κύριον πρόβλημα – editorial» (1979), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Φεβρουαρίου 1979, τεύχος 1049/808, σελ. 1.

³⁹⁰ «Το κράτος δεν επικυρώνει τις διμερείς» (1979), *ΕΛΛΗΝΑΒΙ*, Μάρτιος 1979, έτος 6, τεύχος 63, σελ. 13.

³⁹¹ «Προτάσεις της ΕΕΕ θα δραστηριοποιήσουν το διάλογο με την ΠΝΟ για τις διμερείς», *ΑΡΓΩ*, Σεπτέμβριος 1979, τεύχος 169, σελ. 16.

Οι σχέσεις του ελληνικού εφοπλισμού με την κυβέρνηση βελτιώθηκαν με την αλλαγή του επικεφαλής στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας³⁹². Η αλλαγή της ηγεσίας στο ΥΕΝ, αν και δεν αποδεικνύεται από καμία πηγή, συνέπεσε με μια περίοδο κρίσης για τον εθνικό προϋπολογισμό το 1980, που εξαναγκάζει τον πρωθυπουργό να ζητήσει χείρα βοήθειας από το σύνολο της επιχειρηματικής κοινότητας. Σε αυτό το πλαίσιο, οι σχέσεις με τον πρωθυπουργό επίσης αναθερμαίνονται: μετά από παρότρυνση του Κωνσταντίνου Καραμανλή, το ΔΣ της ΕΕΕ αποφασίζει ομόφωνα τα μέλη του να συνδράμουν στο ΑΕΠ μέσω της εκτέλεσης κοινωφελών έργων σε όλη την Ελλάδα και της στήριξης της εθνικής βιομηχανίας. Τα έργα αποφασίζεται όμως ότι θα τελούν υπό τον απόλυτο έλεγχο και την εποπτεία της ΕΕΕ, για να «ελεγχθεί η καλή εκτέλεση και να φανεί σε όλη της την έκταση η συμβολή του ελληνικού εφοπλισμού»³⁹³. Σε γενικό πλαίσιο, ο Καραμανλής επεδίωξε τη συνεργασία με τους Έλληνες εφοπλιστές, διατηρώντας την ελπίδα της προσέλκυσης όλο και μεγαλύτερων επενδύσεων στην οικονομία της χώρας, το οποίο πέτυχε, όπως ακριβώς έγινε την περίοδο 1955-1963, αλλά συγχρόνως «διατήρησε τις σχέσεις του σε χαμηλούς τόνους, κρατώντας τες μακριά από τη δημοσιότητα»³⁹⁴.

Είναι όμως εμφανές ότι σε γενικό πλαίσιο υπήρχαν συχνές αναφορές στον ειδικό Τύπο της εποχής για «εχθρική προς τον εφοπλισμό» στάση της Βουλής των Ελλήνων καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου 1976-1977. Όπως διαφαίνεται και από τα δημοσιεύματα στον ειδικό Τύπο της εποχής, στα πρακτικά των συνεδριάσεων όλα τα κόμματα της αντιπολίτευσης και μερίδα των βουλευτών του κυβερνώντος κόμματος στέκονταν συχνά σε δημόσια σχόλιά τους αρνητικά προς τον εφοπλισμό³⁹⁵.

5.3.1. Οι σχέσεις με τη βρετανική κυβέρνηση

Στη βρετανική πρωτεύουσα, οι σχέσεις μεταξύ του ελληνικού εφοπλισμού και της βρετανικής κυβέρνησης καταγράφονταν από τον Τύπο ως τεταμένες³⁹⁶. Ειδικά το 1975 διατυπώνεται έντονη ανησυχία στα μέλη του Committee για τις φημολογούμενες πρωτοβουλίες της βρετανικής κυβέρνησης ως προς τη φορολόγηση της διεθνούς ναυτιλιακής δραστηριότητας –και ειδικότερα των κεφαλαίων εξωτερικού– στο City του Λονδίνου. Η φορολόγηση αποφεύχθηκε τη συγκεκριμένη περίοδο, μέσω της δυναμικής στάσης και της απειλής της φυγής των 150 γραφείων που πρακτόρευαν πλοία και στήριζαν το σύνολο των παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων του City. Κατ' αυτόν τον τρόπο κατάφεραν να αποτρέψουν το οικονομικό επιτελείο της βρετανικής κυβέρνησης από το να προβεί στη φορολόγησή τους³⁹⁷. Ήταν όμως σαφές ότι η ελληνική ναυτιλία αναζητούσε ένα νέο και πιο ασφαλές καταφύγιο για την επιχειρηματική δράση της.

³⁹² «Η κυβέρνηση ανοίγει τις πόρτες της στην ελληνική ναυτιλία», *Ναυτιλιακή*, τεύχος 942, Ιανουάριος 1980, σελ. 5, και «Κυβέρνηση και ναυτιλία» (1980), *Ναυτιλιακή*, τεύχος 942, Ιανουάριος 1980, σελ. 23.

³⁹³ *60 χρόνια ελληνική ναυτιλία και «Ναυτικά Χρονικά»*, ειδική έκδοση (1990), εκδόσεις Ναυτικά Χρονικά ΕΠΕ, Πειραιάς, σελ. 351.

³⁹⁴ Χαρλαύτη, Τζ. (2008), ό.π., σελ. 112.

³⁹⁵ «Από τη Βουλή με αγάπη – Κόκκινο πανί ο εφοπλισμός για πολλούς κοινοβουλευτικούς» (1977), *ΕΛΝΑΒΙ*, Ιανουάριος 1977, έτος 4, τεύχος 37, σελ. 37.

³⁹⁶ «Ζήτημα χρόνου» (1976), *ΕΛΝΑΒΙ*, Σεπτέμβριος 1976, έτος 3, τεύχος 33, σελ. 19.

³⁹⁷ «Από το Λονδίνο η υπόδειξις» (1976), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Σεπτεμβρίου 1976, τεύχος 991/750, σελ. 2.

Οι νέοι νόμοι περί προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων και οι διατάξεις για τη μετεγκατάσταση παραρτημάτων αλλοδαπών διαχειριστριών εταιρειών στην Ελλάδα οδήγησαν αρκετούς Έλληνες της ναυτιλιακής κοινότητας στο Λονδίνο να ενισχύσουν την παρουσία τους στον Πειραιά, είτε με την αύξηση των στελεχών των γραφείων τους είτε με νέες ναυτιλιακές δραστηριότητες³⁹⁸. Τα ελληνικά γραφεία του Λονδίνου, αρχικά τη δεκαετία του 1970 και πολύ περισσότερο μετά την πολυετή κρίση στη ναυλαγορά τη δεκαετία του 1980, σταδιακά συρρικνώθηκαν αριθμητικά.

Επιπλέον, οι τεχνικές εξελίξεις που αφορούσαν τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ειδικά ως προς τις τηλεπικοινωνίες, αλλά και η εύρεση καταρτισμένων πλέον στελεχών στην Ελλάδα άρχισαν να επαναπροσδιορίζουν τον ρόλο των παραδοσιακών μητροπολιτικών ναυτιλιακών κέντρων της Δύσης, ενθαρρύνοντας τη μετακίνηση εταιρειών προς τον Πειραιά³⁹⁹.

5.4. Το οικονομικό περιβάλλον, οι μεταβαλλόμενες συνθήκες της ναυλαγοράς και του ναυτιλιακού επιχειρείν

Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο βίωσε μία από τις πιο δραματικές περιόδους συρρίκνωσής του μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Το 1974 και το 1975, η πετρελαϊκή κρίση, σε συνδυασμό με τον ανεξέλεγκτο πληθωρισμό στα βιομηχανικά ανεπτυγμένα κράτη της Δύσης και τη νομισματική αστάθεια σε Ευρώπη, Ασία και Αμερική, επηρέασαν αρχικά τη ναυλαγορά των δεξαμενόπλοιων και ακολούθως του ξηρού φορτίου και των τακτικών γραμμών⁴⁰⁰. Ο υπεράριθμος στόλος νεότευκτων που εμφανίστηκε τη δεκαετία του 1970 σε συνδυασμό με την κρίση στην ενεργειακή αγορά που ξέσπασε το 1973 οδήγησαν αρχικά στην κατάρρευση των ναύλων στα μεγάλης χωρητικότητας δεξαμενόπλοια. Πολλά μάλιστα από τα νεότευκτα που παραδόθηκαν κατά την περίοδο της διαρκούς ανόδου της ναυλαγοράς της προηγούμενης δεκαετίας πωλήθηκαν σε διαλυτήρια, πριν από τη συμπλήρωση δεκαπέντε χρόνων από τη ναυπήγησή τους⁴⁰¹.

Το 1974 ξεκινά μια μακροχρόνια περίοδος συρρίκνωσης του διεθνούς εμπορίου και κατ' επέκταση κατακρήμνισης της ναυλαγοράς, με ελάχιστες περιόδους ανόδου⁴⁰². Από την περίοδο της απόλυτης άνθησης για το διεθνές εμπόριο και τη ναυλαγορά κατά τις προηγούμενες χρονιές, και ειδικά από την ευημερία του 1973, στην απότομη αβεβαιότητα της ενεργειακής κρίσης του 1974, οι Έλληνες

³⁹⁸ Σύμφωνα με το βρετανικό φορολογικό δίκαιο, οι Έλληνες πλοιοκτήτες που παρέμεναν στην Αγγλία και είχαν την Ελλάδα ως χώρα κυρίαρχης σύνδεσης δεν φορολογούνταν στη χώρα de facto παραμονής για έσοδα που δημιουργούνταν εκτός της Βρετανίας, άρα και τα διεθνή έσοδα των ναυλωμένων πλοίων τους. Οι διατάξεις αυτές τελικά έμειναν αναλλοίωτες μέχρι την πρωθυπουργία του Ντέιβιντ Κάμερον το 2010-2016, προς μέγιστο όφελος του City και της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας.

³⁹⁹ Λαμιάς, Α.Γ. (1977), «Ναυτιλία και ελληνικός εφοπλισμός», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Αυγούστου 1977, τεύχος 1013/772, σελ. 26.

⁴⁰⁰ Tenold, S., Nordvik, H.W. (1996), «Coping with the International Shipping Crisis of the 1970s: A Study of Management Responses in Norwegian Oil Tanker Companies», *International Journal of Maritime History*, 8(2), σελ. 33-69.

⁴⁰¹ Miyashita, K. (1984), «Structural changes in the freight level determination of tramp shipping markets», *Maritime Policy & Management*, 11:1, σελ. 57-67.

⁴⁰² Milne, G. (2008), «Βιβλιοκρισία για τη μελέτη Tankers in Trouble: Norwegian Shipping and the Crisis of the 1970s and 1980s του Stig Tenold», *The Economic History Review*, 61(3), σελ. 749-751.

πλοιοκτήτες βρέθηκαν σε μια ιδιαίτερα δυσίωνη αλλά και αβέβαιη οικονομική περίοδο⁴⁰³. Επιπροσθέτως, εντός της Ελλάδος, η πετρελαϊκή κρίση του 1973 δεν κλόνησε μόνο τη ναυλαγορά αλλά «προκάλεσε ένα τεράστιο σοκ στη μονόπλευρα αναπτυσσόμενη ελληνική οικονομία, εντείνοντας τις λαϊκές αντιδράσεις εναντίον της χούντας»⁴⁰⁴. Κατά μία άποψη μάλιστα η οικονομική κρίση ήταν βασική αιτία για την εγκατάλειψη της εξουσίας από τους δικτάτορες.

Από το 1975 και καθ' όλη τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου, οι Έλληνες εφοπλιστές βρέθηκαν μέσα στη δίνη της γενικής αστάθειας της διεθνούς οικονομικής (αν)ισορροπίας, ενώ παράλληλα πολλοί εξ αυτών έπρεπε να σηκώσουν το βάρος ενός προγράμματος ναυπηγήσεων πολλών νεότευκτων⁴⁰⁵. Μέσα στην περίοδο αυτή, οι εξελίξεις τόσο από πλευράς ζήτησης όσο κυρίως από πλευράς προσφοράς είναι δραματικές⁴⁰⁶. Οι νεότεροι πλοιοκτήτες, που εισήλθαν στον χώρο κυρίως λόγω της ευμάρειας της προηγούμενης δεκαετίας, επίσης κλονίστηκαν όχι μόνο λόγω των χαμηλών ναύλων αλλά και εξαιτίας της δυσκολίας συντήρησης ενός στόλου που με την πάροδο του χρόνου γινόταν, λόγω εξόδων συντήρησης, όλο και λιγότερο ανταγωνιστικός⁴⁰⁷. Η κρίση δηλαδή διήρκεσε κατά το μεγαλύτερο μέρος της προεδρίας Χανδρή και η ναυλαγορά βελτιώθηκε πρόσκαιρα μόνο κατά την περίοδο από τον Νοέμβριο του 1978 έως τον Μάρτιο του 1981⁴⁰⁸ και για λίγο στις αρχές της δεκαετίας του 1980.

Την περίοδο 1976-1977, ο ελληνικός εφοπλισμός, σε μια συλλογική προσπάθεια, αντιδρώντας στην κρίση της αγοράς ξηρών φορτίων, στήριξε την πρόταση του προέδρου της ΕΕΕ Αντώνη Χανδρή για τον εθελοντικό παροπλισμό τμήματος του στόλου φορτηγών πλοίων, με αρχικό σκοπό τη μείωση της υπερπροσφοράς των πλοίων και με απώτερο στόχο τη σταδιακή βελτίωση των ναύλων⁴⁰⁹. Ο Αντώνης Χανδρής, μέσω αυτής της επιδίωξης, ξεκινά διαβουλεύσεις για την ίδρυση ενός νέου διεθνούς φορέα που θα εκπροσωπούσε τα συμφέροντα των διαχειριστών πλοίων ξηρού φορτίου, της INTERCARGO, στα πρότυπα της INTERTANKO⁴¹⁰. Σε αυτό το πλαίσιο, ζητά ξανά από τον διεθνή εφοπλισμό το 1977 την τμηματική απόσυρση ή τον παροπλισμό ορισμένων πλοίων. Αν και ο σκοπός της μείωσης της υπερπροσφοράς στα χύδην φορτία θα εξισορροπούσε την κλονισμένη ναυλαγορά, η πρόταση δεν βρίσκει ανταπόκριση από τα διεθνή fora της πλοιοκτησίας. Παράλληλα, η αιφνίδια ανατίμηση του γιεν

⁴⁰³ Tsakas, C. (2020), «Shipping Tycoons and Authoritarian Rulers: Doing the Oil Business with the Greek Dictatorship, 1967-1974», *Journal of Modern Greek Studies*, 38(1), σελ. 185-208.

⁴⁰⁴ Χατζηβασιλείου Ευ. (2014), «Απαρχές και χαρακτήρας της δικτατορίας των συνταγματαρχών: μια επανεκτίμηση», *Πρακτικά Συνεδρίου: Η δικτατορία των συνταγματαρχών και η αποκατάσταση της δημοκρατίας*, 20-22 Νοεμβρίου 2014, Έκδοση Ιδρύματος της Βουλής των Ελλήνων, Αθήνα, σελ. 17.

⁴⁰⁵ Ικονομου, Η.Α. and Tsakas, C. (2019), «Crisis, capitalism and common policies: Greek and Norwegian responses to common shipping policy efforts in the 1960s and 1970s», *European Review of History: Revue européenne d'histoire*, 26:4, σελ. 636-657.

⁴⁰⁶ Θανοπούλου, Ελ. (1994), ό.π., σελ. 177.

⁴⁰⁷ Goulielmos, A. (2020), «The Investment Strategy and the Growth Policy of Greek Shipowners Revealed, 1946-2020», *Modern Economy*, 11, σελ. 1858-1886.

⁴⁰⁸ Θανοπούλου, Ελ. (1994), ό.π., σελ. 182.

⁴⁰⁹ Λως, Μ.Δ. (1990), ό.π., σελ. 67.

⁴¹⁰ «Η INTERCARGO» (1980), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Ιουνίου 1980, τεύχος 1080/839, σελ. 3.

έναντι του δολαρίου προκαλεί νέες απρόσμενες απαιτήσεις και επιπλέον οικονομικές πιέσεις σε αρκετούς πλοιοκτήτες που είχαν σημαντικές παραγγελίες στα ναυπηγεία της Ιαπωνίας⁴¹¹.

Παρ' όλα αυτά, την περίοδο μεταξύ 1975 και 1981, οι Έλληνες ιδιοκτήτες συνέχιζαν να εγγράφουν τα πλοία τους στο ελληνικό νηολόγιο, καθιστώντας το εξαιρετικά ισχυρό ανάμεσα στα υπόλοιπα εθνικά νηολόγια. Η πορεία γιγάντωσης του ελληνικού στόλου οδήγησε στην προσέλευση, έως το 1981, περίπου 3.700 πλοίων, ενώ η ελληνόκτητη ναυτιλία, υπό άλλες σημαίες, νηολογούσε μόνο 1.000 πλοία περίπου, τα περισσότερα εγγεγραμμένα στο NAT. Η περίοδος 1977-1981 υπήρξε ταυτόχρονα η περίοδος της μεγαλύτερης ανόδου του ελληνικού νηολογίου, αλλά παράλληλα η πιο δραματική ως προς τις ολικές απώλειες πλοίων ελληνικής σημαίας.

Αξίζει να αναφερθεί ότι η στοχοποίηση των ελληνικών και ελληνόκτητων πλοίων που κατασκευάστηκαν κατά τη διάρκεια του πολέμου από την ασφαλιστική αγορά του Λονδίνου οδήγησε και στην ανάγκη αρκετών μελών της ΕΕΕ να στραφούν, παρά τις αρνητικές συγκυρίες και την αβεβαιότητα της ναυλαγοράς, προς νεότερα πλοία αλλά και νεοναυπηγήσεις⁴¹². Σε αυτό το πλαίσιο, η ελληνική ναυτιλία και –εμμέσως πλην σαφώς– και η ΕΕΕ είχε να αντιμετωπίσει τα υποτιμητικά σχόλια που εμφανίζονταν σχεδόν με καθημερινή συχνότητα στον βρετανικό Τύπο για τους «Greeks»⁴¹³. Στην πραγματικότητα όμως τα ξένα δημοσιεύματα εστιάζονταν περισσότερο στις ολικές απώλειες του ελληνόκτητου στόλου, στις σχέσεις με τις σημαίες ευκαιρίας και στην αντιπαράθεση με τη ΔΟΜ κυρίως για τις απολαβές των κατώτερων πληρωμάτων.

5.5. Οι σχέσεις με τον ναυτεργατικό συνδικαλισμό

Η υπό εξέταση περίοδος σηματοδεύτηκε από επαναλαμβανόμενες και μαζικές απεργίες και κινητοποιήσεις εργαζομένων στη βιομηχανία, στη γεωργία, στον δημόσιο και ιδιωτικό τομέα σε όλη τη χώρα. Ειδικά κατά τα πρώτα χρόνια της μεταπολίτευσης (1974-1976) επικρατούσαν μαζικές κινητοποιήσεις σε όλες τις μεγάλες πόλεις και στα κεντρικά λιμάνια. Σε αυτή τη νέα εποχή, με τις πρωτόγνωρες πολιτικές, δημοκρατικές και συνδικαλιστικές ελευθερίες, σχηματίστηκε «ένα εντελώς νέο πολιτικό και κοινωνικό πλαίσιο, μέσα στο οποίο αυτές οι κινήσεις είχαν αναπτυχθεί»⁴¹⁴. Από την κατάρρευση της στρατιωτικής κυβέρνησης μέχρι τις πρώτες βουλευτικές εκλογές το 1974, όλα τα κόμματα, για διάφορους λόγους, κυρίως πολιτικής επιρροής, αλλά και ανταποκρινόμενα στο διεθνές πνεύμα της εποχής, «υπέθαλπαν και συντηρούσαν το κλίμα των κινητοποιήσεων»⁴¹⁵. Στις κινητοποιήσεις, η νεανική και ειδικότερα η φοιτητική κοινότητα πρωτοστατούσε. Επιπροσθέτως, διάφορα οργανωμένα και μη φοιτητικά κινήματα

⁴¹¹ «Γιεν-Δολάριον» (1978), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Αυγούστου 1978, τεύχος 1037/796, σελ. 2.

⁴¹² «Το Δεκαπενθήμερον: Κατηγορίαί, τα Επασφάλιστρα, Δύσκολος η θέσις της» (1978), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Οκτωβρίου 1978, τεύχος 1040/799, σελ. 2.

⁴¹³ «Την πάγκοινον αναγνώρισιν – editorial» (1977) *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Ιουνίου 1977, τεύχος 1008/767, σελ. 1.

⁴¹⁴ Palaiologos, A. (2018), «The industrial unionism movement in Greece during the first years of the political change after the fall of the Junta (1974-1981)», *Cahiers balkaniques*, τόμος 45, σελ. 2.

⁴¹⁵ Κυπριανός, Π. (2017), «Συγκρότηση και λειτουργία του κομματικού πεδίου στην Ελλάδα (1974-1989)», *Ελληνική Επιθεώρηση Πολιτικής Επιστήμης*, τόμος 9, σελ. 102-137.

απολάμβαναν μια άνευ προηγουμένου κοινωνική απήχηση. Είναι ενδεικτικό μάλιστα ότι οι περισσότεροι συνδικαλιστές στους φορείς εκπροσώπησης της εποχής ήταν νέοι ηλικιακά άνθρωποι⁴¹⁶.

Μέσα στο έντονα φορτισμένο κλίμα της περιόδου, το συνδικαλιστικό κίνημα, ειδικά την περίοδο 1974-1978, προσπαθεί να εκδημοκρατιστεί και να απαλλαγεί από τις δομές που είχαν κυρίως εξωθεσμικά εισαχθεί και αφορούσαν τον τρόπο λειτουργίας αλλά και διεκδίκησης των δικαιωμάτων των εργαζομένων. Επιπλέον, με το βάρος των συνεχόμενων πετρελαϊκών και οικονομικών κρίσεων, οι εργατικές οργανώσεις προσπαθούσαν να αποτρέψουν τις επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης και να επαναδιαπραγματευτούν τις γενικότερες εργασιακές σχέσεις που είχαν θεσπιστεί από την περίοδο της ισχυροποίησης της ελληνικής βιομηχανίας τη δεκαετία του 1960⁴¹⁷. Εξάλλου, από τα μέσα της δεκαετίας του 1950 και έπειτα, κατά μία άποψη που επικρατούσε ευρέως στα συνδικαλιστικά όργανα της εποχής, η «οικονομική μεγέθυνση» στην Ελλάδα είχε ως αποτέλεσμα «μια πολύ άνιση οικονομική ανάπτυξη, η οποία δημιούργησε οξείες αντιθέσεις τόσο μέσα στον κάθε τομέα όσο και ανάμεσα σε διαφορετικούς τομείς, καταλήγοντας σε μεγάλες ανισότητες μέσα στο βιομηχανικό εργατικό δυναμικό και στα μικροαστικά στρώματα που είχαν εποίκισει τον τριτογενή τομέα»⁴¹⁸. Αν και συγκεκριμένα εργασιακά και κοινωνικά δικαιώματα αλλά και η βελτίωση των ημερομισθίων είχαν αρχίσει να διεκδικούνται από συνδικαλιστικούς φορείς πριν από τη δικτατορία, η εγκαθίδρυση της δημοκρατίας οδήγησε σε οπισθοδρόμηση. Σε αυτή τη νέα τάξη πραγμάτων, ο συνδικαλισμός, σε ένα πλαίσιο μεγαλύτερης ελευθερίας το 1975, απαιτούσε για πρώτη φορά, μετά από πολλά χρόνια φίμωσης και διωγμών, αύξηση απολαβών, σύγχρονη κοινωνική πρόνοια και συνθήκες εργασίας, αλλά και προστασία των δικαιωμάτων των συνδικαλιστών⁴¹⁹.

Καθ' όλη τη διάρκεια της συγκεκριμένης περιόδου, οι ναυτεργατικές ενώσεις επαναδραστηριοποιούνται. Στις εκλογές για ανάδειξη διοικητικών συμβουλίων το 1975 και το 1976 υπήρξε πλήρης επικράτηση των συντηρητικών συνδικαλιστών σε όλα τα ναυτεργατικά σωματεία και νέοι πρόεδροι εξελέγησαν σε αυτά⁴²⁰. Το 1978 εξελέγη στην Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΜΕΝ) μια νέα «αγωνιστική διοίκηση», με στενές σχέσεις με το ΚΚΕ⁴²¹. Η αλλαγή το 1978 της ηγετικής ομάδας και της μετέπειτα στρατηγικής στη διοίκηση της ΠΕΜΕΝ και αργότερα, το 1983, στη διοίκηση της Πανελληνίας Ένωσης Ναυτών (ΠΕΝΕΝ) μετέβαλαν καθοριστικά τις σχέσεις του εφοπλισμού με ορισμένα μέλη της ΠΝΟ. Επιπροσθέτως, η νέα ηγεσία της ΠΕΜΕΝ ήλθε σε ευθεία σύγκρουση και με το θεσμικό όργανο της ναυτεργασίας της ΠΝΟ⁴²², με αποτέλεσμα να μην υπογράφεται από τους εντεταλμένους των μηχανικών η ετήσια συλλογική σύμβαση μεταξύ ΕΕΕ και ΠΝΟ για τις

⁴¹⁶ Karamanolakis, V. (2015), «From the fall of the “junta” to “Change”: the “timid” transition of higher education in Greece (1974-1982)», *Espacio, Tiempo y Educación*, τόμος 2(2), σελ. 33-48.

⁴¹⁷ Μπιθυμήτρης, Γ., Κωτσονόπουλος, Λ. (2018), «Μετασχηματισμοί του ελληνικού συνδικαλιστικού κινήματος από τη μεταπολίτευση μέχρι την κρίση: συνέχειες και ρήξεις», *Ελληνική Επιθεώρηση Πολιτικής Επιστήμης*, τόμος 44(1), σελ. 105.

⁴¹⁸ Διαμαντούρος, Ν., Πετρονότη, Μ. (1983), ό.π., σελ. 77.

⁴¹⁹ Palaiologos, A. (2018), «The industrial unionism movement in Greece during the first years of the political change after the fall of the Junta (1974-1981)», *Cahiers balkaniques*, τόμος 45, σελ. 2.

⁴²⁰ «Ετερματίσθησαν αι αρχαιρεσίες εις τα ναυτεργατικά σωματεία» (1975), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Ιουλίου 1975, τεύχος 962/721, σελ. 15.

⁴²¹ Μαυρογορδάτος, Γ. (1998), ό.π., σελ. 143.

⁴²² «Αι σχέσεις ΠΝΟ-ΠΕΜΕΝ» (1979), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Δεκεμβρίου 1979, τεύχος 1069/828, σελ. 5.

απολαβές των ναυτικών στα ποντοπόρα πλοία. Ήδη από το 1977 η ΠΕΜΕΝ αντιδρά πρώτη φορά στις αυξήσεις που προτείνονται για τις συλλογικές συμβάσεις και αρνείται να τις προσυπογράψει⁴²³. Η ίδια τακτική ακολουθείται και τα επόμενα χρόνια, ενώ επιπλέον, από το 1979, οργανώνονται κυρίως από την ΠΕΜΕΝ οι πρώτες εκτεταμένης προβολής και κινητοποίησης απεργίες στα ακτοπλοϊκά πλοία⁴²⁴. Η ίδια περίοδος σηματοδότησε την επαναλειτουργία και των δεκαεπτά ναυτικών ενώσεων που εκπροσωπούσαν πολυάριθμους Έλληνες αξιωματικούς και πληρώματα. Για πρώτη φορά γίνεται λόγος για «αριστερίζοντα μέλη» στη διοίκηση της ΠΝΟ⁴²⁵.

5.5.1. Οι απαιτήσεις των εθνικών συνδικαλιστικών φορέων και οργανώσεων

Σε ένα πλαίσιο μεγαλύτερης συνδικαλιστικής ελευθερίας, όλα ανεξαιρέτως τα συνδικαλιστικά όργανα της ναυτεργασίας ζητούν, ή μάλλον απαιτούν, νέες νομοθετικές παρεμβάσεις και μεταρρυθμίσεις από το κράτος αλλά και καλύτερες συνθήκες εργασίας –και κυρίως απολαβές– από την πλοιοκτησία⁴²⁶. Τα κύρια αιτήματα των ναυτεργατικών συνδικαλιστικών ενώσεων ήταν, ειδικά την περίοδο 1975-1977, η βελτίωση της απασχόλησης και οι αυξήσεις στις συλλογικές συμβάσεις. Επιπροσθέτως, η ΠΕΠΕΝ ζητούσε άμεσες βελτιώσεις στις συνθήκες ασφαλείας, πρόνοιας και εργασίας στον ελληνικό στόλο και τη συμμετοχή της ναυτεργασίας, ως βασικού πυλώνα και κοινωνικού εταίρου της ελληνικής ναυτιλίας, στις νομοπαρασκευαστικές συζητήσεις και πολιτικές αποφάσεις που αφορούσαν τη ναυτεργασία⁴²⁷.

Το 1977, η τρίμηνη λευκή απεργία των λιμενεργατών στον ΟΛΠ, με κύρια απαίτηση την αύξηση των αποδοχών για τις υπερωρίες και τις εργολαβίες, διαταράσσει την ομαλή εμπορευματική ροή στο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, αποτελεί σημαντικό θέμα για τις εφημερίδες της εποχής και προκαλεί έντονη ανησυχία στην κυβέρνηση και στην αντιπολίτευση⁴²⁸. Αν και το γεγονός δεν αφορά άμεσα την ΕΕΕ και τις σχέσεις της με τη ναυτεργασία, ωστόσο η κινητοποίηση των λιμενεργατών φέρνει στο προσκήνιο τα θέματα ναυτικής εργασίας, με αποτέλεσμα την ενίσχυση του γενικότερου ναυτεργατικού συνδικαλισμού και την προβολή των αιτημάτων μέσω του Τύπου, γεγονός που απασχόλησε το ΥΕΝ.

5.5.2. Οι απαιτήσεις της ΔΟΜ

Κατά τη δεύτερη και τρίτη περίοδο προεδρίας του Αντώνη Χανδρή στην ΕΕΕ (1977-1980), τόσο το θέμα των διμερών συμβάσεων με αλλοδαπά πληρώματα όσο και η ανεργία των ναυτικών αποτελούσαν θέματα που οδηγούσαν σε συχνές εντάσεις την πλοιοκτησία, το κράτος και τη ναυτεργασία. Οι σχέσεις μάλιστα του εφοπλισμού με τα συλλογικά όργανα της ναυτεργασίας βραχυκυκλώθηκαν έντονα μετά το 1978, οδηγώντας σε άμεση παρέμβαση του υπουργού Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη το 1979. Οι σχέσεις της ΕΕΕ

⁴²³ «Η νέα συλλογική σύμβαση» (1979), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Αυγούστου 1979, τεύχος 1061/820, σελ. 2.

⁴²⁴ Μαυρογορδάτος, Γ. (1998), ό.π., σελ. 143.

⁴²⁵ «Το δεκαπενθήμερον» (1975), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Μαρτίου 1975, τεύχος 954/713, σελ. 3.

⁴²⁶ «Το δεκαπενθήμερον» (1975), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Μαρτίου 1975, τεύχος 954/713, σελ. 4 και 5.

⁴²⁷ «Μέτρα κατά της ανεργίας ζητεί η νέα διοίκηση της ΠΕΠΕΝ» (1975), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Αυγούστου 1975, τεύχος 964/723, σελ. 27.

⁴²⁸ 60 χρόνια ελληνική ναυτιλία και «Ναυτικά Χρονικά», ειδική έκδοση (1990), ό.π., σελ. 323.

–εμμέσως και του ελληνικού κράτους– με τη ΔΟΜ παρέμεναν επίσης εύφλεκτες καθ’ όλη τη διάρκεια της περιόδου. Κύρια σημεία τριβής υπήρξαν τόσο οι συνθήκες διαβίωσης και υγιεινής στον ελληνικό και ελληνόκτητο στόλο όσο και οι απολαβές των αλλοδαπών πληρωμάτων. Το 1975, η ΔΟΜ στην Αυστραλία προσπάθησε να μποϊκοτάρει όλα τα ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία, διότι, όπως αναφερόταν στην ανακοίνωση της Ομοσπονδίας, «παρά τη συμφωνία, φάνηκε να μην καταβάλλονται στα αλλοδαπά πληρώματα τα όσα αναλογούν από το ελληνικό συμβατικό μισθολόγιο»⁴²⁹.

Οι απολαβές όμως των ναυτικών και οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης, ειδικά των κατώτερων πληρωμάτων, αποτελούσαν κύρια στρατηγική προτεραιότητα για τη ΔΟΜ, η οποία ασκούσε πιέσεις τόσο μέσω των λιμενεργατικών συνδικάτων όσο και μέσω των σχέσεών της με τον διεθνή Τύπο⁴³⁰. Εθνικές λιμενεργατικές ενώσεις, ειδικά το 1976, μποϊκοτάραν συχνά όλα τα πλοία με σημαία ευκαιρίας και ενίοτε και τα ελληνικά. Σκοπός των μποϊκοτάζ, ιδίως στη Σκανδιναβία⁴³¹, ήταν ανέκαθεν –και παραμένει ακόμα και σήμερα– η εξίσωση των μισθών των αλλοδαπών με των ναυτικών της εθνικότητας του πλοίου, αλλά και η διασφάλιση των επιπέδων ασφαλείας, που συχνά περιγράφονταν με καυστικό τρόπο στον διεθνή Τύπο ως πλημμελή ή και απαράδεκτα. Πολλοί διεθνείς ναυλωτές υποχρεώνονταν, μετά το 1977, να περιλαμβάνουν στα ναυλοσύμφωνα άρθρα και ρήτρες με όρους της ΔΟΜ που αφορούσαν όχι μόνο τις συνθήκες ναύλωσης αλλά και άλλα ναυτεργατικά ζητήματα. Η συλλογική σύμβαση που επέβαλε σταδιακά η ΔΟΜ όμως θα επέφερε τη συγκεκριμένη περίοδο απότομη αύξηση των μισθών, ειδικά των κατώτερων πληρωμάτων.

Οι διαμάχες με τη ΔΟΜ, η αρνητική στάση του διεθνούς Τύπου, η δυσοίωση ναυλαγορά και η αύξηση των λειτουργικών εξόδων του υπερήλικου ελληνικού στόλου οδήγησαν τον πρόεδρο της ΕΕΕ, Αντώνη Χανδρή, να συνάψει συμφωνίες με αλλοδαπές ναυτεργατικές οργανώσεις. Οι συμβάσεις αυτές, που, όπως προαναφέρθηκε, υπογράφηκαν αιφνιδιαστικά και χωρίς τη σύμφωνη και απαιτούμενη γνώμη του ΥΕΝ αλλά και των ελληνικών ναυτεργατικών συνδικάτων, προκάλεσαν μεγάλη ένταση, ειδικά την περίοδο 1978-1980, στις σχέσεις εφοπλισμού και ελληνικής ναυτεργασίας.

5.6. Το κοινωνικό πρόσωπο της ελληνικής ναυτιλίας: Η ποιότητα του ελληνικού και ελληνόκτητου στόλου

Η δημόσια εικόνα της ναυτιλίας καθ’ όλη τη διάρκεια της περιόδου βάλλεται από τις συνεχείς αναφορές στον εθνικό και διεθνή Τύπο για την ποιότητα του στόλου των Ελλήνων. Τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο, οι Έλληνες, που εστιάζονται κυρίως στην εκμετάλλευση μεταχειρισμένων και παρήλικων πλοίων, «κατηγορούνται» από ναυτλιακούς κύκλους του Λονδίνου και από δυτικοευρωπαϊκά ΜΜΕ για τον μεγάλο αριθμό στις ολικές απώλειες των πλοίων και στα ναυτικά ατυχήματα. Το θέμα των συχνών ατυχημάτων απασχόλησε και άλλους συλλογικούς φορείς εκπροσώπησης επαγγελματιών

⁴²⁹ «Η ΔΟΜ επανέρχεται πάλι εις το χαράτσι» (1975), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Αυγούστου 1975, τεύχος 964/723, σελ. 19.

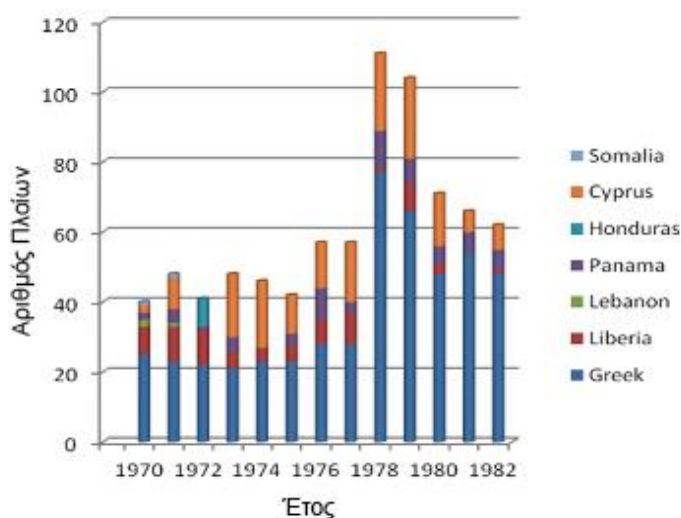
⁴³⁰ Donn, C.B. (1994), «National Regulation of International Industry: Industrial Relations in the Maritime Industry», *International Journal of Employment Studies*, 2(2), σελ. 211-227.

⁴³¹ Sciarra, S. (2008), «Viking and Laval: Collective Labour Rights and Market Freedoms in the Enlarged EU», *Cambridge Yearbook of European Legal Studies*, τόμος 10, σελ. 563-580.

συμφερόντων, όπως το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας. Οι ανακοινώσεις του ΤΕΕ δημιούργησαν εκνευρισμό σε εφοπλιστικούς κύκλους, αφού εκφραζόταν η άποψη ότι «τα ναυτικά ατυχήματα που συμβαίνουν στην ελληνική εμπορική ναυτιλία κατά καιρούς και ειδικότερα τα πολλά της περιόδου συγκλονίζουν τον ελληνικό λαό»⁴³².

Σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα, το ελληνικό νηολόγιο εμφανίζεται σε υψηλές θέσεις ως προς τον αριθμό των πλοίων που καταγράφηκαν σε ναυτικά ατυχήματα μεταξύ των σημαίων ευκαιρίας της εποχής.

Διάγραμμα 4: Ναυτικά ατυχήματα (casualty) σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία (ανά νηολόγιο), άνω των 500 GRT, κατά την περίοδο 1970-1982



Πηγή: Ναυτικά Χρονικά/YEN

Ανάμεσα στις αιτίες των ναυαγίων και των απωλειών αναφέρονται από την ΕΕΕ και τον ειδικό Τύπο της εποχής –ο οποίος κρατά αρχικά μια φιλική προσκείμενη στάση προς τη συλλογική άποψη των Ελλήνων εφοπλιστών– η ηλικία του πλοίου, οι δυσκολίες στη ναυσιπλοΐα της tramp ναυτιλίας σε άγνωστες πολλές φορές για τους ναυτικούς θάλασσες και λιμάνια, η έλλειψη ικανών πληρωμάτων αλλά και η κακή συντήρηση των πλοίων⁴³³. Παρά όμως τα διεθνή δημοσιεύματα και την αρνητική αν όχι φιλύποπη στάση πολλών ασφαλιστών, ειδικά του Λονδίνου, οι Έλληνες εφοπλιστές εξακολουθούν καθ' όλη τη διάρκεια της υπό εξέταση περιόδου να αγοράζουν μεγάλο αριθμό από μεταχειρισμένα πλοία⁴³⁴. Ενδεικτικό είναι ότι ο ναυτιλιακός Τύπος της εποχής περιγράφει ότι, μέχρι και το 1976, το 45% των ελληνικών πλοίων είχε ηλικία άνω των δέκα ετών⁴³⁵. Επιπροσθέτως, η πίεση από τις επιθεωρήσεις και τα μποϊκοτάζ της ΔΟΜ κατά των πλοίων με σημαία ευκολίας ανάγκαζε, σε όλη τη συγκεκριμένη περίοδο, πολλούς Έλληνες πλοιοκτήτες να εγγράψουν, ενίοτε και πολύ εσπευσμένα, τα πλοία τους στο

⁴³² «Τα ατυχήματα» (1979), *ΕΛΝΑΒΙ*, Μάρτιος 1979, έτος 6, τεύχος 63, σελ. 11.

⁴³³ «Αι ολικαί μας απώλειαι» (1976), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιουλίου 1976, τεύχος 987/746, σελ. 3.

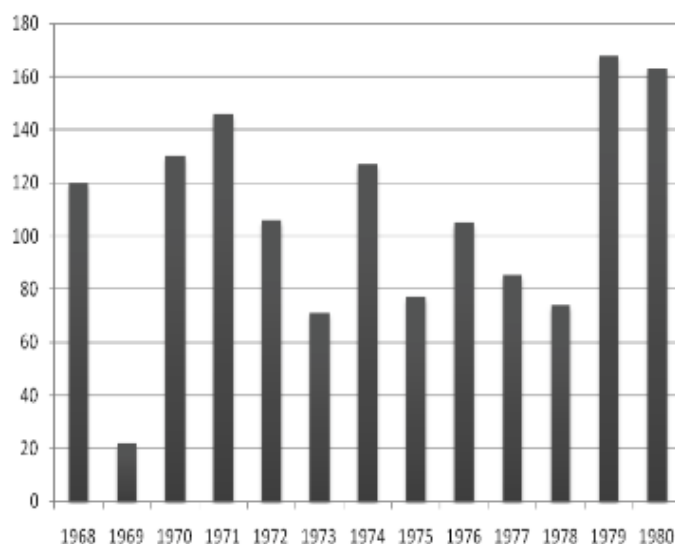
⁴³⁴ «Πρώτοι εις ολικάς απώλειας» (1977), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Ιουλίου 1977, τεύχος 1010/769, σελ. 5.

⁴³⁵ «Διά την καλήν αύριον» (1976), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Αυγούστου 1976, τεύχος 988/747, σελ. 1.

ελληνικό νηολόγιο, χωρίς ωστόσο να εξακριβώνεται πριν από τη νηολόγηση σε ποια κατάσταση βρισκόταν το πλοίο. «Στις περισσότερες περιπτώσεις βρίσκονται σε άθλια κατάσταση», αναφέρεται χαρακτηριστικά σε δημοσίευμα της εποχής⁴³⁶.

Λίγα χρόνια μετά, και ενώ περιγράφεται πλέον ως ιδιαίτερα ανησυχητικό το ποσοστό ατυχημάτων, οι λόγοι γι' αυτή τη θλιβερή παγκόσμια πρωτιά εντοπίζονται στην πλημμελή εκπαίδευση των νέων ναυτικών, στην έλλειψη προγραμματισμού κατά την πρόσκτηση νέων σκαφών, στη μειωμένη απόδοση και κατάρτιση των αλλοδαπών ναυτικών, στα μεικτά πληρώματα και στις γλωσσικές δυσκολίες που αντιμετωπίζει πλέον το πλήρωμα⁴³⁷. Η συνεχιζόμενη αρνητική πρωτιά των ολικών απωλειών του ελληνικού στόλου κορυφώνεται το 1978 και συνεχίζεται το 1979⁴³⁸. Η συγκεκριμένη διετία υπήρξε από κάθε άποψη δραματική για τις ολικές απώλειες και τα ατυχήματα στον ελληνικό στόλο. Στο ακόλουθο διάγραμμα αποτυπώνεται ο αριθμός των νεκρών σε ναυτικά ατυχήματα πλοίων υπό ελληνική διαχείριση. Το 1979 και το 1980 θεωρήθηκαν δραματικές χρονιές ως προς τον αριθμό των νεκρών από ναυτικά ατυχήματα.

Διάγραμμα 5: Αριθμός θυμάτων ναυαγίων ελληνόκτητων πλοίων άνω των 500 ΚΟΧ, 1968-1980



Πηγή: *Ναυτικά Χρονικά*/YEN, 1968-1980

Ωστόσο, η αύξηση του αριθμού των ναυαγίων και των ναυτικών ατυχημάτων αντανακλά και τη διόγκωση του στόλου των Ελλήνων, αλλά και την είσοδο πολλών νέων και με μικρή εμπειρία επαγγελματιών στον χώρο της πλοιοδιαχείρισης, ενώ σε αριθμό ποσοστών επί του συνόλου των πλοίων και της χωρητικότητας οι ολικές απώλειες μέχρι το 1978 δεν διαφέρουν, αν υπολογίσουμε το μέγεθος

⁴³⁶ «Προσπάθεια προσέλκυσης Ελλήνων ναυτικών ή διμερείς συμβάσεις για τη ναυτολόγηση αλλοδαπών» (1977), *ΑΡΙΩ*, Φεβρουάριος 1977, έτος 12, τεύχος 138, σελ. 29.

⁴³⁷ «Τα ατυχήματα των πλοίων μας» (1979), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Οκτωβρίου 1979, τεύχος 1064/823, σελ. 25.

⁴³⁸ Μαζαράκης, Γ. (1979), «Ποια η θέση και τα προβλήματα της ναυτιλίας μας και τι πρέπει να γίνει», *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Δεκεμβρίου 1979, τεύχος 1068/727, σελ. 17.

του στόλου, σε σημαντικό βαθμό σε σχέση με τους άλλους στόλους των παραδοσιακών ναυτιλιακών κρατών Δύσης και Ανατολής.

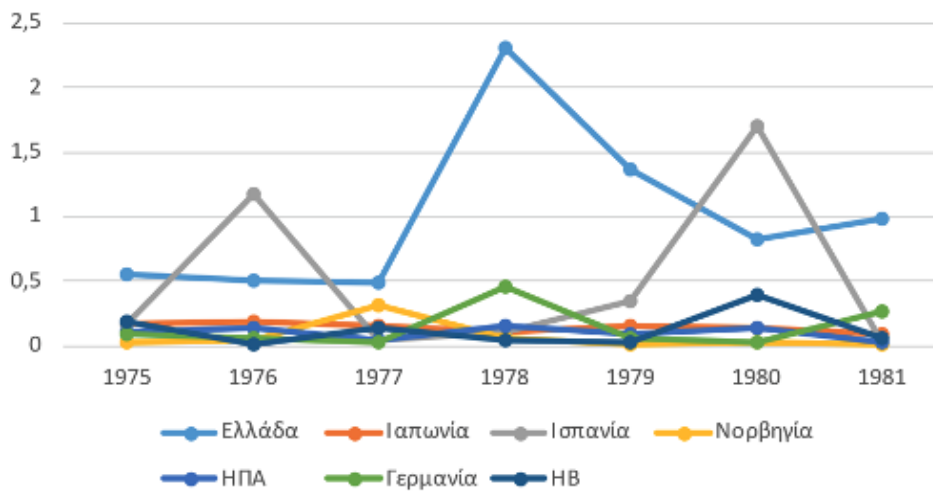
Πίνακας 4: Ποσοστιαίες ολικές απώλειες (*total loss*), επί του συνόλου της ολικής χωρητικότητας ανά εθνικό νηολόγιο, κατά την περίοδο 1975-1981

Χώρα (σε GT)	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Ελλάδα	0.55 (GT)	0.51 (GT)	0.49 (GT)	2.30	1.37	0.83	0.98
Ιαπωνία	0.17	0.19	0.16	0.10	0.16	0.14	0.09
Ισπανία	0.17	1.18	0.04	0.11	0.34	1.70	0.03
Νορβηγία	0.02	0.04	0.32	0.06	0.01	0.02	0.01
ΗΠΑ	0.11	0.14	0.04	0.15	0.09	0.14	0.02
Γερμανία	0.09	0.05	0.03	0.45	0.05	0.03	0.26
Ηνωμένο Βασίλειο	0.19	0.01	0.13	0.04	0.03	0.40	0.06

Πηγή: Lloyd's Register of Ships Casualty Return (1971-1981)

Μεταξύ του 1975 και του 1977, η Ελλάδα είναι στα ίδια περίπου επίπεδα, ως προς τις ολικές απώλειες, με τις άλλες χώρες, ενώ η Ισπανία παρουσιάζει μια κορύφωση το 1975 και η Νορβηγία το 1976. Η Ελλάδα δείχνει μια σημαντική κορύφωση το 1978, με σαφή πτωτική τάση τα επόμενα δύο χρόνια, όπου βλέπουμε πάλι κορύφωση της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου. Η Ελλάδα ακολουθεί μια πολύ χαμηλότερη άνοδο το 1981, όπως έχει και η Γερμανία. Είναι εμφανές ότι, εκτός από το 1978 και το 1979, τα στοιχεία που αφορούν την Ελλάδα συμπίπτουν κατά πολύ με την «κανονικότητα» των άλλων χωρών, αφού οι ολικές απώλειες –σε σχέση με τη γενική χωρητικότητα του συνόλου του στόλου των Ελλήνων– κινούνται γενικώς κάτω του 1%.

Διάγραμμα 6: Σύγκριση των ποσοστών ολικών απωλειών (total loss), επί του συνόλου της ολικής χωρητικότητας ανά εθνικό νηολόγιο, κατά την περίοδο 1975-1981



Πηγή: Lloyd's Register of Ships Casualty Return (1971-1981)

Η αύξηση του αριθμού των ναυτικών ατυχημάτων το 1978 οδήγησε για μία ακόμα φορά την επιθετική στάση από την αγγλική ασφαλιστική αγορά. Τα αλληπάλληλα δημοσιεύματα στον διεθνή ναυτιλιακό Τύπο και η επικριτική θέση πολλών ευρωπαϊκών λιμενικών αρχών οδηγούν τους επικεφαλής των ασφαλιστικών οίκων στο City να επιβάλουν, χωρίς καμία διάκριση, επασφάλιστρο για όλα τα ελληνικά πλοία άνω των δεκαπέντε ετών⁴³⁹. Κατά πολλούς, η αντίδραση των ασφαλιστικών οίκων του City ήταν και μια αντίδραση στη ραγδαία ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας και του ελληνικού νηολογίου, που θύμιζε την αντίδραση των ασφαλιστών του Λονδίνου την περίοδο του μεσοπολέμου, όταν οι Έλληνες αναπτύσσονταν και πάλι ραγδαία. Η μόνιμα επικριτική στάση όμως του εθνικού και διεθνούς Τύπου, αλλά και των ναυτεργατικών συνδικάτων⁴⁴⁰, που σχολίαζαν δυσμενώς τόσο τον ελληνικό εφοπλισμό όσο και το κράτος για τις πλημμελείς του υποχρεώσεις σε θέματα επιθεωρήσεων, οδηγούν τον υπουργό ΕΝ Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη σε σειρά νομοθετικών πρωτοβουλιών⁴⁴¹. Με τη νομοθεσία περί ελαχίστων επιπέδων ασφαλείας εμπορικών πλοίων, ο νομοθέτης έδωσε ιδιαίτερη έμφαση στην τήρηση των κανόνων ασφαλείας εν πλω, αλλά και στην κανονική επάνδρωση και για πρώτη φορά στη σωστή και άρτια εκπαίδευση των πληρωμάτων και στις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών⁴⁴².

Επιπλέον, καθοριστικής σημασίας για την απόφαση Κεφαλογιάννη αλλά και για τις διεθνείς συζητήσεις στα ναυτιλιακά fora ήταν το ναυάγιο του VLCC «Amoco Cadiz» στις 16 Μαρτίου 1978⁴⁴³. Η βύθιση του πλοίου στα ανοικτά της ακτής της Βρετανίας στη Γαλλία και η ρύπανση που προκάλεσε οδήγησαν στη διεθνή κατακραυγή και στην εγρήγορση ΜΚΟ και πολιτικών κομμάτων στη Βόρεια Ευρώπη⁴⁴⁴.

⁴³⁹ «Τα επασφάλιστρα» (1978), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Φεβρουαρίου 1978, τεύχος 1048/807, σελ. 2.

⁴⁴⁰ «Ανακοίνωση» (1979), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Οκτωβρίου 1978, τεύχος 1040/799, σελ. 8.

⁴⁴¹ Μαζαράκης, Γ. (1979), «Η Solas 1974, ο IMCO και η Ελλάς», *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Οκτωβρίου 1979, τεύχος 1064/823, σελ. 13.

⁴⁴² «Ασφαλέστερα πλοία» (1979), *ΕΛΝΑΒΙ*, Αύγουστος 1979, έτος 6, τεύχος 68, σελ. 9.

⁴⁴³ «Ελληνική ναυτιλία και ΕΟΚ» (1978), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Νοεμβρίου 1978, τεύχος 1043/802, σελ. 13.

⁴⁴⁴ «Θαλάσσια ατυχήματα» (1978), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Μαΐου 1978, τεύχος 1030/789, σελ. 47.

Αποτέλεσμα ήταν αρχικά να ληφθούν αυστηρότερα μέτρα τοπικού χαρακτήρα από εθνικές ακτοφυλακές για την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Σε αυτό το πλαίσιο, για πρώτη φορά δημιουργήθηκε μια άτυπη πανευρωπαϊκή συμφωνία για ανταλλαγή βάσεων με κοινά δεδομένα, εξασφαλίζοντας στόχους και μεθόδους ως προς την επιθεώρηση εμπορικών πλοίων⁴⁴⁵.

Τα νέα μέτρα του YEN για τον περιορισμό των ατυχημάτων αφορούσαν την υλοποίηση της ειλημμένης από το 1978 απόφασης για μείωση του ορίου ηλικίας στα δεκαεπτά έτη για εγγραφές πλοίων της ποντοπόρου ναυτιλίας. Τη μείωση της ηλικίας των πλοίων που θα εγγράφονταν στο εθνικό νηολόγιο επιθυμούσαν ήδη από το 1975 οι παραδοσιακοί οίκοι του Λονδίνου, σε αντίθεση με τους εκπροσώπους στους νεότερους ναυτιλιακούς οίκους του Πειραιά. Το θέμα της ηλικίας του στόλου των Ελλήνων τόνιζαν σε δημοσιεύματά τους αρθρογράφοι και αναλυτές σε διεθνή ΜΜΕ⁴⁴⁶. Η πολιτική απόφαση του υπουργού για άμεση υλοποίηση της απαγόρευσης εγγραφής πλοίων μεγαλύτερων των δεκαεπτά ετών, χωρίς καμία πλέον εξαίρεση, αίρεση ή αναβολή, από τον Μάιο του 1980, προκάλεσε αντιδράσεις από τους πλοιοκτήτες του Πειραιά. Η ΕΕΕ αντέδρασε και ζήτησε την άμεση αναστολή του μέτρου –επ’ αόριστον–, δημιουργώντας νέο κύκλο δημόσιων αντιπαραθέσεων με την πολιτική ηγεσία στο YEN⁴⁴⁷.

Παρ’ όλες τις προσπάθειες της κυβέρνησης, οι ολικές απώλειες σε αριθμό πλοίων πολλών νηολογίων συνεχίστηκαν καθ’ όλη τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου, με αποτέλεσμα η UNCTAD να προτείνει τη συστηματική παρακολούθηση των σημαίων ευκαιρίας μέχρι το 1991, και ανάμεσα σε αυτές προτεινόταν η στενότερη παρακολούθηση και της ελληνικής⁴⁴⁸. Με την επικείμενη μάλιστα ένταξη της Ελλάδας στην ΕΟΚ, υπουργοί Μεταφορών κοινοτικών κρατών και ευρωβουλευτές, σε δημόσιες δηλώσεις τους, σχολίαζαν δυσμενώς τα επίπεδα ασφάλειας στον ελληνικό εμπορικό στόλο⁴⁴⁹. Ωστόσο, το 1980, η Ελλάδα επικύρωσε τη Διεθνή Σύμβαση SOLAS 1974, που αφορά την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα⁴⁵⁰. Η απόφαση της επικύρωσης αντανάκλούσε την πολιτική θέση της κυβέρνησης για βελτίωση σε διεθνές επίπεδο όχι μόνο της εικόνας του ελληνικού πλοίου, αλλά και της εθνικής πολιτικής σε θέματα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας⁴⁵¹.

5.7. Ο ελληνικός κινηματογράφος και η απεικόνιση της ναυτιλιακής πραγματικότητας και επιχειρηματικότητας

Ο ελληνικός κινηματογράφος, ειδικά μέχρι και την περίοδο της πρώιμης μεταπολίτευσης, συνιστούσε το κατεξοχήν μαζικό μέσο όχι μόνο ψυχαγωγίας αλλά και επικοινωνίας, λόγω του αναλφαβητισμού στην

⁴⁴⁵ «Η ναυτιλιακή πολιτική της ΕΟΚ» (1978), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Δεκεμβρίου 1978, τεύχος 1044/803, σελ. 22.

⁴⁴⁶ Κεφαλογιάννης, Μ. (1980), «Μέτρα του YEN για τον περιορισμό των ναυτικών ατυχημάτων», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1980, τεύχος 1071/830, σελ. 3.

⁴⁴⁷ 60 χρόνια ελληνική ναυτιλία και «Ναυτικά Χρονικά», ειδική έκδοση (1990), ό.π., σελ. 342.

⁴⁴⁸ «Να διαψεύσθει» (1979), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Οκτωβρίου 1979, τεύχος 1065/824, σελ. 1.

⁴⁴⁹ «Ατυχήματα και ΕΟΚ» (1979), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Οκτωβρίου 1979, τεύχος 1065/824, σελ. 1.

⁴⁵⁰ Μαζαράκης, Γ. (1980), «Τα ναυτικά μας ατυχήματα κρίσιμον εθνικών πρόβλημα», *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Μαρτίου 1980, τεύχος 1074/833, σελ. 21.

⁴⁵¹ Κεφαλογιάννης, Μ. (1980), ό.π., σελ. 13.

ελληνική επαρχία, της αργοπορημένης ανάπτυξης της τηλεόρασης και των δυσκολιών άμεσης και συστηματικής κυκλοφορίας του έντυπου Τύπου, ειδικά στην περιφέρεια⁴⁵².

Ήδη από τη δεκαετία του 1960, την περίοδο άνθησης ως προς τον αριθμό παραγωγής του ελληνικού κινηματογράφου, οι ταινίες καταπιάνονται με συγκεκριμένα «στερεοτυπικά μοτίβα», που αφορούν κάπως μελοδραματικά την κοινωνική αδικία, την πάλη των τάξεων και τις μάταιες ελπίδες για ανέλιξη των πιο ασθενών οικονομικά νέων⁴⁵³. Η άνθηση της εφοπλιστικής «τάξεως» δεν θα μπορούσε να ξεφύγει από την αναπαραγωγή των παραπάνω στερεοτυπικών μοτίβων και να μην αφορά τον «άγνωστο» ή «ασυνήθιστο» τρόπο ζωής των «πλουσίων» εφοπλιστών με έναν διαφορετικό και «κοσμοπολίτικο» τρόπο ζωής. Σεναριογράφοι και σκηνοθέτες, με τα «μελοδράματα» της περιόδου, καταγγέλλουν και καταδικάζουν την κοινωνική αδικία και την οικονομική εκμετάλλευση, μέσα από την εστίαση στην κοινωνική κυρίως διαφορετικότητα μεταξύ του «πλούσιου» και του «φτωχού»⁴⁵⁴.

Η θεματολογία, ειδικά των νέων σκηνοθετών των δεκαετιών του 1960 και του 1970, αγγίζει συχνά κοινωνικά προβλήματα, που προέρχονται από την καθημερινότητα του απλού πολίτη⁴⁵⁵. Κατ' αυτή την άποψη, είναι κατανοητός ο λόγος για τον οποίο ο κρατικός προϋπολογισμός που προοριζόταν για τον κινηματογράφο κατευθύνθηκε προς συγκεκριμένα «εμπορικά» είδη ταινιών, «με το πρόσχημα ότι ήταν μια καλή μακροχρόνια επένδυση για τα έσοδα του κράτους»⁴⁵⁶. Επιπροσθέτως, τόσο η ελληνική κοινωνία όσο και ο ελληνικός κινηματογράφος επηρεάζονταν απόλυτα από το διεθνές «ενδιαφέρον» για ταινίες καταστροφής, γνωστές ως *disaster movies*. Οι ταινίες αυτές πλήθαιναν από το τέλος της δεκαετίας του 1960, με κορύφωση στις αρχές του 1970, με εισπρακτικές επιτυχίες και κέρδη για τους παραγωγούς τους⁴⁵⁷. Στο ίδιο πλαίσιο, τα συχνά ναυτικά ατυχήματα κέντριζαν το αμείωτο ενδιαφέρον όλων των εταιρειών παραγωγής κινηματογραφικών ταινιών και συνεπακόλουθα και των Ελλήνων παραγωγών.

Η αρνητική δημόσια εικόνα των πλοιοκτητών διαμορφωνόταν ήδη από την περίοδο της δικτατορίας, με σημαντικό παράγοντα αυτής της διαδικασίας να αποτελούν οι ελληνικές κινηματογραφικές ταινίες, δραματικές ή κωμικές, που δημιουργήθηκαν και προβλήθηκαν επί επταετίας⁴⁵⁸. Παρά την αυστηρή λογοκρισία, η εικόνα του εφοπλιστή εμφανιζόταν στις κινηματογραφικές ταινίες ως εξαιρετικά αρνητική και τα μέλη της ναυτιλιακής οικογένειας είτε ως απάνθρωπα ή εγκληματικά στοιχεία είτε ως χαριτωμένες

⁴⁵² Κόκκαλη, Α. (1997), «Ελληνικός κινηματογράφος και αντιδικτατορικό φοιτητικό κίνημα», *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*, 1997, τεύχος 92-93, σελ. 128.

⁴⁵³ Σολδάτος, Ι. (2010), *Ιστορία του Ελληνικού Κινηματογράφου 1900-1967*, 1ος τόμος, 12η έκδοση, εκδόσεις Αιγόκερως, Αθήνα, σελ. 68.

⁴⁵⁴ Δερμεντζόγλου, Αλ. (2007), *Σε σκοτεινούς δρόμους – Το φιλμ νουάρ στον ελληνικό κινηματογράφο*, εκδόσεις Εγώδιος, Αθήνα.

⁴⁵⁵ Κόκκαλη, Α. (1997), «Ελληνικός κινηματογράφος και αντιδικτατορικό φοιτητικό κίνημα», *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*, 92, σελ. 127-150.

⁴⁵⁶ Κόκκαλη, Α. (1997), ό.π., σελ. 135.

⁴⁵⁷ Weaver, R. (2008), *Journal of the Fantastic in the Arts*, τόμος 19, τεύχος 2 (73), σελ. 279-281, και Keathley, C., «Trapped in the Affection Image: Hollywood's Post-traumatic Cycle (1970-1976)», στην έκδοση *The Last Great American Picture Show*, Amsterdam University Press, 2004, σελ. 293-308.

⁴⁵⁸ Τζανετάκος, Αλ. (2016), «Το κίνημα της 21ης Απριλίου 1967 και η θεωρία του», *Πρακτικά Συνεδρίου: Η δικτατορία των συνταγματαρχών και η αποκατάσταση της δημοκρατίας*, 20-22 Νοεμβρίου 2014, Έκδοση Ιδρύματος της Βουλής των Ελλήνων, Αθήνα, σελ. 204.

ή και γελοίες καρικατούρες⁴⁵⁹. Σε πάνω από είκοσι ελληνικές ταινίες με σημαντική εισπρακτική επιτυχία την περίοδο 1967-1975, οι πλοιοκτήτες και τα μέλη των εφοπλιστικών οικογενειών παρουσιάζονταν ως αδίστακτοι, σκληροί και δολοπλόκοι⁴⁶⁰. Συχνά μάλιστα οι νεότερες γενιές των εφοπλιστικών οίκων γελοιοποιούνταν σε κωμωδίες της εποχής, όπου παρουσιάζονταν με ιδιότροπες συνήθειες και αλλοπρόσαλλη συμπεριφορά. Η συχνότερη αναφορά σχετιζόταν με την κακή ποιότητα των ελληνικών και ελληνόκτητων πλοίων⁴⁶¹, τον καιροσκοπικό ή εγωκεντρικό χαρακτήρα του εφοπλιστή⁴⁶² και τις δυσκολίες και τους κινδύνους του ναυτικού επαγγέλματος⁴⁶³. Συχνή ήταν και η αναφορά στη μετανάστευση⁴⁶⁴, που πολλές φορές συνεπαγόταν και ένα σκληρό μπάρκο ή ταξίδι προς την ελπίδα για μια καλύτερη ζωή, που συχνά δεν υλοποιούνταν. Συχνή ήταν επίσης η εστίαση στην «καταπιεστική» οικογένεια, η οποία εμμέσως πλην σαφώς ήταν μια μορφή υπόγειας κριτικής στην καταπίεση οποιασδήποτε ελεγκτικής εξουσίας⁴⁶⁵.

Οι συγκεκριμένες ταινίες, με την κατάρρευση των ελληνικών εταιρειών παραγωγής κινηματογραφικών ταινιών, εξακολουθούσαν να προβάλλονται με μεγάλη επιτυχία για αρκετές δεκαετίες μετά, τόσο στις κινηματογραφικές αίθουσες όσο και στην τηλεόραση. Σε αυτό το πλαίσιο, «η ιστορία των ταινιών δεν αναφέρεται μόνο στη στιγμή που αυτή προβλήθηκε για πρώτη φορά, αλλά αποτελεί ένα παλίμψηστο εμπειριών και αναμνήσεων σε διαφορετικούς τόπους, από διαφορετικούς θεατές και κάτω από διαφορετικούς ορίζοντες προσδοκιών»⁴⁶⁶.

Η εμπορικότητα του ελληνικού κινηματογράφου, ήδη από τα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του 1970, ουσιαστικά συρρικνώθηκε και μετέπειτα κατέρρευσε. Η μείωση του αριθμού των εισιτηρίων, στις αίθουσες κυρίως της Αθήνας αλλά και της επαρχίας, ήταν κάθετη. Ενδεικτικά είναι τα στοιχεία που αφορούν τη μέση επισκεψιμότητα στις αίθουσες ανά άτομο: αρχικά αυξανόταν συνεχώς από το 1963 έως και το 1971, με το μέσο άτομο να πηγαίνει στον κινηματογράφο τουλάχιστον μία φορά τον μήνα, ενώ από το 1972 και μετέπειτα η επισκεψιμότητα περιορίστηκε σε μία φορά κάθε 57 ημέρες⁴⁶⁷. Ο εμπορικός κινηματογράφος, ουσιαστικά απροετοίμαστος από την περίοδο της ευμάρειας και της

⁴⁵⁹ Κάκκαρης, Ι. (2012), «Η εικόνα του εφοπλισμού μέσα από την ελληνική κινηματογραφική παραγωγή των ετών 1967-1974», Μεταπτυχιακή διατριβή κατατεθειμένη στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Οκτώβριος 2012, Χίος, URI <http://hdl.handle.net/11610/12933>

⁴⁶⁰ Κάκκαρης, Ι. (2012), ό.π., και Παπακωνσταντίνου, Κ., Μπίσιας, Η. (2012), ό.π.

⁴⁶¹ Ενδεικτικά: *Κολωνάκι, διαγωγή μηδέν* (1967), *Ορατότης μηδέν* (1970), *Κάθε ναυάγιο και μία κόλαση* (1971), *Αιχμάλωτοι του μίσους* (1972), *Αναζήτησις* (1972).

⁴⁶² Ενδεικτικά: *Πειραιάς ώρα 7:30* (1967), *Η αρχόντισσα και ο αλήτης* (1968), *Οι εκβιαστές* (1972), *Ζήτημα ζωής και θανάτου* (1973), *Η αμαρτία της ομορφιάς* (1972), *Αιχμάλωτοι του μίσους* (1972).

⁴⁶³ Ενδεικτικά: *Η αρχόντισσα του λιμανιού* (1969), *Πεθαίνω κάθε ξημέρωμα* (1969), *Ορατότης μηδέν* (1970), *Πεθαίνω κάθε ξημέρωμα* (1969-1970), *Κάθε ναυάγιο και μία κόλαση* (1971).

⁴⁶⁴ Λυδάκη, Α. (2016), «Ο δρόμος προς τη Δύση. Η μετανάστευση στον ελληνικό κινηματογράφο και ένα παράδειγμα», *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*, 126, σελ. 81-111.

⁴⁶⁵ Nikolaidou, A. (2017), «Some Thoughts on How Rewriting the History of New Greek Theatre Unearths a Genealogy of the Greek Weird Wave», *FILMICON: Journal of Greek Film Studies*, τεύχος 4, Δεκέμβριος 2017, σελ. 297.

⁴⁶⁶ Karalis, V. (2018), «Ο Ελληνικός Κινηματογράφος ως Σύγχρονο Ιστοριογραφικό Πρόταγμα», *Modern Greek Studies (Australia and New Zealand): a Journal for Greek Letters Pages on Greek Cinema*, The University of Sydney, Sydney, Australia, τόμος 19, σελ. 40.

⁴⁶⁷ Χαϊρετάκης, Μ. (2017), «Η στρατιωτική δικτατορία της 21ης Απριλίου 1967 ως τομή για τα ελληνικά ΜΜΕ», *Ελληνική Επιθεώρηση Πολιτικής Επιστήμης*, 35, σελ. 19-56.

πλήρους συνεργασίας των εταιρειών παραγωγής με το δικτατορικό καθεστώς, είναι γεγονός ότι δεν εκσυγχρονίστηκε και κυρίως δεν προετοιμάστηκε για να αντιμετωπίσει την πιο λαοφιλή και οικονομική για τα πλήθη τηλεόραση⁴⁶⁸. Οι ταινίες καταστροφής, όμως, οι οποίες αφορούσαν τον αντίκτυπο ενός ναυαγίου, οι μελοδραματικές που αφορούσαν τις ανισότητες μεταξύ της «πλουτοκρατίας» στο πρόσωπο μιας εφοπλιστικής οικογένειας και του υπόλοιπου κοινωνικού συνόλου, αλλά ακόμα και οι κωμικές, που γελοιοποιούσαν τον «διαφορετικό» τρόπο ζωής και συμπεριφοράς, ειδικά της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας του Λονδίνου, έμελλαν με τη συχνή επανάληψή τους στη δημόσια και μετέπειτα ιδιωτική τηλεόραση να γίνουν γνωστές και σε πολλές ακόμα μετέπειτα γενιές και να οδηγήσουν σε μια «συλλογική» μνήμη που σαφώς δεν αντιστοιχούσε στη ναυτιλιακή πραγματικότητα της εποχής.

5.8. Η εικόνα του εφοπλισμού στον ημερήσιο αθηναϊκό Τύπο

Με την κατάρρευση της δικτατορίας στην Ελλάδα το 1974, ξεκίνησε μια νέα τάξη πραγμάτων τόσο στον πολιτικό όσο και στον οικονομικό και επιχειρηματικό χώρο στην Ελλάδα. Οποιοσδήποτε όμως επιχειρηματικός κλάδος ή επιχειρηματίας είχε συνεργαστεί με τους δικτάτορες φαινόταν «ύποπτος»⁴⁶⁹.

Είναι σαφές ότι η οικονομική και αναπτυξιακή πολιτική των Συνταγματάρχων βρέθηκε στο στόχαστρο της κοινής γνώμης το 1974 και το 1975. Είναι επίσης σαφές ότι, αν και τα καθαρά οικονομικά στοιχεία δείχνουν ότι η χώρα, πριν από τη δικτατορία και κατά τη διάρκειά της, συμμετείχε και επωφελήθηκε από μια περίοδο οικονομικής άνθησης των δυτικών οικονομιών, ωστόσο η διακυβέρνηση των χουντικών προκάλεσε τεράστιες εργασιακές και κοινωνικές στρεβλώσεις: κοινωνικούς αποκλεισμούς, εξαιρέσεις και εντάσεις εντός των επιχειρηματικών κόλπων, φίμωση του συνδικαλισμού αλλά και γενικότερες διώξεις επιχειρηματιών και εργαζομένων. Το συνηθέστερο ποινικό αδίκημα που διωκόταν αυτεπάγγελτα από τις αρμόδιες αρχές ήταν η περιύβριση αρχής, όπου στην έννοια «αρχή» συμπεριλαμβανόταν γενικόλογα κάθε δημόσιος λειτουργός, ανεξαρτήτως θέσεως ή εξουσίας. Επιπροσθέτως, κάθε κριτική «επί πράξεων και παραλείψεων οργάνου της πολιτείας» διωκόταν από οποιονδήποτε εισαγγελέα σε οποιοδήποτε σημείο της χώρας, ανεξαρτήτως τοπικής δωσιδικίας, κάπως αυθαίρετα από το οποιοδήποτε «θιγόμενο» όργανο του κράτους⁴⁷⁰.

Η άνοδος της κυκλοφορίας των εφημερίδων είναι σαφές ότι αφορούσε πλέον το σύνολο της πολιτικής και επιχειρηματικής ηγεσίας του τόπου, που συχνά βρισκόταν στο στόχαστρο δημοσιευμάτων. Στις αρχές του 1975, οι εφημερίδες, μετά από μια περίοδο συρρίκνωσης της κυκλοφορίας τους, που ήταν αποτέλεσμα της λογοκρισίας που επέβαλε η δικτατορία, εμφάνισαν σημαντική άνθηση⁴⁷¹. Οι εφημερίδες που κυκλοφορούσαν πλέον ευρέως σε όλη τη χώρα έφταναν τις έντεκα, αφού καθ' όλη τη διάρκεια του

⁴⁶⁸ Κόκκαλη, Α. (1997), ό.π., σελ. 137-142.

⁴⁶⁹ «Οι σχέσεις μεταξύ κράτους και Ναυτιλίας», τα πλήρη πρακτικά και συμπεράσματα της 11ης συζητήσεως στρογγυλής τραπέζης της «Αργούς» (1976), Ανάτυπον εκ του περιοδικού *ΑΡΓΩ* της 10ης Ιανουαρίου 1976, τεύχος 125.

⁴⁷⁰ Τζανετάκος, Αλ. (2014), ό.π., σελ. 206.

⁴⁷¹ Ζαούσης, Κ. και Στράτος, Κ. (1993), *Οι εφημερίδες 1974-1992*, εκδόσεις Γνώση, Αθήνα, σελ. 22.

1974 είχαν επανακυκλοφορήσει η *Αθηναϊκή*, η *Αυγή*, ο *Ριζοσπάστης* και η *Καθημερινή*, ενώ το 1975 προστέθηκε και η *Ελευθεροτυπία*.

Ειδικά την περίοδο 1974-1976 η κατακόρυφη αύξηση στις κυκλοφορίες αντανάκλουσε τη μέχρι τότε επαναλαμβανόμενη διεθνή τάση, σε περιόδους μεγάλων πολιτικών κρίσεων, τα έντυπα ΜΜΕ να παρουσιάζουν σημαντική άνοδο στην κυκλοφορία τους⁴⁷² αλλά και την ανάγκη του αναγνωστικού κοινού να παρακολουθήσει τις εξελίξεις που αφορούσαν τις δίκες των Συνταγματαρχών και των συνεργατών τους. Η αυστηρή κριτική που ασκούσαν οι αθηναϊκές εφημερίδες σε όσους συνεργάστηκαν με το καθεστώς των Συνταγματαρχών προκαλούσε επίσης το ενδιαφέρον των αναγνωστών.

Σε όλη την περίοδο 1975-1981, ο ελληνικός εφοπλισμός δέχεται αρνητική δημοσιότητα από το σύνολο των ΜΜΕ και η αρνητική αρθρογραφία εστιάζεται πλέον όχι στις επιχειρηματικές δράσεις του εφοπλισμού κατά την επταετία και στον «ασυνήθιστο» τρόπο ζωής τους: «Είναι λυπηρό ότι από ορισμένους υπήρξαν εσχάτως κρούσματα τα οποία ξέφυγαν από τα πλαίσια της καλώς εννοούμενης επιχειρηματικής τάξης. Ευτυχώς υπήρξαν λίγα. Αλλά ήταν κρούσματα τόσο έντονα, που επέσυραν την περιφρόνηση και την καταδίκη από όλους. Δεν επιτρέπεται μέσα στην εφοπλιστική οικογένεια με παράδοση γενεών και με έφεση στα θαλάσσια έργα που επέφεραν θαυμασμό να διαπιστώνονται περιπτώσεις που διασύρουν το καλό όνομα της ναυτιλίας», σχολιάζει χαρακτηριστικά το μέλος του ΔΣ της ΕΕΕ Ιωάννης Δ. Ζανναράς⁴⁷³. Ο ειδικός ναυτιλιακός Τύπος σχολιάζει τη στάση της κοινωνίας, προσπαθώντας να διασκεδάσει τις εντυπώσεις, ερωτώντας «πού οφείλεται η γενικότερη αρνητική γνώμη του κράτους και της κοινής γνώμης απέναντι στον εφοπλισμό. Φθόνος ή προκατάληψη; Η κοινωνία σχολιάζει ευρέως οιαδήποτε εφοπλιστική σπατάλη ή αμετρία αγνοώντας την πραγματικότητα»⁴⁷⁴. Πιο συγκεκριμένα, η αρνητική δημόσια εικόνα του Έλληνα εφοπλιστή στις αρχές της μεταπολίτευσης δεν αφορούσε μόνο τις επιχειρηματικές δραστηριότητες του εφοπλισμού αλλά και τον τρόπο ζωής ορισμένων εξ αυτών⁴⁷⁵, που ενίοτε προκαλούσαν εκούσια τα φώτα της δημοσιότητας. Επιπροσθέτως, η αρθρογραφία στα ΜΜΕ εστιάζεται τακτικά σε συγκεκριμένα θέματα, που σχετίζονται με τη συντήρηση και τις συνθήκες διαβίωσης στα εμπορικά πλοία ελληνικών συμφερόντων, τους λόγους (κυρίως οικονομικούς αλλά και συντήρησης), τον μεγάλο αριθμό που καταγραφόταν κάθε χρόνο στις ολικές απώλειες και αβαρίες⁴⁷⁶.

Η ποιοτική διαχείριση του στόλου αποτελεί όμως σταθερά την πιο σημαντική και συχνή θεματολογία, με εκτενή αρνητικά σχόλια στον ημερήσιο Τύπο της εποχής⁴⁷⁷. Αν και τα περισσότερα ατυχήματα αφορούν πλέον φορτηγά μικρής χωρητικότητας, η κοινή γνώμη οδηγείται συχνά, μέσω των

⁴⁷² Ζαούσης, Κ. και Στράτος, Κ. (1993), ό.π., σελ. 148.

⁴⁷³ Ζανναράς, Ι. Δ. (1979), «Να διαφυλάξουμε το καλό όνομα της ελληνικής ναυτιλίας», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1979, τεύχος 1047/801, σελ. 33.

⁴⁷⁴ «Η Ελλάς και η ναυτιλία» (1976), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1976, τεύχος 975/734, σελ. 1.

⁴⁷⁵ Θανάσης, Π. (1975), «Γύρω από τον Ωνάση», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιουλίου 1975, τεύχος 963/722, σελ. 31., και Φουστάνος, Γ. (2016), *Ταξίδι ενός αιώνα – 1916-2016: Η ιστορία της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών*, Αργώ Εκδοτική, Αθήνα, σελ. 258

⁴⁷⁶ Λαμός, Π.Α. (1980), «Το “κατηγορώ” της ελληνικής ναυτιλίας», *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Μαρτίου 1980, τεύχος 1074/833, σελ. 17.

⁴⁷⁷ Αντωνόπουλος, Κ. (1979), «Οι συμπληγάδες της ναυτιλίας μας», *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Φεβρουαρίου 1979, τεύχος 1048/807, σελ. 1., και Φουστάνος, Γ. (2016), ό.π., σελ. 261

δημοσιευμάτων, στο συμπέρασμα ότι όλα ανεξαιρέτως τα εμπορικά πλοία υπό ελληνική διαχείριση δεν συντηρούνται σε ικανοποιητικό βαθμό ή ότι οι ναυτικοί τους δεν ήταν επαρκώς εκπαιδευμένοι ή έμπειροι να αντεπεξέλθουν στις νέες απαιτήσεις της βιομηχανίας.

Με αφορμή όμως την επικείμενη ένταξη της Ελλάδας στην ΕΟΚ και τα αρνητικά σχόλια πολλών πολιτικών ηγετών της Ευρώπης, ο ελληνικός στόλος αποτελεί θέμα αρνητικής προβολής και στα διεθνή τηλεοπτικά κανάλια. «Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί μια πλέουσα απειλή και δυσφήμιση σε παγκόσμια κλίμακα», περιγράφει χαρακτηριστικά το αγγλικό τηλεοπτικό κανάλι ITV στις 17 Δεκεμβρίου 1980⁴⁷⁸.

Τα πρωτοσέλιδα και οι αρνητικές δημοσιεύσεις σχετικά με τα ναύαγια παραμένουν από την αρχή μέχρι το τέλος της περιόδου αναρίθμητα και εκτενή⁴⁷⁹. Με την επικράτηση της δημόσιας τηλεόρασης, τα ναύαγια προβάλλονται εκτενώς και σε ελληνικά τηλεοπτικά προγράμματα, συντελώντας στην αρνητική εικόνα της ναυτιλίας στην ευρύτερη κοινωνία⁴⁸⁰. Την ίδια περίοδο, νεότερα ηλικιακά μέλη της ελληνικής εφοπλιστικής κοινότητας καταγράφουν ότι «πρέπει να σταματήσει επιτέλους ο διασυρμός ολόκληρης της ελληνικής εφοπλιστικής οικογένειας από τον Τύπο εξαιτίας ορισμένων περιστατικών μελών τα οποία τη δυσφημούν»⁴⁸¹, υπονοώντας εμμέσως πλην σαφώς ότι οι λίγες περιπτώσεις παράνομων ενεργειών διογκώνονται από τον Τύπο της εποχής.

5.9. Συμπεράσματα

Η παρουσίαση των παραπάνω συνθέτει την πολιτική, οικονομική και κοινωνική πραγματικότητα τη συγκεκριμένη δεκαετία. Επιπλέον, αναδεικνύει το κλίμα της περιόδου και τις συνθήκες που επικρατούσαν τόσο στην Ελλάδα όσο και διεθνώς. Σε αυτή τη νέα τάξη πραγμάτων, οι συλλογικοί φορείς εκπροσώπησης καλούνταν να διαδραματίσουν έναν ουσιαστικό ρόλο αλλά και να επανεξετάσουν τις θέσεις και τη γενικότερη στρατηγική τους υπό το βάρος των νέων κοινωνικών και οικονομικών απαιτήσεων της εποχής. Η έντονη κοινωνική απαίτηση για μεγαλύτερη διαφάνεια και εξωστρέφεια όλων των κλάδων της οικονομίας υπήρξε ένα διεθνές φαινόμενο και μια απαίτηση που τόσο η κυβέρνηση Καραμανλή όσο και τα νέα κόμματα της αντιπολίτευσης λάμβαναν σοβαρά υπόψη, ειδικά στο πλαίσιο των ενταξιακών διαπραγματεύσεων με την ΕΟΚ. Η συστηματική ανασυγκρότηση, η επαγγελματική οργάνωση αλλά και η έντονη δραστηριοποίηση, τόσο εντός Ελλάδος όσο και διεθνώς, συνδικαλιστικών κινημάτων, οργανώσεων αλλά και φορέων εκπροσώπησης συλλογικών συμφερόντων αποτελούν σημαντική κοινωνική έκφραση της εποχής. Επιπλέον, η άνθηση του έντυπου Τύπου, ειδικά του ημερήσιου Τύπου στην Ελλάδα, μετά από μια περίοδο φίμωσης της πολυφωνίας αλλά και της ελευθεροτυπίας, αλλά και η σταδιακή εδραίωση της τηλεόρασης ως μέσου άμεσης πλέον πληροφόρησης αλλά και ψυχαγωγίας, σε βάρος του κινηματογράφου, αποτελούν επίσης σημαντικές παραμέτρους της εποχής.

⁴⁷⁸ Μπάτης, Ευ. (1994), *Το αρχιπέλαγος που ταξιδεύει*, εκδόσεις Πιτσιλός, σελ. 35.

⁴⁷⁹ Λαμιάς, Α.Γ. (1977), «Ναυτιλία και ελληνικός εφοπλισμός», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Αυγούστου 1977, τεύχος 1013/772, σελ. 26.

⁴⁸⁰ «Απαράδεκτον» (1981), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Μαρτίου 1981, τεύχος 1099/858, σελ. 5.

⁴⁸¹ Λως, Μ.Δ. (1990), ό.π., σελ. 57.

Κάτω από συνθήκες πρωτοφανούς κοινωνικής πίεσης αλλά και μιας νέας διεθνούς τάξης πραγμάτων, οι συλλογικοί φορείς εκπροσώπησης επαγγελματικών συμφερόντων καλούνταν, ειδικά μετά την κατάρρευση της δικτατορίας στην Ελλάδα, να επανασυστηθούν απέναντι στην κοινωνία, που απαιτούσε συμμετοχικές πλέον διαδικασίες στη λήψη οποιωνδήποτε πολιτικών αποφάσεων που αφορούσαν θέματα εταιρικού αλλά και εργατικού δικαίου και πολιτικής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: Οι εξωγενείς παράγοντες που διαμόρφωσαν τη στρατηγική επικοινωνίας της ΕΕΕ

6.1. Εισαγωγή

Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο διερευνώνται οι λόγοι για τους οποίους αναθεωρήθηκε η επικοινωνιακή στρατηγική της ΕΕΕ το 1975. Διερευνάται κατά πόσο η αλλαγή του πολιτεύματος και η απόλυτη επικράτηση του Κωνσταντίνου Καραμανλή στις εθνικές εκλογές το 1974 λειτούργησαν, σύμφωνα με το αρχαιακό υλικό που συλλέχθηκε και κωδικοποιήθηκε και κυρίως μέσω των συνεντεύξεων που πραγματοποιήθηκαν, ως ένα εξωγενές σοκ και έναυσμα για την αλλαγή της επικοινωνιακής στρατηγικής της ΕΕΕ.

Επιπροσθέτως, μελετάται κατά πόσο οι συνεχείς αναφορές στον εθνικό Τύπο την περίοδο 1975-1980 επέδρασαν αρνητικά στη δημόσια εικόνα της ναυτιλίας και εξανάγκασαν μετέπειτα το συλλογικό όργανο του ελληνικού εφοπλισμού, κάτω από συνθήκες κρίσεως, να επανεξετάσει το επικοινωνιακό «δόγμα» του «λάθε βιώσας» που επικρατούσε στον ελληνικό εφοπλισμό μέχρι και τη συγκεκριμένη περίοδο.

6.2. Θεωρητικό υπόβαθρο

Θεσμοί με σημαντική ιστορική παράδοση συνήθως παραμένουν σταθεροί ως προς τις στρατηγικές τους επιδιώξεις και οι αλλαγές, ειδικά ως προς την υιοθέτηση νέων «κατευθύνσεων», είναι σχετικά απίθανες, λόγω της «εξάρτησης από το παρελθόν»⁴⁸². Ωστόσο, οι –εξωγενείς κυρίως– κρίσεις μπορούν να οδηγήσουν σε απότομες και αιφνίδιες αλλαγές τόσο των στρατηγικών επιδιώξεων όσο και των τακτικών, αφού οι επικεφαλής έχουν την ευκαιρία να επανεξετάσουν τα αρχικά οράματα και τους στρατηγικούς στόχους που επεδίωκαν και να υιοθετήσουν ή μάλλον να προσαρμόσουν τις στρατηγικές τους σε νέα δεδομένα⁴⁸³.

Οι χρονικές περίοδοι στις οποίες οι ομάδες συμφερόντων προτιμούν είτε το status quo ante είτε την απεξάρτηση από το παρελθόν εξαρτώνται από τη γενικότερη στάση των κοινωνικών εταίρων για ένα θέμα, τη θετική ή αρνητική κοινή γνώμη απέναντι σε έναν οργανισμό ή, πολύ πιο συχνά, από την κινητοποίηση νέων ομάδων συμφερόντων ή ΜΚΟ, οι οποίες προκαλούν συνθήκες «κρίσης» και έντασης σε συγκεκριμένα θέματα⁴⁸⁴.

Οι μελέτες που υιοθετούν την προσέγγιση του Ιστορικού Θεσμολογισμού εστιάζονται στις αιφνίδιες αλλαγές στη στρατηγική των οργανισμών σε ένα συγκεκριμένο χρονικό πλαίσιο –μια κρίσιμη καμπή– και αναλύουν δεδομένα που αφορούν διακριτές περιόδους. Επικεντρώνονται στις συνιστώσες, κυρίως

⁴⁸² Levi, M. (1997), «A Model, a Method, and a Map: Rational Choice in Comparative and Historical Analysis», στον τόμο *Comparative Politics: Rationality, Culture, and Structure*, σε επιμέλεια Lichbach, M.I., Zuckerman, A.S., Cambridge University Press, Cambridge, σελ. 28.

⁴⁸³ Gorges, M.J. (2001), ό.π., σελ. 138.

⁴⁸⁴ Clemens, E.S. and Cook, J.M. (1999), «Politics and institutionalism: Explaining durability and change», *Annual Review of Sociology*, 25, σελ. 441-466.

από το εξωτερικό περιβάλλον, που οδήγησαν τους οργανισμούς σε επανεξέταση των στρατηγικών επιλογών τους. Σε αυτό το πλαίσιο καταγράφονται τα αιφνίδια γεγονότα στο εξωτερικό περιβάλλον και θα προτρέψουν, ως «εναύσματα», την επανεξέταση της ολικής ή μερικής στρατηγικής του οργανισμού. Επιπλέον, σημαντική μερίδα μελετητών υποστηρίζουν ότι η επανεξέταση ή και η αλλαγή στη στρατηγική μπορεί να συμβεί σε θεσμικά όργανα εάν ευρύτερες κοινωνικο-οικονομικές αλλαγές ή μεταβολές στο πολιτικό περιβάλλον οδηγούν σε ένα εξωγενές σοκ έναν θεσμό, με αποτέλεσμα να είναι απολύτως απαραίτητη η άμεση αλλαγή των στόχων, των επιδιώξεων αλλά και των πολιτικών ή των πρακτικών τους⁴⁸⁵.

Τα επεισόδια αυτά οδηγούν σε σοκ, τα οποία με τη σειρά τους λειτουργούν ενίοτε για τους υπό εξέταση θεσμούς ως *deus ex machina*. Οι χρονικές αυτές συγκυρίες συνδέονται συνήθως με κάποια σημαντικά και συνήθως δραματικά ή κρίσιμα γεγονότα –για παράδειγμα, μια επανάσταση, έναν πόλεμο ή μια αλλαγή καθεστώτος– που διαταράσσουν τις προηγούμενες ρυθμίσεις και ανοίγουν την προοπτική σε φορείς αλλά και σε ηγέτες για σημαντικές μεταβολές και καινοτομίες⁴⁸⁶.

Ποια είναι όμως τα κριτήρια που ορίζουν ένα σοκ; Τα σοκ πρέπει να είναι «εξωγενείς δυνάμεις, που δεν συσχετίζονται μεταξύ τους» και «πρέπει να έχουν οικονομική σημασία»⁴⁸⁷. Κατ' αυτή την άποψη, η εστίαση θα πρέπει να είναι σε πρωτόλεια-πρωτογενή σοκ, όπως οι υφιστάμενες ή προβλεπόμενες πολιτικές και όχι οι νομοθεσίες που θα τις εφαρμόζουν. Ένα πρωτογενές σοκ, για παράδειγμα, μπορεί να είναι μια γεωπολιτική αντιπαράθεση που ενδέχεται να οδηγήσει σε μια σύρραξη, η αλλαγή ενός καθεστώτος ή η επικράτηση ενός νέου ριζοσπαστικού ή ανανεωτικού κόμματος, που θα επιφέρουν συθέμελες πολιτικές ανακατατάξεις και νέες τροπολογίες σε ισχύουσες νομοθεσίες. Το γεωπολιτικό γεγονός ή οι νέες κυβερνήσεις που λαμβάνουν την πολιτική εξουσία θα είναι τα πρωτογενή σοκ και όχι οι συγκρούσεις ή οι νομοθετικές αλλαγές που θα προκύψουν⁴⁸⁸.

Στην ακόλουθη ενότητα θα ανιχνεύσουμε, από τις πηγές που παρατίθενται, τις συνιστώσες που αποτέλεσαν εξωγενή σοκ και ώθησαν στην αλλαγή της επικοινωνιακής στρατηγικής της εποχής και στην απ-εξάρτηση από την τροχιά του παρελθόντος την υπό εξέταση περίοδο.

Θα εξετάσουμε αναλυτικά:

- Αρθρογραφία του ναυτιλιακού Τύπου της εποχής (1974-1980).
- Συνεντεύξεις και αρθρογραφία ναυτιλιακών παραγόντων σε έντυπα ΜΜΕ κατά την περίοδο 1974-1976.

⁴⁸⁵ Thelen, K. and Steinmo, S. (1992), «Historical Institutionalism in Comparative Politics», στον τόμο *Structuring Politics: Historical Institutionalism in Comparative Analysis*, Cambridge University Press, Cambridge, σελ. 16-17, και σε Gorges, M.J. (2001), ό.π., σελ. 138.

⁴⁸⁶ Thelen, K. (2009), «Institutional Change in Advanced Political Economies», *British Journal of Industrial Relations*, 47:3, σελ. 471-498.

⁴⁸⁷ Bernanke, B.S. (1986), «Alternative explanations of the money-income correlation», *Carnegie-Rochester Conference Series on Public Policy*, 25, σελ. 52-55.

⁴⁸⁸ Ramey, V.A (2016), «Chapter 2 – Macroeconomic Shocks and Their Propagation», στον τόμο σε επιμέλεια Taylor, J.B., Uhlig, H., *Handbook of Macroeconomics*, Elsevier, τόμος 2, σελ. 71-162.

- Συνεντεύξεις μελών ΔΣ της ΕΕΕ και ναυτιλιακών δημοσιογράφων της περιόδου 1975-1985, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν το διάστημα 2011-2020.

6.3. Η κατάρρευση της δικτατορίας και η δημόσια εικόνα της ναυτιλίας κατά τα πρώτα χρόνια της μεταπολίτευσης

Στην παρούσα ενότητα θα επικεντρωθούμε στη δημόσια εικόνα της ναυτιλίας τους πρώτους μήνες μετά την επάνοδο της δημοκρατίας. Θα εστιάσουμε επίσης στο κατά πόσο οι νέες πολιτικές συνθήκες στην Ελλάδα, και πιο συγκεκριμένα η ανάληψη της πρωθυπουργίας από τον Κωνσταντίνο Καραμανλή το 1974, ήταν ένα πρωτογενές σοκ, που επηρέασε την αλλαγή της επικοινωνιακής στρατηγικής του εφοπλισμού.

Αφετηρία για την εξέταση των συνιστωσών που οδήγησαν στην επανεξέταση της επικοινωνιακής στρατηγικής αποτελεί η συζήτηση στρογγυλής τραπέζης που διοργάνωσε το ναυτιλιακό περιοδικό *ΑΡΓΩ* το 1975⁴⁸⁹.

Στη συγκεκριμένη συζήτηση, με τίτλο «Η εθνική και οικονομική σημασία της ναυτιλίας», αναλύθηκε ενδελεχώς, μέσω ανοικτών ερωτήσεων και απαντήσεων, το αρνητικό κοινωνικό κλίμα που επικρατούσε εναντίον του εφοπλισμού. Στη συζήτηση συμμετείχαν εκπρόσωποι του ΔΣ της ΕΕΕ, μεταξύ των οποίων και ο πρόεδρος Αντώνης Χανδρής, και εκπρόσωποι των περισσότερων κομμάτων. Στο σύνολό τους, οι βουλευτές και εκπρόσωποι των κομμάτων συμφώνησαν ότι το αρνητικό κλίμα, ειδικά στην ευρύτερη κοινή γνώμη, προερχόταν από ένα σύνολο γεγονότων και καταστάσεων που είχαν ως συνδετικό κρίκο τις σχέσεις ορισμένων επιφανών μελών του εφοπλισμού με τη δικτατορία.

Στην τοποθέτησή του ο βουλευτής του κυβερνώντος κόμματος της Νέας Δημοκρατίας Ανδρέας Ανδριανόπουλος ανέφερε ότι, κατά την επταετία, η διεθνής αλλά και η ελληνική ναυτιλία παρουσίασε τεράστια ανάπτυξη, με αποτέλεσμα «ο μέσος πολίτης που αγνοεί το βάθος των πραγμάτων να σχηματίζει την εντύπωση ότι ο Α και ο Β φορέας συνεργάστηκαν με το καθεστώς»⁴⁹⁰. Επιπροσθέτως, το αρνητικό κλίμα επηρεάστηκε, κατά την άποψή του, από την προσπάθεια του καθεστώτος κατά την προηγούμενη περίοδο να προσελκύσει διαχειρίστριες εταιρείες στην Ελλάδα, συμπληρώνοντας ότι «ήταν φυσικό να χρησιμοποιηθούν σαν ένα είδος επίδειξης για να φανεί ότι η οικονομία της χώρας πηγαίνει καλά και αναπτύσσεται».⁴⁹¹

Ο βουλευτής Πειραιώς παρατήρησε επίσης ότι, κατά την επταετία, το καθεστώς στην Ελλάδα αντιμετώπισε ποικίλες αντιδράσεις σε χώρες του εξωτερικού από φορείς και συνδικαλιστικά κινήματα,

⁴⁸⁹ «Οι σχέσεις μεταξύ κράτους και Ναυτιλίας», τα πλήρη πρακτικά και συμπεράσματα της 11ης συζήτησης στρογγυλής τραπέζης της «Αργούς» (1976), Ανάτυπον εκ του περιοδικού *ΑΡΓΩ* της 10ης Ιανουαρίου 1976, τεύχος 125.

⁴⁹⁰ «Οι σχέσεις μεταξύ κράτους και Ναυτιλίας», τα πλήρη πρακτικά και συμπεράσματα της 11ης συζήτησης στρογγυλής τραπέζης της «Αργούς» (1976), ό.π., σελ. 13.

⁴⁹¹ «Ήταν φυσικό να χρησιμοποιηθούν σαν ένα είδος επίδειξης για να φανεί ότι η οικονομία της χώρας πηγαίνει καλά και αναπτύσσεται», επεσήμανε ο κ. Ανδριανόπουλος στην τοποθέτησή του, στο «Οι σχέσεις μεταξύ κράτους και Ναυτιλίας», τα πλήρη πρακτικά και συμπεράσματα της 11ης συζήτησης στρογγυλής τραπέζης της «Αργούς» (1976), ό.π., σελ. 12.

με αποτέλεσμα να δημοσιεύονται συχνά μοϊκοτάζ εταιρειών και στη συγκεκριμένη περίπτωση και πλοίων από λιμενεργατικά συνδικάτα, ειδικά της Βόρειας Ευρώπης. Για τον επίσης βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας, πλοίαρχο ΕΝ Αλέξανδρο Αβραμίδη, αιτία του αρνητικού κλίματος ήταν η θεσμική εκπροσώπηση του εφοπλισμού και εμμέσως πλην σαφώς ο ίδιος ο Στρατής Ανδρεάδης, αφού χαρακτηριστικά δήλωσε ότι: «Πηγή του αρνητικού κλίματος κατά μεγάλο ποσοστό είναι ο τρόπος εκπροσώπησης των εφοπλιστικών συμφερόντων στην Ελλάδα από εικοσιπενταετίας και πλέον»⁴⁹². Σε μια ευθεία βολή εναντίον του τέως προέδρου της ΕΕΕ, ο βουλευτής του κυβερνώντος κόμματος εξέφρασε μια άποψη που επικρατούσε σε αρκετούς πολιτικούς αλλά και δημοσιογραφικούς κύκλους της εποχής, τονίζοντας ότι «η προσωπική διαχείριση των συμφερόντων αυτών είχε δημιουργήσει ορισμένα στεγανά», με αποτέλεσμα να αποστασιοποιούνται από τη ναυτιλία «η ευρύτερη κοινή γνώμη αλλά και το κράτος». Στο ίδιο πλαίσιο, ο μοναδικός βουλευτής ο οποίος ήταν και αξιωματικός ΕΝ τη συγκεκριμένη κοινοβουλευτική περίοδο παρατήρησε ότι, διαρκούσης της δικτατορίας, συγκεκριμένοι εφοπλιστές «εξέθρεψαν ένα κλίμα που οδήγησε σε αρνητικές αντιδράσεις». Επεσήμανε παράλληλα ότι το αρνητικό κλίμα επηρεάστηκε και από την πλημμελή συνταξιοδοτική και ιατροφαρμακευτική προστασία των ναυτικών.

Οι βουλευτές των κομμάτων της αντιπολίτευσης στάθηκαν επίσης αρνητικά στην περίοδο της δικτατορίας και στις σχέσεις μεμονωμένων μελών της ναυτιλίας με τους δικτάτορες: ο βουλευτής του ΠΑΣΟΚ Ιωάννης Χαραλαμπίδης αναφέρθηκε στο αρνητικό κλίμα εναντίον του εφοπλισμού, διαπιστώνοντας ότι «υπήρξε η πεποίθηση στον ελληνικό λαό ότι η δικτατορία επιβλήθηκε για να προστατευτούν και να κατοχυρωθούν ορισμένα συμφέροντα»⁴⁹³. Συμφωνώντας με την παραπάνω άποψη, ο βουλευτής της Ένωσης Κέντρου Νικόλαος Παπαπολίτης επικεντρώθηκε στις προσωπικότητες που, για προσωπικούς ή επιχειρηματικούς λόγους, συνεργάστηκαν με τους δικτάτορες, καταλήγοντας στο συμπέρασμα ότι «ίσως σε αυτό (το κλίμα) να συνέτεινε και η τόσο θερμή υποστήριξη της δικτατορίας από πλευράς ορισμένων παραγόντων της πλοιοκτησίας εν αγνοία του εφοπλιστικού κόσμου και φυσικά χωρίς τη συναίνεση και έγκρισή του»⁴⁹⁴.

Απαντώντας στις αναλυτικές τοποθετήσεις των βουλευτών σχετικά με τη δημόσια εικόνα του εφοπλισμού της εποχής, ο νεοεκλεγείς πρόεδρος της ΕΕΕ, Αντώνης Χανδρής, συμφώνησε ότι υπήρχε «αρνητικό κλίμα στα περισσότερα επίπεδα». Η δήλωση αυτή αποτελεί και την πρώτη δημόσια παραδοχή του προέδρου της ΕΕΕ στα εθνικά ΜΜΕ, παρουσία μελών του εθνικού κοινοβουλίου, για την αρνητική εικόνα του κλάδου στην ελληνική κοινωνία. Ωστόσο, υποστήριξε ότι το προηγούμενο διάστημα οι δικτάτορες χρησιμοποίησαν τη γιγάντωση του εφοπλισμού ως ένα παράδειγμα της εθνικής οικονομικής πολιτικής της χώρας διεθνώς. Σχετικά με τη μη αντίδραση του εφοπλισμού, συλλογικά ή μεμονωμένα, στο καθεστώς της δικτατορίας, ο πρόεδρος της ΕΕΕ επεσήμανε ότι κανένα θεσμικό όργανο

⁴⁹² «Οι σχέσεις μεταξύ κράτους και Ναυτιλίας», τα πλήρη πρακτικά και συμπεράσματα της 11ης συζητήσεως στρογγυλής τραπέζης της «Αργούς» (1976), ό.π., σελ. 13.

⁴⁹³ «Οι σχέσεις μεταξύ κράτους και Ναυτιλίας», τα πλήρη πρακτικά και συμπεράσματα της 11ης συζητήσεως στρογγυλής τραπέζης της «Αργούς» (1976), ό.π., σελ. 11.

⁴⁹⁴ «Οι σχέσεις μεταξύ κράτους και Ναυτιλίας», τα πλήρη πρακτικά και συμπεράσματα της 11ης συζητήσεως στρογγυλής τραπέζης της «Αργούς» (1976), ό.π., σελ. 11.

εκπροσώπησης συλλογικών επαγγελματικών συμφερόντων δεν είχε αντιδράσει, αντικρούοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τις εξαιρετικά αρνητικές τοποθετήσεις που ακούστηκαν προηγουμένως από τους βουλευτές όλων των κομμάτων για τον τέως πρόεδρο της ΕΕΕ Στρατή Ανδρεάδη, ο οποίος όμως είχε αναλάβει την πρωτοβουλία να τιμήσει τον Γεώργιο Παπαδόπουλο με τον τίτλο του επίτιμου προέδρου της ΕΕΕ⁴⁹⁵.

Εκφράζοντας μια διαφορετική προσέγγιση, ο Στάθης Γουρδομιχάλης, μέλος του ΔΣ της ΕΕΕ, επεσήμανε ότι το αρνητικό κλίμα της εποχής ήταν «αδικαιολόγητο»⁴⁹⁶ και ότι αντικατόπτριζε τις ιδεολογικές πεποιθήσεις ορισμένων επικριτών και όχι γενικευμένα τις απόψεις του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου. Αναφερόμενος όμως σε συγκεκριμένες προσωπικότητες της ναυτιλίας –τις οποίες δεν κατονόμασε– υπήρξε πιο επικριτικός, υποστηρίζοντας ότι «(το αρνητικό κλίμα) δικαιολογείται μόνο από τις πράξεις και παραλείψεις μερικών από τους ανθρώπους του κλάδου μας, οι οποίοι εμφανίστηκαν κατά καιρούς με διάθεση θορυβώδους προβολής». Κατά τον Στάθη Γουρδομιχάλη, η επιθυμία των συγκεκριμένων επιχειρηματιών, που επιθυμούσαν «να βρίσκονται μόνιμα στο προσκήνιο της δημοσιότητας, αποτελούσε πρόκληση και προξένησε ζημιά». Η δήλωση του Στάθη Γουρδομιχάλη, μετέπειτα προέδρου της ΕΕΕ, έχει ιδιαίτερη σημασία, αφού εκφράζει την άποψη σημαντικής μερίδας εφοπλιστών της εποχής, που θεωρούσαν ότι η αρνητική εικόνα οφειλόταν σε συγκεκριμένα μέλη του εφοπλισμού, που με τις πράξεις ή τις παραλείψεις τους και την τεράστια δημόσια έκθεσή τους δημιουργούσαν εσφαλμένες εντυπώσεις στην ευρύτερη κοινωνία.

Ο μετέπειτα πρόεδρος της Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων της ΕΕΕ, την περίοδο 1976-1981, Κώστας Ι. Καρράς, στη δική του τοποθέτηση ανέλυσε τους λόγους που η περίοδος της δικτατορίας έβλαψε τη δημόσια εικόνα της ναυτιλίας, υποστηρίζοντας, σε αντίθεση με τον Στάθη Γουρδομιχάλη, ότι δεν ήταν τελείως αδικαιολόγητη η αρνητική δημόσια εικόνα, αφού «έστω και ένας Έλληνας εφοπλιστής να ήταν υπέρ της δικτατορίας, ήταν ένας παραπάνω από αυτό που θα έπρεπε να ήταν»⁴⁹⁷. Ωστόσο, και ο Κώστας Καρράς, υποστηρίζοντας την άποψη του προέδρου της ΕΕΕ, Αντώνη Χανδρή, υπενθύμισε ότι κανένας φορέας εκπροσώπησης επαγγελματικών συμφερόντων «δεν έβγαλε αντιστασιακές προκηρύξεις» κατά την περίοδο της επταετίας⁴⁹⁸.

Στην ίδια συζήτηση, ο Κώστας Καρράς εστίαστηκε και στον ρόλο του ελληνικού Τύπου, που δημιουργούσε, κατά την άποψή του, ένα διαρκές αρνητικό κλίμα, με αφορμή τα ναυάγια στον ελληνικό

⁴⁹⁵ Στην ίδια παρατήρηση ο Α. Χανδρής συμπλήρωσε: «Δεν είδα τον πρόεδρο των βιομηχάνων να διαμαρτυρηθεί για το πολυτεχνείο, γιατί, κύριε, περιμένετε κάτι από τον πρόεδρο της ενώσεως εφοπλιστών, όποιος κι αν ήταν αυτός;». Στο «Οι σχέσεις μεταξύ κράτους και Ναυτιλίας», τα πλήρη πρακτικά και συμπεράσματα της 11ης συζητήσεως στρογγυλής τραπέζης της «Αργούς» (1976), ό.π., σελ. 14 και 15.

⁴⁹⁶ «Οι σχέσεις μεταξύ κράτους και Ναυτιλίας», τα πλήρη πρακτικά και συμπεράσματα της 11ης συζητήσεως στρογγυλής τραπέζης της «Αργούς» (1976), ό.π., σελ. 16.

⁴⁹⁷ «Οι σχέσεις μεταξύ κράτους και Ναυτιλίας», τα πλήρη πρακτικά και συμπεράσματα της 11ης συζητήσεως στρογγυλής τραπέζης της «Αργούς» (1976), ό.π., σελ. 16.

⁴⁹⁸ Για τους συλλογικούς φορείς εκπροσώπησης επαγγελματικών συμφερόντων, ο κ. Καρράς επεσήμανε ότι όλοι «αναγκάστηκαν να σκύψουν το κεφάλι ή αν δεν το έσκυψαν αμέσως αναγκάστηκαν να αλλάξουν τα πρόσωπα», στο «Οι σχέσεις μεταξύ κράτους και Ναυτιλίας», τα πλήρη πρακτικά και συμπεράσματα της 11ης συζητήσεως στρογγυλής τραπέζης της «Αργούς» (1976), ό.π., σελ. 16.

και ελληνόκτητο στόλο της εποχής. Κατά τον νέο πρόεδρο της Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων της ΕΕΕ, ο ελληνικός Τύπος «διόγκωνε» τα πραγματικά δεδομένα, αλλά τόνισε ότι υπήρχε πολύ μεγάλη ευθύνη από μέρος ενός αριθμού εφοπλιστών, οι οποίοι «δεν ενδιαφέρθηκαν όσο θα έπρεπε για το επίπεδο ασφάλειας των πλοίων τους»⁴⁹⁹. Η συγκεκριμένη διαπίστωση είχε επίσης ιδιαίτερη αξιολογική σημασία, διότι για πρώτη φορά, δημόσια, αιρετό μέλος της ΕΕΕ παραδεχόταν ότι η ποιότητα του ελληνικού στόλου συνέδραμε στην αρνητική εικόνα του κλάδου.

Ο Γεώργιος Λαναράς, μέλος του ΔΣ της ΕΕΕ και σημαντικός βιομήχανος τη συγκεκριμένη περίοδο, παραδέχτηκε επίσης ότι αντιλαμβανόταν συχνά το αρνητικό κλίμα στο ευρύ κοινό εναντίον του εφοπλισμού. Σε μια πιο αυτοκριτική τοποθέτηση διατύπωσε την άποψη ότι ο ίδιος ο εφοπλισμός δημιούργησε από μόνος του μια «αυτοδυσφήμιση», αφού αναπτύχθηκε την προηγούμενη περίοδο μια πολιτική η οποία δεν βοήθησε να έλθει ο κλάδος όσο κοντά ήρθαν οι άλλοι παραγωγικοί κλάδοι με την ευρύτερη κοινωνία. Κλείνοντας τη συγκεκριμένη ενότητα τοποθετήσεων, ο Γεώργιος Λαναράς υποστήριξε την ανάγκη για άμεση σύσφιξη των σχέσεων με τους κοινοβουλευτικούς εκπροσώπους και τον Τύπο, τονίζοντας ότι η βελτίωση της δημόσιας εικόνας του εφοπλισμού ήταν απόλυτη προτεραιότητα για τον κλάδο.

6.4. Η δημόσια εικόνα του εφοπλισμού και οι σχέσεις με την πολιτεία: η άποψη των εφοπλιστών του Λονδίνου

Λίγους μήνες αργότερα, τον Απρίλιο του 1975, σε συνάντηση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας με τον ελληνικό εφοπλισμό του Λονδίνου, ο πρόεδρος της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας Ιωάννης Κουλουκουντής, στην ομιλία του, παρουσία του προέδρου της ΕΕΕ Αντώνη Χανδρή και μελών του ΔΣ της ΕΕΕ, εξέφρασε για πρώτη φορά δημόσια στην ιστορία του θεσμού τη δυσαρέσκεια του εφοπλισμού γι' αυτή την «αδικαιολόγητη» και «αρνητική» κοινή γνώμη και «το αρνητικό κλίμα» που επικρατούσε στην Ελλάδα εναντίον του εφοπλισμού.

Ο Ιωάννης Κουλουκουντής, καλωσορίζοντας τον νέο υπουργό Αλέξανδρο Παπαδόγγονα στο Λονδίνο, αναφέρθηκε στην απόλυτη ανάγκη για συνταγματική προστασία των εγκριτικών πράξεων και στη διατήρηση του θεσμικού πλαισίου που επιτρέπει την εγκατάσταση διαχειριστριών εταιρειών στην Ελλάδα. Ως προς αυτό το θέμα δήλωσε μάλιστα την ικανοποίηση των Ελλήνων εφοπλιστών του Λονδίνου για την επίτευξη συμφωνίας μεταξύ κυβέρνησης και ΕΕΕ για τις νέες νομοθεσίες που αφορούσαν τη φορολογική επιβάρυνση των πλοίων. Παράλληλα όμως διατύπωσε τη δυσφορία του για το δημόσιο κλίμα που είχε καλλιεργηθεί εναντίον του εφοπλισμού, υποστηρίζοντας χαρακτηριστικά: «Σας μεταφέρω την πικρία του ελληνικού εφοπλισμού, ο οποίος δέχθηκε επικρίσεις και πολλές κατηγορίες περί σκανδαλώδους δήθεν εύνοιας στο θέμα της φορολογίας, ότι δεν ενίσχυσε την εθνική οικονομία της χώρας και ότι δεν μετέσχε στην οικονομική δραστηριότητα αυτής». Την άποψή του

⁴⁹⁹ Κουλουκουντής, Ι. (1975), Ομιλία προς υπουργό ΕΝ Αλ. Παπαδόγγονα κατά την επίσημη επίσκεψη στο Λονδίνο, Λονδίνο, Απρίλιος 1975.

επανέλαβε στον επίλογό του, τονίζοντας ότι «είμαστε έτοιμοι να ανταποκριθούμε στις υποχρεώσεις μας, αλλά δεν δεχόμαστε την κατηγορία ότι σκανδαλωδώς ευνοηθήκαμε σε βάρος του ελληνικού λαού».

Το θέμα της δημόσιας εικόνας του εφοπλισμού στην Ελλάδα, όπως έχει ήδη προαναφερθεί, δεν είχε όμως απασχολήσει για πρώτη φορά το Συμβούλιο του Committee. Τον Ιανουάριο του 1975, από τα πρακτικά της ετήσιας Γενικής Συνέλευσης στο Λονδίνο διαφαίνεται ότι ένα μέλος της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας του Λονδίνου τόνισε στους συναδέλφους του ότι ο πρωθυπουργός της Ελλάδος «Κωνσταντίνος Καραμανλής υπέμνησε ότι ο εφοπλισμός δεν έχει καλό όνομα εις τον λαόν και πρέπει να φροντίσουν οι ίδιοι οι εφοπλιστές να κάνουν καλή εντύπωση στον τόπο! Εάν, κατέληξε, δεν το κάμετε εσείς, θα το κάμουμε εμείς, μόνοι μας!...». Στα τέλη του ίδιου μήνα, ο Αντώνης Χανδρής εξήγησε στους ομολόγους του ότι «εάν δεν ανταποκριθούμε στις πιέσεις της κυβέρνησης, στην αναθεώρηση του Συντάγματος δεν θα περιληφθούν οι διατάξεις του 2687/1953».

Με αφετηρία τις παραπάνω δηλώσεις επιφανών μελών του ελληνικού εφοπλισμού αλλά και εκπροσώπων του ελληνικού κοινοβουλίου, εξετάστηκαν οι σχέσεις της νέας κυβέρνησης με το συλλογικό όργανο του ελληνικού εφοπλισμού μέσα από ενδελεχή έρευνα στον ναυτιλιακό και ημερήσιο Τύπο της εποχής. Η έρευνα εστιάστηκε στον ναυτιλιακό Τύπο της εποχής. Σκοπός ήταν να καταγραφεί κατά πόσο η αρνητική στάση της κυβέρνησης αλλά και των κομμάτων της αντιπολίτευσης, που σχηματίστηκαν μετά την επάνοδο στη δημοκρατία, οδήγησαν το νέο ΔΣ το 1975 στην ανάγκη για επανεξέταση της στρατηγικής επικοινωνίας, σε συλλογικό πλέον επίπεδο, της ΕΕΕ.

6.5. Η αρθρογραφία της εποχής (1975-1985) – Οι διατυπωμένες απόψεις του εφοπλισμού στον ειδικό Τύπο

Το θέμα της δημόσιας εικόνας της ναυτιλίας αλλά και οι λόγοι που την επηρεάζουν απασχόλησαν έντονα τις ναυτιλιακές προσωπικότητες της εποχής, που συχνά αποτύπωναν τις σκέψεις τους στις σελίδες των *Ναυτικών Χρονικών*. Ήδη λίγες εβδομάδες μετά την εγκαθίδρυση της δημοκρατίας, το 1974, ο Ανδρέας Λαιμός, μέλος του ΔΣ της ΕΕΕ κατά τη συγκεκριμένη περίοδο και μετέπειτα επίτιμος πρόεδρος της ΕΕΕ, αποτύπωνε το πνεύμα της εποχής, εστιαζόμενος στις αρνητικές συνιστώσες που επηρέαζαν σημαντικά το δημόσιο προφίλ του εφοπλισμού⁵⁰⁰:

«Διάχυτη υπάρχει στην κοινή μας γνώμη η εντύπωση ότι ο εφοπλισμός μας συνεργάστηκε με τη δικτατορία και σε αντάλλαγμα αποκόμισε πολλά οφέλη. Η εντύπωση αυτή είναι λανθασμένη και πρέπει να διορθωθεί γιατί η εμπορική μας ναυτιλία έχει ανάγκη από την εκτίμηση του λαού μας για να μπορέσει να συνεχίσει απρόσκοπτα τους αγώνες της».

Αποκωδικοποιώντας τους λόγους της συγκεκριμένης «εντύπωσης», ο Ανδρέας Γ. Λαιμός διατυπώνει την άποψη ότι:

⁵⁰⁰ Λαιμός, Α.Γ. (1974), «Εφοπλισμός και Δημοκρατία», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Οκτωβρίου 1974, τεύχος 945/704, σελ. 17-18.

«Οφείλεται σε σύγχυση μεταξύ της ιστορικής αναγκαιότητας να επαναπατριστεί η μετανάστρια εμπορική μας ναυτιλία και της καταστάσεως που δημιούργησε η χούντα με το να ανοίξει διάπλατα τις πόρτες της εθνικής οικονομίας στο ξένο κεφάλαιο, καθιστώντας τη χώρα μας ξέφραγο αμπέλι».

Έναν χρόνο μετά, σε άρθρο του με τον χαρακτηριστικό τίτλο «Ο μέγας άγνωστος να γίνει γνωστός», ο Ανδρέας Λαμός επανήλθε με το ίδιο θέμα, επικεντρώνοντας πλέον το ενδιαφέρον του στην απόλυτη ανάγκη για μεγαλύτερη εξωστρέφεια του εφοπλισμού, υποστηρίζοντας ότι: «Στις σχέσεις της εμπορικής ναυτιλίας με το κράτος μας επικρατεί ένα κλίμα σαφώς αρνητικό»⁵⁰¹. Ο επίτιμος πρόεδρος της ΕΕΕ και μέλος του ΔΣ κατά την περίοδο προεδρίας Ανδρεάδη στο συγκεκριμένο άρθρο αναφέρει τους λόγους για τους οποίους οι σχέσεις μεταξύ κράτους και εφοπλισμού θα έπρεπε να βελτιωθούν:

«Τώρα οι καιροί άλλαξαν, υποχρεώνουν την εμπορική ναυτιλία σε στενότερο δεσμό με τις κοιτίδες τους για να μπορέσουν να επιζήσουν στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στον παγκόσμιο ναυτεμπορικό στίβο, όπου όλες οι χώρες, ακόμα και πιο καθυστερημένες, άρχισαν να παρουσιάζουν καλά οργανωμένες και προστατευόμενες από τα κράτη τους εθνικές εμπορικές ναυτιλίες».

Την ίδια περίοδο, μέλη του ελληνικού εφοπλισμού τόσο του Λονδίνου όσο και του Πειραιά σκιαγράφησαν στην ετήσια ανασκόπηση των *Ναυτικών Χρονικών* τις σχέσεις κράτους-ναυτιλίας, ενώ αρκετοί τοποθετήθηκαν στην άμεση ανάγκη για βελτίωση της δημόσιας εικόνας της ναυτιλίας.

Εκπρόσωποι παραδοσιακών ναυτιλιακών οίκων του Λονδίνου διατύπωναν την άποψη ότι οι σχέσεις του εφοπλισμού με τους κυβερνητικούς παράγοντες ήταν εξαιρετικά προβληματικές: Στο ετήσιο άρθρο του, ο Μανώλης Κουλουκουντής διατυπώνει τη χαρακτηριστική άποψη ότι «μετά λύπης μου παρατήρησα κατά τους τελευταίους μήνες εκ μέρους των κυβερνητικών υπηρεσιών επιφυλάξεις προς την εφοπλιστική επιχείρηση και ο πρόεδρος της κυβέρνησης ακόμα... δε φαίνεται να διέπεται από τις πρότερες απόψεις (του)»⁵⁰². Στο ίδιο άρθρο επισημαίνει ότι αρκετά μέλη της κυβέρνησης δεν φαίνεται να επιθυμούν την κατανόηση των ναυτιλιακών ζητημάτων, ενώ ακόμα και «η πατριωτική στάση των τελευταίων (εφοπλιστών) κατά την εποχή της τραγωδίας της Κύπρου και η εθελουσία σοβαρή οικονομική συνδρομή όχι μόνο δεν αναγνωρίστηκε αλλά παρεξηγήθηκε».

Σε γενικό πλαίσιο, όλα τα μέλη του ελληνικού εφοπλισμού, ακόμα και μη εκλεγμένα μέλη του ΔΣ της ΕΕΕ, αναφέρονταν με αρθρογραφία τους στον έντυπο Τύπο στο θέμα της δημόσιας εικόνας της ναυτιλίας και των σχέσεων με την κυβέρνηση. Ενδεικτική είναι η τοποθέτηση του Γεωργίου Δρακόπουλου για τις σχέσεις του εφοπλισμού με το κράτος αλλά και την αρνητική κοινή γνώμη: «Το να μη βρίσκει το ελληνικό πλοίο προστασία στο εξωτερικό είναι ευνόητο, το να υφίσταται όμως επίθεση στο εσωτερικό είναι αδιανόητο». Σημείωνε ωστόσο ότι είναι πολύ εύκολο οι Έλληνες εφοπλιστές «να αποθαρρυνθούν από τις άδικες εν πολλοίς εγχώριες επιθέσεις»⁵⁰³.

⁵⁰¹ Λαμός, Α.Γ. (1976), «Ο μέγας άγνωστος να γίνει γνωστός», *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Φεβρουαρίου 1976, τεύχος 976/735, σελ. 15-16.

⁵⁰² Κουλουκουντής, Ι. (1976), «Το παρελθόν, η σήμερα και το αύριο», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1976, τεύχος 975/374, σελ. 7.

⁵⁰³ Δρακόπουλος, Γ. (1975), «Η αύριο της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιουλίου 1975, τεύχος 963/722, σελ. 17.

6.6. Η αρθρογραφία της εποχής – Η σχολιογραφία των ναυτιλιακών συντακτών

Καθ' όλο το διάστημα μεταξύ 1974 και 1976, οι αθηναϊκές εφημερίδες αναφέρονταν συχνά στον «μεγαλοεφοπλιστή-βιομήχανο» Στρατή Ανδρεάδη με πολύ επικριτική διάθεση⁵⁰⁴ και συχνά με συκοφαντικούς χαρακτηρισμούς, που όμως αφορούσαν και αρκετούς άλλους βιομηχάνους της περιόδου⁵⁰⁵. Πολύ πριν από την περίοδο της κύριας ανάκρισης, που μετέπειτα οδήγησε σε παραπομπή του Στρατή Ανδρεάδη για μια υπό εξακρίβωση, μετά από εισαγγελική παραγγελία, πλημμελή διοίκηση των εταιρειών του ομίλου και πιο συγκεκριμένα για παράνομη χρηματοδότηση των επιχειρήσεών του, κατά παράβαση των κανόνων της Νομισματικής Επιτροπής⁵⁰⁶, οι συγκεκριμένες προαναφερθείσες εφημερίδες παρουσίαζαν μια εξαιρετικά δυσμενή εικόνα του τέως προέδρου της ΕΕΕ⁵⁰⁷. Επιπλέον, κατά την περίοδο 1η Ιανουαρίου 1975 έως 1η Δεκεμβρίου 1976, τα ναυτιλιακά έντυπα της εποχής δημοσίευαν, σχεδόν σε μόνιμη βάση, σχόλια και άρθρα με θέμα την αρνητική εικόνα της ναυτιλίας και ειδικότερα του εφοπλισμού.

Από τα 27 άρθρα ή σχόλια που αναλύθηκαν κατά την υπό εξέταση περίοδο, δεκατρία δημοσιεύτηκαν στο περιοδικό *ΑΡΓΩ* και δεκατέσσερα στα *Ναυτικά Χρονικά*. Από αυτά στο περιοδικό *ΑΡΓΩ*, τα έντεκα ήταν άρθρα, ένα κύριο άρθρο και ένα ήταν σχόλιο της σύνταξης. Στα *Ναυτικά Χρονικά*, επτά ήταν σχόλια, ένα άρθρο και έξι κύρια άρθρα. Όλα τα άρθρα που δημοσιεύτηκαν το 1975 (πλην ενός τον Δεκέμβριο του 1975) αναφέρονταν με αρνητικούς τόνους στις σχέσεις εφοπλισμού-κοινωνίας. Οι αναφορές ήταν εξαιρετικά συχνές σχετικά με την αποστροφή της κοινής γνώμης, που, μέσω της εικόνας που προβαλλόταν από τα ΜΜΕ, αναπαρήγε συχνά τις «κατηγορίες ότι οι εφοπλιστές βρίσκονται στην Ελλάδα μόνο για να παίρνουν και όχι για να δίνουν»⁵⁰⁸. Επιπλέον, οι δηλώσεις των υπουργών της κυβέρνησης, σύμφωνα με τα άρθρα της εποχής, επίσης διαμόρφωναν την αρνητική γνώμη της κοινωνίας. Η ανάγκη για εξωστρέφεια του εφοπλισμού αλλά και της ίδιας της ΕΕΕ ήταν εξαιρετικά συχνή ως θεματολογία. Ειδικά το περιοδικό *ΑΡΓΩ* αντιπροσώπευε το ανανεωτικό κλίμα της νεότερης γενιάς του εφοπλισμού, κατηφιάζοντας τις μεθοδευμένες πρακτικές και στρατηγικές επιλογές της προηγούμενης γενιάς εφοπλιστών, αλλά και του ίδιου του καθ. Στρατή Ανδρεάδη:

«Εάν ορισμένοι εφοπλιστές που δεν έχουν μέχρι στιγμής συνηθίσει στην ιδέα του διαλόγου, και μάλιστα του ανοιχτού διαλόγου και της δημόσιας συζήτησης, διότι παλαιότεροι τουλάχιστον γαλούχησαν με την εσφαλμένη ή και ύποπτη αρχή του λάθε βιώσας, αποφασίσουν να ακούνε και να συζητούν και μεταξύ τους

⁵⁰⁴ «Το δήθεν ενδιαφέρον των Ελλήνων Εφοπλιστών για θέματα περιβάλλοντος – Υπενθυμίζεται η δράσις του Ανδρεάδη στην Πάχη» (1974), εφημερίδα *Ριζοσπάστης*, Νέα Περίοδος, αρ. φύλλου 16, 12 Οκτωβρίου 1974, σελ. 3.

⁵⁰⁵ «Προκλητική η στάση των βιομηχάνων λέγει η Κυβέρνησις» (1976), εφημερίδα *Η Καθημερινή*, αριθμός φύλλου 17197, Κυριακή 7 Μαρτίου 1976, σελ. 1.

⁵⁰⁶ Νικολάου, Ν. (2009), «Αφηγήσεις: Η «βεντέτα» Καραμανλή-Παπαληγούρα με τον Ανδρεάδη», www.kathimerini.gr, 8 Δεκεμβρίου 2007.

⁵⁰⁷ Ο καθηγητής Ανδρεάδης μετέπειτα αθωώθηκε και μετά θάνατον το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων στο Στρασβούργο καταδίκασε την Ελλάδα σε σημαντική χρηματική αποζημίωση. Η χρηματική αποζημίωση καταβλήθηκε στους κληρονόμους του Στρατή Ανδρεάδη («Ελληνικά Διωλιστήρια Στραν και Στρατής Ανδρεάδης», Απόφαση Δικαστηρίου, 9 Δεκεμβρίου 1994, ΕΣΔΑ Στρασβούργο, Σειρά Α, Τόμος 301-Β).

⁵⁰⁸ «Τώρα εις το προσκήνιον» (1976), *ΑΡΓΩ*, Φεβρουάριος 1976, έτος 11, τεύχος 126, σελ. 31.

και με τους τρίτους, αυτό θα σημαίνει ότι έχουμε την πρώτη θεαματική αλλαγή στο θεμελιώδες κεφάλαιο της νοοτροπίας. Με άλλους λόγους, την εγκατάλειψη της τακτικής των στεγανών, την εγκατάλειψη της υπεροπτικής άρνησης συνεργασίας, την εγκατάλειψη εγωκεντρικής και αρκετά περιέργης μέχρι σήμερα τάσεως η οποία εμπόδιζε τον εφοπλισμό να σταθμίζει τα επιμέρους συμφέροντά του μέσα στο ευρύτερο πλαίσιο του ναυτιλιακού συμφέροντος»⁵⁰⁹.

6.6.1 Δημοσιεύματα ως προς τις σχέσεις της ΕΕΕ και του εφοπλισμού γενικότερα με την κυβέρνηση και τους φορείς πολιτικής εξουσίας

Κατά την περίοδο της πρώτης προεδρίας Αντώνη Χανδρή στην ΕΕΕ (1 Ιανουαρίου 1975 έως 31 Δεκεμβρίου 1976), καταγράφηκαν από τα ναυτιλιακά έντυπα της εποχής 39 άρθρα ή σχόλια με θέμα τις σχέσεις του εφοπλισμού με την κυβέρνηση και τα κοινοβουλευτικά κόμματα⁵¹⁰. Το σύνολο των άρθρων εστιάζονταν στις σχέσεις της κυβέρνησης ή συγκεκριμένων υπουργών με τον εφοπλισμό: η μεγάλη πλειοψηφία (31) αποτύπωνε αρνητικά τις σχέσεις εφοπλισμού και κυβέρνησης, ενώ μόνο οκτώ χαρακτήριζαν θετικές, ή έστω βελτιωμένες, τις σχέσεις κυβέρνησης και εφοπλισμού. Τα άρθρα που αποτύπωναν ως βελτιωμένες τις σχέσεις του εφοπλισμού με την κυβέρνηση εμφανίζονται προς το τέλος του 1975, όταν είχε πλέον ψηφιστεί από τη Βουλή το νέο θεσμικό πλαίσιο της ναυτιλίας, που απολάμβανε συνταγματική προστασία, τουλάχιστον κατά ένα μέρος.

Η αρθρογραφία κατά τους πρώτους μήνες της προεδρίας Χανδρή εστιαζόταν στην «αγωνία» του εφοπλισμού για το θέμα των νέων φορολογικών νομοσχεδίων⁵¹¹ αλλά και στη γενικότερη στάση της κυβέρνησης απέναντι στα ναυτιλιακά θέματα. Πολλά από τα δημοσιεύματα αναδείκνυαν την πιο διαλλακτική στάση της ΕΕΕ σε σχέση με τον Σύνδεσμο Ελλήνων Βιομηχάνων, που είχε οδηγηθεί σε δημόσια και οξεία αντιπαράθεση με την κυβέρνηση. Η στάση και η δημόσια προβολή των θέσεων και των απαιτήσεων απέναντι στην κυβέρνηση των βιομηχάνων απασχόλησαν την ΕΕΕ, που προτίμησε να κρατήσει μια λιγότερο επιθετική επικοινωνιακή πολιτική απέναντι στην κυβέρνηση. Η αντιπαράθεση του ΣΕΒ με την κυβέρνηση είχε απασχολήσει έντονα τον ημερήσιο Τύπο των Αθηνών, με συχνά πρωτοσέλιδα στις εφημερίδες⁵¹², που πολλές φορές καταφέρονταν εναντίον της επιχειρηματικής κοινότητας και των συμφερόντων της.

Σε αντίθεση με τον ΣΕΒ, σε όλες τις ανακοινώσεις προς τον Τύπο ο πρόεδρος της ΕΕΕ δεν εμφάνιζε καμία απολύτως διάθεση για σύγκρουση και δημόσια αντιπαράθεση⁵¹³. Τη στάση περιγράφει αναλυτικά σε σχόλιό του το περιοδικό *ΑΡΓΩ*, αναφέροντας ότι: «*Η εκδήλωση οξείας, προς στιγμήν, αντιθέσεως των*

⁵⁰⁹ «Μετά» (1975), *ΑΡΓΩ*, Φεβρουάριος 1975, έτος 10, τεύχος 114, σελ. 1.

⁵¹⁰ Πιο συγκεκριμένα:

- 7 άρθρα αναλύθηκαν από το μηνιαίο περιοδικό *ΑΡΓΩ*
- 7 από το μηνιαίο περιοδικό *ΕΛΝΑΒΙ (ΕΛΝΑΒΙ)* και
- 25 από το δεκαπενθήμερο περιοδικό *Ναυτικά Χρονικά*

⁵¹¹ «Η εντολή» (1975), *ΑΡΓΩ*, Φεβρουάριος 1975, έτος 10, τεύχος 114, σελ. 11.

⁵¹² «Μαίνεται η σύγκρουση κυβέρνησης με τους βιομηχάνους» (1975), *Το Βήμα της Κυριακής*, 7 Μαρτίου 1975, σελ. 1.

⁵¹³ «Σκέψεις για ανανεωτική δραστηριότητα» (1975), *ΑΡΓΩ*, Φεβρουάριος, έτος 10, τεύχος 114, σελ. 25, και «Βουλή και Εφοπλιστές» (1976), *ΑΡΓΩ*, Μάρτιος, έτος 11, τεύχος 127, σελ. 65.

βιομηχάνων με την κυβέρνηση, η οποία ανεξαρτήτως της σκοπιμότητας και των αιτιολογιών της έφερε από πλευράς τακτικής τον εφοπλισμό σε πλεονεκτικότερή θέση, γιατί και κατανόηση και υπομονή και πίστωση χρόνου έδωσε στην κυβέρνηση, που είχε να αντιμετωπίσει τρομακτικής έκτασης εθνικά ζητήματα»⁵¹⁴. Ωστόσο, παρά τους ήπιους τόνους που είχε προτιμήσει το προεδρείο της ΕΕΕ, ο Τύπος της εποχής, ειδικά τους πρώτους μήνες της θητείας του Αντώνη Χανδρή, δημοσίευσε τακτικά σχόλια και επιφυλλίδες που εξέφραζαν τη δυσφορία και ενίοτε την αγωνία του εφοπλισμού για τους χειρισμούς της κυβέρνησης, ειδικά προς το θεσμικό πλαίσιο της ναυτιλίας: «Αληθές είναι ότι μεταξύ των εφοπλιστικών κύκλων παρατηρείται κάποια δυσφορία για την ανεξήγητη στάση της επιφυλάξεως αν μη προκαταλήψεως των ιθυνόντων προς την εθνική υπόθεση»... Και: «(οι εφοπλιστές) δεν θα φύγουν, θα δώσουν τη μάχη της κατανόησης τις υπόθεσής τους, εδώ θα αγωνιστούν για να πείσουν τους πάντες ότι η ναυτιλία, παρά την οξύτατη κρίση, στέκεται στο πλευρό της κυβέρνησης»⁵¹⁵.

Ακόμα όμως και μετά την ψήφιση του νέου θεσμικού πλαισίου για τη ναυτιλία, που ουσιαστικά αφορούσε τη φορολογική νομοθεσία για τα κεφάλαια εξωτερικού, τη φορολογία φυσικών προσώπων και διαχειριστριών εταιρειών, ο ναυτιλιακός Τύπος της εποχής συνέχισε να καταγράφει τη γενικότερη «δυσπιστία» της κυβέρνησης απέναντι στις επιδιώξεις και στις προθέσεις του εφοπλισμού, υπογραμμίζοντας στα κύρια άρθρα του πολύ συχνά τις επαναλαμβανόμενες αρνητικές τοποθετήσεις υπουργών της κυβέρνησης και βουλευτών. Ενδεικτικό είναι το πρωτοσέλιδο άρθρο των *Ναυτικών Χρονικών*: «Με λύπην μας είμεθα υποχρεωμένοι να διαπιστώσομεν ότι το επικρατούμενο μεταξύ των κυβερνητικών παραγόντων κλίμα διά τα πράγματα της Ναυτιλίας δεν είναι, ατυχώς, το αρμόζον. Κατάδηλος οσημέραι καθίσταται προκατάληψις περί την κατανόησιν της ιδιοτύπου θέσεως του πλοίου...»⁵¹⁶.

Οι αρνητικοί τόνοι στις σχέσεις μεταξύ εφοπλισμού και κυβέρνησης φαίνεται πως καταλάγιασαν για μια μικρή περίοδο, κατά το δεύτερο εξάμηνο του 1975, όταν ορισμένα από τα μέτρα για την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου αλλά και για την πιο εύρυθμη λειτουργία των διαχειριστριών εταιρειών στον Πειραιά άρχισαν να υλοποιούνται με πιο γρήγορους ρυθμούς⁵¹⁷. Η αλλαγή στάσης πιθανώς να συνέπεσε με τις επισκέψεις τόσο του πρωθυπουργού όσο και του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Αλέξανδρου Παπαδόγγονα στο Λονδίνο, όπου τα μέλη του Committee εξέφρασαν στους εκπροσώπους της κυβέρνησης τις επιθυμίες τους⁵¹⁸.

⁵¹⁴ «Ανοίγουν οι πόρτες» (1976), *ΑΡΓΩ*, Μάιος, έτος 11, τεύχος 129, σελ. 30.

⁵¹⁵ «Δεν φεύγουν, εδώ θα αγωνιστούν» (1975), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Νοεμβρίου 1975, τεύχος 970/729, σελ. 1.

⁵¹⁶ «Ας προσέξωμεν όμως» (1975), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Ιουλίου 1975, τεύχος 962/721, σελ. 1.

⁵¹⁷ Σε κύριο άρθρο τους τα *Ναυτικά Χρονικά* αναφέρουν: «Ενεργοποίηση ζωηρά και έντονη στο υπουργείο εμπορικής ναυτιλίας, τα αιτήματα της ΕΕΕ συζητούνται και η επίλυση αυτών μεθοδεύεται δραστήρια... Το προσωπικό ενδιαφέρον του κυρίου πρωθυπουργού κινήθηκε αμέριστο και δόθηκαν οι σχετικές οδηγίες... Ο τόνος άλλαξε, η δραστηριότητα διαδέχτηκε την άκαρπη πάροδο του χρόνου και ας ευχηθούμε να συνεχιστεί», στο «Αγαθές οι προοπτικές» (1975), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Δεκεμβρίου 1975, τεύχος 972/731, σελ. 1.

⁵¹⁸ «Οι υπουργικές δηλώσεις» (1975), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Μαΐου 1975, τεύχος 958/717, σελ. 1.

Ωστόσο, στο αμέσως επόμενο διάστημα διαφάνηκε πάλι η επιφυλακτικότητα τόσο των υπουργών της κυβέρνησης όσο και της διοικητικής εξουσίας στα υπουργεία της χώρας⁵¹⁹. Η αρνητική στάση της κυβέρνησης απασχόλησε ιδιαίτερα τον ναυτιλιακό Τύπο καθ' όλη τη διάρκεια της πρώτης προεδρίας του Αντώνη Χανδρή, που θεωρούσε ότι διαμέσου του Τύπου θα βελτιωνόταν και η δημόσια εικόνα της ναυτιλίας⁵²⁰.

6.7. Οι λόγοι για επανεξέταση του «λάθε βιώσας» μέσα από τις προσωπικές μαρτυρίες μελών του ΔΣ της ΕΕΕ

Το σύνολο των μελών του ΔΣ της ΕΕΕ που συμμετείχαν στην έρευνα με προσωπικές συνεντεύξεις εξέφρασαν την άποψη ότι η κατάρρευση της δικτατορίας υπήρξε καθοριστικός παράγοντας για τη μεταστροφή του κλίματος στην ευρύτερη κοινωνία αλλά και της εικόνας του εφοπλισμού στον ελληνικό λαό. Επίσης, ήταν ο σημαντικότερος λόγος που συνετέλεσε όχι μόνο στην απομάκρυνση του προέδρου της ΕΕΕ αλλά και στη στρατηγική επικοινωνίας του συλλογικού φορέα εκπροσώπησης του εφοπλισμού. Σε αυτό το πλαίσιο, κατά τους πρώτους μήνες μετά την πτώση της δικτατορίας, ο εφοπλισμός, τόσο του Πειραιά όσο και του Λονδίνου, ήθελε, σύμφωνα με τους ναυτιλιακούς συντάκτες της εποχής, να «πείσει» ότι ο συσχετισμός της δικτατορίας με τη ναυτιλία, και ειδικά με τον εφοπλισμό, ήταν λανθασμένος. Ειδικά τα πιο νέα σε ηλικία εκλεγμένα μέλη της ΕΕΕ επιθυμούσαν να εμφανίσουν στην κοινωνία τον εφοπλισμό, και ειδικότερα τη ναυτιλία, ως «κάτι διαφορετικό από αυτά που τους καταλόγιζαν στα χρόνια της δικτατορίας»⁵²¹. Σημαντική μερίδα των συνεντευξιζόμενων περιέγραψε ότι, επειδή ο Στρατής Ανδρεάδης βρισκόταν πλέον στο στόχαστρο αρκετών μελών της νέας κυβέρνησης, η έκθεσή του την προηγούμενη περίοδο ως επιχειρηματία αλλά και πολιτικού προσώπου⁵²² ήταν εκτεταμένη και οι σχέσεις του με μερίδα του κεντρώου και αριστερού Τύπου⁵²³ ακανθώδεις έως και εχθρικές, για τα νέα δεδομένα που επιθυμούσε ο ελληνικός εφοπλισμός⁵²⁴.

Κατά τον Αριστομένη Καραγεώργη, σημαντική μερίδα τόσο του πειραιϊκού εφοπλισμού όσο και παραδοσιακών οίκων στο Λονδίνο επιζητούσε έναν κυρίως «ναυτιλιακό» επιχειρηματία του οποίου το

⁵¹⁹ Ενδεικτικά, σε πρωτοσέλιδο κύριο άρθρο των *Ναυτικών Χρονικών* ο συντάκτης ερωτά: «Πού οφείλεται λοιπόν η γενικότερη αυτή στάση και συμπεριφορά των επισήμων κύκλων ή του ανώνυμου κοινού, στο φθόνο ή στην προκατάληψη; Εμείς πιστεύουμε ακράδαντα ότι οφείλεται στην άγνοια και μόνο στην άγνοια». «Η Ελλάς και η ναυτιλία» (1976), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1976, τεύχος 975/734, σελ. 1.

⁵²⁰ Η *ΑΡΓΩ* αναφέρει ότι η νέα πολιτική της ΕΕΕ εστιαζόταν «στον συνεχή και κοπώδη διάλογο με την κοινή γνώμη μέσω του Τύπου και των λουτών μέσωσ ενημέρωσης». [«Η διοίκησης της ΕΕΕ» (1976), *ΑΡΓΩ*, Δεκέμβριος, τεύχος 136, σελ. 9]

⁵²¹ Μαρτυρία Ν. Σίμου (2019).

⁵²² Σύμφωνα με τον Ν. Σίμο (2019): «Ο Ανδρεάδης πολιτευόταν, ήταν πολιτικό πρόσωπο, και ήταν υποχρεωμένος (να είναι), διότι είχε πολλές στεριανές επιχειρήσεις και έπρεπε να τα έχει καλά με όλους».

⁵²³ Ο δημοσιογράφος Ν. Πηγαδάς σημείωσε ότι: «Ορισμένοι εφοπλιστές επί επταετίας είχαν άριστες σχέσεις με τους δικτάτορες. Οι χουντικοί τους είχαν στα “ώπα-ώπα”. Τους τάζιζαν κάποιοι, από ό,τι φαίνεται. Το ίδιο ίσως γινόταν και με άλλους κλάδους της οικονομίας, αλλά δεν μπορώ να το πω με σιγουριά». Μαρτυρία Ν. Πηγαδά (2019).

⁵²⁴ Μαρτυρίες Αρ. Καραγεώργη (2013), Στ. Νταϊφά (2012).

όνομα δεν θα είχε συνδεθεί με τη δικτατορία⁵²⁵. Ο Αντώνης Χανδρής, σύμφωνα με τα λόγια του Αριστομένη Καραγεώργη, αφενός «επιθυμούσε η εικόνα του εφοπλισμού να αποκοπεί από την περίοδο Ανδρεάδη», αλλά παράλληλα «ήθελε να δημιουργήσει ένα καινούργιο δημόσιο προφίλ των Ελλήνων εφοπλιστών σε αυτή τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο»⁵²⁶. Στην προσπάθεια αυτή είχε εξαρχής ως υποστηρικτές ορισμένους νεότερους ηλικιακά εφοπλιστές με κύρια έδρα τον Πειραιά, αλλά και κάποιους εφοπλιστές από την ελληνική παροικία του Λονδίνου, με σημαντική μόρφωση και σφαιρικότερη διεθνή αντίληψη των παγκόσμιων εξελίξεων σε σχέση με τις προηγούμενες γενιές⁵²⁷. Η συγκεκριμένη, φαινομενικά ανομοιογενής, αυτή ομάδα τον στήριξε προκειμένου να αλλάξει η γενικότερη στρατηγική της ΕΕΕ, ειδικότερα σε θέματα επικοινωνίας⁵²⁸. Η πρωτοποριακή για τον συγκεκριμένο κλάδο αντίληψη για θέματα επικοινωνίας και δημοσίων σχέσεων που τελικά επικράτησε ήταν ότι ο εφοπλισμός έπρεπε άμεσα «να ανοιχτεί», αφού ο οποιοσδήποτε κλάδος της οικονομίας παρέμενε «κλειστός και μυστηριώδης» θα αποτελούσε τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό αντικείμενο σχολιασμού και κριτικής⁵²⁹.

Το κυρίαρχο ζήτημα που αναδείχθηκε στις συζητήσεις με τους συνεντευξιζόμενους ήταν ότι ο Αντώνης Χανδρής, ήδη από το φθινόπωρο του 1974, αντιλήφθηκε έγκαιρα ότι «η εποχή άλλαζε»⁵³⁰, όχι μόνο διεθνώς αλλά και στην Ελλάδα, και η εξωστρέφεια όλων των οικονομικών κλάδων και κυρίως των συλλογικών φορέων που τους εκπροσωπούσαν ήταν επιβεβλημένη. Επιπλέον, αντιλήφθηκε εξαρχής ότι η εικόνα των Ελλήνων εφοπλιστών και βιομηχάνων ήταν πολύ αρνητική. Η συγκεκριμένη συνειδητοποίηση δημιούργησε το έναυσμα για την αλλαγή της επικοινωνιακής τους στρατηγικής για τη βελτίωση της δημόσιας εικόνας της ναυτιλίας.

Πιο συγκεκριμένα, στις συνεντεύξεις που ελήφθησαν, οι σχέσεις με την κυβέρνηση Καραμανλή αλλά και τον ίδιο τον πρωθυπουργό αναλύθηκαν από δώδεκα συνεντευξιζόμενους. Η κοινή πεποίθηση όλων ήταν ότι, παρόλο που ο Στρατής Ανδρεάδης ήταν «μια σπουδαία προσωπικότητα της ναυτιλίας και της ελληνικής οικονομίας, οι σχέσεις του τόσο με τον νέο πρωθυπουργό όσο και με τον διοικητή της

⁵²⁵ Σχετικά με την ανάμειξη των μελών του Κομίτι στο Λονδίνο και την ανατροπή Ανδρεάδη υποστηρίχθηκε ότι: «Δεν ήταν το Committee του Λονδίνου, πάντως, που ζήτησε να αντικατασταθεί, όπως κάποιοι λένε. Με την εξέλιξη των γεγονότων μετά τη δικτατορία έπρεπε να βρεθεί ο καλύτερος ναυτίλος εφοπλιστής. Ο Λέων Λαμιάς και οι άλλοι, θυμάμαι, σοφοί γέροντες συγχωριανοί του βρεθήκαμε όλοι μαζί για να συζητήσουμε το μέλλον της Ένωσης». Μαρτυρία Αρ. Καραγεώργη (2013).

⁵²⁶ Μαρτυρία Ν. Σίμου (2019).

⁵²⁷ Σύμφωνα με τον Ν. Σούτο (2019): «Ήδη εκείνη την εποχή, επί προεδρίας Ανδρεάδη, σιγά σιγά είχαν ήδη αναδειχθεί οι μεγάλες επιχειρήσεις. Είχαν ανοίξει ήδη τα φτερά τους μεταπολεμικά αρκετοί στο εξωτερικό. Οι επόμενες γενιές μάλιστα είχαν μορφωθεί πολύ στο εξωτερικό. Μαρτυρία Δ. Πατέρα (2017), σελ. 2 και 7, και «Ο Χανδρής άλλαξε την πολιτική του “λάθε βιώσας”, διότι εκείνη την εποχή [...] άλλαξε ολόκληρη η παγκόσμια κουλτούρα. Εν ολίγοις, άλλαξε ο ίδιος ο κόσμος. Ο Χανδρής αντιλήφθηκε ότι δεν μπορείς πλέον να επιβιώσεις σε μια παγκόσμια αγορά με το να επιβιώνεις “λάθρα”».

⁵²⁸ «Ο Χανδρής και επειδή ήθελε να αποκοπεί από την περίοδο Ανδρεάδη και επειδή αυτός ήταν ο χαρακτήρας του, ήθελε να δημιουργήσει ένα καινούργιο στάτους των εφοπλιστών. Και το κατάφερε σε πολύ μεγάλο βαθμό, διότι είχε κάποιους αποφασισμένους Πειραιώτες που τον στήριξαν και πέρασε σε δεύτερη μοίρα η γερούσια και οι άνθρωποι του λάθε βιώσας – ή του λάθρα, όπως λέω εγώ». Μαρτυρία Σ. Τράμπα (2019).

⁵²⁹ «Έπρεπε να “ανοιχτούμε”, να δούμε τι λέμε, ποιοι είμαστε. Όσο κρατάς κάτι κλειστό και μυστηριώδες, ο ελληνικός λαός πλάθει μύθους και οι ξένοι αντιδρούν». Μαρτυρία Κ. Κομνηνού (2019).

⁵³⁰ Μαρτυρίες Ν. Σούτου (2019) και Κ. Κομνηνού (2019).

Τράπεζας της Ελλάδος Ξενοφόντα Ζολώτα, αλλά και άλλους υπουργούς της κυβέρνησης, δεν ήταν καλές»⁵³¹. Για αρκετούς συνεντευξιζόμενους διαφαινόταν ότι υπήρξε μια προσωπική «απέχθεια» του Κωνσταντίνου Καραμανλή προς τον Στρατή Ανδρεάδη, που εντοπιζόταν σε ένα αίσθημα «προδοσίας» από τον πρωθυπουργό κατά τη διάρκεια της αυτοεξορίας του⁵³². Την προσωπική δυσαρέσκεια του νέου πρωθυπουργού για το πρόσωπο του Στρατή Ανδρεάδη τη γνώριζαν αρκετοί εφοπλιστές του Πειραιά όσο –κυρίως– του Λονδίνου, με αποτέλεσμα να επιμείνουν στην παραίτησή του⁵³³.

Η απανταχού ελληνική εφοπλιστική κοινότητα είχε, ωστόσο, μετά τα γεγονότα της Κύπρου δείξει ίσως για πρώτη φορά έμπρακτα τη συλλογική της συνεισφορά στην Ελλάδα αλλά και την προθυμία της να αναλάβει νέες συλλογικές δράσεις και πρωτοβουλίες προς το κοινωνικό συμφέρον του τόπου. Όπως έχει ήδη αναλυθεί, η μαζική και πρωτοφανής σε έκταση οικονομική αρωγή των Ελλήνων εφοπλιστών συλλογικά το 1974 ήταν «σαν χειρονομία καλής θελήσεως προς την κυβέρνηση της μεταπολίτευσης Κωνσταντίνου Καραμανλή για την Κύπρο και για την εθνική οικονομία»⁵³⁴. Οι συγκεκριμένες δωρεές υπήρξαν η πρώτη συλλογική δράση βελτίωσης των σχέσεων με το κράτος και την κοινωνία, σύμφωνα με μια μαρτυρία, και βοήθησαν τον Αντώνη Χανδρή ώστε «να βγει η ναυτιλία μπροστά»⁵³⁵.

Τους πρώτους μήνες του 1975, η ηγεσία της ΕΕΕ εστιάστηκε σχεδόν αποκλειστικά στην εξασφάλιση του θεσμικού πλαισίου της ναυτιλίας τόσο ως προς την εισαγωγή ναυτιλιακών κεφαλαίων όσο και στους νόμους της εγκατάστασης των διαχειριστριών εταιρειών. Κατά τον Αριστομένη Καραγεώργη, βασικό συνεργάτη του Αντώνη Χανδρή στις διαπραγματεύσεις με την κυβέρνηση για το υπό εξέταση νέο θεσμικό πλαίσιο της ναυτιλίας, ο Κωνσταντίνος Καραμανλής αρχικά ήθελε να καταργήσει τον Νόμο 89/67, που αφορούσε τις διαχειρίστριες εταιρείες. Μετά από παρεμβάσεις και άλλων μελών, όπως του αντιπρόεδρου της ΕΕΕ Βασίλη Γουλανδρή, με τον οποίο ο Κωνσταντίνος Καραμανλής διατηρούσε άριστες σχέσεις ήδη από τα χρόνια της δικτατορίας, η σχετική πολιτική δεν εγκαταλείφθηκε αλλά δεν έχαιρε πλέον συνταγματικής κατοχύρωσης στη νέα της νομοθετική μορφή⁵³⁶.

⁵³¹ Μαρτυρίες Δ. Πατέρα (2017) και Αρ. Καραγεώργη (2013).

⁵³² Σύμφωνα με τη μαρτυρία του Κ. Καρρά: «Μέσα λοιπόν σε αυτή την απόλυτα αλλαγμένη ατμόσφαιρα εθνικής τραγωδίας και δημοκρατικής ανάτασης, με εμφανή την απέχθεια της κοινής γνώμης αλλά και της νέας κυβέρνησης απέναντι στον εφοπλισμό – ο ίδιος ο Καραμανλής εμπιστευόταν τον Βασίλη Γουλανδρή, αλλά δεν ήταν άνθρωπος που ξεχνούσε ποιοι δεν του είχαν παρασταθεί, πολύ περισσότερο εάν τον είχαν προδώσει – πλησίαζε ο χρόνος για αρχαιρεσίες στην Ένωση». Μαρτυρία Κ. Καρρά (2019).

⁵³³ Ο Ν. Σούτος στην αφήγησή του περιγράφει ότι: «Στην ΕΕΕ, το 1975, όταν πήγαμε να κάνουμε εκλογές, θέλαμε να προβούμε σε αλλαγή προεδρίας χωρίς να κάνουμε ζημιά στην Ένωση και κυρίως στους Έλληνες εφοπλιστές. Δεν ήταν αποδεκτό ο πρωθυπουργός να αρνείται να πει “καλημέρα” και να συναντήσει τον πρόεδρο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών. Προτείναμε έτσι να “πιάσουν” τον Ανδρεάδη οι παλαιοί Χιώτες, να τον πείσουν να προχωρήσουμε. Προτείναμε αρχικώς να τον εκλέξουμε παμψηφεί, αλλά μετά να παραιτηθεί με κάποιο πρόσχημα, π.χ. για λόγους υγείας. Ο Ανδρεάδης, όμως, αυτό δεν το ήθελε. Εκλέχθηκε πρόεδρος, σε συνεδρίαση του ΔΣ, όταν απουσίαζαν οι περισσότεροι εξ ημών. Τελικά, υπήρξε αναστάτωση και ο Ανδρεάδης εξαναγκάστηκε να παραιτηθεί μετά τις πιέσεις πολλών. Οπότε και ανέλαβε την προεδρία ο Αντώνης Χανδρής». Μαρτυρία Ν. Σούτου (2019).

⁵³⁴ Μαρτυρία Αθ. Μαρτίνου (2019).

⁵³⁵ Μαρτυρία Σ. Τράμπα (2019).

⁵³⁶ Ο αντιπρόεδρος της ΕΕΕ κατά τη συγκεκριμένη περίοδο ανέφερε ότι: «Εμείς, με τον Βασίλη Γουλανδρή και τον Κώστα Λαιμό, μέσα σε ένα Σαββατοκύριακο ενημερώσαμε όλα τα μέλη μας. Έχε υπόψη ότι ο Καραμανλής έτρωγε σχεδόν κάθε Κυριακή μαζί με τον Βασίλη Γουλανδρή. Ενημερώσαμε αμέσως τον πρωθυπουργό ότι οι πλοιοκτήτες θα αντιδράσουν άμεσα και έντονα. Ο Καραμανλής θύμωσε,

Κατά μία άποψη, ο νέος Νόμος 27/75 ενσωμάτωνε μέρος της προηγούμενης νομοθεσίας περί φορολογίας πλοίου που θεσπίστηκε κατά την περίοδο της δικτατορίας⁵³⁷. Το 1975, οι δεσμεύσεις τόσο του Ξενοφώντα Ζολώτα όσο και ορισμένων υπουργών της κυβέρνησης Καραμανλή να εξετάσουν τον τρόπο διοίκησης, χρηματοδότησης και συνεργασίας με το κράτος επιφανών βιομήχανων και συγκεκριμένων επιχειρήσεων υλοποιήθηκαν και προκάλεσαν έντονη δυσφορία αρκετών μελών του εφοπλισμού, αφού ο τώως πρόεδρος της ΕΕΕ Στρατής Ανδρεάδης είχε βρεθεί στο απόλυτο στόχαστρο τόσο της κυβέρνησης όσο και των ΜΜΕ⁵³⁸. Καθ' όλη τη διάρκεια της συγκεκριμένης διετίας, αρκετές αναφορές κάνουν λόγο για φιλικές αλλά αυστηρά προσωπικές σχέσεις του πρωθυπουργού με ορισμένα μέλη του προεδρείου της ΕΕΕ, αλλά δεν επιθυμούσε να εμφανίζεται δημόσια να συνομιλεί με εκπροσώπους του εφοπλισμού⁵³⁹. Σε γενικότερες γραμμές, διαφαίνεται όμως από αρκετές μαρτυρίες ότι η ναυτιλία ως κλάδος ισχυρός για την εθνική οικονομία, με διεθνή παρουσία, ο οποίος προσέφερε θέσεις εργασίας σε Έλληνες, λαμβανόταν υπόψη από το πολιτικό σύστημα⁵⁴⁰.

Αν και οι σχέσεις με τον αρχηγό της αξιωματικής αντιπολίτευσης, Ανδρέα Παπανδρέου, σε όλη τη διάρκεια της περιόδου χαρακτηρίστηκαν από πολλούς συνεντευξιαζόμενους από εξαιρετικά εποικοδομητικές⁵⁴¹ έως και φιλικές⁵⁴², και σε ορισμένες περιπτώσεις αναφέρθηκε ότι οι σχέσεις ίσως ήταν καλύτερες από ό,τι με τον Κωνσταντίνο Καραμανλή⁵⁴³, η εικόνα της ναυτιλίας και ειδικά του εφοπλισμού σε αρκετά μέλη της κοινοβουλευτικής ομάδας τόσο της Νέας Δημοκρατίας όσο και των άλλων αντιπολιτευόμενων κομμάτων της Βουλής ήταν σε αρκετές περιπτώσεις εξαιρετικά αρνητική, με αποτέλεσμα οι συχνές αρνητικές αναφορές σε αρκετές τοποθετήσεις εντός του Κοινοβουλίου και ειδικότερα στη συζήτηση για την κατοχύρωση του θεσμικού πλαισίου της ναυτιλίας τον Μάρτιο του 1975⁵⁴⁴.

αλλά ο Γουλανδρής τού είπε: “Αντί να χαιρέσαι, με βρίζεις; Εγώ σε ενημερώνω τι θα γίνει αύριο το πρωί, έρχεται η μπόρα, και εσύ δεν μας σκέφτεσαι;”. Πραγματικά πιστεύω ότι τον σώσαμε. Τελικά δεν το έκανε». Μαρτυρία Αρ.. Καραγιώργη (2013).

⁵³⁷ Ο ετήσιος φόρος πλέον υπολογίζεται ανά κόρο ολικής χωρητικότητας και την ηλικία του πλοίου. Αντάπασης, Α. (2001), *Το σύστημα φορολογίας εισοδήματος των ελληνικών πλοίων*, εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλας, σελ. 12, 13 και 83.

⁵³⁸ Ο Κ. Κομνηνός σημείωσε ότι: «Πολλοί διαφωνήσαμε αρκετά με τον τρόπο και την αμφισβητούμενη μέθοδο που ο Καραμανλής χειρίστηκε πολιτικά και οικονομικά το σοβαρότατο θέμα Ανδρεάδη, ο οποίος ήταν πολυσχιδής, μεγάλος και πρωτοποριακός επιχειρηματίας. Λένε ότι συνολικά ήλεγχε το 30% ή περισσότερο της οικονομικής ζωής της χώρας και η αποκοπή του από τις επιχειρήσεις του είχε σοβαρές επιπτώσεις στους τομείς της οικονομίας που ήλεγχε και όχι μόνο». Μαρτυρία Κ. Κομνηνού (2019).

⁵³⁹ Ενδεικτική είναι η μαρτυρία του Ν. Σούτου (2019): «Θυμάμαι μια φορά ο Χανδρής είχε πικραθεί γιατί, αν και ο πρωθυπουργός τον κάλεσε ως πρόεδρο της ΕΕΕ στην καθιερωμένη ετήσια εκδήλωση για τον εορτασμό της Δημοκρατίας, τον αγνόησε επιδεικτικά και μιλούσε με όλους τους άλλους προσκεκλημένους, για να μη δώσει αφορμή να πουν ότι έχει πάρε-δώσε με τους εφοπλιστές».

⁵⁴⁰ Μαρτυρίες Στ. Νταϊφά (2012), Αρ. Καραγιώργη (2013), Κ. Καρρά (2019), Κ. Κομνηνού (2019), Δ. Καπράνου (2019), Κ. Δούκα (2019), Ν. Σίμου (2019).

⁵⁴¹ Ο Στ. Νταϊφάς στη μαρτυρία του επεσήμανε ότι: «Με τον Ανδρέα Παπανδρέου είχα τακτικές επαφές από το 1975, τρώγαμε συχνά μαζί –θα μπορούσα να πω κάθε δεκαπέντε ημέρες–, είχαμε συχνή και καλή επικοινωνία». Την ίδια άποψη εξέφρασε και από τη μεριά των δημοσιογράφων ο Δ. Καπράνος (2019), υποστηρίζοντας ότι: «Ο Ανδρέας Παπανδρέου ήταν πιο ανοικτός από τους “δεξιούς” (πολιτικούς), με τους εφοπλιστές. Επί των ημερών του η επικοινωνία ήταν καλύτερη μαζί τους».

⁵⁴² Ο Αρ. Καραγιώργης (2013) δήλωσε ότι: «Με τον Κωνσταντίνο Καραμανλή και τον Ανδρέα Παπανδρέου μπορώ να πω ότι είχα έως και φιλικές σχέσεις».

⁵⁴³ Σύμφωνα με τον Ν. Σούτο (2019): «Οι σχέσεις με τον Ανδρέα Παπανδρέου ήταν καλύτερες φαινομενικά από ό,τι με τον Καραμανλή».

⁵⁴⁴ Μαρτυρίες Στ. Νταϊφά (2012) και Κ. Δούκα (2019).

Οι τεταμένες και απρόβλεπτες σχέσεις του πολιτικού συστήματος της Βρετανίας με τη ναυτιλιακή κοινότητα των αλλοδαπών εγκατεστημένων στο Λονδίνο αναφέρθηκαν στις συνεντεύξεις ως καταλυτικοί εξωγενείς παράγοντες για την ανάγκη βελτίωσης των σχέσεων με το ελληνικό πολιτικό σύστημα. Οι εξελίξεις στο Λονδίνο εξανάγκαζαν πλέον το συλλογικό όργανο του ελληνικού εφοπλισμού να επαναπροσδιορίσει τη στάση του απέναντι στη νέα ελληνική κυβέρνηση αλλά και τη δημόσια εικόνα του στην Ελλάδα και στη Βρετανία. Όπως διαφαινόταν, υπήρχε έντονη ανησυχία ότι οι εξωτερικές συνθήκες, στο εγγύς ή απώτερο μέλλον στο Λονδίνο, όπου πολλές επιχειρήσεις σημαντικών μελών της ΕΕΕ είχαν την κύρια έδρα τους, θα επηρέαζαν άμεσα την παρουσία των Ελλήνων στο City. Μολαταύτα το κυρίαρχο ζήτημα που απασχόλησε πολλούς ναυτιλιακούς οίκους της εποχής ήταν οι επενδύσεις στην Ελλάδα. Η σημαντική μεταστροφή από το Λονδίνο στον Πειραιά άρχισε ήδη από τη δεκαετία του 1970, όταν ο Πειραιάς εκσυγχρόνισε το τηλεπικοινωνιακό δίκτυο και τις γενικότερες υποδομές του, ενώ αποτελούσε μια ανταγωνιστική εναλλακτική για την εγκατάσταση ή την επέκταση διαχειριστριών εταιρειών. Αρκετοί Έλληνες εφοπλιστές «μετακόμιζαν» από το Λονδίνο, διότι στην Ελλάδα δημιουργήθηκε γι' αυτούς «ένα πιο φιλικό και, βέβαια, πιο οικονομικό περιβάλλον. Και σαν Έλληνες προτιμούσαν να έρθουν εδώ που ήταν η πατρίδα τους και με καλύτερες γενικώς συνθήκες. Και σιγά σιγά άδειασε το Λονδίνο και γέμισε ο Πειραιάς»⁵⁴⁵.

Αν και υπήρξαν συγκεκριμένες αναφορές για τις σχέσεις με τη βρετανική κυβέρνηση, ο Κ.Ι. Καρράς στη μαρτυρία του επεσήμανε ότι: «Ούτε από την (κακή) ναυλαγορά ούτε από κάποιον κίνδυνο για τα ελληνικά ναυτιλιακά γραφεία στο Λονδίνο μπορεί να εξηγηθεί η μεταστροφή της ναυτιλιακής κοινότητας». Ωστόσο διαφαίνεται «η τάση της κυβέρνησης της Μεγάλης Βρετανίας να ακολουθεί τις πολιτικές των Ηνωμένων Πολιτειών», οι οποίες στο παρελθόν είχαν θέσει στο στόχαστρο Έλληνες εφοπλιστές ή και τις επιχειρήσεις τους. Από την άλλη, η κυβέρνηση των Εργατικών στην Αγγλία, αν και αρχικά είχε θορυβήσει τους Έλληνες πλοιοκτήτες και τους είχε οδηγήσει σε μερική φυγή από το City, τελικά, με τη νέα φορολογική πολιτική που εισήγαγε το 1976 και η οποία αφορούσε κυρίως τη φορολόγηση του φυσικού προσώπου, όχι μόνο δεν διατάραξε τις σχέσεις με τον ελληνικό εφοπλισμό, αλλά αντιθέτως ώθησε περισσότερους να μην εγκαταλείψουν το Λονδίνο αλλά να επενδύσουν και σε χώρες καταγωγής τους, όπως η Ελλάδα.

Για την περίπτωση των Ελλήνων, όπως εξηγεί ο Κώστας Καρράς, «εφόσον οι Έλληνες πλοιοκτήτες που παρέμεναν στην Αγγλία είχαν την Ελλάδα ως χώρα κυρίαρχης σύνδεσης και παρέμενε η συγκεκριμένη διάκριση εννοιών στο αγγλικό δίκαιο, δεν φορολογούντο οι πλοιοκτήτες στη χώρα παραμονής για έσοδα που δημιουργούντο εκτός της Βρετανίας, και έτσι δεν κινδύνευαν η Βρετανία να φορολογήσει τα έσοδα των πλοίων τους»⁵⁴⁶. Το νέο φορολογικό καθεστώς της Βρετανίας, σε συνδυασμό με το νέο θεσμικό πλαίσιο της Ελλάδας, διαφαίνεται ότι, το συγκεκριμένο διάστημα, συνετέλεσε στην αύξηση όχι μόνο στην de jure αλλά και στην de facto παρουσία και ναυτιλιακή δραστηριότητα του Πειραιά, καθώς και

⁵⁴⁵ Μαρτυρία Ν. Σούτου (2019). Την ίδια άποψη υποστήριξε και ο Σ. Τράμπας στη μαρτυρία του (2019): «Από την εποχή του Χανδρή αρχίζουν να ανοίγουν τα γραφεία στον Πειραιά και κυρίως να μετακομίζουν τα γραφεία από το Λονδίνο στον Πειραιά».

⁵⁴⁶ Μαρτυρία Κ. Καρρά (2019).

στη γιγάντωση πολυποίκιλων και σε διαφορετικούς κλάδους ναυτιλιακών επενδύσεων στην Ελλάδα γενικότερα.

Σύμφωνα με τις ληφθείσες απαντήσεις, ο πιο σημαντικός παράγοντας-σοκ που συνετέλεσε στην αλλαγή της επικοινωνιακής στρατηγικής της ΕΕΕ και στην ανάπτυξη σχέσεων με τα ΜΜΕ το 1975 αφορά την αλλαγή του πολιτικού σκηνικού και την επικράτηση του Κωνσταντίνου Καραμανλή. Οι νέες πολιτικές συνθήκες, σε συνδυασμό με τα πρωτοσέλιδα των ΜΜΕ που επηρέαζαν την κοινή γνώμη, αναγνωρίστηκαν ως σημαντικές παράμετροι για την πρόθεση για μια νέα επικοινωνιακή πολιτική της ΕΕΕ. Το νέο προεδρείο της ΕΕΕ οδηγήθηκε κατ' αυτόν τον τρόπο σε μια περίοδο «αρχικής ενδοσκόπησης» και μετέπειτα σε μια «αναγνώριση προθέσεων».

Σημαντικός άξονας στο σχήμα αυτό αναδεικνύεται τόσο η συσχέτιση μέρους του ελληνικού εφοπλισμού με το προηγούμενο πολιτικό καθεστώς όσο και η στοχοποίηση του προέδρου της ΕΕΕ Στρατή Ανδρεάδη κατά την περίοδο της δικτατορίας από μέλη της κυβέρνησης Καραμανλή και μερίδα του Τύπου. Οι έντονες δημόσιες τοποθετήσεις από κοινοβουλευτικούς εκπροσώπους και πολιτικούς συντάκτες οδηγούσαν στην ανάγκη για αλλαγή της επικοινωνιακής στρατηγικής και δημοσίων σχέσεων της ΕΕΕ.

Ενδεικτική είναι η ομιλία του προέδρου της ΕΕΕ το 1975, Αντώνη Χανδρή, λίγους μήνες μετά την ανάληψη της προεδρίας της ΕΕΕ, στο γεύμα ενημέρωσης προς τους δημοσιογράφους, όπου τόνισε ότι «δεν μπορεί να υπάρξει εμπορική ναυτιλία εάν η κυβέρνηση δεν αντιλαμβάνεται τα προβλήματα αυτής»⁵⁴⁷. Στην ίδια ομιλία του ανακοίνωσε τη νέα στρατηγική επικοινωνίας της ΕΕΕ, με την οποία θα αναπτύσσονταν οι δημόσιες σχέσεις σε όλη την ελληνική περιφέρεια «για την ορθή προβολή της ναυτιλίας»⁵⁴⁸.

Την άποψη για την ανάγκη βελτίωσης των σχέσεων με τους κρατικούς φορείς, τη ναυτεργασία και την κοινωνία γενικότερα εξέφραζαν τόσο οι παραδοσιακοί οίκοι του Λονδίνου⁵⁴⁹ όσο και οι πιο σύγχρονοι του Πειραιά⁵⁵⁰.

Στη δική του παρέμβαση, ο Μιχάλης Περατικός, αναγνωρίζοντας τις συγκυρίες της εποχής, συστήνει σε άρθρο του το 1976 ότι: «Η λύση στο πρόβλημα είναι απλή, αλλά και δύσκολη για την αλλαγή. [...] Η απάντηση είναι συνεργασία. Συνεργασία μεταξύ μας των πλοιοκτητών, συνεργασία με τους ναυτεργάτες και συνεργασία με το κράτος. Συνεργασία ανοιχτή, καλοπροαίρετη. Συνεργασία θα πει και υποχώρηση,

⁵⁴⁷ Ο Αντ. Χανδρής χαρακτηριστικά δήλωσε: «Θα ήθελα να ευχαριστήσω την ελληνική κυβέρνηση, και ιδιαίτερα τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας και όλες τις διευθύνσεις του υπουργείου του, ως επίσης και την πανελλήνια ναυτική ομοσπονδία, για το πνεύμα συνεργασίας που επέδειξε κατά το παρελθόν έτος δεν γεννάται αμφιβολία». [«Ομιλία του κ. Αντώνη Χανδρή» (1976), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Φεβρουαρίου 1976, τεύχος 977/736, σελ. 11]

⁵⁴⁸ «Ομιλία του κ. Αντώνη Χανδρή» (1976), ό.π.

⁵⁴⁹ Στον επιλόγο του ο Κ.Μ. Λεμός τονίζει: «Απευθύνομαι προς όλους τους παράγοντες ναυτιλίας, το κράτος, τους εφοπλιστές, τους ναυτεργάτες, τα κεκτημένα πρέπει τα μεγάλα πράγματα και τρανά να διασώσουμε. Η αύριο έστω και καθυστερημένη θα είναι καλύτερη αρκεί να είμαστε έτοιμοι να την δεχτούμε και να την εκμεταλλευτούμε. Το εύχομαι», στο άρθρο: Λαι(ε)μός, Κ.Μ. (1976), «Οικονομία και περίσκεψη», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Φεβρουαρίου 1976, τεύχος 977/736, σελ. 18.

⁵⁵⁰ Καραγεώργης, Μ. (1976), «Ο εφοπλισμός εγγύτερα της κοινωνίας», *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Ιανουαρίου 1976, τεύχος 974/733, σελ. 11.

θα πει αποδοχή κριτικής...»⁵⁵¹. Αν και οι σχέσεις κράτους, κοινοβουλευτικών εκπροσώπων και εφοπλισμού συχνά αναφέρονταν στον ειδικό έντυπο Τύπο της εποχής καθ' όλη τη διάρκεια της συγκεκριμένης περιόδου, και ειδικότερα όταν ένα νομοσχέδιο του ΥΕΝ καταθετόταν προς ψήφιση στο κοινοβούλιο, εντούτοις οι σχέσεις εφοπλισμού και πολιτικής ηγεσίας δεν απασχολούσαν τον ημερήσιο αθηναϊκό Τύπο της εποχής και άρα δεν επιδρούσαν στη δημόσια εικόνα της ναυτιλίας και στην κοινή γνώμη»⁵⁵².

6.8. Τα ναυτικά ατυχήματα, οι ολικές απώλειες και η επίδρασή τους στη δημόσια εικόνα της ναυτιλίας την περίοδο 1975-1981

Το θέμα της ποιότητας του ελληνικού εμπορικού στόλου, λόγω των ατυχημάτων και των ολικών απωλειών στον συνεχώς αυξανόμενο ελληνικό στόλο, προκαλούσε καθ' όλη τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου το αμείωτο ενδιαφέρον της δημοσιογραφικής αλλά και πολιτικής κοινότητας τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό. Ο Τύπος της εποχής συχνά ανέφερε, σε ένα πλαίσιο υπερβολής πολλές φορές, ότι οι ολικές απώλειες του στόλου που διαχειρίζονταν οι Έλληνες αγγίζαν το 50% των απωλειών εμπορικών πλοίων παγκοσμίως⁵⁵³.

Είναι εμφανές, από τις μαρτυρίες όλων ανεξαιρέτως των δημοσιογράφων που συμμετείχαν στην έρευνα, ότι ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1970 τα αυξανόμενα ναυάγια πλοίων ελληνικής διαχείρισης προκαλούσαν, όσο κανένα άλλο θέμα, τη συνεχιζόμενη αρνητική γνώμη για τον εφοπλισμό. Ειδικά μετά το 1977 τα πρωτοσέλιδα στις αθηναϊκές εφημερίδες συντελούσαν καθοριστικά στην αρνητική προβολή της ελληνικής ναυτιλίας, αλλά κυρίως του ελληνικού εφοπλισμού. Στη συνέντευξη που πραγματοποιήθηκε για τους σκοπούς της έρευνας, ο πρόεδρος της Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων, Κώστας Καρράς, επιβεβαίωσε την κατηγορηματική άποψη όλων των δημοσιογράφων για τον τεράστιο αντίκτυπο που είχαν τα ναυάγια στη διαμόρφωση μιας απαξιωτικής εικόνας για τον εφοπλισμό στο κοινωνικό σύνολο. Ο Κώστας Καρράς περιγράφει χαρακτηριστικά τη σημασία των ναυαγίων ως προς τη διαμόρφωση μιας διαρκούς και συστηματικής αρνητικής γνώμης καθ' όλη τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου:

«Ήταν το πιο φλέγον θέμα που συνέδεε τη δημόσια παρουσίαση της Ενώσεως στο εσωτερικό και στο εξωτερικό. Στο εσωτερικό, μιας που είχε επιτευχθεί η ιστορική συνεννόηση μεταξύ του ελληνικού κράτους και της ναυτιλίας, ήταν το εναπομένον ασθενές σημείο όπου παραμέναμε ευάλωτοι. Εύκολα μπορούσε οποιαδήποτε εφημερίδα να γράψει για “σαπιοκάραβα” και να τραβήξει αναγνώστες. Στο εξωτερικό υπήρχε πρόβλημα με τους Βρετανούς ασφαλιστές και αντασφαλιστές, που ανακάλυψαν ότι ο ελληνόκτητος στόλος είχε ένα υψηλότερο ποσοστό ολικών απωλειών (total losses) από άλλες ναυτιλίες και έτσι ήταν δικαιολογημένο να αυξήσουν τα ασφάλιστρα, κάτι που βέβαια κτυπούσε στην τσέπη ολόκληρης της

⁵⁵¹ Περαιτικός, Μ. (1976), «Συνεργασία», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1976, τεύχος 975/735, σελ. 31.

⁵⁵² «Μια πολύωρη κοινοβουλευτική μάχη με μύδρους εναντίον των εφοπλιστών» (1978), *ΑΡΓΩ*, Ιούλιος 1978, τεύχος 155, σελ. 25.

⁵⁵³ Παπακωνσταντίνου, Κ., Bissias, I. (2012), ό.π.

ελληνικής ναυτιλίας. Για τον λόγο αυτόν η ΕΕΕ θεώρησε επιβεβλημένη την πληροφόρηση των συντακτών με σχετικά πολλές συνεντεύξεις Τύπου»⁵⁵⁴.

Στο ίδιο πλαίσιο τοποθετήθηκε και ο Γεώργιος Παπαλιός, ο οποίος ήταν επίσης μέλος της Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων και στενός συνεργάτης του προεδρείου για θέματα προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Κατά τον Γεώργιο Παπαλιό, το θέμα ήταν καθαρά αριθμητικό: η απότομη γιγάντωση του ελληνικού και ελληνόκτητου στόλου⁵⁵⁵ και η είσοδος στη ναυτιλία νέων και άπειρων εφοπλιστών οδηγούσαν σε ολικές απώλειες ή ατυχήματα, ειδικά σε εταιρείες που διαχειρίζονταν «μονοβάπορους» στόλους. Ωστόσο υπήρχαν και περιπτώσεις ναυταπατών, κατά τις οποίες νεοεισερχόμενοι επιχειρηματίες, στις δύσκολες περιόδους της ναυλαγοράς, κατέφευγαν σε δόλιες μεθόδους για να αποφύγουν τα έξοδα διαχείρισης, την αποπληρωμή των δανειακών υποχρεώσεων και εν γένει απαιτήσεων, και για να ωφεληθούν από την είσπραξη αποζημίωσης⁵⁵⁶. Αξίζει να αναφερθεί ότι, σύμφωνα με μαρτυρίες μελών των ΔΣ την περίοδο 1975-1980 που καταγράφηκαν στην παρούσα έρευνα, κανένα μέλος της ΕΕΕ δεν κατηγορήθηκε σε αρμόδιο δικαστήριο για ναυταπάτη, πλημμελή συντήρηση με αποτέλεσμα την ανθρωποκτονία ή την καταστροφή του περιβάλλοντος ή δολιοφθορά σε πλοίο διαχείρισής του⁵⁵⁷.

6.9. Τα ναυτικά ατυχήματα στον ελληνικό κινηματογράφο

Αναμφισβήτητα, την περίοδο πριν από τη μεταπολίτευση, ο ελληνικός κινηματογράφος διαδραματίζει επίσης έναν σημαντικότερο ρόλο ως προς τη διαμόρφωση της κοινής γνώμης για τα ναυάγια. Ήδη από τη δεκαετία του 1960, ο κινηματογράφος στην Ελλάδα –και ειδικά η προβολή ελληνικών ταινιών μεγάλου μήκους– αποτελεί το πιο «μαζικό» μέσο επικοινωνίας αλλά και ψυχαγωγίας, γεγονός που οφείλεται στην αργοπορημένη εμφάνιση της τηλεόρασης στην ελληνική κοινωνία, στον αναλφαριθμητισμό, ειδικά στις αγροτικές περιφέρειες, αλλά και στη δυσκολία πρόσβασης των αθηναϊκών έντυπων ΜΜΕ σε όλη την περιφέρεια⁵⁵⁸.

Τη «χρυσή περίοδο» του ελληνικού κινηματογράφου, ακόμα και την περίοδο της έντονης λογοκρισίας από τη δικτατορία, οι ταινίες με θέμα τα ναυτικά ατυχήματα, την πλημμελή διοίκηση και συντήρηση των πλοίων και τις δυσκολίες του ναυτικού επαγγέλματος είναι πολυάριθμες και διατηρούν αμείωτο το ενδιαφέρον των θεατών της εποχής. Οι ταινίες αυτές, αν και κατά κύριο λόγο δημιουργήθηκαν την περίοδο της επταετίας, προβάλλονταν κατ' επανάληψη μέχρι και το 1975 στις αίθουσες των κινηματογράφων, ειδικά της επαρχίας, εξαιτίας της έλλειψης νέων ελληνικών κινηματογραφικών

⁵⁵⁴ Μαρτυρία Κ. Καρρά (2019).

⁵⁵⁵ Ο υπό διαχείριση ελληνικός στόλος ήταν 2.515 πλοία το 1965, 3.320 το 1970, 4.330 το 1975 και 4.936 το 1977.

⁵⁵⁶ Σύμφωνα με τη μαρτυρία του Γ. Παπαλιού (2019): «Είχαμε πάρα πολλά πλοία. Αριθμητικό ήταν το θέμα».

⁵⁵⁷ Μαρτυρίες Αρ. Καραγεώργη (2013), Στ. Νταϊφά (2012), Κ. Καρρά (2019).

⁵⁵⁸ Κόκκαλη, Α. (1997), ό.π.

παραγωγών αλλά και της μεγάλης δημοτικότητάς τους λόγω κυρίως της δημοφιλίας των πρωταγωνιστών τους⁵⁵⁹.

Οι παραγωγές ταινιών καταστροφής ήταν συνεχείς και επαναλαμβανόμενες και συμβαδίζαν με τη γενικότερη τάση της εποχής, κατά την οποία σε παγκόσμιο επίπεδο αμερικανικές παραγωγές δραματικών ταινιών με θέματα αεροπορικά ή ναυτικά δυστυχήματα, πυρκαγιές και καταστροφές κτιρίων προκαλούσαν το αμείωτο ενδιαφέρον του κοινού, καταγράφοντας μεγάλες εισπρακτικές επιτυχίες⁵⁶⁰.

Στον παρακάτω πίνακα παρατίθενται ελληνικές ταινίες που αφορούν την εξιστόρηση δραματικών γεγονότων, όπως ναυτικά ατυχήματα, ναυάγια, καταστροφές σε πλοία.

Πίνακας 5: Ελληνικές ταινίες που αφορούν την εξιστόρηση δραματικών γεγονότων, όπως ναυτικά ατυχήματα, ναυάγια, καταστροφές σε πλοία

Τίτλος	Έτος	Αριθμός εισιτηρίων (στην πρώτη προβολή)	Κατάταξη με βάση τις πωλήσεις	Εταιρεία παραγωγής	Θεματολογία
<i>Καπετάν Φάντης Μπαστούνι</i>	1968-1969	291.450	24η στις 108 ταινίες	Καραγιάννης-Καρατζόπουλος	Ναυάγιο
<i>Η αρχόντισσα του λιμανιού</i>	1969-1970	176.593	42η στις 99 ταινίες	Καραγιάννης-Καρατζόπουλος	Ναυάγιο
<i>Ορατότης μηδέν</i>	1969-1970	640.720,00	2η στις 99 ταινίες	Φίνος Φιλμ	Ναυάγιο

⁵⁵⁹ Κάκκαρης, Ι. (2012), ό.π.

⁵⁶⁰ Ενδεικτικά αναφέρονται οι εξαιρετικά επιτυχημένες εισπρακτικά κινηματογραφικές παραγωγές: *The Poseidon Adventure* (1972) και *The Towering Inferno* (1974).

<i>Κάθε ναύαγιο και μία κόλαση</i>	1970-1971	129.699,00	43η στις 87 ταινίες	Καραγιάννης-Καρατζόπουλος	Ναύαγιο
<i>Η αμαρτία της ομορφιάς</i>	1972-1973	126.930,00	13η στις 64 ταινίες	Φίνος Φιλμ	Απόπειρα δολιοφθοράς πλοίου
<i>Αιχμάλωτοι του μίσους</i>	1972- 1973	124.745,00	14η σε 64 ταινίες	Φίνος Φιλμ	Λαθρεμπόριο όπλων και σύσταση συμμορίας
<i>Ανώμαλο φορτίο</i>	1977	Άγνωστος αριθμός εισιτηρίων	---	ART FILMS – JAMES PARIS	Λαθρεμπόριο/ Ανθρωποκτονία / Ληστρική επίθεση/ Σύσταση συμμορίας/ Ανταρσία

Με την πτώση της δικτατορίας, οι θεματικές των παραγωγών του ελληνικού κινηματογράφου επικεντρώνονται στις πολιτικές και κοινωνικές εξελίξεις, ενώ εγκαταλείπεται ο μελοδραματισμός⁵⁶¹, όπως παρουσιαζόταν στην εξιστόρηση ναυτικών ιστοριών. Την ίδια περίοδο, αρκετές ελληνικές εταιρείες παραγωγής χρεοκοπούν αλλά και οι εισπρακτικές αποδόσεις των ελληνικών ταινιών, ακόμα και των κωμωδιών, βαθμιαία συρρικνώνονται⁵⁶². Ωστόσο, οι ελληνικές ταινίες όλης της προηγούμενης περιόδου προβάλλονται κατ' επανάληψη τόσο σε κινηματογραφικές αίθουσες της επαρχίας όσο και στην κρατική τηλεόραση. Κατ' αυτόν τον τρόπο, οι ελληνικές ταινίες που είχαν μεγάλη εισπρακτική επιτυχία μέχρι το 1973 εξακολουθούν να μονοπωλούν το ενδιαφέρον και του τηλεοπτικού κοινού ακόμα και μετά την κατάρρευση των εταιρειών παραγωγής στα μέσα της δεκαετίας του 1970.

⁵⁶¹ Karalis, V. (2015), *History of Greek Cinema*, σελ. 121-133, και Σκοπετέας, Ι. (2015), *Η δημιουργία της μυθοπλαστικής αφήγησης και τα είδη των κινηματογραφικών ταινιών*, κεφάλαιο 5, σελ. 2, εκδόσεις Κάλλιπος.

⁵⁶² Karalis, V. (2015), *ό.π.*, σελ. 180-182.

6.10. Η στάση του ειδικού ναυτιλιακού Τύπου

Ο ειδικός ναυτιλιακός Τύπος της εποχής αναφέρει ως σημαντικότερη αιτία για τα ναυτικά ατυχήματα την αυξημένη ηλικία του στόλου. Επιπροσθέτως, συχνές αναφορές γίνονταν στο γεγονός ότι τα περισσότερα πλοία ναυλώνονταν, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της χύδην ναυτιλίας, πολλές φορές σε άγνωστες ή πρωτόγνωρες για το πλήρωμα συνθήκες, ακτές και λιμάνια⁵⁶³. Από την άλλη πλευρά, στα πρωτοσέλιδα των εφημερίδων, ως συχνοί λόγοι και αιτίες για τα ναυάγια εμφανίζονταν η έλλειψη ικανών και καταρτισμένων πληρωμάτων και η κακή συντήρηση των πλοίων⁵⁶⁴. Οι τίτλοι των εφημερίδων καθ' όλη τη διάρκεια της δεκαετίας του 1970 θεωρούνται από τον εφοπλισμό αλλά και από τον ειδικό ναυτιλιακό Τύπο ως «προκλητικοί» και ενίοτε «απαράδεκτοι», με σκοπό τον «άκρατο εντυπωσιασμό», αφού παρουσιάζουν τον ελληνικό εμπορικό στόλο ως «πλοία-νεκροφόρες», που παρασύρουν στον υγρό τάφο χιλιάδες ναυτικούς⁵⁶⁵.

Η αρνητική στάση του διεθνούς Τύπου και η συνεχής περιγραφή της ελληνικής σημαίας ως «σημιαίας ευκαιρίας» φαίνεται πως επηρέασαν τους διεθνείς πολιτικούς και διπλωματικούς κύκλους σε αρκετές περιπτώσεις: η μη εκλογή της Ελλάδας στο Διοικητικό Συμβούλιο της IMCO το 1976 προκαλεί έντονες αντιδράσεις τόσο στον Πειραιά όσο και στο Λονδίνο. Ειδικότερα, εκτενή δημοσιεύματα διεθνών εφημερίδων, όπως η *Lloyd's List*, ιδίως κατά την περίοδο 1977-1979, προκαλούν διεθνή αίσθηση για τα επικριτικά σχόλια των συντακτών: τα περισσότερα μάλιστα ρεπορτάζ επαναλαμβάνουν πολλές φορές αδιευκρίνιστες μελέτες, όπου κατατάσσουν συνεχώς πρώτο τον ελληνόκτητο στόλο στις ολικές απώλειες. Τα περισσότερα ατυχήματα αφορούν φορτηγά μικρής χωρητικότητας, που οδηγούν επίσης τους δημοσιογράφους της εποχής να αναφέρουν ως συμπέρασμα ότι «τα πλοία δεν είναι ικανοποιητικώς συντηρούμενα» ή ότι «οι ναυτικοί είναι ποιοτικά ανεπαρκείς». Ο ελληνικός εφοπλισμός, οι αρμόδιες αρχές και οι νηογνώμονες μπαίνουν συχνά στο στόχαστρο των δημοσιευμάτων⁵⁶⁶. Ωστόσο, σύμφωνα με τις ετήσιες μελέτες στα *Ναυτικά Χρονικά* για τα έτη 1975 έως και 1980, ο ελληνικός και ελληνόκτητος στόλος καταλαμβάνει σταθερά τις πρώτες θέσεις, ως προς τα ναυτικά ατυχήματα, τόσο σε φορτηγά πλοία όσο και στα δεξαμενόπλοια.

Η επιβολή επασφαλιστρών στον ελληνικό και ελληνόκτητο στόλο, άνω των δεκαπέντε ετών, το 1978 από τους ασφαλιστικούς οίκους του Λονδίνου οξύνει την αρνητική δημοσιότητα. Πιο συγκεκριμένα, η είδηση ότι το Joint Cargo Committee των Lloyd's Cargo Underwriters αποφάσισε να προτείνει την εφαρμογή «κατ' εκλογήν» επασφαλιστρών σε φορτία που μεταφέρονται σε ελληνικά πλοία (άνω των δεκαπέντε ετών) προκάλεσε νέα αναστάτωση στους ελληνικούς εφοπλιστικούς κύκλους. Η ΕΕΕ αντιδρά πάραυτα, προβάλλοντας ως κύριο επιχείρημα ότι το μέτρο ήταν «άδικο» και χωρίς καμία τελικά «επιτυχία»⁵⁶⁷. Η απόφαση των Βρετανών φέρνει και πάλι στο διεθνές προσκήνιο τη γνώμη των

⁵⁶³ Δάναλη, Κ. (1980), «Το ναυτικό ατύχημα και η ηλικία του πλοίου», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1980, τεύχος 1071/830, σελ. 67.

⁵⁶⁴ «Το ρεκόρ δυσφημεί το καλό όνομα της ναυτιλίας μας. Τη ζημιώνει πολλαπλώς. Κράτος και εφοπλισμός έχουν το λόγο» αναφέρεται τακτικά στον Τύπο της εποχής. [«Αι ολικά μας απώλειαι» (1976), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιουλίου 1976, τεύχος 987/746, σελ. 3]

⁵⁶⁵ «Στην πρώτη ναυτιλιακή δύναμη του κόσμου» (1976), *ΑΡΓΩ*, τεύχος 126, Φεβρουάριος 1976, σελ. 6.

⁵⁶⁶ «Τα ατυχήματα» (1977), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Απριλίου 1977, τεύχος 1004/763, σελ. 3.

⁵⁶⁷ Χανδρής, Α. (1979), «Γεγονότα του 1978 και προοπτικά του 1979», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1979, τεύχος 1047/ 806 σελ. 9.

αλλοδαπών ναυτιλιακών φορέων για την ποιοτική διαχείριση του ελληνικού στόλου και αποτελεί κύρια θεματική της αρθρογραφίας στον διεθνή Τύπο όλο το φθινόπωρο του 1978.

Η προσπάθεια για βελτίωση της εικόνας της ναυτιλίας στην κοινωνία, σε συνδυασμό με τη δημόσια και συνεχή δέσμευση του προεδρείου της ΕΕΕ για προσέλκυση περισσότερων νέων στο ναυτικό επάγγελμα, φέρνει στο προσκήνιο την αρνητική εικόνα του στόλου και στις ειδικές μελέτες που εστιάζονταν στη νέα γενιά: ανάμεσα στα αίτια της αποχής των νέων από το ναυτικό επάγγελμα καταγράφονται σε δημοσιεύματα πρωτοεμφανιζόμενων ναυτιλιακών περιοδικών «οι σκληρές συνθήκες εργασίας, η απομάκρυνση από το οικογενειακό περιβάλλον και η μη ικανοποιητική κοινωνική πρόνοια υπέρ των ναυτικών και των οικογενειών τους». Με συνεντεύξεις όπου υπήρξαν ξεκάθαρες και ευθείες τοποθετήσεις, τα μέλη του ΔΣ διατύπωναν τις στρατηγικές βλέψεις τους και τόνιζαν ότι το μεγαλύτερο πρόβλημα «παραμένει η έλλειψη έμπυχου δυναμικού»⁵⁶⁸. Στο ίδιο πλαίσιο, η μελέτη του ΙΟΒΕ σε συνεργασία με την ΕΕΕ, που εκπονήθηκε το 1977, μεταξύ άλλων αφορούσε τη δημόσια εικόνα της ναυτιλίας στην ευρύτερη κοινωνία και κατέληγε στο συμπέρασμα ότι «ο διάχυτος φόβος για τα ναυάγια, όπως ειδικά τον καλλιέργει ο Τύπος, αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για την ελκυστικότητα του ναυτικού επαγγέλματος»⁵⁶⁹.

6.11. Οι πολιτικές πρωτοβουλίες του Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη και οι δημόσιες αντιπαραθέσεις με τα συλλογικά όργανα του εφοπλισμού

Τον Δεκέμβριο του 1977, ο Εμμανουήλ Β. Κεφαλογιάννης ορίζεται νέος υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και το θέμα της ηλικίας και της ποιότητας των ελληνικών πλοίων διαφαίνεται εξαρχής ότι θα οδηγούσε σε θεσμική αντιπαράθεση το κράτος με τον εφοπλισμό. Στην πρώτη συνάντησή του με την ηγεσία της ΠΝΟ, οι ναυτεργατικές ενώσεις ζητούν από τον υπουργό ως βασική πολιτική προτεραιότητα «τη λήψη μέτρων για την ασφάλεια της ζωής των ναυτικών και τις συνθήκες εργασίας επί των πλοίων»⁵⁷⁰. Η σύγκρουση της ΕΕΕ με τον υπουργό Ναυτιλίας ήταν ενδεχομένως αναπόφευκτη, αφού τόσο η κυβέρνηση Καραμανλή όσο και ο ίδιος ο υπουργός προσωπικά επιζητούσαν πλέον πιο «φιλολαϊκές» πολιτικές, που θα περιόριζαν την κριτική από τα κόμματα της αντιπολίτευσης, αλλά και τη δέσμευση προς την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση που απαιτούσαν οι ενταξιακές διαπραγματεύσεις.

Η στάση τόσο του ίδιου του πρωθυπουργού όσο και του υπουργού Ναυτιλίας δεν θα μπορούσε να γίνει αντιληπτή αγνοώντας το γενικότερο πλαίσιο της συγκεκριμένης περιόδου: αφενός η ενίσχυση του ΠΑΣΟΚ και η αποδυνάμωση της ΝΔ στις εκλογές του 1977 μεταβάλλει τη στάση του ίδιου του πρωθυπουργού και της πολιτικής που επιθυμεί να χαράξει. Κατά μία άποψη, τη συγκεκριμένη περίοδο, «η ΝΔ τροποποιεί προοδευτικά τη στάση της αντιγράφοντας όλο και περισσότερο τις πρακτικές του ΠΑΣΟΚ»⁵⁷¹. Επιπλέον, τα φοιτητικά κινήματα και οι φοιτητικές κινητοποιήσεις, που ξεκίνησαν το 1977 αλλά κορυφώθηκαν το 1978, οδήγησαν σε μια άνευ προηγουμένου απεργία στα εκπαιδευτικά ιδρύματα

⁵⁶⁸ «Τα πλοία δένουν αλλά οι ναυτικοί ελλείπουν» (1976), *ΕΛΝΑΒΙ*, Ιούνιος 1976, έτος 3, τεύχος 30, σελ. 35.

⁵⁶⁹ Κορρές, Α.Ι.Ε. (1978), *Το ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό*, ΙΟΒΕ, Αθήνα.

⁵⁷⁰ «Ετέθησαν τα προβλήματα της ελληνικής ναυτιλίας» (1978), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Φεβρουαρίου 1978, τεύχος 1025/784, σελ. 12.

⁵⁷¹ Κυπριανός, Π. (2017), *ό.π.*, σελ. 124.

της χώρας, μεταξύ των οποίων και στην ΑΣΔΕΝ Ασπροπύργου, δημιουργώντας ένα ανατρεπτικό κλίμα σε όλη τη νεότερη γενιά. Η σημασία των κινητοποιήσεων ήταν καθοριστική, αφού πλέον το 1978 η χωρά αριθμούσε 95.000 φοιτητές και σπουδαστές, σε σχέση με μόλις 25.000 φοιτητές το 1960. Η ίδρυση αρκετών νέων ακαδημιών εκπαίδευσης αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού (ΑΣΔΕΝ) αλλά και η αύξηση του αριθμού των εισακτέων στις μητροπολιτικές σχολές της Αττικής, της Μακεδονίας και της Κρήτης, κατά την προηγούμενη περίοδο και δεκαετία, γιγάντωσε και τον αριθμό των σπουδαστών στις ακαδημίες αυτές⁵⁷². Σε αυτό το πλαίσιο, ήταν εμφανές ότι η κυβέρνηση έπρεπε να αναλάβει ουσιαστικές πρωτοβουλίες, με σκοπό να προσεγγίσει νέα ακροατήρια, τόσο από τη «δεξιά» όσο και από το «κέντρο»⁵⁷³. Καθ' όλη τη διάρκεια της υπουργίας του Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη, ο Τύπος επαναλαμβάνει ότι πρέπει «το κράτος να αναλάβει τις ευθύνες του για τα κουρασμένα πλοία άνω των 20 ετών»⁵⁷⁴.

Παρά όμως τις συνεχείς προσπάθειες για την εξεύρεση μιας πολιτικής «λύσης» μεταξύ εφοπλισμού και των αρμόδιων επιτροπών στο ΥΕΝ, το έτος 1978 υπήρξε το «δυσμενέστερο έτος» για την ελληνόκτητη ναυτιλία από άποψη ατυχημάτων, με αποτέλεσμα «οι ολικές απώλειες να δημιουργούν απογοητευτικές εντυπώσεις»⁵⁷⁵. Ο υπουργός Ναυτιλίας, σε αυτό το πλαίσιο, ήταν αποφασισμένος να αναλάβει άμεσα πρωτοβουλίες, επηρεασμένος τόσο από τα ΜΜΕ⁵⁷⁶ όσο και από τις ενταξιακές διαπραγματεύσεις για την είσοδο της Ελλάδας στην ΕΟΚ, όπου τα ευρωπαϊκά όργανα απαιτούσαν άμεσες παρεμβάσεις και λύσεις. Σε μία από τις πρώτες δημόσιες τοποθετήσεις του, μάλιστα, δήλωσε ότι άμεση προτεραιότητά του ήταν η υιοθεσία των νόμων περί ασφάλειας των πλοίων της διεθνούς κοινότητας και των διεθνών οργανισμών, «προς την απομόνωση των φαινομένων» ελλιπούς συντήρησης και διαχείρισης. Η δημόσια δέσμευση του νέου υπουργού Ναυτιλίας να περιορίσει τον αριθμό του πλοίων άνω των 20 ετών στο ελληνικό νηολόγιο θεωρήθηκε αρχικά μια πολιτική κίνηση προς τη σωστή κατεύθυνση⁵⁷⁷, ακόμα και από τον φιλοεφοπλιστικό ναυτιλιακό Τύπο της εποχής.

Ωστόσο, οι πολύ τεταμένες σχέσεις του προεδρείου της ΕΕΕ με τον υπουργό Ναυτιλίας Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη, λόγω κυρίως της απόλυτης εναντίωσης του υπουργού τόσο ως προς την υπογραφή των διμερών συλλογικών συμβάσεων με αλλοδαπά ναυτεργατικά συνδικάτα όσο και για την πρόθεσή του για την αλλαγή της νομοθεσίας περί ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, ώθησαν την Ένωση να επιδιώξει μεγαλύτερη εξωστρέφεια και ένα ακόμα μεγαλύτερο άνοιγμα προς την κοινωνία, προκειμένου να γνωστοποιηθούν οι θέσεις του εφοπλισμού. Σύμφωνα με αυτή την προσέγγιση, ο πρόεδρος της ΕΕΕ, σε επιστολή διαμαρτυρίας προς τον υπουργό, εκφράζει την αγανάκτησή του για τις μεθοδευμένες κινήσεις του υπουργείου, που δεν επεδίωκαν καμία συνεργασία με τον ελληνικό εφοπλισμό για το συγκεκριμένο θέμα, αγνοώντας τις απόψεις του θεσμικού οργάνου εκπροσώπησής του. Στο ίδιο μήκος κύματος ήταν

⁵⁷² Karamanolakis, V. (2015), «From the fall of the “junta” to “Change”: the “timid” transition of higher education in Greece (1974-1982)», *Espacio, Tiempo y Educación*, 2:2, σελ. 33-48.

⁵⁷³ Κυπριανός, Π. (2017), ό.π., σελ. 124.

⁵⁷⁴ «Τα ατυχήματα της ελληνικής ναυτιλίας κατά το 1976» (1977), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1977, τεύχος 999/758, σελ. 133.

⁵⁷⁵ «Τα ατυχήματα της ελληνικής ναυτιλίας κατά το 1978» (1979), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1979, τεύχος 1047/806, σελ. 109.

⁵⁷⁶ «Η επιστολμαία αψιμαχία Ενώσεως Εφοπλιστών και ΥΕΝ» (1979), *ΑΡΙΩ*, Απρίλιος 1979, τεύχος 164, σελ. 17.

⁵⁷⁷ «Τα ατυχήματα της ελληνικής ναυτιλίας κατά το 1977» (1978), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1978, τεύχος 1023/ 782, σελ. 123.

και ανακοίνωση που ο ίδιος ο πρόεδρος της ΕΕΕ διένειμε προς τον Τύπο, στην οποία αποτυπώνεται η δυσφορία του προεδρείου:

«Από τον Τύπο, όπως τροφοδοτείται από τις συνεντεύξεις σας, είχαμε την πληροφορία ότι το υπουργείο μελετά, μετά την καθιέρωση ορίου ηλικίας εγγραφής στο ελληνικό νηολόγιο, και ορίου ηλικίας εξόδου από αυτό. Πρόκειται, να μας επιτραπεί να σημειώσουμε, περί ανεδαφικού αυτοσχεδιασμού που προκαλεί σύγχυση αλλά και την αντίδραση στη σχέση πιστωτών και διεθνών χρηματοδοτικών κύκλων, διότι πουθενά σε καμιά χώρα δεν εφαρμόζεται ανάλογο μέτρο. Θα συμφωνείτε ασφαλώς ότι, όπως πληροφορούνται οι άμεσα ενδιαφερόμενοι εφοπλιστές, τέτοιου είδους υπό εκκώλυση μέτρα από τον Τύπο είναι και επικίνδυνα για τη ναυτιλία και απαράδεκτα για το γόητρο της Ένωσης και το μέλλον της»⁵⁷⁸. Λίγους μήνες αργότερα, το 1979, το ΥΕΝ προχωρά, χωρίς τη σύμφωνη γνώμη της ΕΕΕ, στη μείωση του ορίου ηλικίας των νηολογημένων πλοίων⁵⁷⁹.

Ανάμεσα στα μέτρα για τον περιορισμό των ατυχημάτων, το ΥΕΝ υιοθετεί τις ακόλουθες πολιτικές αποφάσεις και προχωρά σε θέσπιση νέων νομοθεσιών:

- Επικύρωση της SOLAS, η οποία μάλιστα τέθηκε άμεσα σε ισχύ, στις 25 Μαΐου 1979.
- Μείωση του ορίου ηλικίας στα δεκαεπτά έτη για εγγραφές πλοίων.
- Συγκρότηση ειδικών κλιμακίων επιθεωρήσεων και για πρώτη φορά θεσμοθέτηση έκτακτων επιθεωρήσεων.
- Καθιέρωση Βιβλίου Επιθεωρήσεων και Γυμνασίων.
- Ενίσχυση της Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων με τεχνικό και επιστημονικό προσωπικό.
- Αναμόρφωση πολλών κανονισμών για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

6.12. Η ένταξη της Ελλάδας στην ΕΟΚ: ο ευρωπαϊκός Τύπος αντεπιτίθεται

Η συνεχόμενη όμως αρνητική προβολή και δυσφήμιση από τον διεθνή Τύπο αλλά και από πολιτικούς κύκλους και λιμενικές αρχές στην Ευρώπη φαίνεται ότι απασχολούσε έντονα το θεσμικό όργανο του ελληνικού εφοπλισμού καθ' όλη τη διάρκεια της συγκεκριμένης περιόδου. Με την ένταξη της Ελλάδας στην ΕΟΚ, η «εχθρότητα» του διεθνούς Τύπου και συγκεκριμένων υπουργών σε χώρες με σημαντική ναυτιλιακή ιστορία και δυναμικό λιμενικό σύστημα θορύβησαν την ΕΕΕ. Χαρακτηριστική είναι η δημόσια τοποθέτηση που εξέφραζε την άποψη του εφοπλισμού της εποχής και η οποία υποστήριζε ότι: «Φανταστικά κυρίως γεγονότα έχουν δημιουργήσει χειρότερη εντύπωση για τους Έλληνες εφοπλιστές στο εξωτερικό»⁵⁸⁰. Η συγκεκριμένη άποψη των ελληνικών εφοπλιστικών κύκλων φαίνεται μάλιστα ότι

⁵⁷⁸ «Η επιστολιμαία αψιμαχία Ενώσεως Εφοπλιστών και ΥΕΝ» (1979), *ΑΡΓΩ*, ό.π., σελ. 17.

⁵⁷⁹ Κεφαλογιάννης, Εμ. (1980), «Μέτρα του ΥΕΝ για τον περιορισμό των ναυτικών ατυχημάτων», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1980, τεύχος 1071/830, σελ. 5.

⁵⁸⁰ «Ποσειδώνια 1980» (1980), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιουνίου 1980, τεύχος 1081/840, σελ. 17.

επικρατούσε σε όλη τη διάρκεια της περιόδου, όπως εκφραζόταν συχνά από την αρθρογραφία των πλοιοκτητών της εποχής:

«Η ελληνική ναυτιλία αντιμετωπίζει μια πολιτική έξωθεν που δεν περιορίζεται στο θεμιτό ανταγωνισμό. Είναι μια συνεχής πολιτική δημιουργίας ζητημάτων για τη ναυτιλία μας. Δυσκολίες σε διάφορους λιμένες, αύξηση του λειτουργικού κόστους του πλοίου, αύξηση ασφαλιστρων φορτίου, προσπάθεια να εμφανίζεται η ελληνική σημαία ως σημαία ευκαιρίας και να αντιμετωπίζει το διωγμό των γνωστών διεθνών συνδικαλιστικών ενώσεων. Επίσης η δυσφήμιση του ελληνικού πλοίου λόγω μεμονωμένων και βεβαίως μη επιτρεπόμενων περιστατικών. Η αύξηση ασφαλιστρων είχε ως δικαιολογητικό την απώλεια παλαιών σκαφών. Παρ' όλο που η ελληνική σημαία έχει πλοία ηλικίας πάνω από 15 έτη, εντούτοις είναι δυνατό σκάφη της ηλικίας αυτής να είναι άριστα συντηρημένα... Η περιπέτεια του Amoco Cadiz έγινε η αφορμή για τη Γαλλία να λάβει μέτρα και δικαίως, υπήρξε όμως η αφορμή για να δυσφημιστεί το ελληνικό πλοίο χωρίς να υπάρχει δικαιολογημένος συσχετισμός»⁵⁸¹.

Αν και το 1980 οι ολικές απώλειες μειώνονται κατά 30% σε σχέση με το 1979 και κατά 50% σε σχέση με το 1978⁵⁸², εξακολουθεί να αποτελεί μια αρνητική χρονιά για τα ναυτικά ατυχήματα στον ελληνικό στόλο, και αυτή τη φορά συμπεριλαμβάνονται και μεγαλύτερης χωρητικότητας πλοία. Το Salvage Association καταγράφει «δραματική αύξηση» των ναυτικών ατυχημάτων από πυρκαγιές και εκρήξεις σε δεξαμενόπλοια και combined carriers άνω των 100.000 dwt. Πλέον ως κύρια αιτία δεν αναφέρεται η ηλικία του στόλου αλλά η ελλιπής και ασυνεχής εκπαίδευση των πληρωμάτων⁵⁸³.

Το 1980, κατά τις παραμονές της ένταξης της Ελλάδας στην ΕΟΚ, τα ναυάγια τριών πλοίων ελληνικών συμφερόντων απασχολούν έντονα τον Τύπο και προκαλούν έντονα τη δυσφορία της κοινής γνώμης και των διεθνών ανταποκριτών με τα πολλές φορές αρνητικά δημοσιεύματα. Σε αυτό το πλαίσιο, ο γενικός γραμματέας της Ένωσης Βρετανών Ναυτικών έκανε έκκληση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στο Στρασβούργο με συκοφαντικούς χαρακτηρισμούς: «Στόχος μας είναι να εξασφαλίσουμε ότι στην Ευρώπη τα επίπεδα της ναυτιλίας δεν επηρεάζονται από τη “μαφία των θαλασσών”, τους διαχειριστές των πλοίων με σημαίες ευκαιρίας. Παράλληλα, η ΔΟΜ στο Στρασβούργο, σε συζήτηση με τους ευρωβουλευτές και με άλλες ευρωπαϊκές ναυτεργατικές οργανώσεις, τόνισε ότι οι εκπρόσωποί της θα πραγματοποιούν πλέον συνεχείς επιθεωρήσεις για το επίπεδο ασφάλειας στα πλοία, επισημαίνοντας ότι για όσα δεν ανταποκρίνονται στα διεθνώς αναγνωρισμένα επίπεδα ασφαλείας θα ειδοποιούνται οι αρμόδιες αρχές. Σε περιπτώσεις αποφυγής της λήψης μέτρων, οι υποθέσεις θα περιέρχονται στα χέρια των ναυτεργατικών συνδικάτων, με αποτέλεσμα το μπουκοτάζ»⁵⁸⁴.

Η ένταξη της Ελλάδας στην ΕΟΚ το 1981 και οι συνεχείς πλέον αναφορές σε θέματα ασφάλειας, συντήρησης αλλά και γενικότερης ποιοτικής διαχείρισης του ελληνικού πλοίου επαναφέρουν ως προτεραιότητα την ανάγκη για διεθνή προβολή των θέσεων της ελληνικής ναυτιλίας. Παράλληλα, η

⁵⁸¹ Ζανναράς, Ι. (1979), «Να διαφυλάξωμεν το καλό όνομα της ναυτιλίας μας», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1979, τεύχος 1047/806, σελ. 33.

⁵⁸² «Τα ατυχήματα της ελληνικής ναυτιλίας κατά το 1979» (1980), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1980, τεύχος 1071/830, σελ. 124.

⁵⁸³ «Αι πυρκαϊαί και εκρήξεις» (1980), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Δεκεμβρίου 1980, τεύχος 1092/851, σελ. 5.

⁵⁸⁴ «Νέα επίθεσις της ΔΟΜ» (1980), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Δεκεμβρίου 1980, τεύχος 1092/851, σελ. 4.

αύξηση της κυκλοφορίας τόσο των παραδοσιακών ελληνικών εφημερίδων όσο και πολλών νέων ωθεί, καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου, την ΕΕΕ σε επανεξέταση της στάσης της απέναντι σε θέματα εθνικής και διεθνούς επικοινωνίας με τα ΜΜΕ.

6.13. Ανάλυση των ναυτικών ατυχημάτων στον ελληνικό Τύπο κατά την περίοδο 1975-1981

Στο πλαίσιο της ανίχνευσης του κλίματος που επικρατούσε ως προς τη δημόσια εικόνα της ναυτιλίας και του Έλληνα εφοπλιστή στις αθηναϊκές πολιτικές ημερήσιες εφημερίδες της εποχής, ανιχνεύθηκαν, κωδικοποιήθηκαν και αναλύθηκαν δημοσιεύματα στον ημερήσιο αθηναϊκό Τύπο, ναυάγια και ναυτικά ατυχήματα που σημειώθηκαν κατά την περίοδο 1975-1981 και αφορούσαν ελληνικά ή ελληνικών συμφερόντων πλοία. Η καταγραφή και η ανάλυση αφορούν δημοσιεύματα στις εφημερίδες *Η Καθημερινή* και *Το Βήμα* (οι σημαντικότερες σε αριθμό κυκλοφορίας πρωινές εφημερίδες), *Τα Νέα* και *Απογευματινή* (οι μεγαλύτερες απογευματινές εφημερίδες σε κυκλοφορία τη συγκεκριμένη περίοδο), *Μακεδονία* (η μεγαλύτερη εφημερίδα σε κυκλοφορία στη Βόρεια Ελλάδα τη συγκεκριμένη περίοδο) και στον *Ριζοσπάστη* (την εφημερίδα που πρόσκειται στο ΚΚΕ). Με την ανάλυση των άρθρων στη *Μακεδονία* και στον *Ριζοσπάστη* επιδιώκεται να αποκωδικοποιηθεί αφενός η στάση του Τύπου στην περιφέρεια, και ειδικότερα σε περιοχές χωρίς ναυτική παράδοση, αλλά και στον αριστερό και φιλεργατικό Τύπο της εποχής.

Ιδιαίτερη προσοχή δόθηκε στην ποσοτική και ποιοτική ανάλυση των άρθρων και των πρωτοσέλιδων των εφημερίδων, καθώς και στη συμβολή τους ώστε να δημιουργηθεί ένα εξαιρετικά αρνητικό κλίμα για την ποιότητα των ελληνικών ή ελληνόκτητων πλοίων και για την ασφάλεια των πληρωμάτων που επέβαιναν σε αυτά. Σκοπός της παραπάνω ανάλυσης ήταν η ανάδειξη της πλαισίωσης του ημερήσιου Τύπου και του τρόπου που οι ημερήσιες εφημερίδες εξιστορούσαν τα γεγονότα με άμεσες ή έμμεσες αναφορές ή μειωτικούς χαρακτηρισμούς για τον ελληνικό εφοπλισμό, το ελληνικό κράτος, τη ναυτεργασία ή την ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια εν γένει. Τα ναυάγια ή και δυστυχήματα που αναλύθηκαν συλλέχθηκαν από δημοσιεύματα στον ναυτιλιακό Τύπο της εποχής, όπου αναφερόταν η αρνητική εικόνα της ναυτιλίας στο ευρύ κοινό, ως συνεπακόλουθο των συγκεκριμένων συμβάντων και της δημοσιοποίησής τους, με ακραίους τόνους, στον Τύπο της εποχής.

6.13.1. Κόρινθος (31.1.1975)

Πίνακας 6: Ναυάγιο Κόρινθος (31.1.1975)

Τόπος συμβάντος	Τύπος πλοίου	Αίτιο ατυχήματος σύμφωνα με τα ΜΜΕ	Αποτέλεσμα	Ιδιοκτησιακό καθεστώς/ Νηολόγιο	Έτος κατασκευής	Αριθμός αναφερθέντων νεκρών στα υπό εξέταση δημοσιεύματα
Ατλαντικός Ωκεανός	Δεξαμενόπλοιο	Σύγκρουση με άλλο πλοίο/Πυρκαγι	Ναυάγιο	Λιβεριανό νηολόγιο	1956	25 νεκροί

		ά λόγω εμβολισμού				
--	--	----------------------	--	--	--	--

Το συγκεκριμένο συμβάν καλύφθηκε εκτεταμένα από όλες τις εφημερίδες που κωδικοποιήθηκαν.

Η έρευνα αρχείων ανέδειξε 10 άρθρα, εκ των οποίων:

- 7 ήταν πρωτοσέλιδα. Ως θέμα ήταν πρωτοσέλιδο και στις 6 εφημερίδες.

Ενδεικτικοί τίτλοι:

- «Χάθηκαν 23 στις φλόγες – Εφιαλτικές σκηνές στο “Κόρινθος”», *Τα Νέα* / 1.2.1975 / σελ. 1, 10
- «Είδα να καίονται ο καπετάνιος και η φαμίλια του», *Μακεδονία* / 2.2.1975 / σελ. 1, 19
- 7 ήταν μεγάλα σε έκταση, 2 μεσαία, 1 μικρό σε έκταση.
- 6 άρθρα φιλοξενούσαν εικόνες ή φωτογραφίες.
- Σε ένα άρθρο υπήρξαν αρνητικοί σχολιασμοί (γενικά προς την ελληνική ναυτιλία). Οι περισσότεροι τίτλοι εμπειρεύχαν λέξεις ή εκφράσεις που προκαλούσαν συναισθηματική φόρτιση.

6.13.2. Φρεντζ/Φρέιτς Κουήν (Freight's Queen)

Πίνακας 7: Ναυάγιο Φρεντζ/Φρέιτς Κουήν (11.3.1975)

Τόπος συμβάντος	Τύπος πλοίου	Αίτιο ατυχήματος σύμφωνα με τα ΜΜΕ	Αποτέλεσμα	Ιδιοκτησιακό καθεστώς/ Νηολόγιο	Έτος κατασκευής	Αριθμός αναφερθέντων νεκρών στα υπό εξέταση δημοσιεύματα
Ατλαντικός Ωκεανός	Φορτηγό	Παλαιότητα πλοίου/ Δύσκολες καιρικές συνθήκες	Ναυάγιο	Ελληνόκτητων συμφερόντων – Νηολόγιο Λιβερίας	1961	26 νεκροί

Το συγκεκριμένο ναυάγιο απασχόλησε έντονα και επανειλημμένα όλες τις εφημερίδες που εξετάστηκαν.

Η έρευνα των αρχείων των εφημερίδων ανέδειξε 25 άρθρα, εκ των οποίων:

- 15 ήταν πρωτοσέλιδα. Ως θέμα ήταν πρωτοσέλιδο και στις 6 εφημερίδες.

Ενδεικτικοί τίτλοι:

- «22 Έλληνες χάθηκαν σε ναυάγιο», *Μακεδονία* / 14.3.1975 / σελ. 1, 9
- «Ηλικίας 24 ετών ήταν το φορτηγό», *Τα Νέα* / 15.3.1975 / σελ. 5
- «Αστραπιαία στο βυθό», *Απογευματινή* / 15.3.1975 / σελ. 1, 12

- «Τα ΝΕΑ αποκαλύπτουν: Ήταν μοιραίο να βυθισθή το πλοίο “Φρέιτς Κουήν”, *Τα Νέα* / 29.3.1975 / σελ. 4
- 16 ήταν μεγάλα σε έκταση, 3 μεσαία, 6 μικρά.
- 10 άρθρα φιλοξενούσαν εικόνες ή φωτογραφίες.
- Σε 5 άρθρα υπήρξαν αρνητικοί σχολιασμοί (κυρίως για το αξιόπλοο του πλοίου ή για την εταιρεία). Η πλειονότητα των τίτλων εμπεριείχαν λέξεις ή εκφράσεις που προκαλούσαν συναισθηματική φόρτιση.

6.13.3. Ίμβρος (19.12.1975)

Πίνακας 8: Ναυάγιο Ίμβρος (19.12.1975)

Τόπος συμβάντος	Τύπος πλοίου	Αίτιο ατυχήματος σύμφωνα με τα ΜΜΕ	Αποτέλεσμα	Ιδιοκτησιακό καθεστώς/ Νηολόγιο	Έτος κατασκευής	Αριθμός αναφερθέντων νεκρών στα υπό εξέταση δημοσιεύματα
Ατλαντικός Ωκεανός	Δεξαμενόπλοιο	Δύσκολες καιρικές συνθήκες	Ναυάγιο	Ελληνόκτητων συμφερόντων – Κυπριακό νηολόγιο	1963	19 νεκροί

Το συγκεκριμένο ναυάγιο απασχόλησε σε σημαντικό βαθμό όλες τις εφημερίδες που αναλύθηκαν.

Η έρευνα των αρχείων των εφημερίδων ανέδειξε 15 άρθρα, εκ των οποίων:

- 7 ήταν πρωτοσέλιδα. Υπήρξε πρωτοσέλιδη είδηση σε όλες τις εφημερίδες, πλην του *Βήματος*.

Ενδεικτικοί τίτλοι:

- «Το κατάπιαν τα κύματα», *Απογευματινή* / 19.12.1975 / σελ.1
- «Χριστουγεννιάτικες ευχές από το “Ίμβρος” τρεις ώρες πριν χαθή...», *Η Καθημερινή* / 20.12.1975 / σελ. 1
- 3 άρθρα σχετικά με το ναυάγιο ήταν μεγάλα, 6 μεσαία και 6 μικρά σε έκταση.
- 4 άρθρα φιλοξενούσαν εικόνες ή φωτογραφίες.
- Σε ένα άρθρο υπήρξαν αρνητικοί σχολιασμοί (για την εταιρεία). Η πλειονότητα των τίτλων εμπεριείχαν λέξεις ή εκφράσεις που προκαλούσαν συναισθηματική φόρτιση.

6.13.4. Ελάσια (21.6.1976)

Πίνακας 9: Ναυάγιο Ελάσια (21.6.1976)

Τόπος συμβάντος	Τύπος πλοίου	Αίτιο ατυχήματος σύμφωνα με τα ΜΜΕ	Αποτέλεσμα	Ιδιοκτησιακό καθεστώς/ Νηολόγιο	Έτος κατασκευής	Αριθμός αναφερθέντων νεκρών στα υπό εξέταση δημοσιεύματα
Ινδικός Ωκεανός, Θάλασσα Άνταμαν	Φορτηγό πλοίο	Παλαιότητα πλοίου – «Έμπασε νερά» αναφέρουν τα ΜΜΕ	Ναυάγιο	Ελληνικό νηολόγιο	1957	0

Το συγκεκριμένο ναυάγιο απασχόλησε έντονα και επανειλημμένα όλες τις εφημερίδες.

Η έρευνα των αρχείων των εφημερίδων ανέδειξε 25 άρθρα, εκ των οποίων:

- 11 άρθρα ήταν πρωτοσέλιδα. Ως θέμα ήταν πρωτοσέλιδο σε όλες τις εφημερίδες.

Ενδεικτικοί τίτλοι:

- «Σβήνουν οι ελπίδες για το “Ελάσια” και τους άντρες του», *Μακεδονία* / 25.6.1976
- «Παρ’ ολίγο θύματα ανθρωποφάγων», *Το Βήμα* / 6.7.1976
- «21 ναυαγοί του “Ελάσια”: Σε πλωτό φέρετρο ταξιδεύαμε», *Τα Νέα* / 5.7.1976
- «Με αφορμή την τραγωδία του “Ελάσια”: Το αληθινό πρόσωπο της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας», *Ριζοσπάστης* / 8.7.1976
- 7 άρθρα ήταν μεγάλα, 9 μεσαία και 9 μικρά σε έκταση.
- 6 άρθρα φιλοξενούσαν εικόνες ή φωτογραφίες.
- 4 άρθρα εμπεριείχαν ανακρίβειες ή λανθασμένες πληροφορίες.
- Σε 6 άρθρα υπήρξαν αρνητικοί σχολιασμοί (κυρίως για την εταιρεία). Η πλειονότητα των τίτλων εμπεριείχαν λέξεις ή εκφράσεις που προκαλούσαν συναισθηματική φόρτιση.

6.13.5. Κρέταν Σταρ (28.7.1976)

Πίνακας 10: Ναυάγιο Κρέταν Σταρ (28.7.1976)

Τόπος συμβάντος	Τύπος πλοίου	Αίτιο ατυχήματος σύμφωνα με τα ΜΜΕ	Αποτέλεσμα	Ιδιοκτησιακό καθεστώς/ Νηολόγιο	Έτος κατασκευής	Αριθμός αναφερθέντων νεκρών στα υπό εξέταση δημοσιεύματα
Ινδικός Ωκεανός	Δεξαμενόπλοιο	Δύσκολες καιρικές συνθήκες	Ναυάγιο	Ελληνόκτητων συμφερόντων –	1955	28 αγνοούμενοι

				Κυπριακή σημαία		
--	--	--	--	--------------------	--	--

Το συγκεκριμένο ναύαγιο απασχόλησε σε σημαντικό βαθμό όλες τις εφημερίδες που αναλύθηκαν.

Η έρευνα των αρχείων των εφημερίδων ανέδειξε 18 άρθρα, εκ των οποίων:

- 7 άρθρα ήταν πρωτοσέλιδα. Ως είδηση ήταν πρωτοσέλιδη στα *Νέα*, στη *Μακεδονία* και στον *Ριζοσπάστη*, ενώ στην *Καθημερινή* και στο *Βήμα* ήταν ως είδηση στο οπισθόφυλλο.

Ενδεικτικοί τίτλοι:

- «Αγωνία στα σπίτια των ναυτικών», *Απογευματινή* / 4.8.1976 / σελ. 6
- «Πετρελαιοκηλίδα στην περιοχή που έχει χαθεί το “Κρέταν Σταρ”», *Μακεδονία* / 7.8.1976 / σελ. 1
- 1 άρθρο ήταν μεγάλο και 6 μεσαία σε έκταση.
- 1 άρθρο φιλοξενούσε εικόνες ή φωτογραφίες.
- Δεν υπήρχαν αρνητικοί σχολιασμοί για την εταιρεία, το πλοίο ή την ελληνική ναυτιλία γενικότερα. Σε περιορισμένο βαθμό, οι τίτλοι εμπεριείχαν λέξεις ή εκφράσεις που προκαλούσαν συναισθηματική φόρτιση.

6.13.6. Τενόργκα (29.12.1978)

Πίνακας 11: Ναύαγιο Τενόργκα (29.12.1978)

Τόπος συμβάντος	Τύπος πλοίου	Αίτιο ατυχήματος σύμφωνα με τα ΜΜΕ	Αποτέλεσμα	Ιδιοκτησιακό καθεστώς/ Νηολόγιο	Έτος κατασκευής	Αριθμός αναφερθέντων νεκρών στα υπό εξέταση δημοσιεύματα
Ατλαντικός Ωκεανός	Φορτηγό πλοίο	Δύσκολες καιρικές συνθήκες	1. Ναύαγιο. 2. Μεγάλος αριθμός απολειών ζωής ναυτικών (επέζησαν τρεις ναυτικοί, εκ των οποίων οι δύο ήταν Έλληνες).	Ελληνικό νηολόγιο	1955	21 νεκροί

Το συγκεκριμένο ναύαγιο απασχόλησε έντονα και επανειλημμένως όλο τον Τύπο της εποχής.

Η έρευνα των αρχείων των εφημερίδων ανέδειξε 20 άρθρα, εκ των οποίων:

- 8 άρθρα ήταν πρωτοσέλιδα. Ως θέμα ήταν πρωτοσέλιδο σε όλες τις εφημερίδες που αναλύθηκαν.

Ενδεικτικοί τίτλοι:

- «Χάθηκαν για πάντα και οι 21 ναυτικοί του “Τενόργκα”», *Ριζοσπάστης* / 30.12.1978 / σελ. 10
- «Πώς έγινε το ναυάγιο του “Τενόργκα” – Κατάρρες κατά της εταιρίας», *Τα Νέα* / 2.1.1979 / σελ. 5
- «81 ναυτικοί χάθηκαν στα τρία ναυάγια σε μία εβδομάδα», *Το Βήμα* / 4.1.1979 / σελ. 9
- «Τι φταίει για τα πολλά ατυχήματα της ναυτιλίας μας – Κερδίσαμε τη θάλασσα αλλά χάνουμε την μάχη των πληρωμάτων», *Τα Νέα* / 5.1.1979 / σελ. 5
- 10 άρθρα ήταν μεγάλα και 4 μεσαία σε έκταση.
- 8 άρθρα φιλοξενούσαν εικόνες ή φωτογραφίες.
- Σε 5 άρθρα υπήρξαν αρνητικοί σχολιασμοί (κυρίως για την εταιρεία). Η συντριπτική πλειονότητα των τίτλων εμπεριείχαν λέξεις ή εκφράσεις που προκαλούσαν συναισθηματική φόρτιση.

6.13.7. Ανδρος Πατριά (2.1.1979)

Πίνακας 12: Ναυάγιο Ανδρος Πατριά (2.1.1979)

Τόπος συμβάντος	Τύπος πλοίου	Αίτιο ατυχήματος σύμφωνα με τα ΜΜΕ	Αποτέλεσμα	Ιδιοκτησιακό καθεστώς/ Νηολόγιο	Έτος κατασκευής	Αριθμός αναφερθέντων νεκρών στα υπό εξέταση δημοσιεύματα
Βισκαϊκός Κόλπος	Δεξαμενόπλοιο	Ρήγμα στο πλοίο/ Πυρκαγιά/ Κακοκαιρία	1. Δημιουργία πετρελαιοκηλίδας 2. Ο φόβος για ναυάγιο οδήγησε 30 ναυτικούς να εγκαταλείψουν το πλοίο και να χάσουν τη ζωή τους.	Ελληνικό νηολόγιο	1970	30 νεκροί

Το συγκεκριμένο ναυάγιο απασχόλησε πολύ έντονα και επανειλημμένως όλο τον Τύπο.

Η έρευνα των αρχείων των εφημερίδων ανέδειξε 24 άρθρα, εκ των οποίων:

- 10 ήταν πρωτοσέλιδα. Ήταν πρωτοσέλιδη είδηση σε όλες τις εφημερίδες, πλην της *Καθημερινής*.

Ενδεικτικοί τίτλοι:

- «Μεσάνυχτα πρωτοχρονιάς νέα ναυτική τραγωδία στον Βισκαϊκό», *Τα Νέα* / 2.1.1979 / σελ. 1
- «11 ναυτικοί μας χάθηκαν ανάμεσα στους καρχαρίες», *Τα Νέα* / 3.1.1979 / σελ. 1
- «81 ναυτικοί χάθηκαν στα τρία ναυάγια σε μία εβδομάδα», *Το Βήμα* / 4.1.1979 / σελ. 9
- «Απροστάτευτοι ταξιδεύουν οι ναυτικοί μας», *Ριζοσπάστης* / 4.1.1979 / σελ. 10

- 18 ήταν μεγάλα άρθρα και 3 μεσαία σε έκταση.
- 12 άρθρα φιλοξενούσαν εικόνες ή φωτογραφίες.
- Σε 7 άρθρα υπήρξαν αρνητικοί σχολιασμοί (κυρίως για την ελληνική ναυτιλία και το YEN). Η πλειονότητα των τίτλων εμπεριείχαν λέξεις ή εκφράσεις που προκαλούσαν συναισθηματική φόρτιση.

6.13.8. Καντονάτ (4.1.1979)

Πίνακας 13: Ναυάγιο Καντονάτ (4.1.1979)

Τόπος συμβάντος	Τύπος πλοίου	Αίτιο ατυχήματος σύμφωνα με τα ΜΜΕ	Αποτέλεσμα	Ιδιοκτησιακό καθεστώς/ Νηολόγιο	Έτος κατασκευής	Αριθμός αναφερθέντων νεκρών στα υπό εξέταση δημοσιεύματα
Μάχη	Φορτηγό πλοίο	Καιρικές συνθήκες	1. Ναυάγιο. 2. Μεγάλος αριθμός (15) απωλειών ζωής ναυτικών.	Ελληνικό νηολόγιο	1966	15 νεκροί

Το συγκεκριμένο ναυάγιο αναδείχθηκε σε όλες τις εφημερίδες που εξετάστηκαν, αλλά σε περιορισμένο βαθμό.

Η έρευνα των αρχείων των εφημερίδων ανέδειξε 9 άρθρα, εκ των οποίων:

- 5 ήταν πρωτοσέλιδα. Τα άρθρα ήταν πρωτοσέλιδα σε όλες τις εφημερίδες, πλην του *Ριζοσπάστη* και της *Καθημερινής*.

Ενδεικτικοί τίτλοι:

- «Τέσσερις νεκροί – 11 αγνοούμενοι σε νέο ναυάγιο ελληνικού πλοίου», *Η Καθημερινή* / 6.1.1979 / σελ. 14
- «Ανησυχούν και ζητούν μέτρα οι ναυτικοί μας», *Το Βήμα* / 9.1.1979 / σελ. 9
- «Οι ευθύνες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας – Ατιμώρητοι οι υπεύθυνοι των ναυαγίων», *Ριζοσπάστης* / 13.1.1979 / σελ. 9
- 6 άρθρα ήταν μεγάλα και 2 μεσαία σε έκταση.
- 2 άρθρα φιλοξενούσαν εικόνες ή φωτογραφίες.
- Σε 8 άρθρα (από τα 8) υπήρξαν αρνητικοί σχολιασμοί για τη ναυτιλία και εκκλήσεις για άμεση παρέμβαση του κράτους. Η πλειονότητα των τίτλων εμπεριείχαν λέξεις ή εκφράσεις που προκαλούσαν συναισθηματική φόρτιση.

6.13.9. Μάστερ Μιχαήλ (3.1.1979)

Πίνακας 14: Ναυάγιο Μάστερ Μιχαήλ (3.1.1979)

Τόπος συμβάντος	Τύπος πλοίου	Αίτιο ατυχήματος σύμφωνα με τα ΜΜΕ	Αποτέλεσμα	Ιδιοκτησιακό καθεστώς/ Νηολόγιο	Έτος κατασκευής	Αριθμός αναφερθέντων νεκρών στα υπό εξέταση δημοσιεύματα
Καραϊβική, πλησίον της Αϊτής	Δεξαμενόπλοιο	Δύσκολες καιρικές συνθήκες/ Φωτιά	1. Ναυάγιο. 2. Μεγάλος αριθμός απωλειών ζωής ναυτικών (διασώθηκαν μόνο τέσσερις, που δεν εγκατέλειψαν αρχικά το σκάφος).	Ελληνόκτητων συμφερόντων – Κυπριακό νηολόγιο	1959	30 νεκροί

Το συγκεκριμένο ναυάγιο απασχόλησε σε μεγάλο βαθμό όλο τον Τύπο της εποχής.

Η έρευνα των αρχείων των εφημερίδων ανέδειξε 18 άρθρα, εκ των οποίων:

- 7 ήταν πρωτοσέλιδα. Το θέμα έγινε πρωτοσέλιδο σε όλες τις εφημερίδες, πλην της *Απογευματινής*.

Ενδεικτικοί τίτλοι:

- «11 ναυτικοί μας χάθηκαν ανάμεσα στους καρχαρίες», *Τα Νέα* / 3.1.1979 / σελ. 1
- «81 ναυτικοί χάθηκαν στα τρία ναυάγια σε μία εβδομάδα», *Το Βήμα* / 4.1.1979 / σελ. 9
- «Απροστάτευτοι ταξιδεύουν οι ναυτικοί μας», *Ριζοσπάστης* / 4.1.1979 / σελ. 10
- «Ανησυχούν και ζητούν μέτρα οι ναυτικοί μας», *Το Βήμα* / 9.1.1979 / σελ. 9
- 14 ήταν μεγάλα και 4 μεσαία σε έκταση.
- 7 άρθρα φιλοξενούσαν εικόνες ή φωτογραφίες.
- Σε 6 άρθρα υπήρξαν αρνητικοί σχολιασμοί για τη ναυτιλία ή και εκκλήσεις για άμεση παρέμβαση του κράτους, αλλά και αυστηρές συστάσεις-προτάσεις προς την πολιτεία από την ΠΝΟ. Η πλειονότητα των τίτλων εμπεριείχαν λέξεις ή εκφράσεις που προκαλούσαν συναισθηματική φόρτιση.

6.13.10. Αλμπιρέο (1.2.1979)

Πίνακας 15: Ναυάγιο Αλμπιρέο (1.2.1979)

Τόπος συμβάντος	Τύπος πλοίου	Αίτιο ατυχήματος σύμφωνα με τα ΜΜΕ	Αποτέλεσμα	Ιδιοκτησιακό καθεστώς/ Νηολόγιο	Έτος κατασκευής	Αριθμός αναφερθέντων νεκρών στα
-----------------	--------------	------------------------------------	------------	---------------------------------	-----------------	---------------------------------

						υπό εξέταση δημοσιεύματα 17 αγνοούμενοι
Κίνα	Φορτηγό πλοίο	Προσάραξη σε ποταμό	1. Πυρκαγιά. 2. Μεγάλος αριθμός απωλειών ζωής (17 άτομα, εκ των οποίων οι δέκα ήταν Έλληνες).	Ελληνικό νηολόγιο	1957	

Το συγκεκριμένο ναύαγιο απασχόλησε σε σημαντικό βαθμό όλο τον Τύπο της εποχής.

Η έρευνα των αρχείων των εφημερίδων ανέδειξε 19 άρθρα, εκ των οποίων:

- 9 ήταν πρωτοσέλιδα. Ως είδηση ήταν πρωτοσέλιδη σε όλες τις εφημερίδες, πλην της *Απογευματινής*.

Ενδεικτικοί τίτλοι:

- «Και νέο ναύαγιο ελληνικού φορτηγού», *Ριζοσπάστης* / 1.2.1979 / σελ. 1
- «Δώδεκα Έλληνες χάθηκαν από έκρηξη σε πλοίο μαζί με 7 αλλοδαπούς», *Μακεδονία* / 1.2.1979 / σελ. 1
- «Φωτιά και έκρηξη σε ελληνικό πλοίο», *Τα Νέα* / 1.2.1979 / σελ. 1

- 2 άρθρα ήταν μεγάλα και 3 μεσαία σε έκταση, η πλειονότητα των άρθρων ήταν μικρής έκτασης.
- 3 άρθρα φιλοξενούσαν εικόνες ή φωτογραφίες.
- Σε 2 άρθρα υπήρξαν αρνητικοί σχολιασμοί για τη ναυτιλία ή για τις αρμόδιες κρατικές αρχές. Καταγράφηκε περιορισμένος αριθμός άρθρων με τίτλους που προκαλούσαν συναισθηματική φόρτιση.

6.13.11. Μήτσος (2.2.1979)

Πίνακας 16: Ναύαγιο Μήτσος (2.2.1979)

Τόπος συμβάντος	Τύπος πλοίου	Αίτιο ατυχήματος σύμφωνα με τα ΜΜΕ	Αποτέλεσμα	Ιδιοκτησιακό καθεστώς/ Νηολόγιο	Έτος κατασκευής	Αριθμός αναφερθέντων νεκρών στα υπό εξέταση δημοσιεύματα
Ατλαντικός Ωκεανός	Φορτηγό πλοίο	Δύσκολες καιρικές συνθήκες	Ναύαγιο (χωρίς απώλειες ζωής)	Ελληνικό νηολόγιο	1960	0 νεκροί

Το συγκεκριμένο ναύαγιο αναφέρθηκε σε όλες τις υπό εξέταση εφημερίδες, αλλά απασχόλησε σε περιορισμένο βαθμό τον Τύπο της εποχής.

Η έρευνα των αρχείων των εφημερίδων ανέδειξε 9 άρθρα, εκ των οποίων:

- 3 ήταν πρωτοσέλιδα, στη *Μακεδονία*, στην *Καθημερινή* και στα *Νέα*.

Ενδεικτικός τίτλος:

- «Τ' άγρια κύματα του Ατλαντικού κατάπιαν το “Μήτσος”», *Τα Νέα* / 2.2.1979 / σελ. 1, 6
- 8 ήταν μικρά και ένα άρθρο ήταν μεσαίο σε έκταση.
- 1 άρθρο φιλοξενούσε εικόνες ή φωτογραφίες.
- Δεν υπήρχαν αρνητικοί σχολιασμοί για τη ναυτιλία, για την εταιρεία ή τον εφοπλισμό.

6.13.12. Μεσσηνιακή Φροντίς (3.3.1979)

Πίνακας 17: Ναύαγιο Μεσσηνιακή Φροντίς (3.3.1979)

Τόπος συμβάντος	Τόπος πλοίου	Αίτιο ατυχήματος σύμφωνα με τα ΜΜΕ	Αποτέλεσμα	Ιδιοκτησιακό καθεστώς/ Νηολόγιο	Έτος κατασκευής	Αριθμός αναφερθέντων νεκρών στα υπό εξέταση δημοσιεύματα
Νότια Κρήτη	Δεξαμενόπλοιο	Προσάραξη λόγω λάθους πλοιάρχου	1. Πρόκληση ρήγματος στο πλοίο. 2. Δημιουργία δύο πετρελαιοκηλίδων μεγάλης έκτασης, οι οποίες τελικά έφτασαν και στις ακτές της Κρήτης.	Ελληνόκτητων συμφερόντων – Νηολόγιο Λιβερίας	1977	0 νεκροί

Το συγκεκριμένο ναύαγιο απασχόλησε σε πολύ μεγάλο βαθμό όλο τον Τύπο της εποχής.

Η έρευνα των αρχείων των εφημερίδων ανέδειξε 23 άρθρα, εκ των οποίων:

- 9 ήταν πρωτοσέλιδα. Ως είδηση ήταν πρωτοσέλιδη σε όλες τις εφημερίδες, πλην της *Απογευματινής*.

Ενδεικτικοί τίτλοι:

- «Το πετρέλαιο πνίγει την ακτή της Νότιας Κρήτης», *Τα Νέα* / 3.3.1979 / σελ. 1
- «Νεκρώνει θαλάσσια περιοχή επτά μιλίων – Ψόφια ψάρια στις ακρογιαλιές», *Ριζοσπάστης* / 4.3.1979 / σελ. 1

- 5 ήταν μεγάλα και 5 μεσαία σε έκταση, η πλειονότητα όμως των άρθρων ήταν μικρής έκτασης.
- 6 άρθρα φιλοξενούσαν εικόνες ή φωτογραφίες.
- Σε 7 άρθρα υπήρξαν αρνητικοί σχολιασμοί για την εταιρεία, το αλλοδαπό πλήρωμα και κατηγορίες προς το ΥΕΝ, αλλά και εκκλήσεις για άμεση παρέμβαση του κράτους. Η πλειονότητα των τίτλων εμπεριείχαν λέξεις ή εκφράσεις που προκαλούσαν συναισθηματική φόρτιση.

6.13.13. Ατλάντικ Εμπρές (ή αναφερόμενο λανθασμένα ως Ατλάντικ Εξπρές) και Αιτζιάν Κάπτεν (21.7.1979)

Πίνακας 18: Ναυάγιο Ατλάντικ Εξπρές, Αιτζιάν Κάπτεν (21.7.1979)

Τόπος συμβάντος	Τύπος πλοίου	Αίτιο ατυχήματος σύμφωνα με τα ΜΜΕ	Αποτέλεσμα	Ιδιοκτησιακό καθεστώς/ Νηολόγιο	Έτος κατασκευής	Αριθμός αναφερθέντων νεκρών στα υπό εξέταση δημοσιεύματα
Καραϊβικ ή Θάλασσα	Πετρελαιοφόρο «Ατλάντικ Εμπρές», χωρητικότητας 285.000 τόνων, με ελληνική σημαία, και πετρελαιοφόρο «Αιτζιάν Κάπτεν», χωρητικότητας 210.000 τόνων, με σημαία Λιβερίας	Σύγκρουση δύο πλοίων	1. Πυρκαγιά. 2. Πετρελαιοκηλίδα. 3. Το ατύχημα κόστισε τη ζωή 27 ανθρώπων, εκ των οποίων οι 26 ήταν πλήρωμα του «Ατλάντικ Εξπρές».	«Ατλάντικ Εμπρές»: Ελληνικό νηολόγιο «Αιτζιάν Κάπτεν»: Λιβερία	«Ατλάντικ Εμπρές» 1974 «Αιτζιάν Κάπτεν» 1968	26 νεκροί ή αγνοούμενοι, σύμφωνα με ορισμένες εφημερίδες

Το συγκεκριμένο ναυάγιο απασχόλησε σε εξαιρετικά μεγάλο βαθμό όλο τον Τύπο της εποχής.

Η έρευνα των αρχείων των εφημερίδων ανέδειξε 29 άρθρα, εκ των οποίων:

- 15 ήταν πρωτοσέλιδα. Ως είδηση ήταν πρωτοσέλιδη σε όλες τις εφημερίδες.

Ενδεικτικοί τίτλοι:

- «28 ναυτικοί μας χάθηκαν μέσα σε κόλαση φωτιάς», *Τα Νέα* / 21.7.1979 / σελ. 1, 6
- «Αγέλες καρχαριών γύρω από το φλεγόμενο τάνκερ», *Τα Νέα* / 23.7.1979 / σελ. 1
- «Ελληνικά πλοία κάνουν διεθνές λαθρεμπόριο πετρελαίου!», *Τα Νέα* / 25.7.1979 / σελ. 1, 10
- «Ένα εκατ. βαρέλια πετρέλαιο χύθηκε από τα 2 τάνκερ», *Η Καθημερινή* / 24.7.1979 / σελ. 3
- 13 ήταν μεγάλα και 3 μεσαία σε έκταση.

- 7 άρθρα φιλοξενούσαν εικόνες ή φωτογραφίες.
- Σε 8 άρθρα (από τα 8) υπήρξαν αρνητικοί σχολιασμοί για τη ναυτιλία ή και εκκλήσεις για άμεση παρέμβαση του κράτους. Σε ελάχιστα άρθρα ωστόσο υπήρχαν αρνητικοί σχολιασμοί. Η πλειονότητα των τίτλων εμπεριείχαν λέξεις ή εκφράσεις που προκαλούσαν συναισθηματική φόρτιση.
- Υπήρχαν ανακρίβειες και λανθασμένες πληροφορίες σε αρκετά άρθρα.

6.13.14. Πανορμίτης (2.10.1979)

Πίνακας 19: Ναυάγιο Πανορμίτης (2.10.1979)

Τύπος συμβάντος	Τύπος πλοίου	Αίτιο ατυχήματος σύμφωνα με τα ΜΜΕ	Αποτέλεσμα	Ιδιοκτησιακό καθεστώς/ Νηολόγιο	Έτος κατασκευής	Αριθμός αναφερθέντων νεκρών στα υπό εξέταση δημοσιεύματα
Λιμάνι Σούδας, Κρήτη	Μικρής χωρητικότητας φορτηγό πλοίο	Έκρηξη μεγάλης έκτασης	1. Πυρκαγιά. 2. Τραυματισμός 130 ανθρώπων στο λιμάνι της Σούδας. 3. Απώλειες ζωής τριών ατόμων. 4. Εκτεταμένες υλικές ζημιές στην περιοχή.	Ελληνικό νηολόγιο	1956	1 νεκρός 140 τραυματίες

Το συγκεκριμένο ναυάγιο απασχόλησε σε πολύ σημαντικό βαθμό όλο τον υπό εξέταση Τύπο της εποχής.

Η έρευνα των αρχείων των εφημερίδων ανέδειξε 37 άρθρα, εκ των οποίων:

- 16 ήταν πρωτοσέλιδα, σε όλες τις εφημερίδες.

Ενδεικτικοί τίτλοι:

- «Από τρομακτική έκρηξη σε πλοίο – Ένας νεκρός, 3 ακρωτηριασμένοι και 135 οι τραυματίες στη Σούδα – Κόλαση φωτιάς στη Σούδα», *Μακεδονία* / 2.10.1979 / σελ. 1, 5
- «Μότορσιπ-βόμβα σκόρπισε την καταστροφή στη Σούδα – Αίμα και ερείπια σε ακτίνα 3 χλμ.», *Το Βήμα* / 2.10.1979 / σελ. 9
- «Χαλασμός Κυρίου!», *Τα Νέα* / 2.10.1979 / σελ. 3, 7
- «Σύγχυση και αγανάκτηση στην κατεστραμμένη απ' την έκρηξη Σούδα – Κανείς δεν ξέρει τον προορισμό των εκρηκτικών», *Το Βήμα* / 3.10.1979 / σελ. 9

- 18 ήταν μεγάλα και 11 μεσαία σε έκταση.
- 17 άρθρα φιλοξενούσαν εικόνες ή φωτογραφίες.
- Σε 15 άρθρα υπήρξαν αρνητικοί σχολιασμοί για τον πλοίαρχο ή την εταιρεία και για το ΥΕΝ και τη γενικότερη στάση/κινητοποίηση του κράτους. Η πλειονότητα των τίτλων εμπεριείχαν λέξεις ή εκφράσεις που προκαλούσαν συναισθηματική φόρτιση και εκκλήσεις για άμεση παρέμβαση του κράτους.

6.13.15. Σούλα Γ/Κ/Σ (27.12.1979)

Πίνακας 20: Ναυάγιο Σούλα Γ/Κ/Σ (27.12.1979)

Τύπος συμβάντος	Τύπος πλοίου	Αίτιο ατυχήματος σύμφωνα με τα ΜΜΕ	Αποτέλεσμα	Ιδιοκτησιακό καθεστώς/ Νηολόγιο	Έτος κατασκευής	Αριθμός αναφερθέντων νεκρών στα υπό εξέταση δημοσιεύματα
Κόμη Ευβοίας	Μικρό φορτηγό πλοίο	Σύγκρουση με άλλο πλοίο/ Δύσκολες καιρικές συνθήκες	1. Ναυάγιο. 2. Μεγάλος αριθμός απωλειών ζωής.	Ελληνικό νηολόγιο	1931	6 νεκροί

Το συγκεκριμένο ναυάγιο απασχόλησε σε μέτριο βαθμό τον Τύπο της εποχής. Αναφέρθηκε σε όλες τις εφημερίδες, πλην του *Βήματος*.

Η έρευνα των αρχείων των εφημερίδων ανέδειξε 13 άρθρα, εκ των οποίων:

- 5 ήταν πρωτοσέλιδα.

Ενδεικτικοί τίτλοι:

- «Είδε έναν-έναν τους ναύτες του να πνίγονται», *Απογευματινή* / 27.12.1979 / σελ. 1, 2
- «Επί 19 ώρες έμειναν οι επτά ναυτικοί έρμαιο των κυμάτων / Αγκαλιασμένοι έπεσαν στα κύματα οι έξι ναυτικοί του “Σούλα” και πνίγηκαν ο ένας μετά τον άλλο», *Μακεδονία* / 28.12.1979 / σελ. 1, 7
- «Με μηχανή χαλασμένη ξεκίνησε το “Σούλα”», *Τα Νέα* / 28.12.1979 / σελ. 3
- «Οι οικογένειες των πνιγμένων καταγγέλλουν: Εγκληματικές παραλείψεις στο ναυάγιο του “Σούλα Γ”», *Ριζοσπάστης* / 29.12.1979 / σελ. 2
- 6 άρθρα ήταν μεγάλα και 2 μεσαία σε έκταση.
- 4 άρθρα φιλοξενούσαν εικόνες ή φωτογραφίες.
- Σε 2 άρθρα υπήρχαν ανακριβείς πληροφορίες.
- Σε 4 άρθρα υπήρξαν αρνητικοί σχολιασμοί για την εταιρεία και το κράτος, αλλά και εκκλήσεις για άμεση παρέμβαση του ΥΕΝ. Τα περισσότερα άρθρα εμπεριείχαν λέξεις ή εκφράσεις που προκαλούσαν συναισθηματική φόρτιση.

6.13.16. Ιρένε Σερενέιτ (25.2.1980)

Πίνακας 21: Ναυάγιο Ιρένε Σερενέιτ (25.2.1980)

Τύπος συμβάντος	Τύπος πλοίου	Αίτιο ατυχήματος σύμφωνα με τα ΜΜΕ	Αποτέλεσμα	Ιδιοκτησιακό καθεστώς/ Νηολόγιο	Έτος κατασκευής	Αριθμός αναφερθέντων νεκρών στα υπό εξέταση δημοσιεύματα
Πύλος Μεσσηνίας	Δεξαμενόπλοιο	Έκρηξη	1. Ναυάγιο. 2. Δημιουργία πετρελαιοκηλίδας. 3. Δύο απώλειες ζωής.	Ελληνικό νηολόγιο	1965	2 νεκροί

Το συγκεκριμένο ναυάγιο απασχόλησε σε πολύ μεγάλο βαθμό όλο τον υπό εξέταση Τύπο της εποχής.

Η έρευνα των αρχείων των εφημερίδων ανέδειξε 34 άρθρα, εκ των οποίων:

- 14 ήταν πρωτοσέλιδα. Ως είδηση ήταν πρωτοσέλιδη σε όλες τις εφημερίδες, πλην της *Μακεδονίας*.

Ενδεικτικοί τίτλοι:

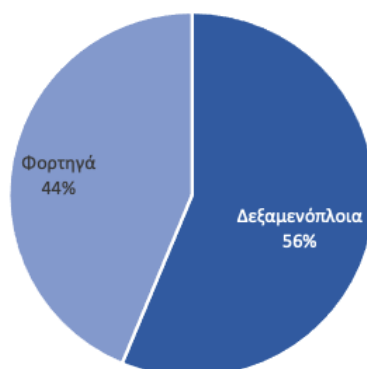
- «Νύχτα Χιροσίμας στο Ναυαρίνο», *Απογευματινή* / 25.2.1980 / σελ. 1
- «Κάρβουνο το πτώμα του ναύκληρου», *Απογευματινή* / 27.2.1980 / σελ. 3
- «Από την πετρελαιοκηλίδα: Κινδυνεύει ολόκληρος ο Μεσσηνιακός», *Τα Νέα* / 28.2.1980 / σελ. 3
- «Γέμισε πίσσες το λιμάνι της Πύλου», *Ριζοσπάστης* / 1.3.1980 / σελ. 9
- 13 άρθρα ήταν μεγάλα και 6 μεσαία σε έκταση.
- 21 άρθρα φιλοξενούσαν εικόνες ή φωτογραφίες.
- Σε 5 άρθρα υπήρξαν αρνητικοί σχολιασμοί για την εταιρεία και κυρίως για τις ευθύνες του κράτους και εκκλήσεις για άμεση παρέμβαση των αρμόδιων αρχών για τον καθαρισμό των ακτών.

6.14. Ανάλυση των ναυτικών ατυχημάτων που εξετάστηκαν

Σε σύνολο καταγράφηκαν 288 άρθρα από την αρχειακή έρευνα σε έξι ημερήσιες αθηναϊκές εφημερίδες της συγκεκριμένης περιόδου. Η κάλυψη των γεγονότων απασχόλησε, στη μεγάλη πλειονότητα των περιπτώσεων, το σύνολο του Τύπου, με συχνές αναφορές, που επαναλαμβάνονταν για τουλάχιστον τρεις ημέρες.

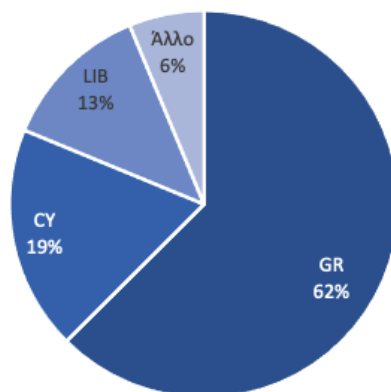
Τα παραπάνω ναυτικά ατυχήματα ή ναυάγια που αναλύθηκαν αφορούσαν οριακά περισσότερο δεξαμενόπλοια (9 σε σύνολο) και σε ελάχιστα πιο μικρό βαθμό φορτηγά μεσαίας και μικρής χωρητικότητας (8 σε σύνολο).

Διάγραμμα 7: Τα 17 ναυτικά ατυχήματα ανά τύπο πλοίου



Αφορούσαν επίσης κατά κύριο λόγο πλοία εγγεγραμμένα στην ελληνική σημαία (10 σε σύνολο) και σε μικρότερο βαθμό στην κυπριακή (3) και στη λιβεριανή σημαία (4).

Διάγραμμα 8: Τα 17 ναυτικά ατυχήματα ανά σημαία πλοίου



Σημαντικός αριθμός ατυχημάτων έλαβαν χώρα στον Ατλαντικό Ωκεανό (6 σε σύνολο) και μόνο τέσσερα στην Ελλάδα. Η πλειονότητα των πλοίων ήταν κατασκευασμένα μεταξύ 1955 και 1961 (8 πλοία, μέσης ηλικίας). Μόνο ένα ήταν κατασκευασμένο προπολεμικά, το 1931, ενώ 5 πλοία ήταν σύγχρονης κατασκευής, λιγότερο από πέντε ετών κατά το έτος του ατυχήματος. Λαμβάνοντας υπόψη ότι ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνικού και ελληνόκτητου στόλου ήταν τα 14,7 έτη το 1975 και τα 15,4 έτη το 1981, γίνεται αντιληπτό ότι τα ναυάγια και τα ατυχήματα που απασχόλησαν εκτενώς την κοινή γνώμη κατά την υπό εξέταση περίοδο δεν αφορούσαν πλοία που ήταν αρκετά πάνω από τον μέσο όρο της ηλικίας του ελληνικού και ελληνόκτητου στόλου τη συγκεκριμένη περίοδο.

Πιο συγκεκριμένα, 8 πλοία ήταν κάτω από τον μέσο όρο, 5 πλοία ήταν ελαφρώς πάνω από τον μέσο όρο (έως και 4,5 έτη) και πέντε ήταν πάνω από πέντε έτη, σε σχέση με τον μέσο όρο των υπό διαχείριση πλοίων των Ελλήνων. Πλοία σχετικά μεγάλης ηλικίας (πάνω από 21 ετών από το έτος κατασκευής τους) τη χρονιά του συμβάντος ήταν 4 στα 17. Είναι ωστόσο ενδεικτικό του κλίματος της εποχής ότι τα *Ναυτικά Χρονικά* θεωρούσαν υπερήλικα πλοία όσα είχαν κατασκευαστεί πάνω από μία 25ετία πριν κατά τη χρονιά του ατυχήματος ή συμβάντος.

Τα ναυάγια που αναλύθηκαν απασχόλησαν το σύνολο των υπό εξέταση έξι εφημερίδων (πλην μίας και μόνο περίπτωσης, το δυστύχημα στο «Σούλα Γ.», που δεν καταγράφηκε από το *Βήμα*), ενώ όλα τα υπόλοιπα συμβάντα καταγράφηκαν και από τις έξι εφημερίδες που αναλύθηκαν. Όλα τα ναυάγια ή δυστυχήματα έγιναν επανειλημμένως πρωτοσέλιδα από το σύνολο του υπό εξέταση Τύπου. Ειδικότερα, 136 άρθρα φιλοξενήθηκαν στην πρώτη σελίδα, ενώ ορισμένα ναυάγια ή δυστυχήματα αναδείχθηκαν στην πρώτη σελίδα επανειλημμένως για πάνω από μία ημέρα. Πιο συγκεκριμένα, για 10 συμβάντα υπήρξαν συνεχείς αναφορές σε πρώτες σελίδες και των έξι εφημερίδων.

Τα *Νέα*, η μεγαλύτερη σε αριθμό πωλήσεων εφημερίδα πανελλαδικά, συμπεριέλαβε στην πρώτη σελίδα όλα τα υπό εξέταση συμβάντα τουλάχιστον μία φορά.

Η εφημερίδα *Μακεδονία*, αν και δεν κάλυπτε ένα αναγνωστικό κοινό από μια αμιγώς ναυτιλιακή περιφέρεια, φιλοξένησε για όλα τα υπό μελέτη περιστατικά τουλάχιστον ένα άρθρο στην πρώτη σελίδα, πλην μίας περίπτωσης⁵⁸⁵. Το γεγονός αυτό καταδεικνύει τη σημαντική απήχηση των ναυαγίων στο ευρύ κοινό και όχι απαραίτητα σε αναγνώστες από αμιγώς ναυτικές περιοχές.

Ο *Ριζοσπάστης*, η πλέον φιλεργατική εφημερίδα της εποχής και στενά συνδεδεμένη με το ΚΚΕ και την ΠΕΜΕΝ, συμπεριέλαβε στην πρώτη σελίδα τα 13 από τα 16 συμβάντα που εξετάστηκαν και αναλύθηκαν.

Η *Απογευματινή* και το *Βήμα*, εφημερίδες με σημαντική αναγνωστική απήχηση, δεν συμπεριέλαβαν ως πρωτοσέλιδη είδηση μόνο 4 από τα 16 περιστατικά⁵⁸⁶.

Η πλειονότητα των άρθρων ήταν μεγάλης (134 άρθρα) ή και μεσαίας έκτασης (68 άρθρα). Τα ρεπορτάζ εμπειρείχαν τόσο μαρτυρίες από ναυτικούς όσο και από αυτόπτες μάρτυρες ή αρμόδιες αρχές. Η έκταση όμως των άρθρων ήταν αποτέλεσμα του βερμπαλισμού των δημοσιογράφων, που κάλυπταν τη συγκεκριμένη είδηση με μελοδραματικό τρόπο.

Η ανάλυση περιεχομένου ως προς τους τόνους και το ύφος του σχολιασμού ανέδειξε τα ακόλουθα στοιχεία:

- Οι αντιπολιτευόμενες εφημερίδες *Τα Νέα* και *Το Βήμα* (που ανήκαν όμως στον ίδιο εκδοτικό οίκο) ήταν πιο συχνά επικριτικές απέναντι στο κράτος και στους κρατικούς λειτουργούς, ενώ

⁵⁸⁵ Αν και το «Irene Serenade» απασχόλησε την εφημερίδα, εντούτοις δεν αναφέρθηκε σε κανένα πρωτοσέλιδο δημοσίευμα στη συγκεκριμένη εφημερίδα.

⁵⁸⁶ Σύμφωνα με μαρτυρίες συντακτών της εποχής, ίσως η έκτακτη είδηση ενός γεγονότος δεν επέτρεπε την αλλαγή του υπό κυκλοφορία φύλλου, που πιθανώς ήδη να βρισκόταν στο εκτυπωτήριο.

συχνές –αλλά όχι εκτεταμένες ή υπερβολικά καυστικές– ήταν οι αναφορές και εναντίον των εταιρειών.

- Ο *Ριζοσπάστης* είχε συχνές αναφορές εναντίον του εφοπλισμού γενικότερα –αλλά όχι των εταιρειών– και συχνά εναντίον του κράτους και των πλημμελών επιθεωρήσεων.
- Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν και οι τίτλοι των άρθρων: Όλες οι εφημερίδες, ιδιαίτερα η *Απογευματινή* και η *Μακεδονία*, αλλά και σε μικρότερο βαθμό τα *Νέα*, δημοσίευαν τίτλους με ιδιαίτερα έντονες εκφράσεις. Οι τίτλοι στον *Ριζοσπάστη* εμπεριείχαν πιο συχνά βαρείς ή απαξιωτικούς χαρακτηρισμούς για την κατάσταση του πλοίου ή τον εφοπλισμό εν γένει. Επιπροσθέτως, οι τίτλοι των άρθρων είναι εξαιρετικά συχνά καυστικοί, ειδικά από τον αντιπολιτευόμενο Τύπο. Στο ίδιο πλαίσιο, οι τίτλοι που αναλύθηκαν ήταν σε εξαιρετικά συχνό βαθμό εναγώνιοι και απελπιστικοί και διαφαίνεται ότι αποσκοπούσαν στην πρόκληση συναισθηματικής φόρτισης στον αναγνώστη. Τέλος, αρκετά συχνά καταγράφηκαν λάθη σε σημαντικά στοιχεία του πλοίου (ακόμα και σχετικά με το όνομά του), ενώ η αναμετάδοση εσφαλμένων ή αντιφατικών πληροφοριών ήταν επίσης συχνή.
- Όπως ήταν αναμενόμενο, τα ναυάγια ή δυστυχήματα με μεγάλο αριθμό θυμάτων, ειδικά Ελλήνων ναυτικών, απασχόλησαν σε μεγαλύτερη έκταση τον Τύπο της εποχής, ενώ οι ολικές απώλειες χωρίς θύματα δεν είχαν μεγάλη έκταση ή κάλυψη, εκτός και αν αφορούσαν περιπτώσεις εντός της ελληνικής επικράτειας («Irene Serenade», «Πανορμίτης», «Σούλα Γ.»).

Ο ημερήσιος Τύπος δεν φαίνεται να καταγράφει σε μεγάλο βαθμό μια ιδιαίτερα «επιθετική στάση» απέναντι στον εφοπλισμό, πλην κάποιων εξαιρέσεων, και ειδικότερα του *Ριζοσπάστη*. Όμως, ο αντιπολιτευόμενος Τύπος (και ειδικά τα *Νέα*) συχνά αναζητά καταλογισμό ευθυνών από τις κρατικές αρχές για πλημμελή έλεγχο του αξιόπλοου των υπό εξέταση σκαφών.

Ωστόσο, η καταγραφή και η ανάλυση των παραπάνω στοιχείων αναδεικνύουν το εύρος της συχνής επανάληψης της συγκεκριμένης θεματολογίας από τον ημερήσιο Τύπο της εποχής και την αρνητική στάση του Τύπου απέναντι στην ποιοτική κατάσταση του ελληνικού και ελληνόκτητου στόλου. Η συχνή και ενίοτε καυστική αρθρογραφία σχετικά με τα ναυάγια και τα δυστυχήματα στα πλοία του ελληνικού και ελληνόκτητου στόλου, σε συνδυασμό με τη συχνή πίεση από τους ναυτιλιακούς συντάκτες των ημερησίων εφημερίδων για κρατικές παρεμβάσεις σχετικά με τις επιθεωρήσεις και ελέγχους σε πλοία, συνεπικουρεί στην άποψη των μελών της Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων ότι το θέμα της ποιότητας του ελληνικού στόλου υπήρξε το πιο σημαντικό στοιχείο ως προς την αρνητική εικόνα της ελληνικής ναυτιλίας, εντός και εκτός συνόρων. Ιδιαίτερα σημαντικό είναι επίσης το εύρημα ότι ο νεοεισερχόμενος ναυτιλιακός Τύπος φαίνεται να τηρεί διαφορετική άποψη από τους πιο παραδοσιακούς τίτλους, όπως τα *Ναυτικά Χρονικά* και η *ΑΡΓΩ*: οι νεότεροι σε ηλικία δημοσιογράφοι διαφαίνεται με την άποψή τους ότι υποστηρίζουν σθεναρά στη σχολιογραφία τους ότι «ο περιορισμός των ναυτικών ατυχημάτων δεν θα πρέπει πλέον να στηριχθεί σε παραινήσεις και σε παραπλανητικά επιχειρήματα του τύπου “έχουμε μεγάλη ναυτιλία, άρα και περισσότερα ατυχήματα”»⁵⁸⁷.

⁵⁸⁷ «Πάλι πρώτοι στα ατυχήματα» (1979), *ΕΛΝΑΒΙ*, Μάρτιος 1979, έτος 6, τεύχος 63, σελ. 27.

Τα ναυάγια και τα ναυτικά ατυχήματα είναι σαφές ότι δεν ήταν ένα νέο ή αιφνίδιο ειδησεογραφικό θέμα για την εποχή. Αν και αυξήθηκαν την περίοδο 1978-1980, η έρευνα ανέδειξε ότι ήδη από το 1967 τόσο ο Τύπος όσο και ο ελληνικός κινηματογράφος ασχολήθηκαν εκτεταμένα με αυτό το θέμα. Το «σοκ» όμως της μεταπολίτευσης άλλαξε περαιτέρω τον ρόλο του Τύπου: η ελευθεροτυπία κατά την πρόιμη μεταπολίτευση οδήγησε στην περαιτέρω άνθηση του ελληνικού ημερήσιου Τύπου, με αλματώδεις κυκλοφορίες ειδικά στα μεγάλα αστικά κέντρα, με αποτέλεσμα το αναγνωστικό κοινό να επηρεάζεται σημαντικά από τα πρωτοσέλιδα των εφημερίδων.

Η στάση του Τύπου απέναντι στα ναυτικά ατυχήματα που σημειώθηκαν καθ' όλη την υπό εξέταση περίοδο επιτρέπει στον ερευνητή να αντιληφθεί το εύρος της γενικευμένης αλλά και υποκειμενικής ή και ενίοτε ατεκμηρίωτης ανησυχίας τόσο των Ελλήνων συντακτών όσο –εμμέσως πλην σαφώς– και της ελληνικής κοινωνίας απέναντι στην ποιότητα και στη διαχείριση του ελληνικού στόλου. Από την καταγραφή των πρωτοσέλιδων άρθρων σε σημαντικές εφημερίδες της εποχής, οι οποίες εξέφραζαν όλες τις ιδεολογικές κατευθύνσεις, αναδεικνύεται ότι το σύνολο των ημερήσιων εφημερίδων αναφερόταν συστηματικά στο θέμα αυτό με έντονα δραματικούς τόνους τόσο στους τίτλους των άρθρων όσο και στην περιγραφή των γεγονότων. Η παράθεση ανακριβών πληροφοριών ή εσφαλμένων στοιχείων ήταν συχνή, κυρίως λόγω της ανάγκης για άμεσο ρεπορτάζ. Επιπροσθέτως, η έλλειψη εξειδικευμένων γνώσεων και αγγλικών από τους συντάκτες –συνήθως– του ελεύθερου ρεπορτάζ, που καλούνταν να συντάξουν εσπευσμένα ένα άρθρο σε συνθήκες πίεσης και αναταραχής, συντελούσαν στην ακρότητα, στην αμετροέπεια, και ενίοτε στην προχειρότητα του τελικού δημοσιεύματος. Οι συντάκτες στα πρωτοσέλιδα, όπως αναλύθηκε, προέβαλαν με δραματικό τρόπο τα ναυάγια και τα ναυτικά ατυχήματα και χρησιμοποιούσαν συχνά απαξιωτικά σχόλια όχι τόσο για τους ναυτικούς και για τους επιχειρηματίες της εποχής, όσο για το κράτος, που είχε την τελική ευθύνη του αξιόπλοου ενός πλοίου.

6.15. Συμπεράσματα

Το 1976, σε δημοσίευμα της εποχής, αναφέρεται ότι η έντονα κριτική διάθεση «Κράτους, Βουλής και κοινής γνώμης» οδήγησε⁵⁸⁸ τη νέα διοίκηση της ΕΕΕ «να προβάλλει το νέο πνεύμα των μελών της και να πείσει για τη σκοπιμότητα ενός ευρέος ανοίγματος».

Η κατάρρευση της δικτατορίας, η επικράτηση της δημοκρατίας στη χώρα αλλά και η αποστασιοποίηση ή και εχθρότητα του πολιτικού συστήματος και σημαντικής μερίδας των νέων μελών του εθνικού κοινοβουλίου στην Αθήνα αποτέλεσαν το «σοκ» που οδήγησε την ΕΕΕ να αναθεωρήσει τη γενικότερη στρατηγική της απέναντι στην ευρύτερη κοινωνία και στις σχέσεις της με την πολιτεία και τους κοινωνικούς εταίρους της ναυτιλίας. Τόσο οι δηλώσεις του πρωθυπουργού Κωνσταντίνου Καραμανλή όσο και πολιτικών από όλες ανεξαιρέτως τις παρατάξεις καταδεικνύουν ότι το συλλογικό όργανο εκπροσώπησης του ελληνικού εφοπλισμού αρχικά οδηγήθηκε σε αλλαγή της ηγεσίας της ΕΕΕ αλλά και στην άμεση ανάγκη για βελτίωση της δημόσιας εικόνας του εφοπλισμού. Το συγκεκριμένο συμπέρασμα, όπως προκύπτει από το σύνολο των μαρτυριών και του αρχειακού υλικού που αναλύθηκε, συγκλίνει με

⁵⁸⁸ «Τώρα εις το προσκήνιον» (1976), *ΑΡΓΩ*, Μάιος 1976, τεύχος 129, σελ. 31.

την άποψη πολλών σύγχρονων ερευνητών που ακολουθούν τη μεθοδολογία του Ιστορικού Θεσμοκεντρισμού, αλλά και τη Θεωρία της Αριστείας: τα σοκ, κυρίως πολιτικά ή κοινωνικά, όπως οι αιφνίδιες ανατροπές ενός πολιτεύματος (στην περίπτωση του Ιστορικού Θεσμοκεντρισμού) ή μιας συνεχούς πίεσης από οργανώσεις ή φορείς (στην περίπτωση της Θεωρίας της Αριστείας), οδηγούν ή ενίοτε εξαναγκάζουν τα νομικά πρόσωπα με μακροχρόνια παράδοση σε αλλαγή της στρατηγικής τους.

Ωστόσο, το κύριο θέμα που απασχόλησε το συλλογικό όργανο του εφοπλισμού, ως προς τη δημόσια εικόνα του κλάδου, αλλά και το σύνολο του ειδικού ναυτιλιακού Τύπου ήταν τα ναυτικά ατυχήματα. Η καταγραφή και η ανάλυση συγκεκριμένων ναυτικών ατυχημάτων, που απασχόλησαν τις ημερήσιες εφημερίδες της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης με τη μεγαλύτερη κυκλοφορία πανελλαδικά, αποδεικνύουν ότι το εν λόγω θέμα απασχολούσε έντονα καθ' όλη τη συγκεκριμένη πενταετία την κοινή γνώμη. Είναι επίσης εμφανές ότι η αρθρογραφία της εποχής, ειδικά στον ημερήσιο Τύπο, συχνά ήταν αποτέλεσμα ενός βιαστικού, ίσως και πρόχειρου ρεπορτάζ, με πολλά λάθη ακόμα και στην ονομασία ή στην ηλικία και στο νηολόγιο του πλοίου. Είναι όμως εμφανές ότι, παρά τη μη ενδελεχή ανάλυση πολλών δημοσιευμάτων, οι εξαιρετικά συναισθηματικά φορτισμένοι τίτλοι και οι συχνές καταστροφολογίες στα δημοσιεύματα όξυναν την ήδη δραματική εικόνα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: Η ομάδα διαχείρισης της δημόσιας εικόνας του εφοπλισμού: Το προφίλ των μελών του ΔΣ της ΕΕΕ και οι στόχοι τους κατά την περίοδο 1975-1981

Σκοπός της διατριβής ήταν να αναλυθεί πώς ο εφοπλισμός, συντεταγμένα και συλλογικά, αλλάζει τη στρατηγική του σε θέματα επικοινωνίας σε περιόδους κρίσεων. Παράλληλα εξετάστηκε πώς ο κλάδος αντιδρά συλλογικά στο σοκ της ανατροπής των συνθηκών και μεταβάλλει στη συνέχεια τη στρατηγική επικοινωνίας του. Σε αυτό το πλαίσιο αναλύθηκαν οι γενικότερες συνιστώσες αλλά και οι στρατηγικές επιλογές της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών στην πρώιμη περίοδο της μεταπολίτευσης (1975-1981). Η συγκεκριμένη περίοδος επιλέχθηκε για την κατακόρυφη ανάπτυξη του ελληνικού νηολογίου και του ελληνικού εφοπλισμού, αλλά και για τις ιδιαίτερες συνθήκες που επικρατούσαν τόσο στην ελληνική κοινωνία όσο και διεθνώς, οι οποίες εξανάγκαζαν τους θεσμικούς φορείς εκπροσώπησης επαγγελματικών συμφερόντων σε άμεσες δράσεις και συλλογική εγρήγορση. Επίσης, εξετάστηκε ο ρόλος του ηγέτη αλλά και της ηγετικής ομάδας του θεσμικού φορέα, με σκοπό να ανιχνευτεί κατά πόσο η διαφορετικότητά τους αλλά και η ηλικία τους επέδρασαν στην αλλαγή της στρατηγικής σε θέματα επικοινωνίας, η οποία και συμβάδιζε με το γενικότερο πνεύμα της εποχής.

7.1. Θεωρητικό υπόβαθρο

Στην αρχική προσέγγιση μελετητών που ακολούθησαν τη μεθοδολογία του Ιστορικού Θεσμοκεντρισμού παρατηρήθηκε ότι οι θεσμοί παραμένουν σταθεροί (χωρίς αλλαγές στη στρατηγική ή και στην εσωτερική τους οργάνωση) έως ότου αντιμετωπίσουν ένα σημαντικό εξωγενές σοκ. Μερίδα σύγχρονων ερευνητών, όμως, υποστηρίζουν ότι η προσήλωση προηγούμενων ερευνών στην «εξάρτηση από το παρελθόν» και κυρίως στην καταγραφή μεταβολών στη στρατηγική θεσμικών φορέων, όπου κύριο ή αποκλειστικό αίτιο ήταν τα «εξωγενή» σοκ, δεν αποδίδει στους συμμετέχοντες το μερίδιο ευθύνης που τους αναλογεί⁵⁸⁹.

Είναι γεγονός ότι οι λόγοι για τους οποίους θεσμικοί φορείς εμφανίζουν τάσεις εξάρτησης από το παρελθόν αποτέλεσαν αντικείμενο εκτεταμένης έρευνας από τους ερευνητές τα προηγούμενα χρόνια. Ωστόσο, η αρχική έμφαση των ερευνητών στις κρίσιμες συγκυρίες μετεξελίσσεται σε παρατήρηση νέων παραμέτρων, που αφορούν όλο και περισσότερο το εσωτερικό περιβάλλον του θεσμού. Με αυτό το σκεπτικό, οι ερευνητές, εξετάζοντας τις στρατηγικές σε συγκεκριμένες οργανωμένες ομάδες συμφερόντων, καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι οι ελίτ συνεχώς αναμορφώνουν, έστω και σταδιακά, τους θεσμούς που εκπροσωπούν ως αιρετοί και σπάνια οι θεσμοί διαμορφώνουν τους πρωταγωνιστές⁵⁹⁰. Η Thelen υποστηρίζει μάλιστα ότι οι πρωταγωνιστές συνειδητά αναδιαμορφώνουν και επανεξετάζουν τις στρατηγικές εντός των θεσμών όπου συμμετέχουν, ενώ η μακροχρόνια κουλτούρα ενός οργανισμού,

⁵⁸⁹ Thelen, K., Steinmo S. (1992), «Historical Institutionalism in Comparative Politics», στον τόμο *In Structuring Politics: Historical Institutionalism in Comparative Analysis*, Cambridge University Press, Cambridge, σελ. 168.

⁵⁹⁰ Mahoney, J., Thelen, K. (2010), «A Theory of Gradual Institutional Change», στον τόμο των Mahoney, J., Thelen, K. (eds), *Explaining Institutional Change: Ambiguity, Agency, and Power*, Cambridge University Press, New York, σελ. 1-37.

κατ' αυτή την πιο σύγχρονη άποψη, δεν επιδρά σε μεγάλο βαθμό στα μέλη του, όπως αρχικά θεωρούσαν προηγούμενοι ερευνητές⁵⁹¹.

Ο Steinmo σε πρόσφατες μελέτες του εστιάζεται επίσης συχνά στους λόγους που συντελούν στη θεσμική αλλαγή. Και αυτός, με τη σειρά του, υποστηρίζει την άποψη ότι η «εξάρτηση από το παρελθόν» δεν δίνει στους συμμετέχοντες παίκτες (actors) το μερίδιο ευθύνης που τους αναλογεί⁵⁹². Γι' αυτούς τους συγκεκριμένους μελετητές, οι οποίοι ακολουθούν τις μεθόδους του Ιστορικού Θεσμικοκεντρισμού, η θεσμική αλλαγή είναι αποτέλεσμα της αναμόρφωσης ή της επανεξέτασης των «ιδεών» που πρεσβεύουν οι ηγέτες και η ηγετική ομάδα ενός οργανισμού.

Πιο πρόσφατα, ο ίδιος ερευνητής πρότεινε μια πιο αναλυτική έρευνα πάνω στη σημαντικότητα του ίδιου του ανθρώπου που λαμβάνει ως (συν)παίκτης ή ηγέτης αποφάσεις: προτρέπει να δίνεται έμφαση αφενός στον άνθρωπο με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, όπως η ηλικία του, οι εμπειρίες του, οι γνώσεις, οι αντιλήψεις, οι ιδεολογίες που υποστηρίζει και πρεσβεύει, και αφετέρου στον παίκτη ή ηγέτη που εμφανίζει, σύμφωνα με το ψυχολογικό του υπόβαθρο, τάση ή/και διάθεση (ή μη) για δημιουργική καινοτομία⁵⁹³. Επομένως, εκτός από τις παραδόσεις, την κουλτούρα και την ιστορική συνέχεια ενός θεσμού, οφείλουμε να μελετούμε (κυρίως) τους ανθρώπους που τον απαρτίζουν, με όλα τους τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, με το σκεπτικό ότι οι άνθρωποι καθορίζουν τους θεσμούς και όχι απαραίτητα οι θεσμοί τους ανθρώπους που συμμετέχουν σε αυτούς⁵⁹⁴. Η συγκεκριμένη προσέγγιση αποτελεί μάλιστα παρατήρηση της γνωστικής ψυχολογίας, όπου ο άνθρωπος δεν θεωρείται πλέον έρμαιο των εξωτερικών συνθηκών αλλά η διαμόρφωση της συμπεριφοράς του οφείλεται σε μεγάλο βαθμό σε γνωστικές, συναισθηματικές και βιολογικές παραμέτρους, που αφορούν σχεδόν αποκλειστικά την προσωπικότητά του⁵⁹⁵.

Η μέχρι πρότινος όμως εστίαση κατά κύριο λόγο στην προσωπικότητα ή στον ρόλο του ηγέτη, ειδικά σε μη κερδοσκοπικούς οργανισμούς και φορείς εκπροσώπησης συλλογικών συμφερόντων, περιορίζει την κατανόηση της σημασίας των ζυμώσεων, των επιδιώξεων αλλά και των πρωτοβουλιών του συνόλου της ηγετικής ομάδας. Είναι σαφές ότι, ειδικά στη μελέτη συλλογικών φορέων εκπροσώπησης συμφερόντων, ο ρόλος του ηγέτη, ιδίως σε περιόδους κρίσεων, είναι σε πρωτογενές επίπεδο σημαντικότερος. Στον 21ο αιώνα, οι μελέτες καταλήγουν όμως ότι είναι επίσης σημαντική η εξέταση του ρόλου και κυρίως του προφίλ της αιρετής ομάδας που συμμετέχει στη διαδικασία λήψης αποφάσεων και στηρίζει τον ηγέτη

⁵⁹¹ Thelen, K. (2003), «Comment les institutions évoluent: perspectives de l'analyse comparative historique», στον τόμο *Association recherche et régulation éd., L'Année de la régulation n° 7 (2003-2004): Économie, institutions, pouvoirs*, Paris: Presses de Sciences Po., σελ. 13-43, και Thelen, K. (2009), «Institutional Change in Advanced Political Economies», *British Journal of Industrial Relations*, 47, σελ. 471-498.

⁵⁹² Steinmo, S. (2008), «Historical institutionalism», στον τόμο των Della Porta, D, and Keating, M. (eds), *Approaches and Methods in the Social Sciences*, Cambridge University Press, Cambridge, σελ. 113-138.

⁵⁹³ Steinmo, S. (2010), *The Evolution of Modern States. Sweden, Japan, and the United States*, Cambridge University Press, Cambridge, και Jacobs, A. (2011), *Governing for the Long Term: Democracy and the Politics of Investment*, Cambridge University Press, Cambridge.

⁵⁹⁴ Blyth, M. (2016), «The New Ideas Scholarship in the Mirror of Historical Institutionalism: A Case of Old Whines in New Bottles?», *Journal of European Public Policy*, 23:3, σελ. 464-471, και Jacobs, A. (2011), *Governing for the Long Term: Democracy and the Politics of Investment*, Cambridge: Cambridge University Press.

⁵⁹⁵ Καλαντζή-Αζίζι, Α. (1995), *Θέματα γνωσιακής και συμπεριφοριστικής θεραπείας*, εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα.

στην αλλαγή (ή μη) της στρατηγικής, ειδικά σε περιόδους εντάσεων και εξωγενών πιέσεων⁵⁹⁶. Οι συγκεκριμένοι οργανισμοί δεν μπορούν να εξεταστούν στο ίδιο πλαίσιο με μια ιδιωτική επιχείρηση, αφού τα αιρετά μέλη ενός φορέα εκπροσώπησης ή μιας ΜΚΟ εξαρτώνται από την υποστήριξη και την ενεργή συμμετοχή των υπόλοιπων αιρετών μελών, ενώ όλο το ΔΣ αντανάκλα συνήθως το προφίλ αλλά και τις επιδιώξεις του συνόλου του Σώματος που εκπροσωπούν.

Αν και πρόσφατες έρευνες σχετικά με την κύρια ιδεολογία ενός οργανισμού παρουσιάζουν όλο και περισσότερο ενδιαφέρον γι' αυτούς τους ερευνητές που προσπαθούν να εξηγήσουν πότε ένας οργανισμός ή φορέας αποδεσμεύεται από την τροχιά του παρελθόντος,⁵⁹⁷ παρ' όλα αυτά, ακόμα και σήμερα, ελάχιστες έρευνες εστιάζονται στην απ-εξάρτηση από το παρελθόν ενός συλλογικού φορέα εκπροσώπησης συμφερόντων. Η μελέτη σχετικά με το προφίλ των μελών της ηγετικής ομάδας σε φορείς εκπροσώπησης συλλογικών συμφερόντων εξακολουθεί να είναι σε γενικές γραμμές εξαιρετικά περιορισμένη. Συνήθως οι έρευνες περιορίζονται στο εξωτερικό περιβάλλον, στη δεσπίζουσα κουλτούρα και στις παραδόσεις αλλά και στο προφίλ του ηγέτη.

Στον περιορισμένο αριθμό μελετών αποδεικνύεται όμως ότι σε ομάδες εκπροσώπησης οργανωμένων συμφερόντων, με μεγάλο αριθμό μελών και με σημαντική ιστορική διάρκεια ή παράδοση, σε συγκεκριμένες και πολύ διακριτές περιπτώσεις αποκόπτουν τους «δεσμούς με το παρελθόν» και αλλάζουν τη στρατηγική τους όταν υπάρχει συμμετοχή νέων αιρετών μελών και κυρίως όταν εμφανίζεται ανανέωση των προσώπων που συμμετέχουν στην ηγετική ομάδα. Αντίθετα, η επανεκλογή συγκεκριμένων ομάδων με ίδιο προφίλ συχνά οδηγεί σε εξάρτηση από το παρελθόν⁵⁹⁸. Η ενεργή συμμετοχή, ειδικά νέων ηλικιακά μελών, διαφαίνεται ότι μεταβάλλει πολλές φορές αιφνίδια αλλά και ουσιαστικά τόσο τις επιδιώξεις του οργανισμού όσο και τον τρόπο λειτουργίας του. Ωστόσο, αν στον θεσμό που αναδύεται από τη συγκυρία ενσωματώνονται αποκλειστικά προϋπάρχουσες ιδέες και αξίες που έχουν ήδη χρησιμοποιηθεί με συνεχή τρόπο στο παρελθόν (ή εάν ο έλεγχος των μεταρρυθμίσεων βασίζεται στο επόμενο διάστημα μετά το εξωγενές σοκ στα χέρια φορέων που ήδη είχαν τον έλεγχο ή και τα δύο), τότε ίσως είναι δυνατόν να προβλέψουμε ότι η στρατηγική, σε βάθος χρόνου, θα εμφανίζει σημάδια εξάρτησης από το παρελθόν, η οποία και θα είναι ανθεκτική σε διαδικασίες ενδογενών αλλαγών⁵⁹⁹.

Άλλες έρευνες επίσης καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι, ειδικά στις περιπτώσεις που τα μέλη μιας ομάδας συμφερόντων προέρχονται από διαφορετικές παραδόσεις, και κυρίως όταν εμφανίζουν κοινωνική ετερογένεια, η «αλλαγή» είναι συνήθως αναμενόμενη σε περιόδους κρίσεων⁶⁰⁰. Η ομοιογένεια

⁵⁹⁶ Feinberg, B.J., Ostroff, C. and Burke, W.W. (2005), «The role of within-group agreement in understanding transformational leadership», *Journal of Occupational and Organizational Psychology*, 78, σελ. 472 και 475.

⁵⁹⁷ Checkel, J., Friedman, J., Matthijs, M. and Smith, R. (2016), «Roundtable on Ideational Turns in the Four Subdisciplines of Political Science», *Critical Review*, 28:2, σελ. 171-202.

⁵⁹⁸ Gorges, M.J. (2001), «New Institutional Explanations for Institutional Change: A Note of Caution», *Politics*, 21, σελ. 137-145.

⁵⁹⁹ Thelen, K. (2000), «Timing and temporality in the analysis of institutional evolution and change», *Studies in American Political Development*, 14, σελ. 101-108, και Immergut, E.M. (2006), «Historical-Institutionalism in Political Science and the Problem of Change», στον τόμο των Wimmer, A., Kössler, R. (eds), *Understanding Change*, Palgrave Macmillan, London.

⁶⁰⁰ Clemens, E.S., Cook, J.M. (1999), «Politics and institutionalism», *Annual Review of Sociology*, 25, σελ. 441-466.

των μελών σε φορείς εκπροσώπησης συλλογικών συμφερόντων έχει απασχολήσει αρκετά τον σύγχρονο ερευνητή: είναι πλέον σαφές, από σειρά αναλύσεων, ότι ο ηγέτης-επικεφαλής αλλά και η ηγετική ομάδα φορέων εκπροσώπησης συλλογικών συμφερόντων συνήθως επιθυμούν και αποζητούν να συνεργάζονται με άτομα με ίδια ή παρόμοια χαρακτηριστικά και προσωπικές αρετές και ιδεολογίες. Η έμφαση όμως στην επιλογή συνεργατών σε ηγετικές ομάδες με ομοειδές υπόβαθρο και ίδιες αντιλήψεις δημιουργεί συνήθως μια δεσμευτική ομοιογένεια, με αποτέλεσμα να εμφανίζονται δυσκολίες που αφορούν την προσαρμογή σε νέες συνθήκες και την ευελιξία στη λήψη αποφάσεων που συμβαδίζουν με νέα δεδομένα ή απροσδόκητες εξελίξεις. Η ομοιογένεια αλλά και οι κοινές αντιλήψεις και πεποιθήσεις οδηγούν επίσης στη δημιουργία ενός «συμπαγούς κατεστημένου», που ενίοτε βραχυκυκλώνει την εξέλιξη ενός θεσμού και σταδιακά εμποδίζει τη μετεξέλιξή του και την αναπροσαρμογή του στις νέες ή διαφορετικές ανάγκες κάθε εποχής⁶⁰¹.

Είναι επίσης ευρέως αποδεκτό από έρευνες σε διάφορες ομάδες συμφερόντων ανά τον κόσμο ότι οι ηλικιακές ομάδες 40-50 ετών είναι ιδιαίτερα ενεργές και με μεγαλύτερη προδιάθεση για καινοτομία σε σχέση με άλλες ηλικίες. Στο ίδιο συμπέρασμα καταλήγουν μελέτες από αναπτυσσόμενες χώρες και διαφορετικές βιομηχανίες: η ηλικία διαδραματίζει σημαντικό και ουσιαστικό ρόλο στην «κινητικότητα» και στον «δυναμισμό» μιας ομάδας. Ο λόγος είναι ότι συνήθως σε αυτή την ηλικία τα μέλη μιας ομάδας έχουν ήδη ουσιαστικές εμπειρίες και επαγγελματικές γνώσεις, αλλά ταυτόχρονα «δοκιμάζουν» και αναζητούν να «επιδείξουν» τις ικανότητες και τις δυνατότητές τους σε ανώτερα ή ανώτατα αξιώματα και θέσεις ευθύνης που μόλις έχουν αναλάβει ή επιθυμούν να αναλάβουν⁶⁰². Σημαντικοί παράγοντες που μπορούν να αναφερθούν ακόμα είναι οι φυσικές και ψυχολογικές «αντοχές», η έντονη επιθυμία της δημιουργίας (και ενίοτε της αυτοπροβολής), η διάθεση του ατόμου, ειδικά στην ηλικία 35-50 ετών, για προσωπική επαγγελματική ανέλιξη αλλά και για προσωπική δράση σε θέματα συλλογικού ενδιαφέροντος, μέσω της συμμετοχής σε κοινά⁶⁰³.

Τα στοιχεία αυτά υποδηλώνουν την ανάγκη για καταγραφή και ανάλυση της ταυτότητας των μελλοντικών ηγετικών ομάδων και των επίκαιρων συμφερόντων που εκπροσωπούν. Για τις ανάγκες της παρούσας έρευνας, έχουν πραγματοποιηθεί η καταγραφή και η ανάλυση των προσωπικοτήτων που αποτέλεσαν μέλη της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) με σημαίνουσα σημασία κατά την υπό εξέταση περίοδο, υπό το πρίσμα των παραπάνω συμπερασμάτων. Θα εξεταστεί επομένως εάν η αλλαγή της επικοινωνιακής στρατηγικής της ΕΕΕ ήταν αποτέλεσμα:

- Της προσωπικότητας του ηγέτη.
- Της συμμετοχής νέων μελών και της ανανέωσης των προσώπων που συμμετείχαν στο ΔΣ το 1975.

⁶⁰¹ Giberson, T.R., Resick, C.J. and Dickson, M.W. (2005), «Embedding Leader Characteristics: An Examination of Homogeneity of Personality and Values in Organizations», *Journal of Applied Psychology*, 90:5, σελ. 1002-1010.

⁶⁰² Ziersch, A., Osborne, K. and Baum, F. (2011), «Local Community Group Participation: Who Participates and What Aspects of Neighbourhood Matter?», *Urban Policy and Research*, 29:4, σελ. 381-399.

⁶⁰³ Oyesomi, K.O., Salawu, A., Olorunyomi, B. (2017), «Indigenous Communication: Socio-Economic Characteristics Influencing Contemporary Female Political Participation», *Journal of International Women's Studies*, 18:4, σελ. 164-181.

- Της κοινωνικής ετερογένειας και των διαφορετικών επιχειρηματικών συμφερόντων των μελών.

7.1.1. Ο ρόλος του ηγέτη

Ο ηγέτης είναι το άτομο που καταφέρνει να επιδρά και να κινητοποιεί άλλα άτομα, με σκοπό την επιτυχία του οργανισμού στον οποίο συμμετέχουν⁶⁰⁴. Κατά τον Μπουραντά, η ηγεσία αποτελεί ένα κατεξοχήν ομαδικό φαινόμενο, αφού αναφέρεται στις σχέσεις επιρροής και αλληλεπίδρασης δύο ή περισσότερων ατόμων, όπως παραδείγματος χάριν του ηγέτη μιας ομάδας και των μελών της⁶⁰⁵. Κατ' αυτόν τον τρόπο, ο ηγέτης δεν είναι απλώς το άτομο που κατέχει την «εξουσία» λόγω θέσης ή παράδοσης, αλλά είναι αυτός ή αυτή που πείθει μέσω των πράξεων, των στόχων και κυρίως της προσωπικότητάς του/της⁶⁰⁶.

Στα μέσα του 20ού αιώνα, οι θεωρίες των χαρακτηριστικών (traits theories) αποτελούν την πρώτη επιστημονική προσπάθεια για τον προσδιορισμό των χαρακτηριστικών που διακρίνουν τους ηγέτες από τον υπόλοιπο πληθυσμό⁶⁰⁷. Οι αρχικές έρευνες, ειδικά μέχρι και τη δεκαετία του 1950, επικεντρώθηκαν στην προσπάθεια προσδιορισμού των χαρακτηριστικών που διέπουν τους ηγέτες και τους διαφοροποιούν από τους υπόλοιπους ανθρώπους⁶⁰⁸. Οι πρώτες μελέτες όμως εστιάστηκαν στα φυσικά, διανοητικά, ψυχολογικά και κοινωνιολογικά χαρακτηριστικά ενός «ηγέτη», χωρίς να εντοπίζουν ή και να αναλύουν τις συνιστώσες που εξελίσσουν ένα άτομο ως «ηγέτη». Το ενδιαφέρον για τη μελέτη της ηγεσίας, και πιο συγκεκριμένα για τις συνθήκες που ωθούν ή επιτρέπουν σε ένα άτομο να εξελιχθεί σε «ηγετική» φυσιογνωμία, απασχόλησε πολλούς τομείς των ανθρωπιστικών επιστημών από το 1970 και μετά⁶⁰⁹. Η μελέτη δηλαδή για το προφίλ του ηγέτη δεν εστιάζεται πλέον μόνο στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της προσωπικότητας ενός ατόμου, αλλά και στις γενικότερες συνθήκες, εξωγενείς και μη, που επιτρέπουν την ανάδειξη ενός ατόμου σε ηγέτη. Κατ' αυτόν τον τρόπο, οι έρευνες από το 1980 εστιάστηκαν τόσο σε κοινωνιολογικούς όσο και σε ψυχολογικούς παράγοντες και συνιστώσες που επηρεάζουν ένα άτομο και το «μετατρέπουν» ή το «εξελίσσουν» σε ηγέτη, ενώ ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στην παρατήρηση συμπεριφορών και ιδιαίτερων στοιχείων της προσωπικότητας ενός ατόμου-ηγέτη⁶¹⁰. Με βάση τις

⁶⁰⁴ House, R., Javidan, M., Hanges, P., Dorfman, P. (2002), «Understanding cultures and implicit leadership theories across the globe: an introduction to project GLOBE», *Journal of World Business*, 37:1, σελ. 3-10, και Mittal, R., Dorfman, P.W. (2012), «Servant leadership across cultures», *Journal of World Business*, 47:4, σελ. 555-570.

⁶⁰⁵ Μπουραντάς, Δ. (2005), *Ηγεσία. Ο δρόμος της διαρκούς επιτυχίας*, εκδόσεις Κριτική, Αθήνα.

⁶⁰⁶ Fairhurst, G.T., Connaughton, S.L. (2014), «Leadership: A communicative perspective», *Leadership*, 10:1, σελ. 7-35, και Sarros, J., Luca, E., Densten, I. and Santora, J.C. (2014), «Leaders and their use of motivating language», *Leadership & Organization Development Journal*, 35:3, σελ. 226-240.

⁶⁰⁷ Mello, J.A. (1999), «Reframing leadership pedagogy through model and theory building», *Career Development International*, τόμος 4, No 3, σελ. 163-169.

⁶⁰⁸ Day, D.V. and Zaccaro, S.J. (2007), «Leadership: A Critical Historical Analysis of the Influence of Leader Traits, στο Koppes, L.L. (ed.), *Historical Perspectives in Industrial and Organizational Psychology*, σελ. 383-405, Lawrence Erlbaum Associates Publishers.

⁶⁰⁹ Goleman, D., Boyatzis, R., McKee, A. (2002), *Ο νέος ηγέτης – Η δύναμη της συναισθηματικής νοημοσύνης στη διοίκηση οργανισμών*, εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, και Kim, H., Kim, T. (2017), «Emotional Intelligence and Transformational Leadership: A Review of Empirical Studies», *Human Resource Development Review*, 16(4), 377-393.

⁶¹⁰ Van Seters, D.A. and Field, R.H.G. (1990), «The Evolution of Leadership Theory», *Journal of Organizational Change Management*, τόμος 3, No 3, σελ. 29-45.

εξελισσόμενες συμπεριφορές ή και ενδεχόμενες θεωρίες, ειδικά στα τέλη του 20ού αιώνα, εξετάστηκαν συμπεριφορές ή χαρακτηριστικά ατόμων που αναδείχθηκαν ηγέτες, αλλά μελετήθηκαν και τα προφίλ των οπαδών και υποστηρικτών τους. Οι σχέσεις του ηγέτη με τους οπαδούς-υποστηρικτές αλλά και με το κοινωνικό σύνολο, ειδικά τον 21ο αιώνα, απασχολούν όλο και περισσότερο τον σύγχρονο μελετητή⁶¹¹.

Οι «πραγματικοί» ηγέτες εμφανίζονται, στις πολιτικές επιστήμες, ειδικά σε περιόδους κρίσεων: «πραγματική» κρίση δημιουργείται σε περιόδους εθνικών ή διεθνών συγκρούσεων, εκτροπών ή και κατάρρευσης του πολιτεύματος, αλλά και επανεγκαθίδρυσης της δημοκρατίας⁶¹². Σε τέτοιου είδους «πραγματικές» κρίσεις, κατά τον πολιτικό επιστήμονα, «η παρουσία χαρισματικών ηγετών αποδεικνύεται καθοριστικής σημασίας, αφού είναι το ίδιο το απειλούμενο έθνος που προσκαλεί –διά των αντιπροσώπων του, συνήθως με επίσημη και πανηγυρική πράξη– τον θεωρούμενο ως κάτοχο του χαρίσματος, στον οποίο και αναθέτει την αποστολή επίλυσης της κρίσης»⁶¹³. Οι κρίσεις πολλές φορές αναδεικνύουν «χαρισματικούς» ήρωες, που όχι μόνο οδηγούν σε καινοτόμες κατευθύνσεις αλλά και επηρεάζουν τους υποστηρικτές τους⁶¹⁴. Στην Ελλάδα, ο «χαρισματικός ηγέτης» απασχόλησε την επιστημονική κοινότητα στο τέλος του 20ού αιώνα, ενώ στις πολιτικές επιστήμες υπήρξαν αρκετές μελέτες σχετικά με το «χαρισματικό» προφίλ των Ελλήνων πρωθυπουργών της πρώιμης και ενδιάμεσης μεταπολίτευσης. Κατά μία άποψη, ο κύκλος των χαρισματικών ηγετών στην πολιτική ζωή της Ελλάδας έκλεισε το 1996, με τον θάνατο του Κωνσταντίνου Καραμανλή και του Ανδρέα Παπανδρέου⁶¹⁵.

Ο «χαρισματικός» ηγέτης έχει συγκεκριμένα εγγενή στοιχεία στην προσωπικότητά του, που προκαλούν σαγήνη στα μέλη της ομάδας του. Ο συγκεκριμένος ηγέτης έχει, δηλαδή, πολλές φορές ένα αδιευκρίνιστο στοιχείο στον τρόπο επικοινωνίας του που έλκει τους συναδέλφους ή τους συνεργάτες του και τους παρακινεί σε υπερβάσεις. Το χάρισμα –ίσως το πιο υποκειμενικό γνώρισμα στη μελέτη του προφίλ ενός ηγέτη, το οποίο δύσκολα μπορεί να προσδιοριστεί και να τεκμηριωθεί επιστημονικά– αποτελεί μια συχνή διαπίστωση και παρατήρηση ενός μέλους μιας ομάδας ως προς τη μοναδικότητα του ηγέτη της. Ως εκ τούτου, ο χαρισματικός ηγέτης έχει έναν ρόλο καθοδηγητή και εμπνευστή και,

⁶¹¹ Δαλακούρα, Α. (2006), «Ανάπτυξη ηγετών από ηγέτες: Ο ρόλος των γραμμικών στελεχών και της διεύθυνσης ανθρώπινου δυναμικού», Διδακτορική Διατριβή, Τμήμα Διοικητικής Επιστήμης και Τεχνολογίας, Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών, Αθήνα.

⁶¹² Antonakis, J., Cianciolo, A.T., Sternberg, R. J. (2004), *The Nature of Leadership*. Thousand Oaks, CA: Sage Publications.

⁶¹³ Παππάς, Τ. (2002), «Το τέλος του χαρισματικού; Πολιτική κρίση, χαρισματική ηγεσία και δημοκρατία στην Ελλάδα», *Ελληνική Επιθεώρηση Πολιτικής Επιστήμης*, τεύχος 19, σελ. 22.

⁶¹⁴ Μελέτες σχετικά με τον χαρισματικό ηγέτη και τη βιβλιογραφία που αφορά τη συγκεκριμένη θεματολογία: Shamir, B., Howell, J.M. (2018), «Organizational and Contextual Influences on the Emergence and Effectiveness of Charismatic Leadership», στον τόμο των Katz, I., Eilam-Shamir, G., Kark, R. and Berson, Y. (ed.), *Leadership Now: Reflections on the Legacy of Boas Shamir (Monographs in Leadership and Management, Vol. 9)*, Emerald Publishing Limited, Bingley, σελ. 255-281, και Antonakis, J., Bastardo, N., Jacquart, P., Shamir, B. (2016), *Annual Review of Organizational Psychology and Organizational Behavior*, 3:1, σελ. 293-319, και Burns, J.M. (1978), *Leadership*, Harper & Row, New York, και Bass, B.M. (1985), «Two Decades of Research and Development in Transformational Leadership», *European Journal of Work and Organisational Psychology*, 8, σελ. 9-32.

⁶¹⁵ Featherstone, K. and Kazamias, G. (1997), «In the absence of charisma: The Greek elections of September 1996», *West European Politics*, 20:2, σελ. 157-164.

σύμφωνα με τις περισσότερες έρευνες ή μελέτες περίπτωσης, διαπιστώνεται κυρίως από μαρτυρίες ανθρώπων στην ακτίνα δράσης του⁶¹⁶.

7.2. Η ηγετική προσωπικότητα του Αντώνη Χανδρή

Οι ηγέτες που επηρεάζουν τα μέλη μιας ομάδας διακατέχονται από ένα σαφές όραμα: παρουσιάζουν και αναλύουν μια σαφή και ρεαλιστική εικόνα για τη μετεξέλιξη ενός οργανισμού ή φορέα. Το όραμά τους οδηγεί σε ενότητα και προτρέπει σε συνεργασία μεταξύ των μελών. Σε αυτό το πλαίσιο, υποστηρίζουν τη διαφάνεια και την εξωστρέφεια στην επικοινωνία και επικοινωνούν πολύ συχνά με τα μέλη, τους εργαζομένους και τους κοινωνικούς εταίρους, παραθέτοντας με σαφήνεια τους στόχους και τις επιδιώξεις της ηγετικής ομάδας⁶¹⁷.

Στον ναυτιλιακό Τύπο της εποχής αναφέρεται ότι τρία ήταν τα βασικά οράματα της πολιτικής Χανδρή στη διάρκεια της πρώτης θητείας (1975-1976)⁶¹⁸:

1. Η αναθέρμανση των σχέσεων κράτους και ναυτιλίας, που είχε περιέλθει σε νεκρό σημείο.
2. Η επικοινωνία με την κοινή γνώμη μέσω των μέσων μαζικής ενημέρωσης «με περισσότερα έργα και λιγότερα λόγια».
3. Ο προοδευτικός και εκλογικευμένος διάλογος με τη ναυτεργασία.

Στις συνεντεύξεις βάθους, το σύνολο των ερωτηθέντων μελών του ΔΣ της ΕΕΕ, κατά τη συγκεκριμένη περίοδο, επικεντρώθηκε στο όραμα του Αντώνη Χανδρή, που, όπως αναδεικνύεται, ήταν ορισμένο με σαφήνεια. Επιπλέον, προβάλλεται η διάθεσή του για συστηματική επικοινωνία του οράματός του για το μέλλον της ΕΕΕ, του εφοπλισμού αλλά και της ελληνικής ναυτιλίας.

Με βάση τη συστηματική έρευνα και καταγραφή των μαρτυριών από προσωπικότητες που συμμετείχαν ή παρακολούθησαν την εξέλιξη της επικοινωνιακής στρατηγικής της ΕΕΕ κατά την περίοδο 1975-1981, καταγράφηκαν πολλά παραδείγματα που προβάλλουν το όραμα του Αντώνη Χανδρή κατά τη διάρκεια της θητείας του. Το όραμα του Χανδρή επικεντρωνόταν στη συσπείρωση και στην ενότητα των απανταχού Ελλήνων εφοπλιστών, στη βελτίωση της δημόσιας εικόνας του κλάδου και στη σύμφιξη των σχέσεων με την πολιτεία και την ευρύτερη ελληνική κοινωνία.

Από τους 17 ερωτηθέντες, οι επτά εστίαστηκαν στο όραμα του Χανδρή και ανέφεραν παραδείγματα που προβάλλουν τον τρόπο που επιθυμούσε να ανασυγκροτήσει τη λειτουργία της Ένωσης αλλά και τις μακροπρόθεσμες επιδιώξεις του για το συλλογικό όργανο του εφοπλισμού.

⁶¹⁶ Conger, J.A., Kanungo, R.N. and Menon, S.T. (2000), «Charismatic leadership and follower effects», *J. Organiz. Behav.*, 21, σελ. 747-767, και Rowold, J. and Laukamp, L. (2009), «Charismatic Leadership and Objective Performance Indicators», *Applied Psychology*, 58, σελ. 602-621.

⁶¹⁷ Podsakoff, McKenzie, Moorman και Fetter (1990), σελ. 390.

⁶¹⁸ «Η επιρροή της ναυτιλίας στον πολιτικό χώρο» (1977), *ΑΡΓΩ*, Αύγουστος 1977, σελ. 32.

Στις συγκεκριμένες συνεντεύξεις υπήρχαν σαφείς αναφορές για το όραμα του Αντώνη Χανδρή. Διαφαίνεται μάλιστα, από τις συνεντεύξεις των μελών της ΕΕΕ, ότι η επικοινωνία του οράματος συχνά επαναλαμβανόταν όχι μόνο στα μέλη του ΔΣ, μέσω των μηνιαίων συνεδριάσεων της ΕΕΕ στην Αθήνα και του Committee στο Λονδίνο, αλλά και στην ετήσια Γενική Συνέλευση των δύο οργάνων. Επιπλέον, έμφαση δόθηκε στην τακτική πληροφόρηση του Τύπου σχετικά με τις στρατηγικές και τις επιδιώξεις του νέου προεδρείου της ΕΕΕ⁶¹⁹.

Οι πρωτοβουλίες αυτές συσπείρωσαν τα μέλη του ΔΣ που επιθυμούσαν να δράσουν συλλογικά και με κοινούς στόχους όχι μόνο για την προάσπιση του θεσμικού πλαισίου που τους αφορούσε, αλλά και για την ενημέρωση της κοινής γνώμης σχετικά με τον ρόλο της ναυτιλίας και το προφίλ του Έλληνα εφοπλιστή⁶²⁰.

Το σαφές όραμα του Αντώνη Χανδρή αναδείχθηκε και στις τρεις συνεντεύξεις των ναυτιλιακών συντακτών. Η διαρκής και άμεση επικοινωνία του προέδρου της ΕΕΕ με τους εκπροσώπους των ΜΜΕ εστιαζόταν σε σαφή και κατανοητά επιχειρήματα, που οδηγούσαν στην κατανόηση των νέων δεδομένων τα οποία αφορούσαν το θεσμικό όργανο του ελληνικού εφοπλισμού αλλά και των οραμάτων και των στρατηγικών που η νέα ηγεσία θα ακολουθούσε. Για τους ερωτηθέντες δημοσιογράφους που αναφέρθηκαν σε αυτή την παράμετρο, η επικοινωνιακή στρατηγική του προέδρου της ΕΕΕ επικεντρωνόταν όχι μόνο στην αποκατάσταση «του γοήτρου του εφοπλισμού, που είχε αλλοιωθεί από το καθεστώς της δικτατορίας», αλλά και στο στοχευμένο όραμα του προεδρείου να αλλάξει η δημόσια εικόνα του εφοπλισμού στο ευρύ κοινό⁶²¹.

Πίνακας 22: Ο Αντώνης Χανδρής ως οραματιστής ηγέτης

Συνεντευξιζόμενος	Τεκμήρια-Αναφορές
Αθ. Μαρτίνος, Μέλος ΔΣ ΕΕΕ, εκπρόσωπος μη παραδοσιακού ναυτιλιακού οίκου	«Ο Αντώνης Χανδρής είχε μεγαλόπνοες ιδέες και όραμα».
Στ. Νταϊφάς, Μέλος ΔΣ ΕΕΕ, εκπρόσωπος μη παραδοσιακού ναυτιλιακού οίκου	«Ο Αντώνης Χανδρής ήθελε, μέσω των συνεντεύξεων Τύπου, να υπάρξει πληροφόρηση προς τον ελληνικό λαό για όλο το φάσμα της ναυτιλίας, μέσα από την ίδια την Ένωση».

⁶¹⁹ Κατά τον Στ. Νταϊφά: «Ο Αντώνης Χανδρής ήθελε μέσω των συνεντεύξεων Τύπου να υπάρχει πληροφόρηση προς τον ελληνικό λαό για όλο το φάσμα της ναυτιλίας, μέσα από την ίδια την Ένωση. Ο Αντώνης Χανδρής είχε πάρει προσωπικά την απόφαση για τις τακτικές μηνιαίες συνεντεύξεις...».

⁶²⁰ Σύμφωνα με τον Κ. Κομνηνό: «Με το δυναμικό του συμβούλιο ενσάρκωσε την ιδέα συσπείρωσης του εφοπλισμού Ελλάδος και εξωτερικού προς αντιμετώπιση των επερχόμενων αλλαγών στο διεθνές προσκήνιο για την προστασία του στόλου και, βεβαίως, γιατί θα γινόμαστε μέλη της ΕΟΚ». Στην ίδια μαρτυρία αναφέρεται ότι: «Ήθελε να μας μάθει ο κόσμος ότι είμαστε σοβαροί, μεγάλοι και δυνατοί επιχειρηματίες με παγκόσμια κριτήρια, και αυτό που κάνουμε το κάνουμε για να είμαστε ανταγωνιστικοί και να επιβιώσουμε σε ένα απαιτητικό διεθνές περιβάλλον. Ο Χανδρής προσπαθούσε να συμπληρώσει, με την εμπειρία του και τη γνώση του, την προσπάθεια των περισσότερων Ελλήνων πολιτικών οι οποίοι δεν είχαν εξοικείωση με την παγκόσμια ναυτιλία».

⁶²¹ Μαρτυρία Ν. Σίμου.

<p>Κ. Κομνηνός, Μέλος ΔΣ ΕΕΕ, εκπρόσωπος μη παραδοσιακού ναυτιλιακού οίκου</p>	<p>«Με το δυναμικό του συμβούλιο ενσάρκωσε την ιδέα συσπείρωσης του εφοπλισμού Ελλάδος και εξωτερικού προς αντιμετώπιση των επερχόμενων αλλαγών στο διεθνές προσκήνιο για την προστασία του στόλου και, βεβαίως, γιατί θα γινόμαστε μέλη της ΕΟΚ».</p> <p>«Το 1975 το Κομίτι ήταν αρκετά ισχυρό, αλλά επί προεδρίας Χανδρή η ΕΕΕ είχε πλέον ενισχυθεί και είχε διεθνείς διασυνδέσεις».</p>
<p>Ν. Σούτος, Μέλος ΔΣ ΕΕΕ, εκπρόσωπος μη παραδοσιακού ναυτιλιακού οίκου</p>	<p>«Ήθελε να μας μάθει ο κόσμος ότι είμαστε σοβαροί, μεγάλοι και δυνατοί επιχειρηματίες με παγκόσμια κριτήρια και αυτό που κάνουμε το κάνουμε για να είμαστε ανταγωνιστικοί και να επιβιώσουμε σε ένα απαιτητικό διεθνές περιβάλλον».</p>
<p>Κ. Καπράνος, ναυτιλιακός συντάκτης</p>	<p>«Ο Χανδρής ήταν κάτι σαν τον Κωνσταντίνο Καραμανλή. Σχεδόν απροσπέλαστος, αλλά μεθοδικός, λιγόλογος και –κυρίως– με όραμα και στρατηγική».</p>
<p>Κ. Δούκας, ναυτιλιακός συντάκτης</p>	<p>«(Ο Χανδρής) Είχε ανοίξει διάλογο επικοινωνίας με τους νεοεισερχόμενους εφοπλιστές, επειδή πίστευε ακράδαντα ότι σε αυτούς θα στηριζόταν η περαιτέρω μεγέθυνση της ναυτιλίας... Έκανε στρατηγικές ενέργειες για να αποκαταστήσει το γόητρο του εφοπλισμού, που είχε τρωθεί από το καθεστώς της δικτατορίας».</p>
<p>Σ. Τράμπας, ναυτιλιακός συντάκτης</p>	<p>«Ο Χανδρής, και επειδή ήθελε να αποκοπεί από την περίοδο Ανδρεάδη, και επειδή αυτός ήταν ο χαρακτήρας του, ήθελε να δημιουργήσει ένα καινούργιο στάτους των εφοπλιστών».</p>

Από την αρχή της θητείας του στην ΕΕΕ, ο πρόεδρος Αντώνης Χανδρής επεσήμαινε επίσης σε δηλώσεις του ότι το μεγαλύτερο πρόβλημα της ελληνικής ναυτιλίας ήταν –και θα παρέμενε εφεξής– η έλλειψη έμψυχου δυναμικού: «Πιστεύουμε, χωρίς επαρκή και άριστα εκπαιδευμένα πληρώματα, η ναυτιλία μας δεν θα μπορέσει να κρατήσει τη θέση που κατέχει σήμερα στον διεθνή στίβο. Η ναυτολόγηση ξένων είναι μια λύση ανάγκης, στην οποία προσφεύγουμε για να αντιμετωπίσουμε τις δυσκολίες του παρόντος. Ούτε διάθεση εκτοπίσεως του Έλληνα ναυτικού υπάρχει ούτε δυνατότητα αξιοποιήσεως του ξένου δυναμικού στα επίπεδα αποδόσεως εκείνα που καθιστούν την ελληνική ναυτιλία αποδοτική και βιώσιμη»⁶²². Η σταδιακή αριθμητική έλλειψη Ελλήνων ναυτικών, ειδικά μετά το 1976, αποτέλεσε για την ΕΕΕ σημείο πίεσης προς το ΥΕΝ, προκειμένου να επανεξεταστεί η διάταξη του Κώδικα Δημοσίου

⁶²² Πρακτικά Συνέντευξης Τύπου, ΕΕΕ, 1976.

Ναυτικού Δικαίου με την οποία καθοριζόταν η ποσόστωση έως 25% αλλοδαπών πληρωμάτων σε ελληνικά πλοία, όταν δεν μπορούσε να εξευρεθεί επαρκής αριθμός Ελλήνων ναυτικών προς άμεση ναυτολόγηση. Σε συνεχείς συνεντεύξεις Τύπου και αρθρογραφίες στα έντυπα ΜΜΕ, ειδικά το 1977, το προεδρείο της ΕΕΕ επεσήμαινε ότι στα 4.500 πλοία ελληνικών συμφερόντων απασχολούνταν 85.000 Έλληνες ναυτικοί, όταν οι ανάγκες απαιτούσαν 185.000 ναυτικούς. Μερίδα του εφοπλισμού και παράγοντες του κράτους όμως εμφανίζονταν ανήσυχοι για την κοινοτική πολιτική αρχικά σε θέματα όπως η ηλικία των πλοίων, οι επιθεωρήσεις, η ναυτολόγηση αλλοδαπών ναυτικών, κ.λπ. Οι αρχικές ανησυχίες όμως για την επικείμενη ένταξη στην ΕΟΚ και για ό,τι αυτό θα συνεπαγόταν για την ελληνική ναυτιλία και κυρίως για το ελληνικό πλοίο γρήγορα καθησυχάστηκαν, αφού η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν θέλησε να παρεισφρήσει στο θέμα αυτό.

Οι εντάσεις μεταξύ ΥΕΝ και εφοπλιστών δεν άφησαν ανεπηρέαστη και την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα στο Λονδίνο, με την οποία διατηρούσαν άριστες σχέσεις ο Αντώνης Χανδρής και το σύνολο των μελών του ΔΣ της ΕΕΕ. Κατά την επίσκεψη στο Λονδίνο του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη, τον Φεβρουάριο του 1979, ο πρόεδρος του Committee, Ιωάννης Κουλουκουντής, τόνισε ότι η έλλειψη ανθρώπινου δυναμικού είναι πρόβλημα όλων των ανεπτυγμένων χωρών και ότι «κινδυνεύουμε να χάσουμε την ελληνική ναυτιλία αν δεν ληφθούν μέτρα», ξεκαθαρίζοντας ότι δεν επιδιώκεται ο αφελλητισμός της ελληνικής ναυτιλίας, όπως ισχυριζόταν η ΠΝΟ. Ο Εμμανουήλ Κεφαλογιάννης απάντησε ότι «αναγνωρίζει το πρόβλημα και ότι τόσο το υπάρχον εργατικό δυναμικό της Ελλάδος όσο και η μετανάστευση επιδεινώνουν την έλλειψη». Τόνισε ωστόσο ότι οι ναυτεργατικές ενώσεις είναι κάθετα αντίθετες, υπογραμμίζοντας ότι οι συνδικαλιστικές οργανώσεις θα έφταναν μέχρι και σε απεργίες για το θέμα αυτό⁶²³. Ο υπουργός διατύπωνε ωστόσο, καθ' όλη τη διάρκεια της θητείας του, έντονες απόψεις για το θέμα των διμερών συμβάσεων. Η υπογραφή των διμερών συμβάσεων θα οδηγούσε, κατά τον ίδιο, σε Συνταγματική Εκτροπή αλλά και θα ήταν σε αντίθεση με τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ), που θα χρειαζόταν τροποποίηση⁶²⁴. Επιπλέον, κατά τον υπουργό, η πολιτική ηγεσία όφειλε να λάβει υπόψη της τα γενικότερα ναυτιλιακά συμφέροντα της χώρας αλλά και τις διεθνείς αντιδράσεις που θα προέκυπταν, ειδικά από τη Διεθνή Οργάνωση Μεταφορών (ΔΟΜ) και το Διεθνές Γραφείο Εργασίας.

Για την αποκλιμάκωση της έντασης μεταξύ του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και των Ελλήνων εφοπλιστών, αλλά κυρίως για τη «διαφώτιση» των πολιτικών κομμάτων και της κοινής γνώμης, η ΕΕΕ ανέλαβε, για πρώτη φορά μετά το 1964, την πρωτοβουλία της διοργάνωσης μιας ναυτιλιακής ημερίδας εθνικού ενδιαφέροντος. Η Ημερίδα της Ναυτιλίας πραγματοποιήθηκε στις 8 Δεκεμβρίου 1979 στο ξενοδοχείο Χίλτον, με τη συμμετοχή σημαντικών προσωπικοτήτων από την κυβέρνηση και την αντιπολίτευση⁶²⁵. Η εξαιρετικά τεταμένη σχέση ΥΕΝ και ΕΕΕ διαφάνηκε ξεκάθαρα στις εργασίες του

⁶²³ «Αι συνομιλίες του Λονδίνου» (1979), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Φεβρουαρίου 1979, τεύχος 1049/808, σελ. 2.

⁶²⁴ «ΤΟ ΠΟΛΙΤΙΚΟ» (1979), *ΑΡΓΩ*, Απρίλιος 1979, τεύχος 164, σελ. 9.

⁶²⁵ «Η ελληνική εμπορική ναυτιλία αποτελεί εθνικό κεφάλαιο», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Δεκεμβρίου 1979, τεύχος 1069/828, σελ. 17, και Φουστάνος, Γ. (2016), ό.π., σελ. 267

συνεδρίου: ο υπουργός, σε αντίθεση με άλλους ομολόγους του, ξεκαθάρισε δημοσίως ότι δεν θα υπέγραφε τις διμερείς συμβάσεις.

Οι σχέσεις μεταξύ του Αντώνη Χανδρή και του υπουργού Κεφαλογιάννη διαταράχτηκαν ακόμα περισσότερο μετά την απόφαση της ΕΕΕ να προχωρήσει μονομερώς και χωρίς τη σύμφωνη γνώμη του ΥΕΝ στην υπογραφή διμερών συμβάσεων με ασιατικά ναυτεργατικά συνδικάτα. Οι επιστολές διαμαρτυρίας πρώτα του προέδρου της ΕΕΕ Αντώνη Χανδρή όσο και της απάντησης του ΥΕΝ διέρρευσαν στον Τύπο και, παρότι δεν δημοσιεύτηκαν αυτολεξεί, επηρέασαν κατά πολύ την αρθρογραφία της εποχής, όπου αποτυπωνόταν το σαφώς δυσμενές κλίμα, καθώς και οι δύο πλευρές ανταλλάσσουν έντονους χαρακτηρισμούς. Η ΕΕΕ κατηγορούσε στην επιστολή του προέδρου της – μεταξύ άλλων– τον υπουργό για άνιση μεταχείριση, σε σχέση με τα ναυτεργατικά σωματεία, για πολιτική προκατάληψη εναντίον της πλοιοκτησίας και για αυτοσχεδιασμούς σε βάρος του πλοίου⁶²⁶.

Παρά τις σταδιακά αυξανόμενες, μετά το 1977, αντιπαραθέσεις με τα ναυτεργατικά συνδικάτα και ενίοτε με τον υπουργό Ναυτιλίας, ο Αντώνης Χανδρής διαφαίνεται πως είχε τη θέληση και τη δύναμη να συσπειρώνει τον απανταχού ελληνικό εφοπλισμό. Σε όλες τις συνεντεύξεις που ελήφθησαν στο πλαίσιο της παρούσας διατριβής, οι συμμετέχοντες εξήραν τις πρωτοβουλίες του Αντώνη Χανδρή σε θέματα «ενότητας» του Σώματος αλλά και τη δημιουργία ενός νέου και πρωτόγνωρου πεδίου δράσης σε θέματα επικοινωνίας. Από τους δεκαεπτά ερωτηθέντες, οι δεκαέξι επικεντρώθηκαν στον ενθαρρυντικό και εμπνευστικό τρόπο με τον οποίο ο Αντώνης Χανδρής λειτουργούσε εντός της ΕΕΕ.

Από τους δεκαεπτά ερωτηθέντες, οι δώδεκα αποτύπωσαν σε αυτό το πλαίσιο τη χαρισματική φύση του Αντώνη Χανδρή, που γοήτευε τους συνεργάτες του και τους παρακινούσε σε συλλογική υπέρβαση⁶²⁷. Η επίδραση αυτή διαπιστώνεται από τις πολυάριθμες αναφορές των στενών συνεργατών του, οι οποίοι τόνισαν τη μοναδικότητα του ηγετικού προφίλ του, ειδικά στο πλαίσιο της ιστορίας της ΕΕΕ. Σε δέκα συνεντεύξεις, οι συμμετέχοντες ανέφεραν χαρακτηριστικά –και χωρίς καμία καθοδήγηση από τον υπογράφοινα ερευνητή– τις λέξεις ή φράσεις:

- «χαρισματικός»
- «χαρισματικός ηγέτης»
- «χαρισματικός άνθρωπος»
- «χαρισματική φύση»
- «χαρισματική προσωπικότητα»

⁶²⁶ «Η επιστολμαία αψιμαχία Ενώσεως Εφοπλιστών και ΥΕΝ» (1979), *ΑΡΓΩ*, Απρίλιος 1979, τεύχος 164, σελ. 17.

⁶²⁷ Ο Στ. Νταϊφάς (2012) στη μαρτυρία του ενδεικτικά αναφέρει ότι: «Ο Χανδρής σου ενέπνεε εμπιστοσύνη, ήταν σωστός στον λόγο του και χαρισματικός άνθρωπος». Ο Κ. Κομνηνός (2019) ανέφερε ότι: «Ο Χανδρής ήτο μία ανεπανάληπτα μεγάλη και χαρισματική προσωπικότητα που με το δυναμικό του συμβούλιο ενσάρκωσε την ιδέα συσπείρωσης του εφοπλισμού Ελλάδος και εξωτερικού προς αντιμετώπιση των επερχόμενων αλλαγών στο διεθνές προσκήνιο για την προστασία του στόλου και, βεβαίως, γιατί θα γινόμαστε μέλη της ΕΟΚ». Ο Ν. Σούτος (2019) τόνισε ότι: «Ο Χανδρής ήταν μια χαρισματική προσωπικότητα. Είχε τα εξής προσόντα, που δεν αμφισβήτησε κανείς. Ήταν χιώτης και άρα είχε τη χιώτικη θετική νοοτροπία και ικανότητα. Ήταν ένας χαρισματικός ηγέτης».

Οι παράμετροι που συγκλίνουν στη χαρισματική ηγετική φυσιογνωμία του Αντώνη Χανδρή, όπως αντλούνται από τις συνεντεύξεις των συνεργατών του στην ΕΕΕ αλλά και δημοσιογράφων της εποχής, συνοψίζονται στα εξής στοιχεία του χαρακτήρα και της προσωπικότητάς του⁶²⁸:

Πίνακας 23: Ενδεικτικές φράσεις από τις συλλεχθείσες μαρτυρίες για τον Αντώνη Χανδρή ως ηγέτη

Η δύναμη της πειθούς	«Ο Χανδρής είχε [...] την ικανότητα τεκμηριωμένα να πείθει όλους, Έλληνες και ξένους». Κ. Κομνηνός
	«Όταν μιλούσε ο Αντώνης, νόμιζες ότι δεν ανέπνεε κανείς. Ποτέ δεν φαντάστηκα ότι αυτό το Σώμα, η Ένωσή μας, θα ήταν τόσο τέλειοι άνθρωποι». Στ. Νταϊφάς
	«Στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών το πρόσωπο του προέδρου είναι βασικής σημασίας. Ο Αντώνης Χανδρής έπειθε». Κ. Καρράς
	«Στην περίπτωση του Χανδρή, η προσωπικότητα του ηγέτη (είναι σημαντική), που σαν αντίληψη παρασύρει και τους άλλους». Ν. Σίμος
	«Δεν τολμούσε κανένας εκπρόσωπος (ναυτεργατικού) Σωματείου να αμφισβητήσει τον ρόλο του. Αυτό μετέπειτα σε έναν βαθμό χάθηκε». Ν. Σούτος
	«Ο Χανδρής δεν διέταζε, αλλά ήταν πολύ δύσκολο να του πεις όχι. Διότι, όταν ήθελε κάτι, είχε επιχειρήματα γιατί το ήθελε. Και ήταν δύσκολο να βρεις αντι-επιχειρήματα». Γ. Παπαλιός
	«(Ο Χανδρής ήταν) Ένας απλός αλλά επιβλητικός άνθρωπος». Δ. Καπράνος
Η έμπνευση σεβασμού και κύρους	«Κουμάντο στην ΕΕΕ έκανε ο Αντώνης Χανδρής, διότι όλοι είχαμε μεγάλο σεβασμό στο πρόσωπό του». Στ. Νταϊφάς
	«Ο Χανδρής ήτο μια ανεπανάληπτα μεγάλη και χαρισματική προσωπικότης. Ο Χανδρής είχε τεράστιο κύρος...» Κ. Κομνηνός

⁶²⁸ Ως προς τις παραμέτρους που αποτέλεσαν έναυσμα για την παρούσα έρευνα, ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στις παρατηρήσεις των House, R.J., Howell, J.M. (1992), «Personality and charismatic leadership», *The Leadership Quarterly*, 3:2, σελ. 81-108, και Rowold, J. and Laukamp, L. (2009), «Charismatic Leadership and Objective Performance Indicators», *Applied Psychology*, 58, σελ. 602-621. Οι Rowold και Laukamp επεσήμαναν τις δυσκολίες ως προς την υιοθέτηση του Multifactor Leadership Questionnaire (MLQ) που χρησιμοποιούνταν εκτενώς μέχρι πρόσφατα από μελετητές που μελετούσαν το χαρισματικό προφίλ ενός ηγέτη. Επιπλέον, καταλήγουν στην ανάγκη για μεγαλύτερη εστίαση σε συγκεκριμένες διαστάσεις που είχαν αρχικά προτείνει οι Conger and Kanungo στην έρευνά τους με θέμα «Scales (CKS) of Charismatic Leadership» [σε Conger, J.A., Kanungo, R.N., Menon, S.T. and Mathur, P. (1997), «Measuring charisma: Dimensionality and validity of the Conger-Kanungo scale of charismatic leadership», *Canadian Journal of Administrative Sciences*, 14, σελ. 290-302].

	<p>«Καθ' όλη την εποχή της προεδρίας του Αντώνη Χανδρή υπήρξε γενική σύμπνοια, διότι ενέπνεε σεβασμό».</p> <p>Κ. Καρράς</p>
	<p>«Ο Χανδρής γύρω του είχε δημιουργήσει ένα πέπλο σεβασμού».</p> <p>Ν. Σούτος</p>
	<p>«Ο Χανδρής ήταν άλλος άνθρωπος. Μίλαγε ουσιαστικά με όλους, ακόμα και με τον ναυτεργάτη. Δεν είχε αποθημένα, δεν είχε φοβίες. [...] Δεν χρησιμοποίησε ποτέ την ΕΕΕ για προσωπική του προβολή».</p> <p>Σ. Τράμπας</p>
Η γοητεία της προσωπικότητας	<p>«Είμαι υπερήφανος που στήριξα και βοήθησα τον Αντώνη Χανδρή – διότι ο Αντώνης και ο Γιώργος Π. Λιβανός υπήρξαν οι δύο ευρύτερες προσωπικότητες κατά τα δικά μου χρόνια στη ναυτιλία».</p> <p>Κ. Καρράς</p>
	<p>«Ο Χανδρής είχε ζήσει στην Ελβετία, εκεί σπούδασε και ήταν ένας κοσμοπολίτης. Δεν είχε σχέση με αυτή τη νοοτροπία (του “λάθε βιώσας”). Είχε άλλη νοοτροπία, άλλη κουλτούρα».</p> <p>Ν. Σούτος</p>
	<p>«Ο Χανδρής ήταν flamboyant».</p> <p>Κ. Κομνηνός</p>
	<p>«Ο Αντώνης ήταν αρκετά εξωστρεφής στην έκφρασή του, έξυπνος επιχειρηματίας, διότι είχε μπει και στα επιβατηγά πλοία».</p> <p>Δ. Πατέρας</p>
	<p>«Η αλήθεια είναι πως οι πρόεδροί μας ήταν όλοι σεμνοί και σχετικά χαμηλών τόνων. Ασφαλώς και ήταν θέμα προσωπικότητας».</p> <p>Αθ. Μαρτίνο</p>
	<p>«Ο Χανδρής υπήρξε μια αξεπέραστη προσωπικότητα».</p> <p>Σ. Τράμπας</p>
	<p>«Ο Χανδρής δεν ήταν άνθρωπος κρυψίνους ούτε μυστικοπαθής, ήταν άρχοντας».</p> <p>Δ. Καπράνος</p>
	<p>«Ο Χανδρής ήταν πολύ αγαπητός. Μιλούσε πάντα μελιχία. Ήταν προσιτός άνθρωπος».</p> <p>Ι. Φύτρας</p>
Η υψηλή ενσυναίσθηση ⁶²⁹	<p>«Επί εποχής προεδρίας Χανδρή και Κουλουκουνητή δεν υφίστατο θέμα όξυνσης (των σχέσεων ΕΕΕ και Committee), καθώς και οι δύο ήταν</p>

⁶²⁹ Η ενσυναίσθηση αποτελεί μια παράμετρο που έχει απασχολήσει τους ερευνητές την τελευταία δεκαετία. Για την υψηλή ενσυναίσθηση ενός χαρισματικού ηγέτη, βλ. Choi, J. (2007), «A Motivational Theory of Charismatic Leadership: Envisioning, Empathy, and Empowerment», *Journal of Leadership & Organizational Studies*, July 2007, 13:1.

	<p>σημαντικές προσωπικότητες, που δεν άφηναν κανένα θέμα να πάρει διαστάσεις».</p> <p>Κ. Κομνηνός</p>
	<p>«Ήξερε την αδυναμία εκάστου και, αντί να σε προκαλεί, χρησιμοποιούσε την αδυναμία σου υπέρ σου, με στόχο να γίνεις κι εσύ χρήσιμος στους υπόλοιπους. Ήξερε να ενώνει. Ένας ικανός ηγέτης μπορεί να χρησιμοποιήσει τις ικανότητες των μελών του προς το συλλογικό όφελος. Να διαβάσει τον χαρακτήρα σου και να εκμεταλλευτεί τα χαρίσματά σου».</p> <p>Ν. Σούτος</p>
	<p>«Τον Χανδρή τον αγαπούσα πάρα πολύ... Ήταν ένας άνθρωπος που μπορούσαμε να μιλήσουμε από κινηματογράφο μέχρι δεν ξέρω τι... Όσες φορές πήγαμε σε ταξίδι μαζί, κάναμε παρέα, ήταν τόσο εύκολος και άνετος άνθρωπος, παρόλο που είχαμε μεγάλη διαφορά ηλικίας».</p> <p>Γ. Παπαλιός</p>
	<p>«Αγαπούσε τους ναυτικούς του και τους συνεργάτες της στεριάς και η γνώμη του ήταν πάντα να δίνονται ικανοποιητικές αυξήσεις. Και, μάλιστα, έλεγε χαρακτηριστικά: «Να καλύπτουμε το καλάθι της νοικοκυράς».</p> <p>Αθ. Μαρτίνο</p>
	<p>«Του είχα πει, με μεγάλο σεβασμό και θαυμασμό προς το πρόσωπό του, ότι, όταν εγώ δεν είχα να φάω, αυτός μορφωνόταν στα κολέγια της Ευρώπης, και μου απάντησε χαρακτηριστικά: “Έλα, Σταύρο, τι λες τώρα, πού τα θυμάσαι, τι ρόλο παίζουν αυτά;”. Τόσο καταδεκτικός και χαμηλών τόνων άνθρωπος ήταν».</p> <p>Στ. Νταϊφάς</p>
	<p>«Μιλούσε πάντα μειλίγια. Ήταν προσιτός άνθρωπος».</p> <p>Ι. Φύτρας</p>
	<p>«[...] ο Χανδρής [...] αυτό που έβαζε στο τραπέζι ήταν πραγματικά δίκαιο. Εκείνα τα χρόνια γινόταν χαλασμός με τις διμερείς. Όπου ο Χανδρής διέβλεπε τη συρρίκνωση των πληρωμάτων και προσπαθούσε, έψαχνε να βρει λύσεις. Επειδή κυρίως ενδιαφερόταν, αυτός ήταν ο χαρακτήρας του. Δεν είχε προσωπικό όφελος. Γινόταν τότε συλλαλητήρια, χαμός. Ο Χανδρής έλεγε ελάτε να συμφωνήσουμε σε κάτι: για κάθε ναυτικό που θα σας ζητάω και δεν θα έχετε να μου τον προσφέρετε –άρα θα αναγκάζομαι να πάρω Φιλιππινέζο–, εγώ θα καταθέτω στο NAT 100 δολάρια, για κάθε ναυτικό που λείπει. Θα μπορούσε να είναι πιο έντιμη η συμφωνία; Και έτσι ήταν γενικά η πολιτεία του Χανδρή, ήταν μέσα στα πράγματα και δίκαιος».</p> <p>Σ. Τράμπας</p>

Όλοι οι συνεντευξιαζόμενοι που συμμετείχαν ως αιρετοί στα ΔΣ της περιόδου 1975-1981 επεσήμαναν τις προσπάθειές του για τη διατήρηση ενός ανοικτού και σταθερού διαύλου επικοινωνίας με όλα τα μέλη του απανταχού ελληνικού εφοπλισμού, με σκοπό την κατανόηση των θεμάτων που τους απασχολούσαν και την επίλυση όσων ζητημάτων προέκυπταν. Αναφορικά με τον καταμερισμό των ρόλων και των αρμοδιοτήτων στα μέλη των επιτροπών που δημιουργήθηκαν, οι ερωτηθέντες απάντησαν ότι ο Χανδρής επιθυμούσε την απόλυτη αυτονομία των επιτροπών, ενώ δόθηκαν θέσεις ευθύνης σε μέλη με συγκεκριμένες γνώσεις, ικανότητες και εμπειρίες. Επιπροσθέτως, οι συμμετέχοντες στην έρευνα εξέφρασαν την άποψη ότι οι επιτροπές λειτουργούσαν με απόλυτη ευθύνη των προέδρων τους, με ελάχιστη εμπλοκή του ίδιου του προέδρου Αντώνη Χανδρή, που περιοριζόταν σε ρόλο «υψηλής εποπτείας»⁶³⁰. Στο ίδιο μήκος κύματος, οι συνεντευξιαζόμενοι εκπρόσωποι των ΜΜΕ τόνισαν την οργανωτική φύση του Χανδρή. Οι συνεντεύξεις ανέδειξαν επίσης τη διάθεση του Χανδρή για την ανύψωση της έννοιας της ομάδας και την παρότρυνση της συμμετοχής όλων των μελών με την αφοσίωση και τη δέσμευσή τους.

Η χαρισματική ηγεσία εμπεριέχει όμως και την έννοια της καινοτομίας και της αντιπαράθεσης με το status quo ante. Σε αυτό το πλαίσιο, ο ηγέτης ενθαρρύνει τα μέλη της ομάδας να αναλαμβάνουν συλλογικές ή ατομικές πρωτοβουλίες, να είναι καινοτόμα και δημιουργικά, να αμφισβητούν τα υπάρχοντα δεδομένα και να προσεγγίζουν τις καταστάσεις με νέους τρόπους και μεθοδολογίες⁶³¹. Οι συγκεκριμένοι ηγέτες δεν διστάζουν να λαμβάνουν αντισυμβατικές αποφάσεις, χωρίς όμως να αρνούνται την ευθύνη και το ρίσκο των πράξεών τους. Πρεσβεύουν και επιδιώκουν νέες, πρωτοποριακές προτάσεις και προτρέπουν τα μέλη τους να σκέφτονται και να προτείνουν διαφορετικές και καινοτόμες λύσεις σε μακροχρόνια προβλήματα.

Ο Χανδρής υπήρξε καινοτόμος στον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της ΕΕΕ, υιοθετώντας πρωτοποριακές πρακτικές: οργανώθηκαν για πρώτη φορά επιτροπές με μέλη κυρίως –αλλά όχι αποκλειστικά– από την εφοπλιστική κοινότητα, που συγκαλούνταν τακτικά χωρίς τον έλεγχο του προεδρείου. Σε αυτό το πλαίσιο δημιουργήθηκαν και οργανώθηκαν αυτόνομες επιτροπές που αφορούσαν τις σχέσεις με το κράτος, το Υπουργείο Ναυτιλίας, τη ναυτεργασία και τα ΜΜΕ. Οι επιτροπές στελεχώθηκαν με καταρτισμένο προσωπικό με υψηλή ακαδημαϊκή μόρφωση ή επαγγελματική εμπειρία. Επιπροσθέτως, επιχειρήθηκε η σύσφιξη των σχέσεων με τη νεότερη γενιά των Ελλήνων εφοπλιστών αλλά και η προσέλκυση νέων σε ηλικία πλοιοκτητών, με σκοπό την προετοιμασία της διαδοχής τόσο σε επίπεδο προεδρείου όσο και επιτροπών. Η συλλογική κινητοποίηση ήταν πρωτοφανής και η δραστηριοποίηση των μελών της ΕΕΕ υπήρξε καθοριστική για την επιτυχία των νέων στρατηγικών που υιοθετήθηκαν, ειδικά ως προς τη βελτίωση των σχέσεων με το κράτος, τη ναυτεργασία και τα ΜΜΕ. Η καινοτόμος διάθεση και προσέγγιση του Αντώνη Χανδρή, ειδικά σε θέματα επικοινωνίας, εμφανίστηκαν συχνά στις συνεντεύξεις που παραχωρήθηκαν:

⁶³⁰ Μαρτυρία Γ. Παπαλιού (2021).

⁶³¹ Rowold, J. and Laukamp, L. (2009), «Charismatic Leadership and Objective Performance Indicators», *Applied Psychology*, 58, σελ. 602-621, και Conger, J.A. and Kanungo, R.N. (1988), «The Empowerment Process: Integrating Theory and Practice», *Academy of Management Review*, 13, σελ. 471-482.

Πίνακας 24: Ενδεικτικές φράσεις από τις συλλεχθείσες μαρτυρίες για την καινοτόμο διάθεση και προσέγγιση του Αντώνη Χανδρή

Αρ. Καραγεώργης	« <i>Επί Χανδρή ασχοληθήκαμε με θέματα που δεν είχε ενδιαφερθεί ποτέ η Ένωση, τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό, και ιδιαίτερα στην Αμερική</i> ».
Κ. Καρράς	« <i>Ιδέα του Αντώνη, εάν θυμάμαι καλά, υπήρξαν τα γεύματα εργασίας, στα οποία καλούσαμε στη σειρά όλα τα κοινοβουλευτικά κόμματα. Ό,τι και να νόμιζαν για τη ναυτιλία, ήξεραν ότι η Ελλάδα την είχε ανάγκη, και έτσι στα γεύματα εργασίας προσέρχονταν αρχηγοί όλων των κομμάτων, του ΚΚΕ μη εξαιρουμένου</i> ».
Δ. Πατέρας	« <i>Ο Χανδρής ομολογώ άνοιξε τους ορίζοντες. Γινήκαμε γνωστοί</i> ». / « <i>Επικροτώ τη θητεία του Χανδρή εκατό τοις εκατό. Ο Χανδρής έκανε την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών γνωστή ανά τον κόσμο</i> ».
Γ. Παπαλιός	« <i>Από τις μεγάλες ιδέες ήταν τα τραπέζια που κάναμε, έτσι ξεκίνησε το “αντι-λάθε βιώσας”</i> . (Ο Χανδρής μάς τόνιζε: “Θα βγούμε παντού και θα μιλήσουμε με όλους”))».
Ν. Σούτος	« <i>Ο Χανδρής άλλαξε την πολιτική τού “λάθε βιώσας”, διότι εκείνη την εποχή, κατά τη γνώμη μου, άλλαξε ολόκληρη η παγκόσμια κουλτούρα</i> ». / « <i>Ο Χανδρής αντιλήφθηκε έγκαιρα ότι η εποχή αλλάζει και τρέχει τόσο πολύ, που δεν βοηθούσε και δεν οδηγούσε πουθενά η νοοτροπία (του “λάθε βιώσας”)</i> ».
Κ. Κομνηνός	« <i>Ο Χανδρής κατάφερε, πάντως, να σπάσει ο πάγος μεταξύ των Λονδρέζων και των Πειραιωτών, γιατί μας θεωρούσαν λίγο low class, ότι δεν τηρούσαμε τους νόμους, κ.λπ. Οι Ευρωπαίοι, γενικά, τους Έλληνες μας έβλεπαν καχύποπτα και πολύ ανταγωνιστικά, ακόμα και αν ήμασταν σε διαφορετικά trades</i> ».
Κ. Δούκας	« <i>(Τον διέκρινε) και δημιουργικότητα, και άνοιγμα νέων τομέων δράσεως, ιδίως στον τουρισμό, θαλάσσιο και χερσαίο</i> ».

<p>Σ. Τράμπας</p>	<p><i>«Ο Χανδρής ήθελε να αλλάξει πράγματα». / «Ο Αντώνης Χανδρής μοίρασε ρόλους, και αυτό ήταν πολύ σημαντικό σε αυτό το άνοιγμα που έκανε. Αυτοί που είχαν να παίζουν ρόλο ως άτομα ή ως επιτροπές ερχόντουσαν με γεμάτα καλάθια, και με γεμάτα καλάθια στο τραπέζι του Συμβουλίου έδιναν προτάσεις και ζητούσαν αποτελέσματα. Ο Χανδρής μοίρασε ρόλους και άφησε τις επιτροπές να λειτουργήσουν».</i></p>
--------------------------	--

Από τους 17 ερωτηθέντες, οι εννέα επικεντρώθηκαν, με πολλαπλές αναφορές, στις καινοτόμες ιδέες και προσεγγίσεις που υλοποίησε ο Αντώνης Χανδρής με τους συνεργάτες του κατά τη διάρκεια της προεδρίας του στην ΕΕΕ.

Ωστόσο, η σημαντικότερη καινοτομία που υιοθετήθηκε σε σχέση με την επικοινωνιακή στρατηγική της ΕΕΕ ήταν, σύμφωνα με τους Κώστα Καρρά και Γεώργιο Παπαλιό, η προσπάθεια προσέγγισης του συνόλου του κοινοβουλευτικού χώρου στα γεύματα εργασίας. Ο Νικόλαος Σούτος συμπλήρωσε ότι τα τακτικά γεύματα εργασίας υιοθετήθηκαν επειδή «προσπαθούσε να συμπληρώσει, με την εμπειρία του και τη γνώση του, την προσπάθεια των περισσότερων Ελλήνων πολιτικών οι οποίοι δεν είχαν εξοικείωση με την παγκόσμια ναυτιλία». Επιπροσθέτως, οι μηνιαίες συνεντεύξεις Τύπου υπήρξαν πρωτόγνωρες και καταλυτικές για τη βελτίωση της εικόνας τόσο του εφοπλισμού όσο και της ελληνικής ναυτιλίας γενικότερα. Την άποψη αυτή επιβεβαιώνει και ο Σταύρος Νταϊφάς: «Ο Αντώνης Χανδρής ήθελε, μέσω των συνεντεύξεων Τύπου, να υπάρξει πληροφόρηση προς τον ελληνικό λαό για όλο το φάσμα της ναυτιλίας, μέσα από την ίδια την Ένωση».

Χαρακτηριστική είναι επίσης η απάντηση του δημοσιογράφου Σέργιου Τράμπα όσον αφορά τους λόγους για τους οποίους η ΕΕΕ απομακρύνθηκε από το δόγμα του «λάθε βιώσας» το 1975: «Διότι ήταν η προσωπικότητα του Χανδρή... Ο Χανδρής, και επειδή ήθελε να αποκοπεί από την περίοδο Ανδρεάδη και επειδή αυτός ήταν ο χαρακτήρας του, ήθελε να δημιουργήσει ένα καινούργιο στάτους των εφοπλιστών». Η αποκοπή του συλλογικού οργάνου του ελληνικού εφοπλισμού από το παρελθόν αλλά και η χάραξη μιας νέας στρατηγικής ήταν έκδηλες σε όλες τις συνεντεύξεις και στο αρχαιακό υλικό που συλλέχθηκε. Σε ό,τι αφορά τη στρατηγική επικοινωνίας και τις σχέσεις με τα ΜΜΕ, ο πρόεδρος της Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων της ΕΕΕ κατά την εξεταζόμενη περίοδο, Κώστας Ι. Καρράς, επεσήμανε ότι η συγκεκριμένη θέση ήταν νευραλγικής σημασίας, σύμφωνα με την άποψη και του ίδιου του Αντώνη Χανδρή, που τη θεωρούσε «σοβαρό πόστο ευθύνης». Είναι φανερό ότι η νεοσυσταθείσα Επιτροπή Δημοσίων Σχέσεων της ΕΕΕ εξέφραζε και τις πολιτικές θέσεις και τις προσδοκίες των μελών της⁶³² ως προς τις σχέσεις της με την κυβέρνηση, τη ναυτεργασία αλλά και το ευρύτερο κοινωνικό σύνολο.

⁶³² Μαρτυρία Κ.Ι. Καρρά (2019).

Η υποστήριξη του προέδρου της ΕΕΕ στο πρόσωπο αλλά και στις πολιτικές που ακολούθησε η Επιτροπή Δημοσίων Σχέσεων ήταν συνεχής και αδιάλειπτη. Σημαντικός αριθμός των ερωτηθέντων εφοπλιστών και δημοσιογράφων, όπως διαφαίνεται, κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι η τοποθέτηση τόσο του Σταύρου Νταϊφά στις Επιτροπές Ναυτεργατικών Θεμάτων και Σχέσεων με το ΥΕΝ όσο και του Κώστα Ι. Καρρά στην Επιτροπή Δημοσίων Σχέσεων ήταν στοχευμένες και εξαιρετικά επιτυχές.

Το σύνολο των ερωτηθέντων δημοσιογράφων επιβεβαίωσαν τη σημαντικότητα των γευμάτων εργασίας και των συνεντεύξεων Τύπου, αλλά και τη διάθεση του Χανδρή για έναν δυναμικό δημόσιο διάλογο και μια επιθυμία για επίλυση χρόνιων ή επικείμενων προβλημάτων, που παρεμπόδιζαν ή θα παρεμπόδιζαν στο άμεσο μέλλον την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας. Η πρόθεση για εφαρμογή νεωτερικών στρατηγικών και πρωτοποριακών επιδιώξεων αντανάκλασε όμως και το γενικότερο πνεύμα της εποχής, που διαπνεόταν από μια διάθεση για δημιουργικότητα και για άνοιγμα νέων τομέων δράσης, ιδίως στον θαλάσσιο και χερσαίο τουρισμό⁶³³.

Η καινοτόμος προσέγγιση του Χανδρή διαφαίνεται επίσης από τις ομιλίες αλλά και τις δηλώσεις του στον έντυπο Τύπο της εποχής. Σε ό,τι αφορά τη λειτουργία της Ενώσεως, στην ομιλία του κατά την ανάληψη των καθηκόντων του, κατέστησε από την αρχή σαφές ότι η βασική του προτεραιότητα θα ήταν να αλλάξει τα άρθρα του καταστατικού που δημιουργούσαν μια προσωποπαγή και στατική τάξη πραγμάτων εντός του φορέα, «ούτως ώστε κανένας να μην μπορεί να παραμένει στην προεδρία περισσότερο από δύο θητείες και κατά μέγιστο τρεις θητείες». Η ενδυνάμωση του ρόλου των μελών μέσω των τακτικών γενικών συνελεύσεων και η δημιουργία πολυάριθμων νέων επιτροπών ήταν συνώνυμες του νέου τρόπου διαχείρισης που υιοθετήθηκε.

Αναφορικά με την υποστήριξη της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης, ακόμα και στο τέλος της θητείας του και παρά την κρίση στη ναυλαγορά, υποστήριξε ότι «η ΕΕΕ κάνει ό,τι μπορεί για να αυξηθεί ο αριθμός των ναυτικών στα ελληνικά πλοία». Στο ίδιο πλαίσιο, η ΕΕΕ αύξησε στο τετραπλάσιο την εφοπλιστική εισφορά στο Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ), «δίνοντας έτσι τη δυνατότητα στο κράτος να δημιουργήσει τα ναυτικά λύκεια και περισσότερες Ακαδημίες, με καλύτερα αμειβόμενους καθηγητές και καλύτερες συνθήκες διαβίωσης»⁶³⁴. Σε τοποθετήσεις του το 1976⁶³⁵ και το 1977⁶³⁶ μίλησε για μια «σταυροφορία προσέλκυσης νέων», τονίζοντας το ενδιαφέρον του εφοπλισμού για νέα στελέχη και πληρώματα, επισημαίνοντας όμως ότι, εάν δεν αποδώσει αυτή η εκστρατεία, η «διαπίστωση θα είναι απογοητευτική», διατηρώντας ωστόσο «την αξία της για τον μακροχρόνιο σχεδιασμό της ναυτιλιακής μας ανάπτυξης».

Οι καινοτομίες δεν περιορίστηκαν σε δράσεις σχετικές με το εγχώριο ναυτιλιακό γίγνεσθαι, αλλά αφορούσαν και διεθνείς δράσεις, που αντανάκλασαν τις ανάγκες που προέκυπταν από τις διεθνείς γεωπολιτικές εξελίξεις, τη νέα τάση για συλλογική οργάνωση εφοπλιστικών συμφερόντων διεθνώς αλλά

⁶³³ Μαρτυρία Κ. Δούκα (2019).

⁶³⁴ Χανδρή, Α. (1981), «Προβλήματα και λύσεις», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1981, τεύχος 1091/854, σελ. 26.

⁶³⁵ «Η προσέλκυση νέων» (1976), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Μαΐου 1976, τεύχος 983/742, σελ. 11.

⁶³⁶ Τσαπραλής, Δ. (1977), «Το κυριότερο πρόβλημα: το ανθρώπινο δυναμικό», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1977, τεύχος 999/758, σελ. 97-99.

και τις οικονομικές και πολιτικές ζυμώσεις αναφορικά με τις ενταξιακές διαπραγματεύσεις στην ΕΟΚ. Υπό αυτό το πλαίσιο, διοργανώθηκε, μετά από πρόταση του Αντώνη Χανδρή, διεθνές ναυτιλιακό συνέδριο στην Αθήνα, υπό την αιγίδα της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, στο οποίο μετείχαν αντιπρόσωποι των εθνικών εφοπλιστικών ενώσεων Ευρώπης, Ασίας και Βόρειας Αμερικής⁶³⁷. Στο ίδιο πλαίσιο ανάληψης διεθνών δράσεων, το 1977 και το 1978, ο Αντώνης Χανδρής πρότεινε την ίδρυση της INTERCARGO, μιας ανεξάρτητης διεθνούς εφοπλιστικής ένωσης διαχειριστών πλοίων μεταφοράς ξηρών φορτίων, και χρηματοδότησε την εκπόνηση και τη δημοσίευση ειδικής έρευνας αγγλικής εταιρείας αναλύσεων, με θέμα την προσφορά και τη ζήτηση στη ναυλαγορά ξηρού φορτίου⁶³⁸. Η ανάγκη για νέες συνεργασίες σε διεθνές επίπεδο και η βελτίωση των σχέσεων των διεθνών εφοπλιστικών φορέων και οργανώσεων βρέθηκαν για πρώτη φορά στο προσκήνιο τη συγκεκριμένη περίοδο⁶³⁹, αντανακλώντας τις νέες ανάγκες του εφοπλισμού κάτω από τις ανταγωνιστικές πιέσεις νέων, ανερχόμενων ναυτιλιακών δυνάμεων και τις γεωπολιτικές ανακατατάξεις, ειδικά της Ασίας και της Ανατολικής Ευρώπης.

Οι παραπάνω επισημάνσεις έχουν ιδιαίτερη αξία ως προς την απεικόνιση του «χαρισματικού» προφίλ του συγκεκριμένου ηγέτη: στις περισσότερες μελέτες, οι ερευνητές, μέσα από συνεντεύξεις, σχεδόν αποκλειστικά αντλούν πληροφορίες και στοιχεία από στενούς επαγγελματικούς συνεργάτες και υφισταμένους, ενώ σε αυτή την περίπτωση αναζητήθηκαν και οι απόψεις μελών της δημοσιογραφικής κοινότητας που αρθρογραφούσαν σε μια μεγάλη γκάμα ημερήσιων πολιτικών εφημερίδων και συνεργάστηκαν (χωρίς συμβατική ή άλλη επαγγελματική σχέση) με τη συγκεκριμένη προσωπικότητα. Η διαφορετική άποψη ενός και μόνο δημοσιογράφου από τις διαπιστώσεις που εξέφρασαν οι υπόλοιποι ερωτηθέντες, σχετικά με το ηγετικό προφίλ του Αντώνη Χανδρή, συμπίπτει με διεθνείς μελέτες που εστιάζονται στο ιδεολογικό υπόβαθρο ενός συντάκτη, που ενίοτε οδηγεί στην αποστασιοποίησή του ή και στην αρνητική τοποθέτησή του απέναντι σε έναν θεσμό ή έναν φορέα εκπροσώπησης. Αν και στη συγκεκριμένη περίπτωση το ιδεολογικό υπόβαθρο ορισμένων συντακτών αποτυπώθηκε στην άποψή τους για τη στρατηγική επικοινωνίας που διαμόρφωσε και μετέπειτα υιοθέτησε η ΕΕΕ τη συγκεκριμένη περίοδο, η υποκειμενική τοποθέτηση ορισμένων εξ αυτών δεν θα έπρεπε να εκπλήξει τον ερευνητή: είναι αποδεδειγμένο σε πολυάριθμες μελέτες ότι τόσο ο ημερήσιος Τύπος όσο και ο ίδιος ο συντάκτης δίνουν προτεραιότητα σε θεματολογία που πλαισιώνει την ιδεολογική κατεύθυνση του αναγνωστικού τους κοινού, ενώ καθίσταται σαφές ότι ορισμένες εφημερίδες θα προασπίζουν πάντα τα συμφέροντα των εργοδοτών και άλλες θα προβάλλουν και θα υποστηρίζουν περισσότερο τα αιτήματα των εργαζομένων⁶⁴⁰.

⁶³⁷ «Διεθνές ναυτιλιακό συνέδριον επραγματοποιήθη στην Αθήνα» (1976), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Οκτωβρίου 1976, τεύχος 993/752, σελ. 37.

⁶³⁸ «Διά την σύσταση της Intercargo» (1978), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Ιουλίου 1978, τεύχος 1034/793, σελ. 19.

⁶³⁹ «Συνέντευξη Τύπου» (1976), *ΑΡΓΩ*, Οκτώβριος 1976, τεύχος 158, σελ. 23.

⁶⁴⁰ Binderkrantz, A.S., Christiansen, P.M. (2014), «Making it to the News. Interest Groups in the Danish Media», στον τόμο *Politische Interessenvermittlung und Medien: Funktionen, Formen und Folgen medialer Kommunikation von Parteien, Verbänden und sozialen Bewegungen*, Nomos Verlagsgesellschaft, σελ. 201-219.

7.3. Η σύνθεση των Διοικητικών Συμβουλίων της ΕΕΕ

Ομάδες εκπροσώπησης οργανωμένων συμφερόντων, με μεγάλο αριθμό μελών και με σημαντική ιστορική διάρκεια ή παράδοση, αλλάζουν τη στρατηγική τους όταν υπάρχει συμμετοχή νέων αιρετών μελών. Η ανανέωση όμως των στρατηγικών επιδιώξεων και των μεθόδων εντοπίζεται, σύμφωνα με μελέτες, κυρίως όταν εμφανίζεται δραστική και συντριπτική ανανέωση των προσώπων που συμμετέχουν στην ηγετική ομάδα⁶⁴¹. Ειδικότερα, η ενεργή συμμετοχή πιο νέων σε ηλικία μελών, ειδικά σε σχέση με τα προηγούμενα ΔΣ, διαφαίνεται ότι οδηγεί σε απ-εξάρτηση από το παρελθόν, αν και εφόσον οι νέοι αιρετοί δεν ασπάζονται τις ιδεολογίες, τις πρακτικές και τις μεθόδους των προηγούμενων διοικήσεων. Η ανανέωση τόσο του ηλικιακού όσο –κυρίως– του κοινωνιολογικού, αξιακού ή ιδεολογικού προφίλ οδηγεί σε απ-εξάρτηση από το παρελθόν⁶⁴².

Το 1974, αμέσως μετά την απομάκρυνση του Στρατή Ανδρεάδη από τα κοινά του ελληνικού εφοπλισμού, διαφαίνεται ότι ένα μεγάλο μέρος των μελών της Ενώσεως επιθυμούσαν μια ενεργότερη συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων του συλλογικού οργάνου. Το ενδιαφέρον για συμμετοχή στο ΔΣ της ΕΕΕ αλλά και για μια ευρύτερη ενασχόληση με τα νέα ζητήματα που απασχολούσαν τη ναυτιλιακή κοινότητα τόσο εντός Ελλάδος όσο και διεθνώς⁶⁴³ παρουσιάζεται ιδιαίτερα έντονο. Η συγκεκριμένη διάθεση για συμμετοχή σε θεσμικά και συλλογικά όργανα φαίνεται πως αλλάζει σε σχέση με το πρόσφατο παρελθόν και ειδικά κατά τη διάρκεια της δικτατορίας, όπως προκύπτει από όλες τις μαρτυρίες που αναλύθηκαν. Η διάθεση αυτή πηγάζει, σύμφωνα με ορισμένες μαρτυρίες, από τη «μεταστροφή του ενδιαφέροντος των Ελλήνων εφοπλιστών για τον Πειραιά», μια τάση που είχε ήδη αρχίσει από τη δεκαετία του 1970 και συνεχίστηκε καθ' όλη τη διάρκεια της συγκεκριμένης δεκαετίας. Εξάλλου, αρκετοί εφοπλιστικοί οίκοι ελληνικών συμφερόντων σταδιακά ενδυνάμωναν τα γραφεία τους με προσωπικό στον Πειραιά και μείωναν την επιχειρηματική παρουσία τους στο Λονδίνο.

Είναι εμφανές ότι στο ΔΣ της ΕΕΕ πριν από το 1974 υπήρξε έντονη αλλά και διαρκής ή και επαναλαμβανόμενη εκπροσώπηση από συγκεκριμένους οίκους με μεγάλη παράδοση στη ναυτιλία. Μια συνοπτική παρουσίαση των συμμετεχόντων στο Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΕΕ το 1972 αναδεικνύει την επιχειρηματική προέλευση, την επιχειρηματική διαδρομή και την καταγωγή των συμμετεχόντων, υπογραμμίζοντας παράλληλα τη σημαντική επικράτηση εκπροσώπων παραδοσιακών ναυτιλιακών οίκων αλλά και μεγαλύτερη ηλικίας.

⁶⁴¹ Gorges, M.J. (2001), «New Institutional Explanations for Institutional Change: A Note of Caution», *Politics*, 21, σελ. 137-145.

⁶⁴² Thelen, K. (2000), «Timing and temporality in the analysis of institutional evolution and change», *Studies in American Political Development*, 14, σελ. 101-108, και Immergut, E.M. (2006), «Historical-Institutionalism in Political Science and the Problem of Change», στον τόμο των Wimmer, A., Kössler, R. (eds), *Understanding Change*, Palgrave Macmillan, London.

⁶⁴³ Hall, S. (2008), «Protest Movements in the 1970s: The Long 1960s», *Journal of Contemporary History*, 43:4, σελ. 655-672.

Πίνακας 25: Το προφίλ των μελών του 36ου ΔΣ της ΕΕΕ (4/1972-11/1974)

36ο ΔΣ: 4/1972-11/1974	Βασική έδρα επιχείρησης	Παραδοσιακοί ή μη παραδοσιακοί οίκοι ⁶⁴⁴	Καταγωγή	Ημ/νία γέννησης	Ηλικία το 1974
Ανδρεάδης Στρατής Γ. (πρόεδρος)	Πειραιάς	Παραδοσιακός	Χίος	1905	67
Βλασσόπουλος Νικόλαος Στ.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Ιθάκη	1923	49
Γουλανδρής Βασίλειος Π.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Άνδρος	1913	51
Γουλανδρής Ιωάννης Ν.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Άνδρος	1923	49
Γράτσος Άλκιμος Γ. (αντιπρόεδρος)	Αθήνα	Παραδοσιακός	Ιθάκη	1907	65
Δρακόπουλος Γεώργιος Μ.	Πειραιάς	Παραδοσιακός	Μύκονος	1915	57
Εμπειρικός Σταμάτιος Ν.	Πειραιάς	Παραδοσιακός	Άνδρος	1937	35
Καλλιμανόπουλος Περικλής Γ.	ΗΠΑ	Παραδοσιακός	Αχαΐα	1892	80
Καραγεώργης Μιχαήλ Α.	Πειραιάς	Μη παραδοσιακός	Μεσσηνία	1899	73
Καρράς Ιωάννης Μ.	Νέα Υόρκη	Παραδοσιακός	Χίος	1915	57
Κολοκοτρώνης Μίνως Ι.	Λονδίνο	Μη παραδοσιακός	Χίος	1919	53
Κουλουκουντής Εμμανουήλ Η.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Κάσος	1898	74
Λαιμός Ανδρέας Γ.	Οινούσσεις	Παραδοσιακός	Οινούσσεις	1900	72
Λαιμός Κωνσταντίνος Μ.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Οινούσσεις	1910	62
Λεντάκης Μιχαήλ	Λονδίνο	Μη παραδοσιακός	Σύρος/Κάσος	1906	66
Λιβανός Γεώργιος Στ.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Χίος	1934	38
Λυκιαρδόπουλος Φώτιος Π.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Κεφαλονιά	1924	48
Λύρας Κωνσταντίνος Ι.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Οινούσσεις	1910	62
Λως Δημήτριος Κ.	Πειραιάς	Παραδοσιακός	Χίος	1915	57
Πατέρας Παντελής Διαμ.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Οινούσσεις	1902	70
Ροσόλυμος Βασίλειος Σ.	Κεφαλονιά	Παραδοσιακός	Κεφαλονιά	1902	70
Φαφαλιός Παναγιώτης Σ.	Πειραιάς	Παραδοσιακός	Χίος	1908	64

⁶⁴⁴ Κατά την Τζ. Χαρλαύτη, στους «παραδοσιακούς» εφοπλιστές κατατάσσονται όσοι μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο ήταν τουλάχιστον δεύτερης γενιάς εφοπλιστές και κληρονόμησαν τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις από τους γονείς τους. Στους «μη παραδοσιακούς» εφοπλιστές κατατάσσονται εκείνοι που εισήλθαν στον εφοπλισμό μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, κυρίως από άλλους επαγγελματικούς χώρους. Χαρλαύτη, Τζ., Θανοπούλου, Ελ., Θεοτοκάς, Ι. (2009), *Το παρόν και το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας – Μελέτες*, Ακαδημία Αθηνών, σελ. 46.

<i>(αντιπρόεδρος)</i>					
Χανδρής Δημήτριος Ι.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Χίος	1921	51
Χατζηπατέρας Ιωάννης Κ.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Οινούσσειες	1888	84

Αναλύοντας τους παραπάνω πίνακες για το Διοικητικό Συμβούλιο που αναδείχθηκε από τις εκλογές τον Απρίλιο του 1972, διαπιστώνεται ότι η πλειοψηφία των μελών είχε ως επαγγελματική έδρα το Λονδίνο. Από τα 24 εκλεγέντα μέλη, μόνο τα επτά είχαν την έδρα τους στον Πειραιά. Επιπροσθέτως, οι πιο σύγχρονοι-μη παραδοσιακοί ήταν μόλις τέσσερις, ενώ 20 εκλεγμένοι προέρχονταν από ναυτιλιακούς οίκους που δραστηριοποιούνταν στον χώρο της πλοιοκτησίας τουλάχιστον από τον Μεσοπόλεμο. Ο τόπος καταγωγής ήταν επίσης αρκετά περιορισμένος: 19 από τα 24 μέλη του ΔΣ κατάγονταν από νησιά με σημαντική ναυτιλιακή παράδοση και ελάχιστα από την ηπειρωτική Ελλάδα και τον Πειραιά – πιο συγκεκριμένα, δώδεκα αιρετά μέλη είχαν καταγωγή από τη Χίο ή τις Οινούσσειες, τρία από την Άνδρο και τέσσερα από την Κεφαλονιά και την Ιθάκη.

Το πιο σημαντικό στοιχείο όμως είναι η ηλικία των αιρετών μελών: η διάμεση ηλικία ήταν τα 62 έτη, με μόνο δύο μέλη να είναι κάτω από 40 ετών – ο Σταμάτιος Ν. Εμπειρικός, γεννηθείς το 1937, και ο Γεώργιος Στ. Λιβανός, γεννηθείς το 1934. Τέσσερα μέλη μάλιστα είχαν γεννηθεί τον προηγούμενο αιώνα: ο Μιχαήλ Καραγεώργης το 1899, ο Περικλής Καλλιμανόπουλος το 1892, ο Ιωάννης Κ. Χατζηπατέρας το 1888 και ο Εμμανουήλ Η. Κουλουκουντής το 1898.

Η παραίτηση όμως του Στρατή Ανδρεάδη τον Δεκέμβριο του 1974 και η επικράτηση των υποστηρικτών του Αντώνη Χανδρή συμπάρευσαν στις εκλογές που διεξήχθησαν αρκετούς εφοπλιστές και πλοιοκτήτες νέους ηλικιακά αλλά και πρωτοεμφανιζόμενους στη διαχείριση ποντοπόρων πλοίων. Οι εκλογές τον Δεκέμβριο του 1974 ανέδειξαν επίσης νέα πρόσωπα σε αρκετά υψηλές θέσεις ευθύνης. Η ανάγκη εκσυγχρονισμού του φορέα ήταν έκδηλη ακόμα και επί προεδρίας Στρατή Ανδρεάδη. Ήδη, πριν από την κατάρρευση της δικτατορίας, τα *Ναυτικά Χρονικά* σε πρωτοσέλιδο αφιέρωμά τους αναφέρονταν στη νέα «σύνθεση» του ελληνικού εφοπλισμού και στη σταδιακή επικράτηση νέων πλοιοκτητών. Ενδεικτική είναι η επισήμανση του Δημητρίου Κωττάκη: «...*Παράλληλα προς την παλαιά φρουρά, μια εντελώς νεοφερμένη φρουρά στα φυλάκια της εθνικής ναυτιλιακής δράσεως έχει δώσει επιτυχώς το "παρών". Οι νέοι αυτοί άνθρωποι, μολονότι ξέχωροι της ναυτικής οικογενειακής παράδοσης, εισήλθαν, εγκαταστάθηκαν και επέτυχαν στο ναυτιλιακό στίβο και αποτελούν τους φορείς της αναγκαίας προεκτάσεως στο ναυτιλιακό χώρο*». Με αυτό το άρθρο των *Ναυτικών Χρονικών*, έντυπο που στεκόταν ανέκαθεν υποστηρικτικά απέναντι στον Στρατή Ανδρεάδη, εκφράζεται ενδεχομένως μια διάθεση ανανέωσης για την ΕΕΕ, με απώτερο σκοπό την ενεργή συμμετοχή και νέων μελών στο ΔΣ.

7.4. Η πρώτη προεδρία Αντώνη Χανδρή: το 38ο ΔΣ⁶⁴⁵

Οι εκλογές τον Δεκέμβριο του 1974 είχαν ένα πράγματι ανατρεπτικό αποτέλεσμα. Τα νέα πρόσωπα που αναδείχθηκαν είχαν ως αποτέλεσμα την απόλυτη ανανέωση του Διοικητικού Συμβουλίου. Από τα 24 άτομα που συγκέντρωσαν τον απαραίτητο αριθμό ψήφων, μόλις τέσσερα είχαν συμμετοχή και στο ΔΣ της περιόδου 1972-1974⁶⁴⁶.

Πίνακας 26: Το προφίλ των μελών του 38ου ΔΣ της ΕΕΕ (1/1975-12/1976)

38ο ΔΣ: 1/1975-12/1976	Βασική έδρα επιχείρησης	Παραδοσιακοί ή μη παραδοσιακοί οίκοι	Καταγωγή	Ημερομηνία γέννησης	Ηλικία το 1975
Αγγελικούσης Αντώνιος Ι.	Πειραιάς	Μη παραδοσιακός	Χίος	1918	57
Βαρδινογιάννης Γεώργιος Ι.	Πειραιάς	Μη παραδοσιακός	Κρήτη	1936	39
Βλασσόπουλος Νικόλαος Στ.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Ιθάκη	1923	53
Γουλανδρής Αλέξανδρος Ν.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Άνδρος	1927	48
Γουλανδρής Βασίλειος Π. (αντιπρόεδρος)	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Άνδρος	1913	62
Γουρδομιχάλης Στάθης Γ.	Πειραιάς	Μη παραδοσιακός	Μάνη	1923	52
Εμπειρικός Σταμάτιος Ν.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Άνδρος	1937	38
Επιφανειάδης Νικόλαος Δ.	Πειραιάς	Μη παραδοσιακός	Σκιάθος	1926	49
Καραγεώργης Αριστομένης Μ. (αντιπρόεδρος)	Πειραιάς	Μη παραδοσιακός	Πειραιάς	1933	42
Καρράς Κωνσταντίνος Ι.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Χίος	1938	37
Κουλουκουντής Ιωάννης Η.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Κάσος	1904	71
Λαιμός Νικόλαος Σπ.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Οινούσσεις	1933	42

⁶⁴⁵ Στην έρευνα δεν συμπεριλαμβάνονται τα μέλη του 37ου ΔΣ, των οποίων η θητεία διήρκεσε μόλις λίγες εβδομάδες τον Νοέμβριο και τον Δεκέμβριο του 1974.

⁶⁴⁶ Οι Ν. Βλασσόπουλος, Στ. Ν. Εμπειρικός, Β. Γουλανδρής, Μ. Λεντάκης.

Λαναράς Γεώργιος Ζ.	Πειραιάς	Μη παραδοσιακός	Ημαθία	1921	54
Λεντάκης Μιχαήλ	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Κων/πολη	1906	69
Νιάρχος Σταύρος Σ.	Λονδίνο-Νέα Υόρκη	Παραδοσιακός	Αττική	1909	66
Νομικός Νικόλαος Λ.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Σαντορίνη	1920	55
Νταϊφάς Σταύρος Α.	Πειραιάς	Μη παραδοσιακός	Μάνη	1927	48
Παπαλιός Γεώργιος Ν.	Πειραιάς	Μη παραδοσιακός	Χίος	1946	29
Παπαδάκης Νικόλαος Αντ.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Κάσος	1938	37
Περατικός Μιχαήλ Κ.	Λονδίνο	Μη παραδοσιακός	Χίος	1918	57
Στραβελάκης Κωνσταντίνος Ν.	Πειραιάς	Μη παραδοσιακός	Χίος	1930	45
Χαλκούσης Αχιλλέας Π.	Λονδίνο (;)	Μη παραδοσιακός	Χίος	1920	55
Χανδρής Αντώνιος Ι. (πρόεδρος)	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Χίος	1924	51
Χατζηπατέρας Ιωάννης Αδ.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Οινούσες	1926	49

Από τα νέα μέλη, τα δεκατέσσερα είχαν ως βασική έδρα της επιχείρησής τους το Λονδίνο, ενώ για πρώτη φορά υπήρξε ενίσχυση της παρουσίας περισσότερων «Πειραιωτών», με 10 εκλεγμένα μέλη (από επτά την προηγούμενη περίοδο). Πιο σημαντική ήταν όμως η επικράτηση μη παραδοσιακών εφοπλιστών στο ΔΣ: για πρώτη ίσως φορά σε ΔΣ συμμετέχουν, σχεδόν ισόποσα, 13 παραδοσιακοί οίκοι και 11 μη παραδοσιακοί. Επιπλέον, μειώνεται η απόλυτη επικράτηση των εφοπλιστών από ιστορικούς ελληνικούς ναυτότοπους. Πιο συγκεκριμένα, εξελέγησαν εννέα μέλη με καταγωγή από τη Χίο και τις Οινούσες, τρία από την Άνδρο και ένα από την Ιθάκη.

Τέλος, ιδιαίτερης σημασίας για την παρούσα έρευνα αναδεικνύεται η μεγάλη διαφοροποίηση, σε σχέση με την προηγούμενη περίοδο, της διάμεσης ηλικίας των μελών της ΕΕΕ: Ενώ η μέση ηλικία των μελών του ΔΣ στο Συμβούλιο του 1972 ήταν τα 62 έτη, στο Συμβούλιο που προέκυψε από τις αρχαιρεσίες τον Δεκέμβριο του 1974 η μέση ηλικία ήταν τα 49 έτη. Επιπρόσθετο ενδιαφέρον εύρημα είναι ότι πέντε μέλη ήταν έως και 40 ετών και μόνο ένας ήταν 70 ετών και άνω, ο πρόεδρος του Committee Ιωάννης Κουλουκουντής.

Είναι εμφανές ότι, όπως αναφέρεται και στον Τύπο της εποχής, «οι νέες δυνάμεις που αναπτύχθηκαν κυρίως στον λιμένα του Πειραιά και προσέδωσαν επίζηλη δραστηριότητα και επαινετή ακτινοβολία, επέδρασαν και στη σύνθεση του Διοικητικού Συμβουλίου της ΕΕΕ, που αντικατόπτριζε έως τώρα την παραδοσιακή εφοπλιστική τάξη». Πολλοί «επίλεκτοι και νέοι εφοπλιστές» συγκροτούσαν πλέον το νέο Συμβούλιο και μια νέα, ανανεωτική εποχή για την ΕΕΕ μόλις ξεκινούσε⁶⁴⁷. Αξίζει να αναφερθεί ότι το θέμα της ηλικίας των μελών της ΕΕΕ απασχόλησε ιδιαίτερα τον Τύπο τη συγκεκριμένη περίοδο. Είναι μάλιστα ενδεικτικό του κλίματος το γεγονός ότι οι ναυτιλιακοί συντάκτες της εποχής επιθυμούσαν αλλά και προσδοκούσαν ότι οι νεότερες γενιές θα δράσουν συλλογικά, ώστε «να επιτευχθούν πολλά, όσα δεν επιτεύχθηκαν σε δύο δεκαετίες στατικής νοοτροπίας»⁶⁴⁸.

Πράγματι, μπορεί να ειπωθεί ότι οι νεότερες γενιές, ειδικά όσες διέμεναν στο εξωτερικό, είχαν σαφώς επηρεαστεί από το γενικότερο κλίμα της εποχής, αφού, όπως περιγράφεται από τη δημοσιογράφο Μαρία Καραβία, που διέμενε στο Λονδίνο: «Επί επτά χρόνια δεν πέρασε μία ημέρα χωρίς ο διεθνής Τύπος να γράφει κάτι εναντίον των συνταγματαρχών»⁶⁴⁹, ενώ «οι πορείες, οι διαδηλώσεις, τα συλλαλητήρια των Ελλήνων, που τις περισσότερες φορές συνεπικουρούνταν από Κύπριους και ορισμένους κατά της χούντας ξένους φίλους μας, υπήρξαν μεγαλειώδη, συχνά μάλιστα οργανώνονταν με εφευρετικότητα και χιούμορ»⁶⁵⁰. Γενικότερα, από τα μέσα της δεκαετία του 1960, και ειδικά από το 1968 και μέχρι τις αρχές του 1970, υπήρχε τεράστιος κοινωνικός αναβρασμός σε όλη την Ευρώπη και στη Βόρεια Αμερική, ιδίως από τα φοιτητικά κινήματα⁶⁵¹. Στο Λονδίνο, σημαντικά ονόματα Ελλήνων εφοπλιστών αλλά και στον Πειραιά αρκετοί νεότεροι γόνοι εφοπλιστικών οικογενειών, όπως φαίνεται και στις μαρτυρίες που συνελέγησαν στο πλαίσιο της έρευνας, στέκονταν ανοικτά κατά των δικτατόρων και μετέπειτα οι δράσεις του δημοσιοποιήθηκαν εκτενώς⁶⁵².

Κατά τον Γεώργιο Παπαλιό, νεοεκλεγέν μέλος στο ΔΣ της ΕΕΕ τον Δεκέμβριο του 1974, η επικράτηση της νέας γενιάς εφοπλιστών δεν ήταν άσχετη με το κλίμα της εποχής. Είναι μάλιστα ενδεικτική η τοποθέτησή του ότι, στις αρχαιρεσίες της ΕΕΕ το 1974, «η παλαιότερη γενιά καταψηφίστηκε. Ούτε ένας από τους παλαιότερους δεν εκλέχτηκε. Εκλέχτηκε η νεότερη γενιά, μασίφ σαν ομάδα»⁶⁵³. Επιπλέον, σημαντική είναι η μαρτυρία του ως προς το ανανεωτικό ρεύμα που πρέσβευε η συγκεκριμένη νέα γενιά:

⁶⁴⁷ Λαμιός, Α.Γ. (1975), «Η νέα Ηγεσία του Ελληνικού Εφοπλισμού», εγκύκλιος ΕΕΕ, με ημερομηνία 17 Μαΐου 1975.

⁶⁴⁸ «Εν όψει της αλλαγής» (1975), *ΑΡΓΩ*, Ιανουάριος 1975, τεύχος 113, σελ. 23.

⁶⁴⁹ Καραβία, Μ. (2014), «Ο αντιδικτατορικός αγώνας στο Λονδίνο και η συσπείρωση των ελληνικών πολιτικών δυνάμεων και το περιοδικό Greek Report», στα *Πρακτικά Συνεδρίου: Η δικτατορία των συνταγματαρχών και η αποκατάσταση της δημοκρατίας*, 20-22 Νοεμβρίου 2014, Έκδοση Ιδρύματος της Βουλής των Ελλήνων, Αθήνα, σελ. 449.

⁶⁵⁰ Καραβία, Μ. (2014), ό.π., σελ. 451.

⁶⁵¹ Καρρά, Λ. (2014), «Ανατροπή στα Grand Hotel!», στα *Πρακτικά Συνεδρίου: Η δικτατορία των συνταγματαρχών και η αποκατάσταση της δημοκρατίας*, 20-22 Νοεμβρίου 2014, Έκδοση Ιδρύματος της Βουλής των Ελλήνων, Αθήνα, σελ. 490-492.

⁶⁵² Η Μαρία Καραβία επίσης αναφέρει ότι: «Είχα γράψει κάποτε στην εφημερίδα *Καθημερινή* ότι ο Κώστας Καρράς υπήρξε ο μόνος εφοπλιστής πρόθυμος χρηματοδότης ενεργειών του αντιδικτατορικού αγώνα με την εξαίρεση του Ηλία Κουλουκουνητή, που είχε οργανώσει την απόδραση στην Αμοργό του πεθερού του. Ο Καρράς με επιστολή διευκρίνισε ότι, εκτός από ορισμένους εφοπλιστές που εξέφρασαν την αντίθεσή τους προς το καθεστώς της συνταγματαρχών και κατά καιρούς προσφέρουν οικονομική ενίσχυση για κάποιους τουλάχιστον σκοπούς, ήταν η περίπτωση του Νικήτα Βενιζέλου και προπάντων του Γιώργου Βερνίκου, ο οποίος συνελήφθη και βασανίστηκε, άρα υπήρχαν κι άλλοι». Μαρία Καραβία (2014), ό.π., σελ. 453.

⁶⁵³ Μαρτυρία Γ. Παπαλιού (2021).

«Αυτή η γενιά, οι πιο πολλοί από αυτούς –όχι όλοι– πάντως, δεν ήθελαν τη δικτατορία και μοιραία, επειδή ο Ανδρεάδης είχε ταυτιστεί με τη δικτατορία, ήθελαν να φύγει από την ΕΕΕ. Ο Αντώνης Χανδρής ήταν 100% εναντίον της δικτατορίας, ο Κώστα Καρράς 1.000%, άλλοι δεν ήταν». Είναι επίσης ενδεικτικό ότι δύο από τα άτομα που θα αναλάμβαναν θέσεις ευθύνης στην Επιτροπή Δημοσίων Σχέσεων –ο Κώστας Ι. Καρράς, ο οποίος ανέλαβε την προεδρία της Επιτροπής, και ο Γεώργιος Παπαλιός, που θα αναλάμβανε μέχρι και το 1979 την καμπάνια ενημέρωσης της νέας γενιάς και της κοινωνίας– ήταν όχι μόνο ηλικιακά από τους νεότερους αλλά εκπροσωπούσαν οίκους με σημαντικότατο αριθμό πλοίων –άρα και ψήφων– στις αρχαιρεσίες της ΕΕΕ.

Η ανάμειξη των δύο προσωπικοτήτων ήταν ιδιαίτερα σημαντική, αφού, εκτός από συνεχιστές δύο πολύ σημαντικών εφοπλιστικών οίκων, υπήρξαν ιδιαίτερα ένθερμοι υποστηρικτές των ελληνικών γραμμάτων και τεχνών. Ο Κώστας Ι. Καρράς είχε ήδη ιδρύσει από το 1972 την Ελληνική Εταιρεία Περιβάλλοντος και Πολιτισμού, μια μη κερδοσκοπική εταιρεία για την προστασία και την ανάδειξη του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς, ενώ είχε συμμετάσχει σε πολλές δραστηριότητες για την ανάδειξη του ελληνικού πολιτισμού σε διεθνές επίπεδο. Ο Γεώργιος Παπαλιός από πολύ νεαρή ηλικία υπήρξε σημαντικότατος παραγωγός ελληνικών ταινιών: Το 1972, με την ταινία *Μέρες του '36*, σε σκηνοθεσία Θόδωρου Αγγελόπουλου, προκάλεσε την αντίδραση μελών της στρατιωτικής κυβέρνησης. Το 1975 υπήρξε ο παραγωγός του *Θιάσου*, σε σκηνοθεσία Θόδωρου Αγγελόπουλου. Η ταινία, πολυβραβευμένη στο Φεστιβάλ Θεσσαλονίκης, αναδείχθηκε σε εμπορική επιτυχία στην Ελλάδα και αναγνωρίστηκε διεθνώς ως ένα από τα σημαντικότερα έργα του σύγχρονου ελληνικού κινηματογράφου.

Ως προς τον διαχειριζόμενο στόλο των μελών της ΕΕΕ, αποκαλύπτεται επίσης μια νέα ανάγκη για περισσότερο πολυσυλλεκτική εκπροσώπηση, σε σχέση με τις προηγούμενες αρχαιρεσίες: 7 μέλη διαχειρίζονταν κάτω από 9 πλοία, 9 μέλη διαχειρίζονταν 10-19 πλοία και 8 μέλη πάνω από 20 πλοία. Σε ό,τι αφορά τη μέση ηλικία αυτών των πλοίων, 9 από τα 24 μέλη είχαν πλοία ηλικίας κάτω των 10,67 ετών, η οποία ήταν και η διάμεση ηλικία των υπό διαχείριση πλοίων των Ελλήνων πλοιοκτητών της εποχής. Η μεγάλη πλειοψηφία, 19 από τους 24, είχε ήδη παραλάβει σύγχρονα πλοία ή είχε παραγγελίες για νεότευκτα πλοία τη συγκεκριμένη περίοδο.

Πίνακας 27: Το προφίλ του διαχειριζόμενου στόλου των μελών του 38ου ΔΣ της ΕΕΕ (1/1975-12/1976)⁶⁵⁴

38ο ΔΣ: 1/1975-12/1976	Αρ. πλοίων	Μ.Ο. ηλικίας πλοίων σε έτη	Νεότευκτα ⁶⁵⁵ (+/-)	Αρ. πλοίων με GR σημαία	% ελληνικής σημαίας
Αγγελικούσης Αντώνιος Ι.	27	7,1	+	24	88,9%

⁶⁵⁴ Τα στοιχεία συλλέχθηκαν από το Greek Shipping Publications (έτη 1975-1979).

⁶⁵⁵ Με το πρόσημο (+) σημειώνεται αν κάποιος είχε παραγγελίες νέων πλοίων τη χρονική περίοδο 1974-1979.

Βαρδινογιάννης Γεώργιος Ι.	27	16,4	+	26	100% ⁶⁵⁶
Βλασσόπουλος Νικόλαος Στ.	12	14,7	-	12	100%
Γουλανδρής Αλέξανδρος Ν.	45	10,8	+	22	48,9%
Γουλανδρής Βασίλειος Π. (αντιπρόεδρος)	64	11,1	+	26	41,3% ⁶⁵⁷
Γουρδομιχάλης Στάθης Γ.	7	16,6	-	7	100%
Εμπειρικός Σταμάτιος Ν.	14	13,6	+	9	64,3%
Επιφανειάδης Νικόλαος Δ.	3	16,7	-	3	100%
Καραγεώργης Αριστομένης Μ. (αντιπρόεδρος)	27	5,1	+	25	92,6%
Καρράς Κωνσταντίνος Ι.	27	9,3	-	27	100%
Κουλουκουντής Ιωάννης Η.	15	5,3	+	8	53,3%
Λαιμός Νικόλαος Σπ.	16	13,1	+	14	87,5%
Λαναράς Γεώργιος Ζ.	7	12,6	+	7	100%
Λεντάκης Μιχαήλ	20	8,7	+	20	100%
Νιάρχος Σταύρος Σ.	64	11,9	+	11	17,2%
Νομικός Νικόλαος Λ.	6	7,7	+	6	100%
Νταϊφάς Σταύρος Α.	9	17,3	+	6	66,7%

⁶⁵⁶ Τα στοιχεία αφορούν 26 από τα 27 πλοία, καθώς δεν βρέθηκαν στοιχεία για ένα πλοίο. Ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου, καθώς και το ποσοστό ελληνικής σημαίας, υπολογίστηκαν μη λαμβάνοντας υπόψη ένα πλοίο.

⁶⁵⁷ Τα στοιχεία αφορούν 63 από τα 64 πλοία, καθώς δεν βρέθηκαν στοιχεία για ένα πλοίο. Ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου, καθώς και το ποσοστό ελληνικής σημαίας, υπολογίστηκαν μη λαμβάνοντας υπόψη ένα πλοίο.

Παπαλιός Γεώργιος Ν.	46	8,3 ⁶⁵⁸	+	31	68,9%
Παπαδάκης Νικόλαος Αντ.	19	16,9	+	11	57,9%
Περατικός Μιχαήλ Κ.	20	8,7	+	20	100%
Στραβελάκης Κωνσταντίνος Ν.	9	7,7	+	8	88,9%
Χαλκούσης Αχιλλέας Π.	16	14,5	+	14	87,5%
Χανδρής Αντώνιος Ι. (πρόεδρος)	16	14,1	+	5	31,3%
Χατζηπατέρας Ιωάννης Αδ.	1	19	-	0	0%

7.5. Η δεύτερη προεδρία Αντώνη Χανδρή: το 39ο ΔΣ

Η διάθεση του προεδρείου της ΕΕΕ για ανανέωση του Σώματος συνεχίζεται και κατά τη συγκεκριμένη περίοδο, υποστηρίζοντας την αρχή του Αντώνη Χανδρή για πιο πολυσυλλεκτική εκπροσώπηση της ΕΕΕ. Η διαρκής ανανέωση του ΔΣ συμβαδίζει με τις σύγχρονες μελέτες, που αναδεικνύουν ότι οι συνεχείς ανανεώσεις ενός ΔΣ περιορίζουν την εξάρτηση της στρατηγικής ενός συλλογικού φορέα από το παρελθόν. Κατ' αυτόν τον τρόπο, το 1976, ο Αντώνης Χανδρής θα επανεκλεγεί πρόεδρος της ΕΕΕ και η επανεκλογή για μια δεύτερη θητεία ερμηνεύτηκε ως ψήφος εμπιστοσύνης όχι μόνο στον ίδιο τον Χανδρή, αλλά και σε αυτούς που αντιπροσώπευσαν, από τον Ιανουάριο του 1975, τα συλλογικά συμφέροντα του ελληνικού εφοπλισμού. Σύμφωνα με τα εκλογικά αποτελέσματα, εκτός από τον Αντώνη Χανδρή, που συγκέντρωσε τον μεγαλύτερο αριθμό ψήφων από όλους τους υποψηφίους και ελαφρά περισσότερους από τις εκλογές του 1974, επανεξελέγησαν οι αντιπρόεδροι Βασίλης Γουλιανδρής και Μένης Καραγεώργης. Τα πέντε νέα ονόματα στο ΔΣ ήταν οι Γρηγόριος Καλλιμανόπουλος, Αθανάσιος Μαρτίνος, Γεώργιος Π. Λιβανός και Λέων Κ. Λαϊμός. Τα πέντε νέα μέλη αντικατέστησαν τους Σταμάτιο Ν. Εμπειρικό, Ιωάννη Α. Χατζηπατέρα, Μιχαήλ Λεντάκη, Νικόλαο Παπαδάκη, οι οποίοι, αν και προέρχονταν από εξαιρετικά σημαντικές παραδοσιακές ναυτιλιακές οικογένειες, δεν κατάφεραν να επανεκλεγούν.

Το πιο σημαντικό αποτέλεσμα που σχολιάστηκε στον Τύπο της εποχής είναι ότι οι εφοπλιστές με έδρα τον Πειραιά είχαν πλέον, για πρώτη φορά, το 50% των θέσεων του Διοικητικού Συμβουλίου, ενώ από

⁶⁵⁸ Ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου υπολογίστηκε με 45 πλοία, καθώς δεν βρέθηκε το έτος ναυπηγήσεως ενός πλοίου. Το ποσοστό ελληνικής σημαίας υπολογίστηκε λαμβάνοντας υπόψη και τα 46 πλοία. Τα στοιχεία συλλέχθηκαν από το Greek Shipping Publications (έτη 1975-1979).

αυτούς πέντε εξελέγησαν στις οκτώ πρώτες θέσεις: ο Στάθης Γουρδομιχάλης, που είχε προηγούμενη έδρα του στο Λονδίνο και που ήταν πλέον μόνιμα εγκατεστημένος στον Πειραιά, έκανε κυριολεκτικά ένα άλμα από τη 12η στη 2η θέση, ο Αριστομένης Καραγεώργης από την 6η στην 3η, ο Σταύρος Νταϊφάς από τη 16η στην 4η, ο Νικόλαος Επιφανειάδης από τη 13η στην 6η και ο Γεώργιος Λαναράς από την 21η στην 8η. Αξιοσημείωτο είναι ότι οι συγκεκριμένοι εφοπλιστές δεν προέρχονταν από τις παραδοσιακές ναυτιλιακές οικογένειες, που παλαιότερα επί μακρόν συμμετείχαν στην ΕΕΕ, και επίσης πολλοί από αυτούς δεν κατάγονταν από τις ιστορικές ναυτικές νήσους. Είναι εμφανές ότι η εκλογή του Στάθη Γουρδομιχάλη και του Αριστομένη Καραγεώργη με υψηλό αριθμό ψήφων (αντιπροέδρων και μετέπειτα προέδρων της ΕΕΕ) αντανακλά την επιθυμία του Αντώνη Χανδρή για την προετοιμασία νέων ατόμων σε θέσεις ευθύνης.

Πίνακας 28: Το προφίλ των μελών του 39ου ΔΣ της ΕΕΕ (12/1976-1/1979)

39ο ΔΣ: 12/1976-1/1979	Βασική έδρα επιχείρησης	Παραδοσιακοί ή μη παραδοσιακοί οίκοι	Καταγωγή	Ημερομηνία γέννησης	Ηλικία το 1979
Αγγελικούσης Αντώνιος Ι.	Πειραιάς	Μη παραδοσιακός	Χίος	1918	58
Βαρδινογιάννης Γεώργιος Ι.	Πειραιάς	Μη παραδοσιακός	Κρήτη	1936	40
Βλασσόπουλος Νικόλαος Στ.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Ιθάκη	1923	53
Γουλανδρής Αλέξανδρος Ν.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Άνδρος	1927	49
Γουλανδρής Βασίλειος Π., Αντιπρόεδρος ΔΣ	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Άνδρος	1913	63
Γουρδομιχάλης Στάθης Γ.	Πειραιάς	Μη παραδοσιακός	Μάνη	1923	53
Επιφανειάδης Νικόλαος Δ.	Πειραιάς	Μη παραδοσιακός	Σκιάθος	1926	50
Καλλιμανόπουλος Γρηγόριος Π.	Πειραιάς	Μη παραδοσιακός	Αχαΐα	1936	40
Καραγεώργης Αριστομένης Μ., Αντιπρόεδρος ΔΣ	Πειραιάς	Μη παραδοσιακός	Πειραιάς	1933	43
Καρράς Κωνσταντίνος Ι.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Χίος	1938	38
Κουλουκουντής Ιωάννης Η.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Κάσος	1904	72

Λαιμός Λέων Χρ.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Οινούσσες	1913	63
Λαιμός Νικόλαος Σπ.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Οινούσσες	1933	43
Λαναράς Γεώργιος Ζ.	Πειραιάς	Μη παραδοσιακός	Ημαθία	1921	55
Λιβανός Γεώργιος Στ.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Χίος	1934	42
Μαρτίνος Αθανάσιος Ι.	Πειραιάς	Μη παραδοσιακός	Αττική	1950	26
Νομικός Νικόλαος Α.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Σαντορίνη	1920	56
Νταϊφάς Σταύρος Α.	Πειραιάς	Μη παραδοσιακός	Μάνη	1927	49
Παπαλιός Γεώργιος Ν.	Πειραιάς	Μη παραδοσιακός	Χίος	1946	30
Περατικός Μιχαήλ Κ.	Λονδίνο	Μη παραδοσιακός	Χίος	1918	58
Σούτος Νικόλαος Α.	Πειραιάς	Μη παραδοσιακός	Σάμος	1932	44
Στραβελάκης Κωνσταντίνος Ν.	Πειραιάς	Μη παραδοσιακός	Χίος	1930	46
Χαλκούσης Αχιλλέας Π.	Λονδίνο (;)	Μη παραδοσιακός	Χίος	1920	56
Χανδρής Αντώνιος Ι. (πρόεδρος)	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Χίος	1924	52

Η πλειονότητα των συναδέλφων τους που είχαν την έδρα τους στο Λονδίνο δέχτηκαν πολύ μικρότερη υποστήριξη από αυτήν που είχαν πριν από δύο χρόνια, πλην του αντιπροέδρου Βασίλη Γουλανδρή, που εξελέγη στην 7η θέση (από την 24η το 1975).

Ως προς τον διαχειριζόμενο στόλο των μελών της Ενώσεως εκείνη την περίοδο, παρουσιάζεται μια σταδιακή διαφοροποίηση σε σχέση με τις προηγούμενες αρχαιρεσίες: 5 μέλη διαχειρίζονταν κάτω από 9 πλοία, 9 μέλη διαχειρίζονταν 10-19 πλοία και 10 μέλη πάνω από 20 πλοία. Σε ό,τι αφορά την ηλικία των πλοίων τους, 8 από τα 24 μέλη είχαν πλοία ηλικίας κάτω των 10,78 ετών, η οποία ήταν και η διάμεση ηλικία των υπό διαχείριση πλοίων των Ελλήνων της εποχής. Για μία ακόμα φορά, η μεγάλη πλειοψηφία –19 από τους 24– είχε ήδη παραλάβει σύγχρονα πλοία ή είχε παραγγελίες για νεότευκτα πλοία τη συγκεκριμένη περίοδο. Επιπλέον, το ποσοστό διαχείρισης πλοίων με ελληνική σημαία ήταν αυξημένο, ως αποτέλεσμα της σταδιακής επικράτησης του ελληνικού νηολογίου έναντι των σημαίων ευκαιρίας της εποχής για λόγους που έχουν ήδη αναλυθεί. Υπήρχε πλέον μεγαλύτερη ομογενοποίηση ως προς τη

συγκεκριμένη στρατηγική επιλογή: 9 μέλη είχαν 100% τους στόλους τους με ελληνική σημαία, 9 μέλη 75% και μόλις 4 κάτω από 50%.

Πίνακας 29: Το προφίλ του στόλου των μελών του 39ου ΔΣ της ΕΕΕ (12/1976-1/1979)⁶⁵⁹

39ο ΔΣ: 12/1976-1/1979 ⁶⁵⁸	Αριθμός πλοίων	Μ.Ο. ηλικίας πλοίων σε έτη	Νεότευκτα (+/-) ⁶⁶⁰	Αρ. πλοίων με GR σημαία	% ελληνικής σημαίας
Αγγελικούσης Αντώνιος Ι.	27	7,1	+	26	96,3%
Βαρδινογιάννης Γεώργιος Ι.	29	17,6 ⁶⁶¹	+	29	100%
Βλασσόπουλος Νικόλαος Στ.	12	16,3	-	11	91,7%
Γουλανδρής Αλέξανδρος Ν.	48	10,8	+	21	43,8%
Γουλανδρής Βασίλειος Π. (αντιπρόεδρος)	63	12	+	16	25,4%
Γουρδομιχάλης Στάθης Γ.	10	18,4 ⁶⁶²	-	9	100%
Επιφανειάδης Νικόλαος Δ.	3	17,7	-	3	100%
Καλλιμανόπουλος Γρηγόριος Π.	39	15,5	+	39	100%
Καραγεώργης Αριστομένης Μ. (αντιπρόεδρος)	24	6,5	+	22	91,7%
Καρράς Κωνσταντίνος Ι.	23	8,8	-	23	100%
Κουλουκουντής Ιωάννης Η.	14	4,5 ⁶⁶³	+	7	53,8% ⁶⁶⁴

⁶⁵⁹ Τα στοιχεία συλλέχθηκαν από το Greek Shipping Publications (έτη 1975-1979).

⁶⁶⁰ Με πρόσημο (+) σημειώνεται αν κάποιος είχε παραγγελίες νέων πλοίων τη χρονική περίοδο 1974-1979.

⁶⁶¹ Στον μέσο όρο ηλικίας πλοίων συμπεριλήφθηκαν 27 πλοία, καθώς δεν βρέθηκαν στοιχεία για το έτος ναυπηγήσεως για δύο. Το ποσοστό ελληνικής σημαίας υπολογίστηκε λαμβάνοντας υπόψη και τα 29 πλοία.

⁶⁶² Τα στοιχεία αφορούν 9 από τα 10 πλοία, καθώς δεν βρέθηκαν στοιχεία για ένα πλοίο. Ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου, καθώς και το ποσοστό ελληνικής σημαίας, υπολογίστηκαν μη λαμβάνοντας υπόψη ένα πλοίο.

⁶⁶³ Τα στοιχεία αφορούν 13 από τα 14 πλοία, καθώς δεν βρέθηκαν στοιχεία για ένα πλοίο. Ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου, καθώς και το ποσοστό ελληνικής σημαίας, υπολογίστηκαν μη λαμβάνοντας υπόψη ένα πλοίο.

⁶⁶⁴

Λαιμός Λέων Χρ.	10	10,9	+	8	80%
Λαιμός Νικόλαος Σπ.	9	11,7	+	9	100%
Λαναράς Γεώργιος Ζ.	7	13,6	+	7	100%
Λιβανός Γεώργιος Στ.	31	9,7	+	8	25,8%
Μαρτίνος Αθανάσιος Ι.	39	14,2 ⁶⁶⁵	+	30	78,9% ⁶⁶³
Νομικός Νικόλαος Λ.	5	11,4	+	4	80%
Νταϊφάς Σταύρος Α.	12	15,6	+	9	75%
Παπαλιός Γεώργιος Ν.	55	7,7	+	39	70,9%
Περατικός Μιχαήλ Κ.	19	6,9	+	19	100%
Σούτος Νικόλαος Α.	6	13,2	-	5	83,3%
Στραβελάκης Κωνσταντίνος Ν.	10	6,3	+	10	100%
Χαλκούσης Αχιλλέας Π.	14	15,5	+	12	85,7%
Χανδρής Αντώνιος Ι. (πρόεδρος)	17	14,6	+	4	25% ^{666, 667}

7.6. Η τρίτη προεδρία Αντώνη Χανδρή: το 40ό ΔΣ

Οι εκλογές του 1979 ήταν ενδεικτικές όχι μόνο των γενικότερων τάσεων της εποχής αλλά και της γιγάντωσης της δύναμης και του αριθμού ψήφων των Πειραιωτών. Η συμμετοχή ήταν αθρόα και πολλά μέλη της εφοπλιστικής κοινότητας για πρώτη φορά συμμετείχαν με το δικαίωμα ψήφου στις εκλογές αυτές. Κατά μία άποψη, το γεγονός ότι περίπου 300 νέα μέλη ενεγράφησαν στη δύναμη της ΕΕΕ δεν

⁶⁶⁵ Τα στοιχεία αφορούν 38 από τα 39 πλοία, καθώς δεν βρέθηκαν στοιχεία για ένα πλοίο. Ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου, καθώς και το ποσοστό ελληνικής σημαίας, υπολογίστηκαν μη λαμβάνοντας υπόψη ένα πλοίο.

⁶⁶⁶ Δεν βρέθηκαν στοιχεία για τη σημαία ενός πλοίου. Το ποσοστό ελληνικής σημαίας του στόλου προέκυψε υπολογίζοντας 16 πλοία και όχι 17.

⁶⁶⁷ Σημείωση: Οι μέσοι όροι ηλικίας των πλοίων και τα ποσοστά της ελληνικής σημαίας του στόλου έχουν υπολογιστεί και στρογγυλοποιηθεί στο πρώτο δεκαδικό ψηφίο.

σήμαινε απαραίτητως ότι αυξάνονταν σε αριθμό οι Έλληνες εφοπλιστές, αλλά είτε ότι πολλοί από αυτούς μέχρι τότε ήταν «αδιάφοροι για τα επαγγελματικά κοινά» είτε ότι δεν είχαν πλοία νηολογημένα σε ελληνική σημαία⁶⁶⁸. Η συμμετοχή όμως πολλών νέων μελών στις αρχαιρεσίες άλλαξε τη γενικότερη σύνθεση του ανώτατου διοικητικού οργάνου της ΕΕΕ.

Στις συγκεκριμένες εκλογές, δέκα νέα ονόματα εξελέγησαν στο συμβούλιο της ΕΕΕ και διεύρυναν περαιτέρω την ποικιλομορφία του φορέα, μιας και πλέον τα αιρετά μέλη ήταν –σύμφωνα με το νέο καταστατικό– τριάντα. Στα μέλη συμπεριλαμβάνονταν εκπρόσωποι σημαντικών παραδοσιακών ναυτιλιακών οικογενειών, όπως οι Κωνσταντίνος Μ. Λεμός και Γεώργιος Λιβανός, που συμμετείχαν ξανά ως υποψήφιοι ύστερα από μια μικρή περίοδο απουσίας. Ωστόσο, ενδιαφέρουσα είναι η συμμετοχή των εκ Λονδίνου μελών. Από τα εκλεγέντα μέλη, δεκαοκτώ είχαν έδρα την Ελλάδα και δώδεκα το Λονδίνο. Ακόμη, δέκα μέλη του Συμβουλίου του Committee συμμετείχαν ως υποψήφιοι στις εκλογές, τέσσερα εκ των οποίων είχαν επανεκλεγεί στις προηγούμενες εκλογές. Από τα έξι νέα υποψήφια μέλη με έδρα το Λονδίνο, μόνο δύο συγκέντρωσαν αρκετούς ψήφους ώστε να εκλεγούν. Η δύναμη των Πειραιωτών ήταν πλέον εμφανής και εδραιωμένη. Επιπλέον, νέα πρόσωπα-αντιπρόσωποι τόσο του Ομίλου Ωνάση όσο και του Ομίλου Νιάρχου που δεν είχαν έδρα στο Λονδίνο, καθώς και των παραδοσιακών οικογενειών Λύρα και Φαφαλιού, εξελέγησαν, εκπροσωπώντας και πάλι τις συγκεκριμένες οικογένειες στο συμβούλιο της ΕΕΕ. Είναι όμως ενδεικτικό ότι οι εκπρόσωποι και των δύο παραδοσιακών εφοπλιστικών οικογενειών του Λονδίνου, Λύρα και Φαφαλιού, ήταν εγκατεστημένοι στην Αθήνα.

Πίνακας 30: Το προφίλ των μελών του 40ού ΔΣ της ΕΕΕ (1/1979-1/1982)

40ό ΔΣ: 1/1979-1/1982	Βασική έδρα επιχείρησης	Παραδοσιακοί ή μη παραδοσιακοί οίκοι	Καταγωγή	Ημερομηνία γέννησης	Ηλικία το 1979
Αγγελικούσης Αντώνιος Ι.	Πειραιάς	Μη παραδοσιακός	Χίος	1918	61
Βλασσόπουλος Νικόλαος Στ.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Ιθάκη	1923	56
Γκούμας Ιωάννης	Πειραιάς	Μη παραδοσιακός	Σπέτσες	1933	46
Γουλανδρής Βασίλειος Π., Αντιπρόεδρος ΔΣ	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Άνδρος	1913	66
Γουρδομιχάλης Στάθης Γ., Αντιπρόεδρος από το 1981 ⁶⁶⁹	Πειραιάς	Μη παραδοσιακός	Μάνη	1923	56

⁶⁶⁸ «Περισκόπιο» (1979), ΑΡΓΩ, Ιούλιος 1979, τεύχος 167, σελ. 3.

⁶⁶⁹ Ανέλαβε ως αντιπρόεδρος από τον Ιανουάριο του 1981.

Γράτσος Κωνσταντίνος Γ. ⁶⁷⁰	Νέα Υόρκη	Μη παραδοσιακός (Ομιλος Ωνάση)	Ιθάκη	1902	77
Δρακόπουλος Γεώργιος Μ.	Πειραιάς	Μη παραδοσιακός	Μύκονος	1915	64
Δρακόπουλος Κωνσταντίνος Α.		Μη παραδοσιακός (Ομιλος Νιάρχου)	Μάνη	1929	50
Επιφανειάδης Νικόλαος Δ.	Πειραιάς	Μη παραδοσιακός	Σκιάθος	1926	53
Καλλιμανόπουλος Γρηγόριος Π.	Πειραιάς	Μη παραδοσιακός	Αχαΐα	1936	43
Καραγεώργης Αριστομένης Μ. , ⁶⁷¹ <i>Αντιπρόεδρος μέχρι τον Δεκέμβριο 1980 και πρόεδρος ΔΣ από το 1981</i>	Πειραιάς	Μη παραδοσιακός	Πειραιάς	1933	46
Καρράς Κωνσταντίνος Ι.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Χίος	1938	41
Κομνηνός Κωνσταντίνος Ε.	Πειραιάς	Μη παραδοσιακός	Σύρος	1939	40
Κουλουκουντής Ιωάννης Η.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Κάσος	1904	75
Λεμός Κωνσταντίνος Μ.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Οινούσσεις	1910	69
Λαναράς Γεώργιος Ζ.	Πειραιάς	Μη παραδοσιακός	Ημαθία	1921	58
Λιβανός Γεώργιος Π.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Χίος	1926	53
Λιβανός Γεώργιος Στ.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Χίος	1934	45
Λύρας Ιωάννης Κ.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Οινούσσεις	1951	28
Λως Ματθαίος Δ.	Πειραιάς	Παραδοσιακός	Χίος	1953	26
Μαρτίνος Αθανάσιος Ι.	Πειραιάς	Μη παραδοσιακός	Αττική	1950	29
Νομικός Νικόλαος Α.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Σαντορίνη	1920	59
Νταϊφάς Σταύρος Α.	Πειραιάς	Μη παραδοσιακός	Μάνη	1927	52
Παπαλιός Γεώργιος Ν.	Πειραιάς	Μη παραδοσιακός	Χίος	1946	33

⁶⁷⁰ Ο Κωνσταντίνος Γ. Γράτσος εκπροσωπούσε την εταιρεία Springfield Shipping Company Panama S.A., συμφερόντων Ομίλου Ωνάση.

⁶⁷¹ Αρχικά ως αντιπρόεδρος και από τον Ιανουάριο του 1981 ανέλαβε πρόεδρος.

Πατέρας Δημήτριος Γ.	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Οινούσσεις	1924	55
Περατικός Μιχαήλ Κ.	Λονδίνο	Μη παραδοσιακός	Χίος	1918	61
Σούτος Νικόλαος Α. Στραβελάκης Κωνσταντίνος Ν.	Πειραιάς	Μη παραδοσιακός	Σάμος	1932	47
Τσάκος Παναγιώτης Ν.	Πειραιάς	Μη παραδοσιακός	Χίος	1936	43
Φαφαλιός Κωσταντίνος Α.	Πειραιάς	Παραδοσιακός	Χίος	1918	41
Χαλκούσης Αχιλλέας Π.	Λονδίνο	Μη παραδοσιακός	Χίος	1920	59
Χανδρής Αντώνιος Ι. (πρόεδρος)⁶⁷²	Λονδίνο	Παραδοσιακός	Χίος	1924	55

Στο Συμβούλιο συμμετείχαν πλέον 19 εκπρόσωποι μη παραδοσιακών ναυτιλιακών οίκων και οικογενειών, δεκατρείς εκ των οποίων δεν προέρχονταν από τους ιστορικούς νησιωτικούς ναυτότοπους. Επιπλέον, αρκετή υποστήριξη είχαν και πάλι νέα ονόματα, που εξελέγησαν για πρώτη φορά, εκ των οποίων τέσσερις ήταν εφοπλιστές με έδρα τον Πειραιά: οι Γεώργιος Δρακόπουλος, Παναγιώτης Τσάκος, Κωνσταντίνος Κομνηνός και Ιωάννης Γκούμας (ο οποίος μάλιστα συγκέντρωσε τον εκπληκτικό αριθμό των 22.000 ψήφων και κατέλαβε την 5η θέση). Σε γενικότερο πλαίσιο, οι σύγχρονοι πλοιοκτήτες και εφοπλιστές ξεπερνούσαν αριθμητικά πλέον κατά πολύ τον αριθμό των εκπροσώπων των παραδοσιακών οίκων και οικογενειών⁶⁷³. Η διάμεση ηλικία, στα 52 έτη, ήταν ελαφρώς υψηλότερη σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια, αλλά σαφώς χαμηλότερη από τα Διοικητικά Συμβούλια πριν από το 1974.

Ως προς τον διαχειριζόμενο στόλο, είναι εμφανές ότι η ΕΕΕ εκπροσωπούσε πολυσυλλεκτικά τις διαφορετικές στρατηγικές τάσεις σε θέματα ναυτιλιακής διοίκησης της εποχής: 6 μέλη διαχειρίζονταν κάτω από 9 πλοία, 11 μέλη διαχειρίζονταν 10-19 πλοία και 13 μέλη πάνω από 20 πλοία. Τα 13 από τα 30 μέλη είχαν πλοία ηλικίας κάτω των 11,2 ετών, η οποία ήταν και η διάμεση ηλικία των πλοίων υπό διαχείριση Ελλήνων εκείνη την εποχή. Ο αριθμός των συμμετεχόντων ωστόσο που δεν διέθεταν ή δεν είχαν παραγγελίες για νεότευκτα ήταν υψηλότερος: 8 από τα 30 μέλη ήταν εστιασμένα αποκλειστικά στη διαχείριση μεταχειρισμένων πλοίων σχετικά μεγαλύτερης ηλικίας. Επιπλέον, το ποσοστό διαχείρισης πλοίων με ελληνική σημαία ήταν πλέον εξαιρετικά υψηλό, αποτέλεσμα της απόλυτης επικράτησης του ελληνικού νηολογίου έναντι των σημαιών ευκαιρίας της εποχής, ειδικά λόγω της ΙΤΦ και των ναυτασφαλιστικών πιέσεων. Η ομογενοποίηση, ως αποτέλεσμα της συγκεκριμένης στρατηγικής

⁶⁷² Πρόεδρος μέχρι και τον Δεκέμβριο του 1980.

⁶⁷³ «Η μεγαλύτερη εφοπλιστική οργάνωση στον κόσμο η ΕΕΕ» (1979), *ΑΡΙΩ*, Φεβρουάριος 1979, τεύχος 162, σελ. 32.

επιλογής, ήταν πλέον εμφανής: 19 μέλη είχαν το 100% του στόλου τους με ελληνική σημαία, 6 μέλη είχαν μεταξύ 75-99% του στόλου τους και μόλις 3 μέλη κάτω από 50%.

Σχολιάζοντας τα αποτελέσματα των εκλογών, χαρακτηριστική είναι η τοποθέτηση συντάκτη της εποχής: «Αν οι εκλογές του 1975 άνοιξαν την ΕΕΕ στις πιο προοδευτικές δυνάμεις και οι εκλογές του 1977 δυνάμωσαν ουσιαστικά τη φωνή των νεότερων εφοπλιστών του Πειραιά, τότε φαίνεται ότι τα αποτελέσματα των τελευταίων εκλογών επιβεβαίωσαν, πέρα από κάθε αμφιβολία, το ρόλο που παίζει τώρα η Ένωση με έδρα στην Ελλάδα στη διαχείριση των υποθέσεών της... Το 30μελές συμβούλιο εμφανίζεται να αντιπροσωπεύει περισσότερο παρά ποτέ τη γνήσια ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα»⁶⁷⁴.

Πίνακας 31: Το προφίλ του στόλου των μελών του 40ού ΔΣ της ΕΕΕ (1/1979-1/1982)⁶⁷⁵

40: 1/1979-1/1982 1*	Αριθμός πλοίων	Μ.Ο. ηλικίας πλοίων σε έτη	Νεότευκτα (+/-) ⁶⁷⁶	Αρ. πλοίων με GR σημαία	% ελληνικής σημαίας
Αγγελικούσης Αντώνιος Ι.	37	6,55	+	36	97,3%
Βλασσόπουλος Νικόλαος Στ.	7	18	-	7	100%
Γκούμας Ιωάννης Γκ.	9	5,7	+	7	77,8%
Γουλανδρής Βασίλειος Π. (αντιπρόεδρος)	50	12,2	+	32	64%
Γουρδομιάλης Στάθης Γ. Α* (αντιπρόεδρος)	9	17,9	-	9	100%
Γράτσος Κωνσταντίνος Γ. 5*	50	10,9	+	9	18%
Δρακόπουλος Γεώργιος Μ.	6	18,4	+	6	100%
Δρακόπουλος Κωνσταντίνος Α.	41	9,9	+	15	36,6%
Επιφανειάδης Νικόλαος Δ.	2	19	-	2	100%
Καλλιμανόπουλος Γρηγόριος Π.	41	17,1	+	41	100%

⁶⁷⁴ «Ενισχυμένο Συμβούλιο στην ΕΕΕ» (1979), *Ναυτιλιακή*, τεύχος 931, Φεβρουάριος 1979, σελ. 10.

⁶⁷⁵ Τα στοιχεία συλλέχθηκαν από το Greek Shipping Publications (έτη 1975-1979).

⁶⁷⁶ Ως θετικό (+) σημειώνεται αν κάποιος είχε παραγγελίες νέων πλοίων τη χρονική περίοδο 1974-1979.

Καραγεώργης Αριστομένης Μ. (αντιπρόεδρος)	28	6,1	+	18	64,3%
Καρράς Κωνσταντίνος Ι.	20	11,2	-	20	100%
Κομνηνός Κωνσταντίνος Ε.	16	18,1	-	16	100%
Κουλουκουνητής Ιωάννης Η.	14	5,9	+	11	78,6%
Λεμός Κωνσταντίνος Μ.	36	11	+	14	38,9%
Λαναράς Γεώργιος Ζ.	10	13,4	+	10	100%
Λιβανός Γεώργιος Π.	72	8,8	+	72	100%
Λιβανός Γεώργιος Στ.	24	9,8	+	19	79,2%
Λύρας Ιωάννης Κ.	13	14,7	-	13	100%
Λως Ματθαίος Δ.	7	9,1	+	7	100%
Μαρτίνος Αθανάσιος Ι.	50	14	+	43	86%
Νομικός Νικόλαος Λ.	6	12,2	+	6	100%
Νταϊφάς Σταύρος Α.	19	17,1	+	19	100%
Παπαλιός Γεώργιος Ν.	61	8,2 ⁶⁷⁷	+	61	100%
Πατέρας Δημήτριος Γ.	2	15	+	2	100%
Περατικός Μιχαήλ Κ.	19	9,4	+	19	100%
Σούτος Νικόλαος Α.	13	15,3	-	11	84,6%
Στραβελάκης Κωνσταντίνος Ν.	12	7,3	+	12	100%
Τσάκος Παναγιώτης Ν.	22	16,4 ⁶⁷⁸	-	15	68,2%

⁶⁷⁷ Ο μέσος όρος υπολογίστηκε για 60 πλοία, καθώς δεν είναι γνωστή η ημερομηνία ναυπήγησης ενός πλοίου.

⁶⁷⁸ Ο μέσος όρος υπολογίστηκε για 21 πλοία, καθώς δεν είναι γνωστή η ημερομηνία ναυπήγησης ενός πλοίου.

Φαφαλιός Κωνσταντίνος Λ.	17	10,4	+	17	100%
Χαλκούσης Αχιλλέας Π.	16	12,4	+	16	100%
Χανδρής Αντώνιος Ι. (πρόεδρος)	18	13,2	+	8	44,4% ⁶⁷⁹

7.7. Η πολυσυλλεκτική εκπροσώπηση στα Διοικητικά Συμβούλια της περιόδου 1975-1981

Η εξωστρέφεια και η πολυσυλλεκτικότητα του συλλογικού οργάνου του ελληνικού εφοπλισμού αναδεικνύονται από την ανάλυση του προφίλ των μελών των τριών ΔΣ που σχηματίστηκαν την υπό εξέταση περίοδο. Είναι εμφανές ότι η συνεχής ανανέωση των μελών του ΔΣ και η ένταξη μελών τόσο νεότερης ηλικίας όσο και διαφορετικού επαγγελματικού και κοινωνιολογικού προφίλ συμβαδίζουν με τις μελέτες σε άλλους ιστορικούς φορείς που, μετά από ένα εξωγενές σοκ, συνέχισαν την τροχιά απεξάρτησης από το παρελθόν, βασιζόμενοι στη διαρκή ανανέωση της ηγετικής ομάδας τους. Η ανάγκη για εκπροσώπηση τόσο των εν Πειραιεί όσο και των πιο παραδοσιακών εφοπλιστικών οίκων του εξωτερικού ήταν αντικείμενο ιδιαίτερης αναφοράς στις μαρτυρίες μελών του ΔΣ και δημοσιογράφων της συγκεκριμένης περιόδου. Από του 17 ερωτηθέντες, οι εννέα τόνισαν, με πολλαπλές αναφορές, τον συνεργατικό χαρακτήρα του Αντώνη Χανδρή και υπογράμμισαν την επιδίωξη μεγαλύτερου συλλογικού πνεύματος μεταξύ των απανταχού Ελλήνων εφοπλιστών αλλά και την ενδυνάμωση των σχέσεων με το GSCC και τους άλλους φορείς εκπροσώπησης του ελληνικού εφοπλισμού ναυτιλίας⁶⁸⁰.

Η προσπάθεια συσπείρωσης του εφοπλισμού Ελλάδος και εξωτερικού προς αντιμετώπιση των επερχόμενων αλλαγών στο διεθνές προσκήνιο για την προστασία των συμφερόντων του ελληνόκτητου στόλου θα συνεχιζόταν, σύμφωνα με τον Κώστα Κομνηνό, καθ' όλη τη διάρκεια της θητείας του Χανδρή και υπό το πρίσμα της επερχόμενης εισόδου της Ελλάδας στην ΕΟΚ. Είναι γεγονός ότι στις δύο πρώτες προεδρίες του Αντώνη Χανδρή οι περισσότεροι εκλεγμένοι αντιπρόσωποι του εφοπλισμού είχαν de facto ή de jure παρουσία στο Λονδίνο ή ήταν μέλη του Greek Shipping Co-operation Committee⁶⁸¹.

⁶⁷⁹ Ο πίνακας συμπληρώθηκε με στοιχεία του έτους 1979. Οι μέσοι όροι ηλικίας των πλοίων και τα ποσοστά της ελληνικής σημαίας του στόλου έχουν υπολογιστεί και στρογγυλοποιηθεί στο πρώτο δεκαδικό ψηφίο.

⁶⁸⁰ Την υπό εξέταση περίοδο, σύμφωνα με τους συνεντευχιαζόμενους εφοπλιστές, οι σχέσεις μεταξύ των ΔΣ των δύο συλλογικών οργάνων του ελληνικού εφοπλισμού, σε Αθήνα και Λονδίνο, βρίσκονταν σε καλό επίπεδο. Μετά από μια μακρά ταραχώδη περίοδο, που οφειλόταν στις διαφορετικές προσωπικότητες των Στρ. Ανδρεάδη και Ι. Κουλουκουνητή, τα δύο όργανα είχαν πλέον επιτύχει, μέσω των προέδρων τους, έναν σταθερό διάλογο επικοινωνίας και αμοιβαίας κατανόησης. Συνειδητοποιώντας ο Χανδρής ότι η οποιαδήποτε αντίθεση δεν θα ευνοούσε τα συλλογικά συμφέροντα του απανταχού ελληνικού εφοπλισμού, κατάφερε «να σπάσει ο πάγος μεταξύ των Λονδρέζων και των Πειραιωτών». Μαρτυρία Στ. Νταϊφά (2012).

⁶⁸¹ «Το '70 ήταν μόλις είχε αρχίσει να εδραιώνεται ο Πειραιάς. Μέχρι τότε οι Έλληνες εφοπλιστές ζούσαν στο Λονδίνο και ερχόντουσαν για διακοπές στα νησιά τους, στην Άνδρο, στη Χίο κ.α.». Μαρτυρία Αθ. Μαρτίνου (2019).

Κατά τον Κώστα Καρρά, ειδικά το 1975, όσο και στις μετέπειτα δύο εκλογικές αναμετρήσεις, «σύσσωμο» το Λονδίνο υποστήριξε τον Αντώνη Χανδρή⁶⁸². Αν και οι εκλογές στην Ένωση διεξάγονταν σε κοινό ψηφοδέλτιο, ειδικά το 1974 «όλοι γνώριζαν ποιος ήταν με ποιον». Ο Κώστας Ι. Καρράς μαζί με τους Νίκο Βλασσόπουλο και Μιχάλη Περατικό ήταν υποψήφιοι με τον συνδυασμό του Αντώνη Χανδρή, εκ μέρους των Ελλήνων εφοπλιστών του Λονδίνου. Παρά τα λίγα σε αριθμό εκλεγμένα μέλη στο ΔΣ της ΕΕΕ κατά την περίοδο 1975-1981, το Committee τη συγκεκριμένη περίοδο ήταν ακόμη ισχυρό, σύμφωνα με την άποψη πολλών μελών του εφοπλισμού. Τα μέλη της ελληνικής κοινότητας του Λονδίνου διαχειρίζονταν πιο σύγχρονους και μεγάλης χωρητικότητας στόλους, είχαν μακρότερη εμπειρία σε θέματα οργάνωσης και διοίκησης αλλά και σημαντικότερες διασυνδέσεις με παράγοντες τόσο της διεθνούς ναυτιλίας και του εμπορίου όσο και της χρηματοδότησης⁶⁸³. Ο μεγάλος αριθμός διαχειριζόμενων πλοίων και χωρητικότητας των παραδοσιακών οίκων με έδρα στο Λονδίνο συνεπαγόταν και μεγαλύτερο αριθμό ψήφων σε όλες τις μετέπειτα αρχαιρεσίες της Γενικής Συνέλευσης της ΕΕΕ.

Αν και στις πρώτες αρχαιρεσίες της ΕΕΕ, το 1975, οι «Πειραιώτες» εφοπλιστές παρουσιάστηκαν μοιρασμένοι στις προτιμήσεις τους ανάμεσα στον Στρατή Ανδρεάδη και στον Αντώνη Χανδρή, αρκετοί σημαντικοί πλοιοκτήτες, νεαρής ηλικίας, με επιχειρηματική έδρα και φυσική παρουσία στον Πειραιά, όπως ο Μένης Καραγεώργης και ο Σταύρος Νταϊφάς, έπαιξαν σημαντικό ρόλο, υποστηρίζοντας και εξασφαλίζοντας όχι μόνο την προεδρία αλλά και τη διαρκή στήριξη στον Αντώνη Χανδρή⁶⁸⁴. Κατά τον Γεώργιο Παπαλιό, στις εκλογές το 1974 «τα μεγάλα ονόματα της εποχής συσπειρώθηκαν –δηλαδή ο Μένης Καραγεώργης, ο Σταύρος Νταϊφάς, ο Γεώργιος Βαρδινογιάννης, ο Μιχάλης Περατικός, ο Στάθης Γουρδομιάλης– και έπαιξαν όλοι τεράστιο ρόλο. Πολλοί από αυτούς, όπως ο Νταϊφάς, ήξεραν τον Πειραιά καλά και τους Πειραιώτες εφοπλιστές.

Παρά τις φαινομενικές διαφορές των Ελλήνων εφοπλιστών του Λονδίνου και του Πειραιά, οι σχέσεις μεταξύ των συναδέλφων στα δύο θεσμικά όργανα εκπροσώπησης του εφοπλισμού ήταν εξαιρετικές, κατά τη διάρκεια των προεδριών Ιωάννη Κουλουκουνή στο Committee και Αντώνη Χανδρή στην ΕΕΕ. Μεταξύ 1975 και 1981, η σύμπνοια απόψεων αλλά και η πλήρης ενημέρωση αμφοτέρων των οργάνων, έστω και άτυπα, υπήρξε διαρκής τόσο μεταξύ των δύο προέδρων όσο και των μελών των ΔΣ των δύο οργάνων. Όπως εξηγεί ο Αθανάσιος Μαρτίνος: «Η ουσιαστική ομόνοια και σύμπνοια μεταξύ των μελών υπήρξαν ανέκαθεν βασικές προτεραιότητες όλων των προεδρειών»⁶⁸⁵. Είναι ενδεικτικές οι μαρτυρίες των εφοπλιστών της εποχής, με διαφορετικές καταβολές:

⁶⁸² Μαρτυρία Κ. Καρρά (2019).

⁶⁸³ Μαρτυρία Αθ. Μαρτίνου (2019).

⁶⁸⁴ Στη μαρτυρία του ο Κ. Καρράς (2019) αναφέρει: «Είχε στον Πειραιά ο Στρ. Ανδρεάδης πολλούς πιστούς φίλους. Επίσης πολλοί, μεγάλοι εφοπλιστές της Νέας Υόρκης συνέχιζαν να υποστηρίζουν τον Στρ. Ανδρεάδη, διότι απλώς δεν είχαν επαφή με την κοινή γνώμη της Ελλάδας. Έτσι, ο Αντώνης Χανδρής εξελέγη στο Συμβούλιο με τους περισσότερους προσωπικούς σταυρούς και οι τρεις “Λονδρέζοι” βγήκαμε σε καλές θέσεις».

⁶⁸⁵ Κατά τον Αθ. Μαρτίνο (2019): «Μέχρι σήμερα ο πρόεδρος της ΕΕΕ εκλέγεται με consensus των μελών του ΔΣ. Πάντα υπήρχε ομόνοια στην ΕΕΕ. Είναι ένα σωματείο που ποτέ δεν είχε αντιθέσεις. Δεν υπήρξαν ποτέ δύο παρατάξεις στην ΕΕΕ, όπως είναι για παράδειγμα στο

Ο Πειραιώτης, νεοεισερχόμενος στο ΔΣ της ΕΕΕ, Σταύρος Νταϊφάς υποστήριξε ότι «με το Committee δεν υπήρχαν τόσες κόντρες όσες έγραφαν στον Τύπο εκείνη την εποχή. Απλώς η νοοτροπία ήταν τελείως διαφορετική». Είναι επίσης ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα η άποψη του ότι: «Εμείς ξέραμε τα προβλήματα και τα ζούσαμε στην καθημερινότητά μας στον Πειραιά». Την ίδια άποψη εξέφρασε και ο Κώστας Κομνηνός: «Διαφορές απόψεων υπήρχαν πάντα. Επί εποχής προεδρίας Χανδρή και Κουλουκουνητή δεν υφίστατο θέμα όξυνσης, καθώς και οι δύο ήταν σημαντικές προσωπικότητες, που δεν άφηναν κανένα θέμα να πάρει διαστάσεις. Το 1975, το Committee ήταν αρκετά ισχυρό, αλλά επί προεδρίας Χανδρή η ΕΕΕ είχε πλέον ενισχυθεί και είχε διεθνείς διασυνδέσεις. Ο Χανδρής κατάφερε, πάντως, να σπάσει ο πάγος μεταξύ των Λονδρέζων και των Πειραιωτών».

Αξίζει εδώ να σημειωθεί ότι υπήρξαν αναφορές σε συγκεκριμένες συνεντεύξεις για την αποστασιοποίηση και ενίοτε τη διαφοροποίηση μεταξύ των πιο παραδοσιακών εφοπλιστών του Λονδίνου με τους πιο σύγχρονους του Πειραιά. Σε αυτό το πλαίσιο, ο Κώστας Καρράς, που ήταν ενεργό μέλος και μετέπειτα αντιπρόεδρος του Committee, υποστήριξε την ακόλουθη εξαιρετικά ενδιαφέρουσα άποψη ως προς το διαφορετικό υπόβαθρο και την ετερογένεια των μελών, που κατέληγαν σε «ρωγμές», κυρίως λόγω «γεωγραφικής τάξης». Κατά τον πρόεδρο της Επιτροπής ΔΣ:

«Η γεωγραφική ήταν η παλαιά διάκριση μεταξύ του Committee στο Λονδίνο και της Ενώσεως στην Αθήνα, διάκριση χρήσιμη για τη ναυτιλία εκτός από όταν έγινε αντιπαράθεση, όπως για πρώτη φορά το 1963-65, στη συνέχεια στα τελευταία χρόνια της δικτατορίας και τέλος μετά την αποχώρηση του Αντώνη Χανδρή, το 1981, μέχρι το τέλος της δικής μου θητείας στο Συμβούλιο της Ενώσεως, το 1984. Όμως, ακόμα και όταν δεν υπήρχε αντιπαράθεση σοβαρής μορφής, ο Μένης Καραγεώργης και ο Σταύρος Νταϊφάς ήθελαν να τονίσουν ότι οι Πειραιώτες έπρεπε να έχουν τον πρώτο λόγο... Εκλεχτήκαμε, αλλά με μειωμένη δύναμη, σε σύγκριση με τις εκλογές του 1975».

Στον Τύπο της εποχής γινόταν επίσης συχνή αναφορά για την απόκλιση απόψεων μεταξύ Αθήνας και Λονδίνου, αλλά κυρίως για ένα θέμα που απασχολούσε τον ελληνικό εφοπλισμό συχνά τη συγκεκριμένη περίοδο: την ποιότητα του στόλου και τα όρια ηλικίας των πλοίων. Πιο συγκεκριμένα, το θέμα της ηλικίας των αγορασθέντων και μεταχειρισμένων πλοίων στην ελληνική σημαία έφερνε συχνά διαφοροποίηση στη στάση Πειραιά και Λονδίνου. Το ζήτημα αυτό τέθηκε μάλιστα για πρώτη φορά δημόσια τον Μάρτιο του 1976, κατά την επίσημη επίσκεψη του υπουργού ΕΝ Αλέξανδρου Παπαδόγωνα στο Λονδίνο. Το Committee υποστήριξε στην επίσκεψη αυτή την ανάγκη μείωσης της ηλικίας των νηολογημένων πλοίων στην ελληνική σημαία για να «προστατευθεί η ελληνική σημαία από μια επικίνδυνη ποιοτική διάβρωση», όπως υποστήριξε στην ομιλία του ο ίδιος ο πρόεδρος Ιωάννης Κουλουκουνητής. Ο υπουργός πρότεινε αμέσως τα 20 χρόνια ως όριο για τη νηολόγηση, αν και το Committee ζήτησε το σχετικά πιο ελαστικό όριο των 25 ετών.

Βιομηχανικό Επιμελητήριο. Είναι ένα υπόδειγμα συλλογικού, οικονομικού οργάνου, που εκπροσωπεί εργοδότες. Όλα τα ζητήματα λύνονται με συναίνεση. Δηλαδή δεν υπάρχουν δύο, αλλά μόνον ένας υποψήφιος πρόεδρος. Τα υπόλοιπα μέλη του προεδρείου ορίζονται από τον πρόεδρο».

Ωστόσο, για αρκετό καιρό και μέχρι την υπουργία του Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη δεν υπήρξε καμία εξέλιξη. Η «στασιμότητα» για την οποιαδήποτε πολιτική απόφαση και συνεπακόλουθα νομοθετική εξέλιξη οφειλόταν, σύμφωνα με δημοσιεύματα, «στην έλλειψη εφοπλιστικής ομογνομίας, αφού ήταν διαφορετικά τα κριτήρια των Ελλήνων εφοπλιστών του Λονδίνου και του Πειραιά». Στο ίδιο άρθρο αναφερόταν ότι, αν και οι δύο ομάδες επεδίωκαν την αύξηση του γοήτρου της ελληνικής σημαίας, οι πιο νέοι εφοπλιστές του Πειραιά θεωρούσαν ότι οι περιορισμοί στο όριο ηλικίας θα δυσχέραιναν τους αναπτυξιακούς τους στόχους⁶⁸⁶.

Επί υπουργίας Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη (1978-1979), το θέμα του ορίου στις ηλικίες των νέων εγγραφών στο ελληνικό νηολόγιο επανήλθε και αυτή τη φορά μερίδα του Τύπου φαίνεται ότι για διάφορους λόγους στεκόταν με απόσταση, αν όχι με επιφύλαξη, απέναντι στο θεσμικό όργανο των Ελλήνων εφοπλιστών στο Λονδίνο. Ενδεικτικό είναι το δημοσίευμα της *Ναυτιλιακής*, που αποτυπώνει μια έντονη τάση μερίδας Πειραιωτών εφοπλιστών, οι οποίοι έβλεπαν πλέον με πιο σκωπτική διάθεση τις κινήσεις των συναδέλφων τους στο Λονδίνο: «Η ουσία είναι μία: όποιο και να είναι το σχήμα του Committee στο μέλλον, οι Έλληνες εφοπλιστές πρέπει να έχουν μία και μόνο επαγγελματική ένωση που θα τους αντιπροσωπεύει και όχι δύο όπως σήμερα». Το δημοσίευμα κατέληγε στο ότι το Committee πρέπει να προσαρμοστεί στα δεδομένα της εποχής. Στο ίδιο άρθρο, ο συντάκτης δεν δίστασε να επικρίνει τα μέλη της ναυτιλιακής κοινότητας του Λονδίνου για «τον συναγωνισμό που υπήρχε για τη διαδοχή του ικανού και ουδέτερου προέδρου Γιάννη Κουλουκουνητή»⁶⁸⁷.

Οι «Πειραιώτες εφοπλιστές» ή «μικροεφοπλιστές», όπως αναφέρονται συχνά στον Τύπο της εποχής, για πρώτη φορά θα αναλάμβαναν θέσεις ευθύνης σε επιτροπές της ΕΕΕ και εκπρόσωποι μη παραδοσιακών οίκων, που μετέπειτα θα γιγαντώνονταν, θα αναλάμβαναν έκτοτε τα ηνία της ΕΕΕ. Η πιο ενεργή δράση όμως των επιχειρηματιών με κυρίως έδρα τον Πειραιά και τόπο κύριας διαμονής την Ελλάδα ξεκινά μετά το 1979, όταν αυξάνεται ο αριθμός των εκλεγμένων μελών στο ΔΣ αλλά και στις επιτροπές, με αποτέλεσμα «να υπάρχει μια ισορροπία» μεταξύ των πιο παραδοσιακών ναυτιλιακών και των πιο σύγχρονων οίκων⁶⁸⁸. Η αριθμητική ενδυνάμωση των επιχειρηματιών με έδρα τον Πειραιά στο ΔΣ της ΕΕΕ αντανακλά τη δημιουργία νέων ναυτιλιακών οίκων και την ενδυνάμωσή τους σε αριθμό και χωρητικότητα πλοίων.

Παρά τις σημαντικές προσπάθειες του ίδιου του προέδρου της ΕΕΕ με σκοπό να γεφυρωθεί το χάσμα μεταξύ Αθήνας και Λονδίνου, για το συγκεκριμένο κυρίως θέμα είναι εμφανές ότι τα δημοσιεύματα της εποχής επηρέαζαν τόσο τον ίδιο τον Χανδρή όσο και τους συναδέλφους του. Στον απολογισμό του, πριν από τις εκλογές του 1979, ο Αντώνης Χανδρής αναφέρει χαρακτηριστικά στους συναδέλφους του, αναφερόμενος στις θέσεις και στον ρόλο του Committee και των μελών του, ότι «μερικά από τα άρθρα που εμφανίζονται στον Τύπο δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα», προτρέποντάς τους να μην επηρεαστούν από αυτά. Η έμφασή του στην ανάγκη για συνεργασία του ελληνικού εφοπλισμού ήταν

⁶⁸⁶ «Μείωση του ορίου ηλικίας νηολογημένων πλοίων» (1977), *ΑΡΓΩ*, Απρίλιος 1977, τεύχος 140, σελ. 37 και «Η διόγκωση ναυτιλίας και όριο 17 ετών» (1979), *ΕΛΝΑΒΙ*, Μάρτιος 1979, έτος 6, τεύχος 63, σελ. 7.

⁶⁸⁷ «Συλλογική συνείδηση και Committee» (1979), *Ναυτιλιακή*, τεύχος 931, Φεβρουάριος 1979, σελ. 7.

⁶⁸⁸ Μαρτυρία Στ. Νταϊφά (2012).

έκδηλη: «Η ΕΕΕ θεωρεί ότι η ύπαρξη του Committee είναι ένα μεγάλο κεφάλαιο στην ελληνική ναυτική οικογένεια και η συνεργασία με την ΕΕΕ είναι πολύ στενή και απαραίτητη. Κατά τη διάρκεια των τεσσάρων ετών της θητείας μου ως προέδρου, ποτέ δεν άκουσα μερικές από τις παρατηρήσεις που εμφανίστηκαν στον Τύπο τις τελευταίες 15 μέρες. Ιδιαίτερα λυπάμαι για την αναφορά ονομάτων εφοπλιστών που εργάστηκαν για το κοινό καλό της ελληνικής ναυτιλίας με μεγάλη αφοσίωση στο παρελθόν και είναι πολύ στενοί φίλοι μου»⁶⁸⁹. Παρά όμως τις συστάσεις του και εξαιτίας της γιγάντωσης –σε αριθμό πλοίων και τονάζ νέων μελών– της ελληνικής εφοπλιστικής κοινότητας, η παρουσία των παραδοσιακών ναυτιλιακών οίκων αλλά και των μελών της ελληνικής εφοπλιστικής κοινότητας του Λονδίνου συρρικνώθηκε περαιτέρω στις αρχαιρεσίες του 1981. Είναι μάλιστα ενδεικτικό ότι για πρώτη φορά το προεδρείο της ΕΕΕ στις εκλογές του 1981 απαρτιζόταν πλέον, στη μεγάλη πλειοψηφία του, από μέλη νεότερων εφοπλιστικών οίκων του Πειραιά.

7.8. Συμπεράσματα

Η σύγχρονη μελέτη σε φορείς εκπροσώπησης συλλογικών συμφερόντων εστιάζεται όχι μόνο σε εξωγενείς παράγοντες που επιφέρουν την «αλλαγή», αλλά και στην εσωτερική δράση ή αντίδραση της ηγετικής ομάδας και των μελών της σε στιγμές σοκ ή και μετέπειτα νηνεμίας. Κατά τον 21ο αιώνα, όλο και περισσότεροι σύγχρονοι μελετητές συγκλίνουν πλέον στην άποψη ότι η θεσμική αλλαγή είναι συχνά το αποτέλεσμα ενός προσεκτικού δημιουργικού σχεδιασμού από «ηρωικούς» ηγέτες. Επιπλέον, η «ανατροπή», ή έστω η «αλλαγή», συμβαίνει όταν «ισχυροί πρωταγωνιστές έχουν τη βούληση και την ικανότητα να αλλάξουν τα θεσμικά όργανα υπέρ νέων ιδεών»⁶⁹⁰. Κατ' αυτόν τον τρόπο, το προφίλ του ηγέτη και η γενικότερη «στάση» των μελών αποτελούν βασικές συνιστώσες προς εξέταση όταν αναζητείται η αιτία πίσω από μια στρατηγική επιλογή. Επομένως, η εξέταση όχι μόνο του προφίλ του ηγέτη αλλά και της ηγετικής ομάδας, που επιθυμούν και στηρίζουν την «αλλαγή», ειδικά σε περιόδους κρίσεων συλλογικών φορέων εκπροσώπησης, θεωρείται επιβεβλημένη. Σημαντικός αριθμός μελετών, ήδη από τη δεκαετία του 1970, καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι «ολιγαρχικές» συμπεριφορές από ηγετικές ομάδες συνήθως εμφανίζονται, σε συλλογικούς φορείς εκπροσώπησης επαγγελματικών συμφερόντων, όταν οι συμμετέχοντες διακρίνονται από στοιχεία ομοιογένειας ως προς το κοινωνιολογικό προφίλ τους⁶⁹¹.

Ο Αντώνης Χανδρής, από το πρωτογενές και δευτερογενές υλικό που παρουσιάστηκε και αναλύθηκε, αναδεικνύεται ως μια προσωπικότητα εξωστρεφής και συναινετική, που κατάφερε να συσπειρώσει τον απανταχού ελληνικό εφοπλισμό και να τον οδηγήσει, κάτω από την πολιτική και κοινωνική πίεση της

⁶⁸⁹ «Η μεγαλύτερη εφοπλιστική οργάνωση στον κόσμο η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών» (1979), *ΑΡΓΩ*, Φεβρουάριος 1979, τεύχος 162, σελ. 33.

⁶⁹⁰ Thelen, K., Steinmo, S. (1992), ό.π., σελ. 170.

⁶⁹¹ Knocke, D. (1986), «Associations and interest groups», *Annual Review of Sociology*, 12:1, σελ. 1-21.

Επιπρόσθετα στην πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την Πράσινη Βίβλο για το ενωσιακό πλαίσιο εταιρικής διακυβέρνησης, στο επίκεντρο της χρηστής εταιρικής διακυβέρνησης από το 2011, βρίσκεται η σύνθεση των συμμετεχόντων στα διοικητικά συμβούλια, όπου τα μη εκτελεστικά μέλη «χρειάζεται» να έχουν «διαφορετικές απόψεις και δεξιότητες» αλλά και κατάλληλη επαγγελματική πείρα. *Πρόταση Ευρωπαϊκής Επιτροπής με ημερομηνία 5.4.2011 COM(2011) 164 τελικό.*

εποχής, σε καινοτόμο συλλογική εξωστρέφεια. Η ανάγκη για συνεργασία και σύμπνοια μεταξύ των μελών του ΔΣ ήταν πασιφανής κατά την προεδρία Αντώνη Χανδρή. Οι προσπάθειες για συλλογική αντιμετώπιση των νέων ζητημάτων που απασχολούσαν τον κλάδο αλλά και η διαρκής απαξίωση του ελληνικού εφοπλισμού στα διεθνή ΜΜΕ είναι εμφανές ότι συσπείρωναν τα μέλη της ΕΕΕ.

Οι έννοιες της πολυσυλλεκτικότητας και της διαφορετικότητας στην ηγετική ομάδα έχουν απασχολήσει το τελευταίο διάστημα την έρευνα πάνω σε θεσμικούς φορείς εκπροσώπησης. Πιο πρόσφατες έρευνες σε θεσμικά όργανα εκπροσώπησης με μακροχρόνια ιστορία καταλήγουν επίσης στο συμπέρασμα ότι η ενδογενής θεσμική αλλαγή είναι πιο πιθανή όταν συναντάμε συμμετέχοντα μέλη με διαφορετικές ή αντιφατικές κουλτούρες, ιδεολογίες και επαγγελματικά ή ατομικά συμφέροντα.⁶⁹² Κατ' αυτόν τον τρόπο, η ηλικία, η έδρα κατοικίας, η οικονομική κατάσταση, το μορφωτικό επίπεδο και η πρότερη επαγγελματική ενασχόληση της ηγετικής ομάδας συντελούν στην κατανόηση του τρόπου κατά τον οποίο οι οργανισμοί υιοθετούν αλλαγές στη στρατηγική τους.

Καθ' όλη τη διάρκεια της θητείας του, ο Αντώνης Χανδρής στηρίχτηκε από τα νεότερα ηλικιακά μέλη της ναυτιλιακής κοινότητας του Πειραιά. Δημιούργησε και υποστήριξε στελέχη νεότερης ηλικίας, με καινοτόμες ιδέες, για να στηριχτεί τόσο ο ίδιος όσο και η ΕΕΕ σε αυτά. Η διάθεση της συγκεκριμένης γενιάς εφοπλιστών και πλοιοκτητών να ασχοληθούν με τα κοινά αλλά και τη συλλογική εκπροσώπηση του κλάδου συμπίπτει με τα ευρήματα άλλων μελετών σε χώρες της Δυτικής Ευρώπης και των ΗΠΑ, όπου η κοινωνικά και οικονομικά κραταιά τάξη της εποχής, και ειδικά στην ηλικιακή ομάδα 35-50 ετών, εμφανίζεται ιδιαίτερα ενεργή ως προς το ενδιαφέρον της για τα κοινά και τα κοινωνικά ζητήματα⁶⁹³. Στα νεότερα αυτά μέλη, για πρώτη φορά στην ιστορία του φορέα, ανατέθηκαν θέσεις ευθύνης τόσο στο προεδρείο όσο και στις νέες επιτροπές που δημιουργήθηκαν. Στηρίχτηκε επίσης στα νεότερα σε ηλικία μέλη των εφοπλιστικών οίκων του Λονδίνου, προωθώντας τα και στην εκλογή τους στο ΔΣ της ΕΕΕ, προσδίδοντας κατ' αυτόν τον τρόπο όχι μόνο έναν αέρα ανανέωσης στο μέχρι πρότινος πιο ώριμο και έμπειρο ηλικιακό προφίλ των μελών του ΔΣ αλλά και μια εικόνα σύμπνοιας μεταξύ όλων των μελών, ανεξαρτήτως ηλικίας ή οικογενειακής παράδοσης στη ναυτιλία. Παράλληλα εξασφάλισε τη στήριξη σημαντικών προσωπικοτήτων της εποχής, που αντιπροσώπευαν τις παραδοσιακές ναυτιλιακές οικογένειες της Άνδρου και της Χίου. Η υποστήριξη τόσο των πιο σημαντικών –σε αριθμούς πλοίων και χωρητικότητας– πλοιοκτητών (που είχαν αυξημένο αριθμό ψήφων στις αρχαιρεσίες της ΕΕΕ), κυρίως της Χίου, αλλά και των διαρκώς αυξανόμενων νέων πλοιοκτητών του Πειραιά ήταν διαρκής όλα τα χρόνια της προεδρίας του.

Είναι σαφές, όπως προκύπτει από όλες ανεξαιρέτως τις μαρτυρίες που χρησιμοποιήθηκαν για τις ανάγκες της έρευνας, ότι ο Χανδρής κατάφερε να γεφυρώσει το οποιοδήποτε χάσμα μεταξύ των νεότερων και

⁶⁹² Giberson, T.R., Resick, C.J. and Dickson, M.W. (2005), «Embedding Leader Characteristics: An Examination of Homogeneity of Personality and Values in Organizations», *Journal of Applied Psychology*, 90:5, σελ. 1002-1010.

⁶⁹³ Μελέτες σχετικά το θέμα αυτό στις ΗΠΑ: Hall, S. (2008), «Protest Movements in the 1970s: The Long 1960s», *Journal of Contemporary History*, 43:4, σελ. 655-672, και Jenkins, C.J. (1983), «Resource Mobilization Theory and the Study of Social Movements», *Annual Review of Sociology* 9:1, σελ. 527-553. Μελέτες για την Ευρώπη: Wirsching, A., Therborn, G., Eley, G., Kaelble, H., Chassaigne, P. (2011), «The 1970s and 1980s as a Turning Point in European History?», *Journal of Modern European History*, 9:1, σελ. 8-26.

των πιο ώριμων ηλικιακά ή επαγγελματικά, αλλά και μεταξύ των εκπροσώπων των ναυτιλιακών κοινοτήτων Λονδίνου και Πειραιά. Η ώσμωση μελών με διαφορετικούς χαρακτήρες, κοινωνικές και επαγγελματικές καταβολές, αλλά και επιχειρηματικές πρακτικές και προτεραιότητες, οδήγησε σε έναν πρωτόγνωρο πλουραλισμό στις διαδικασίες διαβούλευσης και εσωτερικής συνεννόησης μεταξύ των μελών. Συνεπακόλουθα, η αρχική ανομοιογένεια των μελών έφερε επωφελή αποτελέσματα, που εκτιμήθηκαν από το σύνολο του εφοπλισμού, ο οποίος επιθυμούσε πλέον να συμμετέχει πιο ενεργά στις διαδικασίες εκπροσώπησής του. Η επιθυμία των συμμετεχόντων στα διοικητικά όργανα του εφοπλισμού ήταν η συνεργασία, ο διάλογος αλλά και η εξωστρέφεια, σύμφωνα με το πνεύμα της εποχής, τόσο εντός όσο και εκτός Ελλάδος.

Είναι γεγονός ότι υπήρχαν διαφορές νοοτροπίας και επιχειρηματικής κουλτούρας, όπως φάνηκε από όλες ανεξαιρέτως τις μαρτυρίες, μεταξύ των Ελλήνων εφοπλιστών του Λονδίνου και του Πειραιά. Χαρακτηριστική είναι η παρατήρηση του Μιχάλη Περατικού, ο οποίος συμμετείχε και στα δύο θεσμικά όργανα αλλά και στην Επιτροπή Δημοσίων Σχέσεων την υπό εξέταση περίοδο. Ο Μιχάλης Περατικός εξέφραζε όχι μόνο τη γενικότερη τάση της εποχής για μεγαλύτερη συλλογική συμμετοχή νέων επαγγελματιών σε θεσμικά όργανα διεθνώς, αλλά και το νέο κλίμα που επικρατούσε εντός της ΕΕΕ: «Ευτυχώς η νέα γενιά των πλοιοκτητών μας έχει περισσότερα όπλα από την παλιά για να αντιμετωπίσει την κατάσταση». Και καταλήγει με μια αναφορά για τα προβλήματα που ήδη αντιμετώπιζε ο εφοπλισμός: «Η λύση στο πρόβλημα για μένα είναι απλή, αλλά και δύσκολη για την αλλαγή. Η αλλαγή θα πρέπει να γίνει στον ελληνικό χαρακτήρα. Η απάντηση είναι συνεργασία. Συνεργασία μεταξύ μας των πλοιοκτητών, συνεργασία με τους ναυτεργάτες και συνεργασία με το κράτος. Συνεργασία ανοιχτή, καλοπροαίρετη. Συνεργασία θα πει και υποχώρηση, θα πει αποδοχή κριτικής, θα πει πολλές φορές θυσία»⁶⁹⁴.

Επιπροσθέτως, εξάγεται το συμπέρασμα ότι η συνεργασία σε θέματα επικοινωνίας δεν ήταν αποτέλεσμα μόνο των στρατηγικών επιδιώξεων του προέδρου Αντώνη Χανδρή, αλλά αντανακλούσε και τη φιλοσοφία και το γνωστικό υπόβαθρο του συνόλου των μελών της Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων. Η υιοθέτηση ενός σταθερού διαλόγου με όλους τους κοινωνικούς εταίρους της ναυτιλίας αλλά και με τα ΜΜΕ υπήρξε πρωτοβουλία του Αντώνη Χανδρή, ο οποίος επέλεξε προσωπικά δύο νέους ηλικιακά γόνους γνωστών εφοπλιστικών οικογενειών του Λονδίνου και του Πειραιά, που είχαν όμως αποδείξει στο παρελθόν το ενδιαφέρον τους για τα κοινά, τα γράμματα και τις τέχνες⁶⁹⁵. Η επιλογή του Κώστα Καρρά, αρκετά νέου σε ηλικία για τα δεδομένα της εποχής, σε συλλογικό όργανο εκπροσώπησης επαγγελματικών συμφερόντων, γεννηθέντος το 1933, για τη θέση του προέδρου της Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων, και του Γεωργίου Παπαλιού, γεννηθέντος το 1946, για τον σχεδιασμό και την υλοποίηση μιας συστηματικής, πολυεπίπεδης και πρωτόγνωρης για την εποχή καμπάνιας ενημέρωσης, ειδικά για τη νέα γενιά, αποτέλεσε μια στρατηγική κίνηση με εμφανή σημειολογικά χαρακτηριστικά.

⁶⁹⁴ Περατικός, Μ. (1976), «Συνεργασία», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1976, τεύχος 975/734, σελ. 31.

⁶⁹⁵ Σύμφωνα με τον Αθ. Μαρτίνο: «Υπήρχε και επιτροπή δημοσίων σχέσεων με τον κ. Καρρά, ο οποίος ήταν βιομήχανος και ήξερε την ελληνική πραγματικότητα, και με τον κ. Παπαλιό, ο οποίος ήταν σκηνοθέτης. Η συγκεκριμένη επιτροπή ήταν ιδιαίτερα επιτυχημένη». Μαρτυρία Αθ. Μαρτίνου (2019).

Οι νεότερες γενιές εφοπλιστών, με τις γνώσεις αλλά και την οπτική τους, συμμετείχαν πλέον ενεργά, για πρώτη φορά στην ιστορία του θεσμού, σε θεμελιώδεις πρωτοβουλίες επικοινωνίας και δημοσίων σχέσεων ενός συλλογικού οργάνου εκπροσώπησης του εφοπλισμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: Η επικοινωνιακή στρατηγική της ΕΕΕ (1975-1981):

μέθοδοι, τακτικές και δίκτυα

Στο παρόν κεφάλαιο θα αναλυθούν οι μέθοδοι, οι τακτικές και τα δίκτυα επικοινωνίας που υιοθέτησε και εφάρμοσε η ΕΕΕ προκειμένου να βελτιώσει τη δημόσια εικόνα της ναυτιλίας αλλά και των Ελλήνων εφοπλιστών απέναντι στο σύνολο των κοινωνικών εταίρων της ναυτιλίας. Επιπροσθέτως, θα αναλυθούν οι σχέσεις επικοινωνίας που αναπτύχθηκαν με τους εκπροσώπους των ΜΜΕ, ενώ παράλληλα θα επιχειρηθεί να εξεταστεί το κατά πόσο οι μέθοδοι και οι πρακτικές που υιοθετήθηκαν συμπίπτουν με τα αξιώματα της Θεωρίας της Αριστείας ως προς τους τρόπους που οι «άριστοι» οργανισμοί επικοινωνούν ή μάλλον οφείλουν να επικοινωνούν με τα κοινά-στόχους τους, ειδικά σε περιόδους κρίσεων.

8.1. Θεωρητικό υπόβαθρο

Η δεκαπενταετής έρευνα σχετικά με την πρακτική εφαρμογή των μοντέλων επικοινωνίας που ανέπτυξαν τη δεκαετία του 1980 οι Grunig και Hunt, μελετώντας αρχικά αμερικανικές κυρίως πολυεθνικές εταιρείες, οδήγησε το 1992 την ερευνητική ομάδα του καθηγητή Grunig στη δυνατότητα της περαιτέρω ανάλυσης των μεθόδων και των τρόπων που οι «άριστοι» οργανισμοί (Excellence study) υιοθετούν σε περιόδους κρίσεων. Ειδικά τον 21ο αιώνα, οι έρευνες επικεντρώνονται στις μεθόδους και στις πρακτικές εφαρμογές της Θεωρίας της Αριστείας, αποκαλύπτοντας πώς οι «άριστοι» οργανισμοί ανά τον κόσμο επικοινωνούν με την ευρύτερη κοινωνία αλλά και με το συγκεκριμένο κοινό που αποτελεί τον στόχο τους⁶⁹⁶.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των ερευνητών, η επικοινωνία και οι δημόσιες σχέσεις ενός οργανισμού αποδίδουν εάν και εφόσον οι οργανισμοί «συσχετίζονται» και «αλληλεπιδρούν» διαρκώς με τους κοινωνικούς εταίρους και το κοινό-στόχο τους. Σε αυτό το πλαίσιο, η συμμετρική και διαρκής επικοινωνία, που βασίζεται όμως στην πραγματική ανάγκη για συνεύρεση και κατανόηση των θέσεων και των δύο πλευρών (πομπού-δέκτη), αποτελεί σημαντική προτεραιότητα για τις «άριστες» δημόσιες σχέσεις⁶⁹⁷.

Η αμοιβαία κατανόηση και η οικοδόμηση εμπιστοσύνης μέσω του αμφίδρομου συμμετρικού μοντέλου, το οποίο είχε απασχολήσει τους Grunig και Hunt από τις πρώτες τους έρευνες το 1980, αποτελεί πλέον απόλυτη προτεραιότητα σε οποιονδήποτε προασπίζεται τη Θεωρία της Αριστείας στην επικοινωνία. Σε αυτό το πλαίσιο, και σύμφωνα με τις παρατηρήσεις της ομάδας Grunig, ο υπεύθυνος επικοινωνίας θα πρέπει να έχει όχι μόνο άμεση επικοινωνία αλλά και συνεργασία με την ηγετική ομάδα του οργανισμού, και να συμμετέχει στη λήψη των αποφάσεών της. Στους «άριστους» οργανισμούς, ο υπεύθυνος επικοινωνίας δεν «(ανα)μεταδίδει» απλώς τα μηνύματα του οργανισμού προς τα έξω, αλλά συμμετέχει με την ηγετική ομάδα στη χάραξη της στρατηγικής· συμμετέχει δηλαδή στις διαδικασίες που αφορούν

⁶⁹⁶ Grunig, J.E. (2006), «Furnishing the edifice: Ongoing research on public relations as a strategic management function», *Journal of Public Relations Research*, 18:2, σελ. 158.

⁶⁹⁷ Grunig, J.E. (2006), ό.π., σελ. 159.

την εξεύρεση τρόπων και μεθόδων με τις οποίες ο οργανισμός συσχετίζεται με το κοινό-στόχο του και δεν επικοινωνεί απλώς μαζί του. Η έμφαση δίνεται πλέον στον συσχετισμό και στη σύναψη ενός δεσμού (relationship) και όχι μόνο στις δημόσιες σχέσεις και στην κατ' ανάγκη στείρα επικοινωνία με ένα κοινό-στόχο.

Πιο συγκεκριμένα, οι «άριστοι» οργανισμοί διακρίνονται ως προς την επικοινωνία τους με βάση τις ακόλουθες παρατηρήσεις:

1. Το τμήμα δημοσίων σχέσεων είναι μια διακριτή οντότητα στο οργανωτικό σχήμα του οργανισμού και οι υπεύθυνοι δημοσίων σχέσεων έχουν άμεση πρόσβαση και επικοινωνία με την ηγετική ομάδα⁶⁹⁸.
2. Οι μελέτες της ομάδας Grunig απέδειξαν ότι οι δημόσιες σχέσεις χάνουν τον μοναδικό τους ρόλο στη στρατηγική διαχείριση της επικοινωνίας εάν δεν διαχωρίζονται από άλλα τμήματα ενός οργανισμού ή εάν υποβιβάζονται από αυτά.
3. Οι οργανώσεις με «άριστες» δημόσιες σχέσεις υποστηρίζουν την έννοια της «διαφορετικότητας» και τη συμμετοχή στον οργανισμό και στη λήψη αποφάσεων ατόμων με διαφορετικά φυλετικά, πολιτιστικά, πολιτικά και οικονομικά χαρακτηριστικά.
4. Η συμμετρική επικοινωνία αποτελεί βασική προτεραιότητα του τμήματος, με όλα τα κοινά-στόχους.
5. Η εκπόνηση ερευνών είναι ένα κρίσιμο στοιχείο για τη συμμετρική επικοινωνία, ενώ παράλληλα οι οργανισμοί οφείλουν να συμπεριφέρονται με κοινωνικά αποδεκτούς τρόπους.

Στην παρακάτω ενότητα θα εξετάσουμε τα χαρακτηριστικά που εντοπίστηκαν από τον Grunig καθώς και άλλες παραμέτρους που ο ίδιος ο μελετητής θεώρησε μετέπειτα καθοριστικής σημασίας για το «άριστο» μοντέλο επικοινωνίας του. Είναι σημαντικό όμως να αναγνωρίσουμε ότι, όπως επεσήμαναν οι ίδιοι μελετητές σε όλες τις μετέπειτα τοποθετήσεις τους, οι παραπάνω αρχές παρέχουν ένα θεωρητικό κριτήριο-μοντέλο αναφοράς για την αξιολόγηση ενός τμήματος δημοσίων σχέσεων και ότι ελάχιστες οργανώσεις υιοθετούν αυτές τις αρχές σε όλη τους την έκταση ή καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής τους.

Έχοντας αναφέρει όλα τα παραπάνω, θα εξεταστεί το κατά πόσο οι αναθεωρημένες σε βάθος χρόνου προτάσεις της Θεωρίας της Αριστείας υιοθετήθηκαν από το προεδρείο και την Επιτροπή Δημοσίων Σχέσεων της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών κατά την εξεταζόμενη περίοδο.

8.2. Οι προτεραιότητες και οι προσωπικές επιλογές του Αντώνη Χανδρή ως προς τη στρατηγική επικοινωνίας

Αμέσως μετά την ανάληψη της προεδρίας της ΕΕΕ, ο Αντώνης Χανδρής επεσήμανε διαρκώς ότι η νέα διοίκηση θα έπρεπε να επανεξετάσει την επικοινωνιακή στρατηγική της. Στις πρώτες μάλιστα δημόσιες δηλώσεις του προς τον Τύπο τόνιζε ότι έπρεπε να υποστηριχθεί η ιδέα του ανοιχτού διαλόγου και της

⁶⁹⁸ Grunig, J.E. (2006), ό.π., σελ. 160.

δημόσιας συζήτησης, σε μια περίοδο που ακόμα και οι ναυτιλιακοί συντάκτες απαιτούσαν την «άμεση εγκατάλειψη της προηγούμενης *υπεροπτικής αρνήσεως για επικοινωνία*»⁶⁹⁹.

Η νέα ηγεσία στην ΕΕΕ δεν είχε απλώς την ευθύνη να ανασυντάξει τη διοίκηση του θεσμικού φορέα αλλά και, κατά έναν τρόπο, να «επιβάλει» την εξωστρέφειά του. Ενδεικτικό της εσωστρέφειας που επικρατούσε στον συλλογικό θεσμό πριν από το 1975 είναι το γεγονός ότι οι ετήσιες εκθέσεις και τα Πρακτικά των Γενικών Συνελεύσεων παρέμεναν εμπιστευτικά, ενώ και οι γενικές συνελεύσεις, σύμφωνα με δημοσιεύματα της εποχής, πραγματοποιούνταν σε καθεστώς απόλυτης μυστικότητας. Ειδικότερα, οι σχέσεις επικοινωνίας με τα ΜΜΕ ήταν αποσπασματικές και βασίζονταν στις προσωπικές επαφές της εκάστοτε ηγεσίας του θεσμού: «Οι συνεντεύξεις Τύπου γίνονταν μόνο μία φορά το χρόνο, ο δημόσιος διάλογος με τον εφοπλισμό ήταν ανύπαρκτος, ενώ οι στατιστικές ήταν αποτελέσματα των πρωτοβουλιών των ναυτιλιακών περιοδικών»⁷⁰⁰. Στο ίδιο άρθρο αναφέρεται ότι η σημασία της ενημέρωσης της κοινής γνώμης από ναυτιλιακούς φορείς πλέον αποτελεί μια νέα πραγματικότητα για τα κράτη-μέλη της ΕΟΚ, αφού συλλογικοί φορείς εκπροσώπησης συλλογικών συμφερόντων ξεκινούν παρόμοιες στρατηγικές, την ίδια περίοδο, στη Γαλλία και στη Γερμανία.

Τους πρώτους μήνες της προεδρίας του, ο νέος πρόεδρος κλήθηκε να αντιμετωπίσει το κρίσιμο θέμα της φορολογίας των πλοίων με ελληνική σημαία από τη νέα κυβέρνηση. Ο νέος πρωθυπουργός, Κωνσταντίνος Καραμανλής, είχε ήδη ανακοινώσει, χωρίς καμία διαβούλευση με την ελληνική πλοιοκτησία, την πρόθεση της κυβέρνησης για αλλαγή της φορολογικής κλίμακας, αλλά και για μια γενικότερη επανεξέταση του θεσμικού πλαισίου της ναυτιλίας.

Λίγους μήνες μετά, σε μία από τις πρώτες του συνεντεύξεις Τύπου, ο Αντώνης Χανδρής τόνισε χαρακτηριστικά προς τους εκπροσώπους των ΜΜΕ ότι «οι πλοιοκτήτες επιθυμούν όπως είναι γνωστά στον τόπο τους τα σχετικά με τη συνεισφορά τους στην ευρύτερη εθνική υπόθεση»⁷⁰¹. Στην ίδια συνέντευξη Τύπου ανακοίνωσε τη νέα στρατηγική επικοινωνίας της ΕΕΕ, η οποία θα εντατικοποιούσε τις προσπάθειες για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, θα ανέπτυξε στενότερη συνεργασία μεταξύ όλων των εφοπλιστικών οργανώσεων στην Ελλάδα και θα βελτιώνονταν οι δημόσιες σχέσεις σε όλη την ελληνική περιφέρεια «για την ορθή προβολή της ναυτιλίας». Το νέο αυτό πνεύμα της «συνεργασίας», που θα βασιζόταν στον ανοικτό διάλογο και στην εξωστρέφεια, γνωστοποιήθηκε επίσης από τον ίδιο τον πρόεδρο Αντώνη Χανδρή και στη συζήτηση στρογγυλής τραπέζης που διοργανώθηκε από το ναυτιλιακό περιοδικό *ΑΡΓΩ* τον Ιανουάριο του 1976. Η ειδική έκδοση με τα πρακτικά της ανοικτής συζήτησης που διοργάνωσε το περιοδικό *ΑΡΓΩ* απεστάλη σε όλα τα μέλη της Ενώσεως, στο πλαίσιο της ενημέρωσής τους για τις δράσεις και τις πρωτοβουλίες του νέου προεδρείου, αλλά και για τη στρατηγική που θα ακολουθούσε τόσο απέναντι στην κυβέρνηση όσο και ως προς τη διαμόρφωση μιας νέας δημόσιας εικόνας για τη ναυτιλία και τον ελληνικό εφοπλισμό⁷⁰².

⁶⁹⁹ «Η εντολή» (1975), *ΑΡΓΩ*, Φεβρουάριος 1975, τεύχος 114, σελ. 11.

⁷⁰⁰ «Δημόσιος διάλογος» (1976), *ΕΛΛΗΝΑΒΙ*, Φεβρουάριος 1976, έτος 3, τεύχος 26, σελ. 20.

⁷⁰¹ «Για τις επόμενες γενεές» (1975), *ΑΡΓΩ*, Ιούλιος 1975, τεύχος 119, σελ. 60.

⁷⁰² «Ένωσις Ελλήνων Εφοπλιστών» (1976), εγκύκλιος υπ' αριθμ. 1275, με ημερομηνία 12 Ιανουαρίου 1976.

Η σημαντικότερη όμως πρωτοβουλία που προβλήθηκε από τον Τύπο της εποχής δεν αφορούσε μόνο τη σύσφιξη των σχέσεων με το κράτος και τους εκπροσώπους της δημόσιας διοίκησης της χώρας. Σημαντικής αξίας ήταν και η έναρξη ενός ανοικτού διαλόγου με τη ναυτεργασία και η δημιουργία ενός νέου πλέγματος επικοινωνίας με την κοινή γνώμη μέσω των ΜΜΕ⁷⁰³. Την υλοποίηση της νέας αυτής πολιτικής ανέλαβε το σύνολο των μελών του ΔΣ που, όπως περιγράφεται σε δημοσίευμα της εποχής, για πρώτη φορά «κατέβηκαν στο πεζοδρόμιο των καθημερινών επαφών με επισκέψεις, κοινωνικές εμφανίσεις, συνεντεύξεις Τύπου, παρουσία στην τηλεόραση και το ραδιόφωνο, που για ανθρώπους με ασφυκτικά βεβαρημένο 24ωρο δεν προκαλούν ιδιαίτερη ευχαρίστηση»⁷⁰⁴.

Η πρόσκληση σε έκτακτες γενικές συνελεύσεις προς τα μέλη της ΕΕΕ, αλλά πλέον και προς εκπροσώπους των ΜΜΕ, θα συνεχιζόταν καθ' όλη τη διάρκεια της θητείας του Αντώνη Χανδρή, αντανακλώντας το πλαίσιο του ανοικτού διαλόγου που επιθυμούσε να διατηρήσει με τους συναδέλφους του, με τους κοινωνικούς εταίρους της ναυτιλίας και με τους εκπροσώπους του Τύπου⁷⁰⁵.

8.2.1. Η δημιουργία της νέας Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων

Κατά τη Θεωρία της Αριστείας, το τμήμα δημοσίων σχέσεων είναι μια διακριτή οντότητα στο οργανωτικό σχήμα του οργανισμού και οι υπεύθυνοι δημοσίων σχέσεων είναι γνώστες του αντικειμένου της επικοινωνίας και έχουν άμεση πρόσβαση και επικοινωνία με την ηγετική ομάδα. Η πιο σημαντική παρατήρηση εστιάζεται στον βαθμό κατά τον οποίο οι υπεύθυνοι δημοσίων σχέσεων συμμετέχουν στη στρατηγική διαχείριση ενός οργανισμού και δεν αποτελούν μια «απλή υπηρεσία αγγελιαφόρου για αποφάσεις που λαμβάνονται από άλλους στην οργάνωση»⁷⁰⁶.

Επιπλέον, οι μελέτες της ομάδας Grunig απέδειξαν ότι οι δημόσιες σχέσεις χάνουν τον μοναδικό τους ρόλο στη στρατηγική διαχείριση της επικοινωνίας εάν δεν διαχωρίζονται από άλλα τμήματα ενός οργανισμού ή εάν υποβιβάζονται από αυτά. Ειδικά όταν οι δημόσιες σχέσεις «επικουρούν» τις στρατηγικές μάρκετινγκ, οι σχέσεις με το κοινό-στόχο οδηγούνται συνήθως σε ασύμμετρη επικοινωνία. Όλα τα προγράμματα επικοινωνίας πρέπει να συντονίζονται, αποκλειστικά και μόνο, από το αρμόδιο τμήμα δημοσίων σχέσεων. Σε μια περίπτωση «άριστης» στρατηγικής επικοινωνίας, οι αρμόδιοι στο τμήμα επικοινωνίας είναι σε συνεργασία με τα άλλα τμήματα, χωρίς όμως να υποστέλλεται ή να αμφισβητείται ο κυρίως ρόλος τους. Οι δημόσιες σχέσεις δεν πρέπει δηλαδή να «ελέγχονται» και να «εξαρτώνται» από άλλα τμήματα, όπως το τμήμα μάρκετινγκ, το τμήμα ανθρωπίνων πόρων, κ.λπ.

Κατά την ανάληψη της προεδρίας του συλλογικού φορέα εκπροσώπησης του ελληνικού εφοπλισμού, ο Αντώνης Χανδρής, ανάμεσα στις υπόλοιπες προτεραιότητές του, επανεξέτασε την οργανωτική δομή της ΕΕΕ, υποστήριξε τη στελέχωση των υπηρεσιών με εξειδικευμένο προσωπικό, αλλά και ίδρυσε, για

⁷⁰³ «Προς το συμφέρον όλων» (1981), *Ναυτιλιακή*, τεύχος 955, Φεβρουάριος 1981, σελ. 3.

⁷⁰⁴ «Η διοίκηση της ΕΕΕ» (1976), *ΑΡΙΩ*, Δεκέμβριος 1976, τεύχος 136, σελ. 8 και 9.

⁷⁰⁵ «Έκτακτη Γενική Συνέλευση για τον εκούσιο παροπλισμό» (1978), *ΕΛΛΗΝΑΒΙ*, έτος 5, τεύχος 51, Απρίλιος 1978, σελ. 34. Φουστάνος, Γ. (1991), ό.π., σελ. 68

⁷⁰⁶ Grunig, J.E. (2006), ό.π., σελ. 160.

πρώτη φορά στην ιστορία του ελληνικού εφοπλισμού, το 1975, έναν «νεοπαγή μηχανισμό (δημοσίων σχέσεων και επικοινωνίας), ξεκινώντας από μια αφετηρία μηδενική»⁷⁰⁷. Η δημιουργία νέων αυτόνομων επιτροπών, που απαρτίζονταν σχεδόν αποκλειστικά από αιρετά μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, υπήρξε άμεση προτεραιότητα του νέου προέδρου. Η νέα Επιτροπή, που θα ήταν υπεύθυνη για τις Δημόσιες Σχέσεις και την Επικοινωνία, θεωρούνταν θεμελιώδους σημασίας από το νέο προεδρείο.

Η νέα Επιτροπή θα είχε για όλο το επόμενο διάστημα ως πρόεδρο τον Κώστα Καρρά, μέλος του ΔΣ και γνωστό πλοιοκτήτη, βιομήχανο και ξενοδόχο με σημαντικές διασυνδέσεις στον πολιτικό και καλλιτεχνικό κόσμο της Ελλάδας και της Βρετανίας, όπου και διέμενε επί σειρά ετών. Ο Καρράς, γόνος μιας ιστορικής οικογένειας της ναυτιλίας και εκπρόσωπος ενός ναυτιλιακού οίκου με σημαντικό αριθμό πλοίων, ήταν μορφωμένος, με ριζοσπαστικές για την εποχή αντιλήψεις⁷⁰⁸. Επιπροσθέτως, με τη δημιουργία της Επιτροπής, θα αναλάμβανε τον Ιούνιο του 1975 ειδικά συμπληρωματικά διοικητικά καθήκοντα στη γραμματεία της ΕΕΕ ο ναύαρχος Λιμενικού Σώματος (ε.α.) Γεώργιος Δρακόπουλος. Για πρώτη φορά, η ΕΕΕ στελεχώνεται με προσωπικό αρμόδιο αποκλειστικά και μόνο για θέματα επικοινωνίας. Ο ναύαρχος Δρακόπουλος, σε συνεργασία με την Επιτροπή Δημοσίων Σχέσεων, στην οποία ήδη μετείχαν επιφανή μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, «θα προσπαθήσει να προαγάγει τη ναυτιλιακή υπόθεση στην κοινή γνώμη και συγχρόνως να διαφωτίσει τους κυβερνητικούς εκπροσώπους για το ρόλο που διαδραματίζει το ελληνικό πλοίο από εθνικής, οικονομικής και κοινωνικής απόψεως»⁷⁰⁹. Ήταν η πρώτη φορά στην ιστορία του θεσμού που δημιουργήθηκε ειδική θέση υπευθύνου επικοινωνίας. Ως προς αυτή την επιλογή, των υπευθύνων επικοινωνίας με διακριτές εξουσίες και άμεση πρόσβαση προς την ηγετική ομάδα, η στρατηγική που επέλεξε το προεδρείο της ΕΕΕ συμπίπτει απόλυτα με τη Θεωρία της Αριστείας.

Η πολυεπίπεδη δράση της νέας Επιτροπής ξεκίνησε αμέσως μετά τη δημιουργία της. Ο πρόεδρος της Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων, Κώστας Καρράς, συνοψίζοντας τις δραστηριότητες της Επιτροπής αναφορικά με τον πρώτο χρόνο λειτουργίας της, επικεντρώθηκε στα ακόλουθα σημεία:

«Η Επιτροπή συνεδρίασε 12 φορές το 1975 με σκοπό τη μελέτη του είδους, της μορφής και της ευρύτητας των δημοσίων σχέσεων τις οποίες θα πρέπει να αναπτύξει η ΕΕΕ, της οργάνωσης και της αποδοτικής λειτουργίας ενός μόνιμου μηχανισμού δημοσίων σχέσεων εντός της ΕΕΕ αλλά και την οργάνωση, για πρώτη φορά, τακτικών επαφών με τα μέλη της δημοσιογραφικής κοινότητας, της σύνταξης του Ημερήσιου Δελτίου δημοσιευμάτων και Τύπου με παραλήπτες μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου και άλλων ενδιαφερομένων και την αποστολή του εβδομαδιαίου δελτίου Τύπου με παραλήπτες τα ναυτιλιακά γραφεία-μέλη της ΕΕΕ. Επιπλέον, για πρώτη φορά συμμετείχε στη ΔΕΘ, χορήγησε βραβεία και πολιτιστικές εκδηλώσεις αλλά και θέσπισε σημαντικά βραβεία για ναυτικούς»⁷¹⁰.

⁷⁰⁷ Μπάτης, Ευ. (2014), ό.π., σελ. 125.

⁷⁰⁸ Μαρτυρία Στ. Νταϊφά (2012).

⁷⁰⁹ «Εις τις δημόσιες σχέσεις της ΕΕΕ ο Ναύαρχος ΛΣ Γ. Δρακόπουλος» (1975), ΑΡΓΩ, Ιούλιος 1975, τεύχος 119, σελ. 22.

⁷¹⁰ «Τώρα εις το προσκήνιον» (1976), ΑΡΓΩ, Φεβρουάριος 1976, τεύχος 126, σελ. 27-28.

Ο ναυτιλιακός Τύπος, εμφανώς επηρεασμένος από την τάση της εποχής, καταγράφει τη ριζική μεταστροφή της ΕΕΕ τον Ιούνιο του 1976, ύστερα από μια «σχετική αφάνειά της στα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια και την παλινωδία της δικτατορίας, όπου διακινδυνεύτηκε το όνομά της» και αναφέρεται ότι οι εκπρόσωποι του εφοπλισμού «απαλλαγμένοι από την παλιά ιδεολογική και ταξική φόρτιση... εγκαταλείπουν την τακτική τού λάθε βιώσας που εφαρμοζόταν στο παρελθόν»⁷¹¹.

Η «μάχη» για την ενημέρωση της κοινής γνώμης, όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται, ουσιαστικά ξεκινά ακόμα πιο δυναμικά από τις αρχές του 1976, με πολλαπλές δραστηριότητες και τακτική επικοινωνία τόσο με τα ΜΜΕ όσο και με την ευρύτερη κοινωνία⁷¹². Είναι σαφές ότι η διοίκηση της ΕΕΕ, και ειδικά η Επιτροπή Δημοσίων Σχέσεων, κατά τη διάρκεια της πρώτης θητείας της, εστίαστηκε στη μελέτη των συνιστωσών της εποχής και στον προσεκτικό σχεδιασμό για τις δράσεις και τις πρωτοβουλίες που θα υιοθετούνταν και θα υλοποιούνταν από το 1976 και ύστερα⁷¹³. Πιο συγκεκριμένα, η Επιτροπή Δημοσίων Σχέσεων αλλά και το προεδρείο της ΕΕΕ κατά την εξεταζόμενη περίοδο επεδίωξαν, με μια αλληλουχία συντονισμένων δράσεων, να βελτιώσουν τις σχέσεις τους –ή να δημιουργήσουν από την αρχή– με όλους τους κοινωνικούς εταίρους της ελληνικής ναυτιλίας. Στις ακόλουθες ενότητες θα εξεταστεί η μέθοδος επικοινωνίας της Επιτροπής αλλά και του ΔΣ, διερευνώντας εάν ακολουθήθηκε το συμμετρικό μοντέλο επικοινωνίας.

8.2.2. Η επικοινωνία με τους κοινωνικούς εταίρους της ναυτιλίας

Κατά τη Θεωρία της Αριστείας, ένα συμμετρικό σύστημα εσωτερικής επικοινωνίας αντανακλά μια συμμετοχική και όχι αυταρχική κουλτούρα του οργανισμού. Η ασύμμετρη επικοινωνία περιλαμβάνει επικοινωνία χωρίς πραγματικό ενδιαφέρον για τους κοινωνικούς εταίρους ενός οργανισμού. Ωστόσο, σύμφωνα με τον Grunig, η ασύμμετρη επικοινωνία και η πειθώ δεν είναι αναγκαστικά ταυτόσημες έννοιες. Σε κάθε περίπτωση, η διάθεση για συσχετισμό και για αμοιβαίες παραχωρήσεις είναι το προαπαιτούμενο για οποιαδήποτε συμμετρική σχέση. Στο ίδιο πλαίσιο, οι οργανώσεις με «άριστες» δημόσιες σχέσεις συνομιλούν επίσης με το εκάστοτε κοινό-στόχο. Με την ενεργό πρόσκληση συμμετοχής, ο οργανισμός υποστηρίζει τις «δεσμευτικές» σχέσεις και δεν ενδιαφέρεται απλώς για μια εξ αναγκασμού τυπική επαφή.

8.2.2.1. Η επικοινωνία με την κυβέρνηση και τους κοινοβουλευτικούς εκπροσώπους

Η επιθυμία του προεδρείου της ΕΕΕ να βελτιώσει τις σχέσεις με τα αρμόδια κρατικά όργανα και υπηρεσίες διαφάνηκε αμέσως μετά τη σύσταση του νέου ΔΣ της ΕΕΕ τον Ιανουάριο του 1975 και τη δημιουργία των νέων επιτροπών. Ενδεικτική αυτής της επιθυμίας είναι η σύσταση της *Επιτροπής*

⁷¹¹ Μπάνος, Γ. (1981), «Η σύγχρονη ελληνική εμπορική ναυτιλία», *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Αυγούστου 1981, τεύχος 1108/867, σελ. 15.

⁷¹² «Προεπισκόπιο» (1976), *ΑΡΓΩ*, Φεβρουάριος 1976, έτος 11, τεύχος 126, σελ. 2.

⁷¹³ «Δημόσιες Σχέσεις» (1976), *ΑΡΓΩ*, Φεβρουάριος 1976, τεύχος 126, σελ. 27.

Επίλυσης Διαφορών μετά του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, όπου συμμετείχαν αποκλειστικά και μόνο εκπρόσωποι ναυτιλιακών οίκων με έδρα και σημαντική φυσική παρουσία στον Πειραιά.

Η νέα Επιτροπή συστήθηκε με πρόεδρο τον Γεώργιο Βαρδινογιάννη και μέλη τους: Σταύρο Νταϊφά, Νικόλαο Επιφανειάδη, Αχιλλέα Χαλκούση, Κωνσταντίνο Στραβελάκη και Δημήτρη Πατέρα. Σύμφωνα μάλιστα με την απόφαση του ΔΣ, η Επιτροπή συστήθηκε με σκοπό να «επιλαμβάνεται, σε συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΕΝ, της επίλυσης των ανακυπτόντων σοβαρών προβλημάτων της ελληνικής Ναυτιλίας ως και των αναφερόμενων τυχόν διαφορών»⁷¹⁴.

Η πιο καινοτόμος όμως πρωτοβουλία –σύμφωνα με όλες τις μαρτυρίες που καταγράφηκαν τόσο από τους συνεντευξιαζόμενους δημοσιογράφους όσο και από τα εν ζωή μέλη της Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων– ήταν τα γεύματα εργασίας. Γνωρίζοντας την αρνητική εικόνα του εφοπλισμού στα κόμματα της αντιπολίτευσης αλλά και στους κόλπους της κυβερνώσας παράταξης, εντός και εκτός Βουλής⁷¹⁵, ο ίδιος ο πρόεδρος της ΕΕΕ, Αντώνης Χανδρής, συνέστησε τα γεύματα εργασίας, στα οποία η ΕΕΕ καλούσε στα κεντρικά γραφεία της, στην οδό Μητροπόλεως στο Σύνταγμα, εκπροσώπους της κυβέρνησης⁷¹⁶ και των κοινοβουλευτικών κομμάτων. Οι εν λόγω συγκεντρώσεις αποτέλεσαν μια καινοτόμο ιδέα της ΕΕΕ, που έφερε σε τακτική –αλλά κεκλεισμένων των θυρών– επαφή τον εφοπλισμό με εκπροσώπους της πολιτικής ζωής του τόπου⁷¹⁷.

Ειδικά το καλοκαίρι του 1977, η ΕΕΕ πραγματοποίησε δεκαέξι γεύματα εργασίας στα γραφεία της, με προσκεκλημένους βουλευτές και άλλους παράγοντες της δημόσιας ζωής, για την «ουσιαστική και αντικειμενική ναυτιλιακή ενημέρωση» και με σκοπό την «αμερόληπτη πολιτική τοποθέτηση» τόσο απέναντι στους βουλευτές όσο και στους πολιτικούς και οικονομικούς κύκλους της χώρας⁷¹⁸. Το 1978, ο Αντώνης Χανδρής και το προεδρείο της ΕΕΕ προσκάλεσαν επίσημα και συνομίλησαν για πρώτη φορά με τον Γ.Γ. του ΚΚΕ και αντάλλαξαν εποικοδομητικές απόψεις και προτάσεις, μια πρωτοβουλία «ριζοσπαστική», όπως περιγράφεται από τον Τύπο της εποχής⁷¹⁹. Η συγκεκριμένη κίνηση σχολιάστηκε εκτενώς στον Τύπο της εποχής, ως μια σημειολογική προσπάθεια της ΕΕΕ για ενδυνάμωση των σχέσεων με όλα τα κόμματα της αντιπολίτευσης και τα πολιτικά και κοινωνικά ρεύματα της εποχής⁷²⁰. Ενδιαφέρον παρουσιάζει και η πρωτοβουλία για διάλογο ακόμα και με τα κόμματα που είχαν συγκεντρώσει μικρά ποσοστά στις εθνικές εκλογές, αντανακλώντας την επιθυμία του προεδρείου για ανοικτό διάλογο με το σύνολο των κοινοβουλευτικών κομμάτων, ανεξαρτήτως ιδεολογίας⁷²¹.

⁷¹⁴ «Ένωσις Ελλήνων Εφοπλιστών» (1975), εγκύκλιος υπ' αριθμ. 108, με ημερομηνία 2 Απριλίου 1975.

⁷¹⁵ «Μια πολύωρη κοινοβουλευτική μάχη με μύδρους εναντίον των εφοπλιστών» (1978), *ΑΡΓΩ*, Ιούλιος 1978, τεύχος 155, σελ. 25.

⁷¹⁶ «Κλίμα Συνεργασίας» (1977), *ΕΛΝΑΒΙ*, Μάρτιος 1977, έτος 4, τεύχος 3, σελ. 9.

⁷¹⁷ Μαρτυρία Κ. Καρρά (2019).

⁷¹⁸ «Η επιρροή» (1977), *ΑΡΓΩ*, Αύγουστος 1977, τεύχος 144, σελ. 32 και Φουστάνος, Γ. (2016), ό.π., σελ. 265

⁷¹⁹ «Διάλογος και με την αριστερά» (1977), *ΑΡΓΩ*, Ιούλιος 1977, τεύχος 143, σελ. 13.

⁷²⁰ Σούλια, Ν. (1979), «Ιστορικές αλλαγές», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Νοεμβρίου 1979, τεύχος 1067/ 826, σελ. 20.

⁷²¹ «Πολιτική και Ναυτιλία» (1978), *ΑΡΓΩ*, Αύγουστος 1978, τεύχος 156, σελ. 59, και «Παραλειπόμενα από ένα γεύμα εργασίας» (1979), *ΑΡΓΩ*, Μάιος 1979, τεύχος 165, σελ. 45.

Η σημαντικότητα των γευμάτων εργασίας περιγράφεται από τον ίδιο τον πρόεδρο της Επιτροπής, Κώστα Καρρά:

«Στα γεύματα εργασίας προσέρχονταν αρχηγοί όλων των κομμάτων, του ΚΚΕ μη εξαιρουμένου. Θυμάμαι τον Φλωράκη, τον Λεωνίδα Κύρκο, που ήδη τον γνώριζα και συμπαθούσα, τον Γιώργο Μαύρο, πραγματικό πατριώτη, και βέβαια τον Γιάγκο Πεσμαζόγλου, με τον οποίο με συνέδεε προσωπική φιλία. Μόνον ο Κωνσταντίνος Καραμανλής, και δικαίως εφ' όσον ήταν πρωθυπουργός, δεν έπρεπε και δεν μπορούσε να έλθει, οπότε δεν τον καλέσαμε. Βοηθούσε βέβαια ότι τα γραφεία της Ενώσεως ήταν τότε ακόμα στην οδό Μητροπόλεως, πολύ κοντά στη Βουλή, και βοηθούσε πολύ περισσότερο ότι οι επιχειρηματίες που ασχολούνται με τη ναυτιλία έχουν ένα διεθνές πνεύμα και γνώσεις της διεθνούς πραγματικότητας, κάτι πολύ χρήσιμο για πολιτικούς των οποίων οι καθημερινές ασχολίες περιορίζονταν από τα τείχη του Κοινοβουλίου και των κομματικών ή πολιτικών τους γραφείων. Δύο μέλη του Συμβουλίου της Ενώσεως, ο Γιώργος Π. Λιβανός και εγώ, είχαμε δραστηριοποιηθεί έντονα στους αγώνες της Ελλάδας, της Κύπρου και της ελληνικής διασποράς κατά της τουρκικής κατοχής στην Κύπρο και προκλητικότητας στο Αιγαίο, οπότε έβλεπαν οι πολιτικοί ηγέτες ότι δεν προσέφερε μόνον οικονομικά η ναυτιλία, αλλά και πολιτικά, στους δύσκολους εθνικούς αγώνες της εποχής.

»Εύκολα οι πολιτικοί έρχονταν σε εμάς, δύσκολα μας δέχονταν όμως εκείνοι. Η μεγάλη εξαίρεση υπήρξε ο Ανδρέας Παπανδρέου, ο οποίος μας κάλεσε δύο φορές στο Καστρί, για να ανταποδώσει τη φιλοξενία, και έκανε πολύ σαφές ότι, εάν και όταν θα ερχόταν στην εξουσία, δεν θα πείραζε το καθεστώς που είχαμε συμφωνήσει με την κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας».

Ωστόσο, παρά τον σταθερό και επικοινωνιακό διάλογο των εκπροσώπων του εφοπλισμού με την ηγεσία του ΥΕΝ, η ανάγκη της επανεξέτασης του ορίου ηλικίας εγγραφής (ή και διαγραφής) πλοίων στον ελληνικό στόλο αλλά και οι διμερείς συμβάσεις με αλλοδαπά ναυτεργατικά συνδικάτα οδήγησαν σε όξυνση των σχέσεων με τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη.

Οι σχέσεις παρέμειναν τεταμένες καθ' όλη σχεδόν τη διάρκεια της θητείας του υπουργού στο ΥΕΝ και οξύνθηκαν περαιτέρω το 1979. Ο πρόεδρος της ΕΕΕ δεν δίστασε να κοινοποιήσει μια ιδιαίτερα αυστηρή επιστολή προς τον υπουργό Ναυτιλίας, με κύριο θέμα το όριο ηλικίας που ο υπουργός επιθυμούσε να επιβάλει στα πλοία υπό ελληνική σημαία αλλά και της μη υπογραφής των διμερών συμβάσεων⁷²². Οι επιστολές των δύο ανδρών διέρρηυσαν προς όλο τον ναυτιλιακό Τύπο και δημοσιεύτηκαν σε αποσπάσματα, προβάλλοντας όχι μόνο τις διαφορετικές απόψεις μεταξύ των δύο προσωπικοτήτων αλλά κυρίως την ενόχληση του Αντώνη Χανδρή για τις «μυστικές μεθοδεύσεις» του υπουργού. Αν και η κρίση γρήγορα εκτονώθηκε, η ΕΕΕ δεν δίστασε την ίδια περίοδο να προειδοποιήσει ευθέως τόσο την κυβέρνηση όσο και τον ίδιο τον υπουργό, χρησιμοποιώντας για πρώτη φορά σε δημόσιο βήμα την πρόταση «φεύγουμε», υπονοώντας τη φυγή των πλοίων από την ελληνική σημαία. Με αυτή την επισήμανση, η ΕΕΕ ανέδειξε για πρώτη φορά δημοσίως την έκταση της αντιπαράθεσης, ενώ το προεδρείο της ΕΕΕ δεν δίστασε να επισημοποιήσει όχι μόνο τις επιστολές που ανταλλάχθηκαν με το

⁷²² «Η επιστολιμαία αψιμαχία Ενώσεως Εφοπλιστών και ΥΕΝ» (1979), *ΑΡΓΩ*, Απρίλιος 1979, τεύχος 164, σελ. 17.

ΥΕΝ αλλά και να αναφερθεί με λεπτομερείς πληροφορίες και ενίοτε έντονους χαρακτηρισμούς στη στάση του υπουργού αλλά και των ναυτεργατικών σωματείων⁷²³.

Σε αυτό το πλαίσιο, η διοργάνωση της Ημερίδας Ναυτιλίας, τον Δεκέμβριο του 1979, είχε ως σκοπό τόσο τη δημοσιοποίηση των θέσεων του εφοπλισμού για τα παραπάνω θέματα όσο και για την επανασύσφιξη των σχέσεων με την κυβέρνηση, σε μια δύσκολη περίοδο για τα οικονομικά της χώρας. Η ημερίδα ήταν η πρώτη και μοναδική δημόσια εκδήλωση που διοργανώθηκε συλλογικά από τον ελληνικό εφοπλισμό μετά το 1965. Ο πρόεδρος, με την υπ' αριθμ. 1841 επιστολή (3/12/1979), διαβίβασε την παράκληση όπως παραστούν τα μέλη της ΕΕΕ και «συμβάλουν προσωπικά στην ολοκλήρωση των προσπαθειών της ΕΕΕ»⁷²⁴.

Με τη συμμετοχή του συνόλου της πολιτικής και δημοσιογραφικής κοινότητας, η ημερίδα είχε ως σκοπό την ευρύτερη ενημέρωση του πολιτικού κόσμου σε μια τεταμένη περίοδο για την εθνική οικονομία και τη ναυλαγορά. Ταυτόχρονα ήταν επιθυμητή η ανταλλαγή απόψεων και προτάσεων για τα φλέγοντα θέματα της ποιότητας του ελληνικού στόλου, της προσφοράς της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία και σαφώς για την ανάγκη υπογραφής των διμερών συμβάσεων. Αν και ο υπουργός Συντονισμού, Κωνσταντίνος Μητσοτάκης, δήλωσε στους δημοσιογράφους ότι «η κυβέρνηση σύντομα θα αναλάβει πρωτοβουλία για την επίλυση του προβλήματος των πληρωμάτων των εμπορικών πλοίων», τελικώς ο πρωθυπουργός δεν αναφέρθηκε ποτέ δημόσια σε αυτό το θέμα. Εντούτοις, στη δική του συνέντευξη Τύπου, ο πρόεδρος της ΕΕΕ δεσμεύτηκε για την απόφαση του προεδρείου να συμβάλει ούτως ώστε το ναυτιλιακό συνάλλαγμα της χώρας να ξεπεράσει τα 2,5 δισ. δολάρια έναντι 1,5 δισ. δολαρίων το 1979⁷²⁵. Στο πλαίσιο αυτής της προσπάθειας, τα μέλη του ΔΣ της ΕΕΕ θα συναντούσαν τους συναδέλφους τους σε Λονδίνο και Νέα Υόρκη, προκειμένου να ενημερώσουν και να μεθοδεύσουν από κοινού την προσπάθεια για αύξηση του συναλλάγματος προς την Ελλάδα. Η απόφαση του προεδρείου κοινοποιήθηκε με εγκύκλιο προς όλα τα μέλη της ΕΕΕ, όπου αναφέρεται ότι στο πλαίσιο των εργασιών της Ημερίδας Ναυτιλίας έγιναν οι ακόλουθες δεσμεύσεις:

- A. «(ο εφοπλισμός) υποσχέθηκε στον κ. πρόεδρο της κυβερνήσεως ότι θα καταβάλει κάθε προσπάθεια να ανταποκριθεί στην πρόσκλησή του για αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος προς κάλυψη του αιτούμενου ποσού του ενός δισεκατομμυρίων δολαρίων».
- B. «Για την πραγματοποίηση της ανωτέρω υποσχέσεως, ο κ. πρόεδρος της ΕΕΕ δεν ζήτησε ικανοποίηση των τυχόν αιτημάτων του εφοπλισμού...».

Ανάμεσα στα συμφωνηθέντα σημεία, που οι Έλληνες εφοπλιστές είχαν δεσμευτεί για την υλοποίησή τους, ήταν η εξασφάλιση περισσότερων επισκευών πλοίων στην Ελλάδα, η στήριξη των ελληνικών εταιρειών εφοδιασμού, ναυπηγικής τεχνολογίας και γενικότερων επιχειρηματικών υπηρεσιών, με στόχο τη διευκόλυνση των ελληνόκτητων πλοίων. Η κυβέρνηση θα αναλάμβανε, μεταξύ άλλων, τη χρηματοδότηση και τον δανεισμό με ευνοϊκότερους όρους τόσο για τις ναυτιλιακές εταιρείες όσο και

⁷²³ «Εξετάζεται το θέμα των διμερών συμβάσεων» (1979), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Μαρτίου 1979, τεύχος 1051/810, σελ. 25.

⁷²⁴ Χανδρής, Α. (1979), «Ημερίδα διά την Ναυτιλίαν», Επιστολή προς μέλη ΕΕΕ υπ. αριθμ. 1841, με ημερομηνία 3 Δεκεμβρίου 1979.

⁷²⁵ *Ναυτιλιακή*, Ιανουάριος 1980, σελ. 5 και 23, και «Ορισμένες» (1979), *ΑΡΓΩ*, Δεκέμβριος 1979, τεύχος 172, σελ. 9 και 121

για τον εκσυγχρονισμό και τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των εταιρειών που θα προσέφεραν τις υπηρεσίες τους⁷²⁶. Τα αποτελέσματα της ημερίδας απασχόλησαν για αρκετούς μήνες μετά τη ναυτιλιακή κοινότητα. Στη Γενική Συνέλευση της ΕΕΕ, ο πρόεδρος επισημαίνει ότι η πραγματοποίηση της Ημερίδας της Ναυτιλίας στο Χίλτον είχε ως κύριο σκοπό «για πρώτη φορά να συζητηθούν δημόσια με τους πολιτικούς παράγοντες της Ελλάδας τα σοβαρά προβλήματα της ναυτιλίας»⁷²⁷.

Η σημασία της ημερίδας αλλά και των καμπανιών προβολής και επικοινωνίας την προηγούμενη περίοδο αναφέρθηκε με χαρακτηριστικό τρόπο στην τελευταία δημόσια ομιλία του στους συναδέλφους του, ως προέδρου της ΕΕΕ, όπου σημειώθηκε ότι «οι προβολείς της δημοσιότητας φώτισαν αρκετά τη δυναμικότητα και την αξία της (ναυτιλίας)», ενώ επίσης υπογραμμίστηκε ότι ο σκοπός της δυναμικής αυτής κινητοποίησης για βελτίωση της δημόσιας εικόνας της ναυτιλίας, κατά την προηγούμενη περίοδο, είχε θετικό αποτέλεσμα: «Η κατάληξη είναι ότι (όλοι) είπαν το μεγάλο ναι στη ναυτιλία μας και από την ώρα αυτή αρχίζει και η νέα μας εθνική αποστολή»⁷²⁸.

8.2.2.2. Η επικοινωνία με τους διεθνείς φορείς της ναυτιλίας

Η επικείμενη ένταξη της Ελλάδας στην ΕΟΚ, η αρνητική στάση των διεθνών ΜΜΕ, ειδικά ως προς τα ναύαγια, αλλά και η αλλαγή της πολιτικής των ασφαλιστών του Λονδίνου σε συνδυασμό με την ανάγκη για συσπείρωση του διεθνούς εφοπλισμού για την αντιμετώπιση της διεθνούς κρίσης στη ναυλαγορά οδήγησαν την Επιτροπή Δημοσίων Σχέσεων της ΕΕΕ σε ένα πολύπλευρο άνοιγμα προς τα διεθνή ΜΜΕ⁷²⁹. Στο πλαίσιο αυτό, το προεδρείο και ο ίδιος ο πρόεδρος Αντώνης Χανδρής ξεκίνησαν το 1976 έναν συστηματικό και δημόσιο διάλογο με περισσότερους διεθνείς αποδέκτες.

Από την αρχή της θητείας του, το νέο προεδρείο διοργάνωνε τακτικά γεύματα εργασίας και επαφές με ανταποκριτές της Ένωσης Ξένων Ανταποκριτών στην Αθήνα, ενώ το 1976 διοργανώθηκε για πρώτη φορά διεθνές ναυτιλιακό συνέδριο με τη συμμετοχή των σημαντικότερων εφοπλιστικών ενώσεων Ευρώπης και Ασίας, αλλά και διεθνών και περιφερειακών εφοπλιστικών ενώσεων. Ο νέος πρόεδρος της ΕΕΕ προσκάλεσε 18 προέδρους εθνικών εφοπλιστικών ενώσεων και τρεις φορέων εκπροσώπησης διεθνών εφοπλιστικών συμφερόντων (ICS, ISF, CENSA) για συζητήσεις στην Αθήνα. Η διεθνής διάσκεψη, πρωτοβουλία του Αντώνη Χανδρή, ερχόταν για πρώτη φορά να εξυπηρετήσει τη νέα ανάγκη της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας ούτως ώστε «οι πρόεδροι να ανταλλάσσουν απόψεις χωρίς αυτές να δεσμεύουν τούτους σε ορισμένες ενέργειες ή οριστικές αποφάσεις» και όπως ανέφερε ο Τύπος της εποχής: «Οι διασκέψεις αυτές δεν αγκυλωνόντουσαν από ένα αυστηρό τυπολατρικό πλαίσιο, αλλά ήταν κυρίως διερευνητικού χαρακτήρα»⁷³⁰.

⁷²⁶ «Ένωσις Ελλήνων Εφοπλιστών» (1980), εγκύκλιος υπ. αριθμ. 1860, με ημερομηνία 12 Φεβρουαρίου 1980.

⁷²⁷ Χανδρής, Α. (1980), Ομιλία στη Γενική Συνέλευση της ΕΕΕ, 5 Φεβρουαρίου 1980, Αθήνα.

⁷²⁸ Χανδρής, Α. (1980), Ομιλία στη Γενική Συνέλευση της ΕΕΕ, 5 Φεβρουαρίου 1980, Αθήνα.

⁷²⁹ «Τα επιτεύγματα και οι προβληματισμοί» (1977), *ΕΛΝΑΒΙ*, Ιανουάριος 1977, έτος 4, τεύχος 37, σελ. 41.

⁷³⁰ «Διαπιστώσεις από το συνέδριο των προέδρων των 19 εφοπλιστικών ενώσεων» (1976), *ΑΡΓΩ*, Νοέμβριος 1976, τεύχος 135, σελ. 63.

Η σημασία της πρωτοβουλίας Χανδρή και η ανταπόκριση και η αποδοχή της πρόσκλησης από τους προέδρους των σημαντικότερων ενώσεων της εποχής είναι ενδεικτικές της ευρείας αποδοχής της προσωπικότητας του προέδρου της ΕΕΕ, αλλά και του ρόλου και της σημασίας της ελληνικής ναυτιλίας διεθνώς. Στο ίδιο μήκος κύματος διοργανώθηκε, τον Μάιο του 1976, το συνέδριο της BIMCO στην Ελλάδα, με τη συμμετοχή 140 συνέδρων⁷³¹. Οι στρατηγικές επιλογές για διεθνή εξωστρέφεια αφορούσαν τόσο την ανάγκη για βελτίωση της δημόσιας εικόνας της ναυτιλίας διεθνώς όσο και για στενότερη συνεργασία με διεθνείς φορείς.

Σε συνέχεια αυτής της στρατηγικής, μέλη του ΔΣ της ΕΕΕ ξεκίνησαν εθιμοτυπικές επισκέψεις στα κέντρα λήψης αποφάσεων της ΕΟΚ, την περίοδο πριν από την ένταξη της Ελλάδας στην Κοινότητα. Σκοπός των συναντήσεων του προεδρείου της ΕΕΕ στις ευρωπαϊκές πρωτεύουσες ήταν η ενημέρωση ευρωβουλευτών και στελεχών των θεσμικών οργάνων της ΕΟΚ (κυρίως της Ευρωπαϊκής Επιτροπής) αλλά και υπουργών άλλων ναυτιλιακών κρατών. Βασικός άξονας αυτής της προσέγγισης ήταν μια σειρά εκδηλώσεων που διοργάνωσε η ΕΕΕ το 1981 στο Στρασβούργο, με σκοπό την «προσωπική γνωριμία» αλλά και τη δυνατότητα έγκαιρης διαφώτισης των θεσμικών οργάνων της ΕΟΚ για θέματα της ελληνικής ναυτιλίας, προκειμένου να αντιμετωπιστεί η τάση που είχε εκδηλωθεί για αμφισβήτηση της ελληνικής ναυτιλιακής δύναμης εντός της Κοινότητας⁷³². Είναι επίσης ενδιαφέρουσα η παρατήρηση ότι αυτές οι εκδηλώσεις έγιναν «προς τιμήν» των ευρωβουλευτών και διοργανώθηκαν από την Επιτροπή Δημοσίων Σχέσεων με τη συμμετοχή του ίδιου του προέδρου Αντώνη Χανδρή και των Κώστα Καρρά, Γεωργίου Λαναρά, Μιχάλη Περατικού και στελεχών της ΕΕΕ.

8.2.2.3. Η επικοινωνία με τον ναυτεργατικό συνδικαλισμό

Η βασική επιδίωξη της Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων ήταν η βελτίωση των σχέσεων της ΕΕΕ με όλους τους κοινωνικούς της εταίρους: η Ένωση εντόπισε, από την έναρξη της περιόδου της μεταπολίτευσης, την ανάγκη για βελτίωση της γενικότερης δημόσιας εικόνας τόσο του εφοπλισμού όσο και της ίδιας ως συλλογικού οργάνου. Έτσι, επιδιώχθηκε η συστηματική ανταλλαγή απόψεων με όλους ανεξαιρέτως τους φορείς εκπροσώπησης του ναυτεργατικού συνδικαλισμού. Ειδική μνεία –ενδεικτική των προθέσεων του όσον αφορά τις σχέσεις με τη ναυτεργασία– έγινε σε συνέντευξη Τύπου από τον νέο πρόεδρο της ΕΕΕ τον Απρίλιο του 1975, κατά την οποία υπογραμμίστηκε ότι «η συνεργασία με τους ναυτικούς μας αποτελεί θεμέλιο της ναυτιλίας, διότι από τα πράγματα έχει αποδειχθεί ότι ο στενότερος συνεργάτης του εφοπλισμού είναι ο ναυτικός». Με βάση αυτό το πνεύμα συνεργασίας, ο πρόεδρος υπενθύμιζε τακτικά ότι η ΕΕΕ αποδέχτηκε το μέγιστο μέρος των γενικών και κλαδικών αιτημάτων της ΠΝΟ και των υπόλοιπων σωματείων, με αποτέλεσμα το ποσοστό βελτίωσης των συνολικών αποδοχών να αγγίζει το 57,5%. Επιπλέον, η βελτίωση της ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης του ναυτικού εξέφραζε «την

⁷³¹ «Ελληνικές πρωτοβουλίες στο διεθνή ναυτιλιακό χώρο» (1976), *ΑΡΓΩ*, Μάρτιος 1976, τεύχος 127, σελ. 50.

⁷³² «Εκδηλώσεις γνωριμίας της ΕΕΕ στο Ευρωκοινοβούλιο» (1981), *ΑΡΓΩ*, Φεβρουάριος 1981, τεύχος 174, σελ. 22.

επιθυμία και του εφοπλιστικού παράγοντος για την περαιτέρω κοινωνικοποίηση της ναυτικής εργασίας»⁷³³.

Στο γεύμα εργασίας μεταξύ Ενώσεως και ΠΝΟ, τον Αύγουστο του 1975, ο αντιπρόεδρος Αριστομένης Καραγεώργης, εκπροσωπώντας τον πρόεδρο της ΕΕΕ, τόνισε για ακόμα μία φορά τη διάθεση όλων των εφοπλιστών για «μια αποδοτική εφεξής συνεργασία» και επεσήμανε ότι «είναι απόφαση του ΔΣ της Ένωσης να εδραιώσει και να διευρύνει το πνεύμα της συνεργασίας»⁷³⁴. Σε αυτό το πλαίσιο, το προεδρείο της ΕΕΕ διοργάνωνε καθ' όλο το επόμενο διάστημα, σε τακτικές περιόδους, γεύματα εργασίας στη Ναυτιλιακή Λέσχη με προσκεκλημένους εκπροσώπους των συνδικαλιστικών φορέων της ελληνικής ναυτεργασίας⁷³⁵. Στο ίδιο πνεύμα σύσφιξης των σχέσεων με τη ναυτεργασία, διοργανώθηκαν και τα ετήσια βραβεία Καββαδία. Ο διαγωνισμός αφορούσε ναυτικούς οι οποίοι θα διαγωνίζονταν για τρία έπαθλα με την ανάδειξη των καλύτερων πεζών κειμένων ή ποιημάτων δικής τους έμπνευσης.

Οι σχέσεις όμως με την ΠΝΟ από το 1978 και μετά εμφάνιζαν αρκετές δυσκολίες, που συχνά απασχολούσαν τον ναυτιλιακό Τύπο της εποχής. Σε αρθρογραφία του προέδρου της ΕΕΕ σε τεύχη και συνεντεύξεις Τύπου, απευθυνόμενος τόσο στην κυβέρνηση όσο –κυρίως– και στην ΠΝΟ, ζητούσε, σε μια δύσκολη περίοδο για τη ναυλαγορά, να λάβουν υπόψη ότι το ελληνικό πλοίο «λόγω των παράλογων αξιώσεων των αξιωματικών και των κατώτερων πληρωμάτων, δεν είναι πλέον σε θέση να συναγωνιστεί τα ξένα πλοία». Με τη δήλωση αυτή ο Χανδρής εφιστούσε την προσοχή στην κυβέρνηση να ασχοληθεί «με σοβαρότητα» με το πρόβλημα το οποίο «αφορά την όλη οικονομική πολιτική της χώρας μας», ασχέτως, όπως ανέφερε χαρακτηριστικά, «αν μια μερίδα της κυβέρνησης και των διαφόρων υπηρεσιακών παραγόντων αγνοούν τη συμβολή του εφοπλισμού στην οικονομία του τόπου»⁷³⁶.

Ωστόσο, λίγα χρόνια μετά, παρά την περίοδο των κρίσεων στις σχέσεις με το ΥΕΝ και προσωπικά με τον υπουργό Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη, ο Χανδρής, σε ομιλία του στην Ημερίδα Ναυτιλίας, τόνισε ότι ήταν υπερήφανος για τη συνεργασία η οποία υφίστατο μεταξύ της κυβέρνησης, της ΠΝΟ και των Ελλήνων πλοιοκτητών. Επεσήμανε μάλιστα ότι η ελληνική εμπορική ναυτιλία, μολονότι η μεγαλύτερη στον κόσμο, τη συγκεκριμένη περίοδο δεν δοκιμάστηκε από απεργίες, αφού, μέσω «ελευθέρων διαπραγματεύσεων και χωρίς ανάμειξη του κράτους, δικαστηρίων η διαιτητικών διαδικασιών... βρέθηκαν πάντοτε λύσεις»⁷³⁷.

Παρ' όλα αυτά, το έντονο κλίμα ανάμεσα στους δύο φορείς αντανακλάται από τις εξελίξεις του Ιουλίου του 1979, όταν η ΕΕΕ έκανε γνωστή για πρώτη φορά την έντονη ενόχλησή της για προκήρυξη που είχε δημοσιεύσει η ΠΝΟ⁷³⁸. Ο πρόεδρος της Ενώσεως, με πολύ αυστηρό τόνο, απάντησε στις επικρίσεις της ΠΝΟ αναφορικά με το θέμα των διμερών συμβάσεων. Αν και τον Ιούνιο του 1979 οι επικεφαλής της

⁷³³ «Εις το προσκήνιον τώρα» (1975), *ΑΡΓΩ*, Απρίλιος 1975, έτος 10, τεύχος 116, σελ. 52.

⁷³⁴ «Στενότερη συνεργασία» (1975), *ΑΡΓΩ*, Σεπτέμβριος 1975, έτος 11, τεύχος 121, σελ. 13.

⁷³⁵ «Παραλειπόμενα από ένα γεύμα εργασίας» (1979), *ΑΡΓΩ*, Μάιος 1979, τεύχος 165, σελ. 45.

⁷³⁶ Χανδρής, Α. (1977), «Ναυτιλιακές προοπτικές του 1977», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1977, τεύχος 999/758, σελ. 114.

⁷³⁷ «Η ελληνική εμπορική ναυτιλία αποτελεί εθνικό κεφάλαιο» (1979), *Ναυτικά Χρονικά*, Δεκέμβριος 1979, τεύχος 1069/828, σελ. 17.

⁷³⁸ «Ζήτηω ο ναυτικός κόσμος» (1979), *ΑΡΓΩ*, Ιούλιος 1979, τεύχος 168, σελ. 9.

ΠΝΟ και της ΕΕΕ είχαν συνομιλήσει δημόσια και με συνεργατική διάθεση ως προσκεκλημένοι σε μια ανοικτή συζήτηση στην κρατική τηλεόραση, η προκήρυξη της ΠΝΟ, με προσωπικές βολές εναντίον του Αντώνη Χανδρή, οδήγησε σε δημόσια αντιπαράθεση. Σε συνέντευξη Τύπου τον Ιούλιο του 1979, ο Αντώνης Χανδρής υπογράμμισε με έμφαση, αλλά και με σαφή απογοήτευση για τις προσωπικές βολές εναντίον του, ότι: *«Είναι τόσο απίθανα τα διατυπωμένα στην προκήρυξη αυτή (της ΠΝΟ) ώστε να ελέγχονται αυτομάτως ως απίστευτα και άρα μη έχοντας ανάγκη διαψεύσεως. Επειδή όμως συκοφαντικές κατηγορίες της ΠΝΟ βρήκαν απήχηση σε μερικές εφημερίδες και εμφανίστηκε από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης και η ΓΣΕΕ προς συμπαράσταση της ΠΝΟ, θεωρούμε ότι μας επιβάλλεται να διακόψουμε τη σιωπή μας και να διαψεύσουμε υπεύθυνα το κείμενο της προκηρύξεως και γενικότερα τον ισχυρισμό ότι επιδιώκουμε το διωγμό των Ελλήνων ναυτικών από τα ελληνικά πλοία»*. Ο πρόεδρος της ΕΕΕ δήλωσε επίσης ότι «η ΠΝΟ εντελώς αδικαιολόγητα αντιδρά κατά των διμερών αυτών συμφωνιών και επιστρατεύει όλες τις ανακρίβειες για να προκαλέσει σύγχυση και παραπλάνηση»⁷³⁹. Στην ίδια συνέντευξη Τύπου, ο πρόεδρος της ΕΕΕ ανέφερε την κατάσταση που είχε ανακύψει από τη γιγάντωση της ελληνικής ναυτιλίας και την ανάγκη επάνδρωσης, λόγω λειψανδρίας, των κατώτερων πληρωμάτων με αλλοδαπούς, που όμως θα εργάζονταν επικουρικά προς τα ελληνικά πληρώματα.

Οι σχέσεις με τη ναυτεργασία παρέμειναν τεταμένες μέχρι το τέλος της θητείας του Αντώνη Χανδρή, οξύνθηκαν περαιτέρω το 1981 και κορυφώθηκαν με τη γιγάντωση της ανεργίας των ναυτικών, απότοκο του παροπλισμού μεγάλου μέρους του ελληνικού στόλου από το 1982 έως και το 1985⁷⁴⁰. Επιπλέον, η αλλαγή ηγεσίας της Πανελληνίας Ένωσης Ναυτικών (ΠΕΝΕΝ) και του Σωματείου Κατωτέρων Πληρωμάτων Μηχανής Εμπορικού Ναυτικού (Σωματείου ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ), και η στενή συνεργασία του με την Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών (ΠΕΜΕΝ), που είχε πλέον στενές συνδέσεις με το ΚΚΕ, δημιουργούσαν τάσεις ευθείας σύγκρουσης με τα συλλογικά όργανα του εφοπλισμού.

8.2.2.4. Οι σχέσεις της ΕΕΕ με τον Τύπο

Ο ρόλος του Τύπου στη διαμόρφωση της δημόσιας εικόνας της ναυτιλίας ήταν εμφανής, ειδικά σε μια περίοδο που αναγεννιόταν η ελευθεροτυπία στη χώρα. Το έργο της Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων, που συστήθηκε για πρώτη φορά το 1975, αφορούσε, κατά τον Γεώργιο Φουστάνο, την πληροφόρηση και την ενημέρωση της κοινής γνώμης, αλλά κυρίως «τον συστηματικό διάλογο με τα ΜΜΕ, των οποίων ο ρόλος κρινόταν εξαιρετικά σημαντικός, αφού ειδικά ο έντυπος Τύπος ήταν ο μοναδικός συστηματικός και άμεσος διάυλος επικοινωνίας και πληροφόρησης με την κοινή γνώμη σε όλη την Ελλάδα και το εξωτερικό»⁷⁴¹.

Τους πρώτους μήνες της μεταπολίτευσης, ενδεικτικές του κλίματος για τον ελληνικό εφοπλισμό ήταν οι αιχμές μερίδας του Τύπου εναντίον των προηγούμενων διοικήσεων της ΕΕΕ, ειδικά σε θέματα επικοινωνίας και σχέσεων με τα ΜΜΕ. Χαρακτηριστικό της στρατηγικής επικοινωνίας της ΕΕΕ μέχρι

⁷³⁹ «Η ΠΝΟ ενώπιον των ευθυνών της» (1979), *ΕΛΝΑΒΙ*, Αύγουστος 1979, έτος 6, τεύχος 68, σελ. 17 και 18.

⁷⁴⁰ Μαρτυρίες Αρ. Καραγεώργη (2013) και Στ. Νταϊφά (2012).

⁷⁴¹ Φουστάνος, Γ.Μ. (1982), «Shipping a matter of national consciousness», *Ναυτιλιακή*, τεύχος 968, Μάρτιος 1982.

και το 1974 είναι δημοσίευμα στο οποίο αναφέρεται ότι η επικοινωνία του θεσμικού οργάνου με τον Τύπο γινόταν μία φορά τον χρόνο, τα πρακτικά των Γενικών Συνελεύσεων δεν δημοσιεύονταν και η ενημέρωση σε θέματα επικαιρότητας ήταν ανύπαρκτη. Στο άρθρο αυτό είναι φανερό το πνεύμα ανοικτού διαλόγου που απαιτούσαν οι δημοσιογράφοι της εποχής: «Η ναυτιλία, ας μην τρέφουμε αυταπάτες, δεν είναι υπόθεση μόνο των εφοπλιστών, ενδιαφέρει αμεσότητα ολόκληρο το έθνος και ο δημόσιος διάλογος είναι επιβεβλημένος». Κατ' αυτόν τον τρόπο διακρίνεται μια σαφής εικόνα για το πώς θα έπρεπε, κατά την άποψη του συντάκτη, να δράσουν σε θέματα επικοινωνίας όλες οι εφοπλιστικές ενώσεις στο αμέσως επόμενο διάστημα⁷⁴². Σε άλλο δημοσίευμα του περιοδικού *ΑΡΓΩ* σημειώνεται ότι μέχρι εκείνη την περίοδο δεν υπήρχε καμία απολύτως διάθεση για «ανοικτό διάλογο», με αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός «συμπαγούς κατεστημένου, όπως αυτό που επί 25 χρόνια καταδίκασε σε βαθύ αναχρονισμό την ΕΕΕ». Ήταν ξεκάθαρη πλέον η σύσταση εκ μέρους μερίδας του Τύπου για την άμεση αλλαγή πλεύσης της στρατηγικής επικοινωνίας της ΕΕΕ αλλά και την αντικατάσταση των εκπροσώπων της που επικοινωνούσαν με τα ΜΜΕ.

Ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα είναι η μαρτυρία του δημοσιογράφου Νίκου Πηγαδά, ο οποίος διατηρούσε ανέκαθεν μια ίσως πιο σκωπτική στάση απέναντι στον εφοπλισμό:

«(Οι συνεντεύξεις Τύπου) γίνονταν τακτικά, με ελεύθερες ερωτήσεις από τους δημοσιογράφους. Θα πήγαινα εγώ αν ήξερα ότι θα με φιμώσουν; Όχι μόνο εμένα, αλλά και άλλους συναδέλφους μου. Ο κάθε δημοσιογράφος έχει δικαίωμα να ερωτά. Οι εφοπλιστές ανακοίνωναν κάποια πράγματα –ωραιοποιημένα μερικές φορές– και εμείς υποβάλλαμε ερωτήσεις. Ήταν δηλαδή κανονικές, ελεύθερες, ανοικτές συνεντεύξεις Τύπου. Κανείς δεν τόλμησε να μας προσβάλει.

»Μας καλούσαν όλους τους δημοσιογράφους. Αυτό είναι γεγονός. Στις συνεντεύξεις Τύπου οι βολεμένοι δεν μίλαγαν. Εγώ έβγαζα συνήθως το φίδι από την τρύπα. Έλεγαν αυτά που θέλουν και τα παραγαλάκια τους έλεγαν τι καλά που τα λέτε. Τότε ήταν μόνο 6-7 εφημερίδες και μόνο. Ο κόσμος διάβαζε πολύ εφημερίδες, αφού δεν υπήρχε παρά μόνο η ΕΡΤ και τα δελτία ειδήσεων ήταν μόνο βραδινά.

»Οι συνεντεύξεις άξιζαν, διότι έβλεπες πού το πάνε οι εφοπλιστές. Άνοιγαν τα χαρτιά τους και καταλάβαινες ποιο θα είναι το αποτέλεσμα, π.χ. για την ανεργία ή για το συνάλλαγμα».

Είναι επίσης ενδεικτική η διάθεση του εφοπλισμού να συνομιλήσει με την κοινή γνώμη μέσω των ΜΜΕ την περίοδο της μεγάλης κρίσης με το ΥΕΝ: τον Απρίλιο του 1979, η ΕΕΕ διοργάνωσε τρία γεύματα εργασίας με εκπροσώπους του ναυτιλιακού ρεπορτάζ, του οικονομικού ρεπορτάζ και τους ξένους ανταποκριτές, με αντικείμενο τον διάλογο σχετικά με την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου και το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας.

Εκτός όμως από τις συνεντεύξεις Τύπου, το προεδρείο της ΕΕΕ και η Επιτροπή Δημοσίων Σχέσεων έστειλαν τακτικά άρθρα και επιστολές προς τα ΜΜΕ προκειμένου να αποτυπώνεται η άποψη του φορέα χωρίς πιθανές παρερμηνείες. Οι επιστολές προς τα ΜΜΕ από τον ίδιο τον Αντώνη Χανδρή ήταν εκτενείς και αρκετές φορές αφορούσαν την άμεση τοποθέτηση του ίδιου του προέδρου σε ανακρίβειες,

⁷⁴² «Έργο επιβεβλημένο» (1976), *ΕΛΝΑΒΙ*, Φεβρουάριος 1976, σελ. 19.

παραλείψεις ή και εσφαλμένες τοποθετήσεις από μερίδα του Τύπου. Χαρακτηριστική είναι η επιστολή του προέδρου της ΕΕΕ προς το περιοδικό *ΑΡΓΩ*, με την οποία ξεκαθάριζε ότι, παρά τα δημοσιεύματα στον Τύπο, οι σχέσεις με το ΥΕΝ ήταν σε πολύ καλό επίπεδο⁷⁴³.

Εκτός των παραπάνω, σημαντική πρωτοβουλία στην προσπάθεια της ΕΕΕ για τη σύσφιξη των σχέσεων με τους εκπροσώπους των ΜΜΕ ήταν οι βραβεύσεις επιφανών μελών της δημοσιογραφικής κοινότητας. Η ΕΕΕ, κινούμενη με σκοπό τη βελτίωση των σχέσεων με τον Τύπο αλλά και αναγνωρίζοντας τη σημασία του ναυτιλιακού Τύπου, θέλησε να τιμήσει όσους συντάκτες και εκδότες υποστήριξαν την προβολή των ναυτιλιακών θεμάτων σε ειδικές τελετές, ασχέτως ιδεολογίας ή σκοπιάς.

Η πρώτη τέτοιου είδους τελετή αφορούσε τη μεταθανάτια βράβευση του εκλιπόντος δημοσιογράφου Τάκη Τζουνάκου. Ο πρόεδρος της ΕΕΕ, Αντώνης Χανδρής, επέδωσε προσωπικά την αναμνηστική πλακέτα στη σύζυγό του, μιλώντας με ιδιαίτερα κολακευτικό τρόπο για τον ρόλο της ναυτιλιακής δημοσιογραφίας και τη σημαντικότητα του ναυτιλιακού ρεπορτάζ για την προβολή των ναυτιλιακών θεμάτων. Με αυτή την τελετή, η ΕΕΕ ξεκίνησε μια σειρά εκδηλώσεων για τη βράβευση σημαντικών ναυτιλιακών συντακτών που διακρίθηκαν στο ναυτιλιακό ρεπορτάζ. Ιδιαίτερης σημασίας εντός αυτού του πλαισίου ήταν η ειδική τελετή στον Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος για τη βράβευση του Δημητρίου Κωττάκη, εκδότη των *Ναυτικών Χρονικών* και επιστήθιου φίλου του Στρατή Ανδρεάδη. Η εκδήλωση έγινε με αφορμή την έκδοση του χιλιοστού τεύχους των *Ναυτικών Χρονικών* και είχε ιδιαίτερο ενδιαφέρον, λαμβάνοντας υπόψη τη στενή σχέση του εκδότη με τον τέως πρόεδρο της ΕΕΕ και την αρχική δυσπιστία του απέναντι στη νέα ηγεσία της ΕΕΕ⁷⁴⁴.

Άξια αναφοράς είναι επίσης η βράβευση του Θεόδωρου Βώκου, εκδότη της *Ναυτιλιακής-Ναυτεργατικής* και συνιδρυτή των «Ποσειδωνίων». Αν και η *Ναυτιλιακή-Ναυτεργατική* δεν υποστήριζε άκριτα τις απόψεις της ΕΕΕ και ενίοτε στεκόταν με προβληματισμό απέναντι σε θέματα που υποστήριζε εν γένει ο ελληνικός εφοπλισμός, ειδικά του Λονδίνου, η προσφορά του Θεόδωρου Βώκου θεωρήθηκε πολύτιμη για την αντικειμενική ναυτιλιακή ενημέρωση⁷⁴⁵.

Εκτός όμως από τη δημιουργία προσωπικών σχέσεων με εκπροσώπους των ΜΜΕ, η ΕΕΕ διαφάνηκε να επιθυμεί την αρωγή στην οικονομική ενίσχυση του ναυτιλιακού Τύπου. Παράλληλα, με εγκυκλίους της ΕΕΕ, υπογεγραμμένες από τον πρόεδρο ή τον αντιπρόεδρο, η ΕΕΕ συστήνει στα μέλη της να υποστηρίζουν τον ειδικό ναυτιλιακό και ναυτεργατικό-συνδικαλιστικό Τύπο με πολλαπλές συνδρομές και άμεση αποστολή και διάθεση του Τύπου στα πλοία τους. Με αυτόν τον τρόπο η ΕΕΕ επιθυμούσε όχι μόνο την οικονομική υποστήριξη του ειδικού Τύπου αλλά και την πλουραλιστική ενημέρωση των μελών της ναυτεργασίας⁷⁴⁶.

⁷⁴³ «Ταχυδρομείον» (1976), *ΑΡΓΩ*, Μάρτιος 1976, τεύχος 127, σελ. 21.

⁷⁴⁴ Ενδεικτικό είναι ότι στο τεύχος των Ιανουαρίου 1975 των *Ναυτικών Χρονικών* ο Α. Χανδρής δεν συμμετείχε στην ετήσια αρθρογραφία, ενώ τον Ιανουάριο του 1976 ο νέος πρόεδρος της ΕΕΕ έπεται σε σειρά φιλοξενίας των ετήσιων απόψεων της πλοιοκτησίας, σε σχέση με τον Στρ. Ανδρεάδη. Το άρθρο του Στρ. Ανδρεάδη δημοσιεύεται στη σελ. 11 και του Α. Χανδρή στη σελ. 13.

⁷⁴⁵ «Περισκόπιο» (1978), *ΑΡΓΩ*, Ιούνιος 1978, τεύχος 154, σελ. 4.

⁷⁴⁶ «Ένωσις Ελλήνων Εφοπλιστών» (1975), εγκύκλιος υπ' αριθμ. 1175, με ημερομηνία 28 Αυγούστου 1975.

Επιπλέον, η προβολή της εικόνας της ελληνικής ναυτιλίας και του ελληνικού εφοπλισμού απασχολούσε έντονα το προεδρείο, κάτι που διαπιστώνεται από την εσωτερική επικοινωνία μεταξύ των μελών της ΕΕΕ: στο πλαίσιο της ενημέρωσης των μελών, συχνά γινόταν κοινοποίηση άρθρων με ιδιαίτερο ενδιαφέρον⁷⁴⁷, ενώ για πρώτη φορά διανεμόταν σε όλα τα μέλη και έντυπο ενημερωτικό δελτίο (clipping) με αποκόμματα όλων των άρθρων που αφορούν θέματα ναυτιλίας, ναυτιλιακής πολιτικής και επιχειρηματικότητας εν γένει, από τον εθνικό, αλλοδαπό, ειδικό και ναυτεργατικό Τύπο. Τα εβδομαδιαία ενημερωτικά δελτία ημερήσιου Τύπου ήταν πολυσέλιδα έντυπα με αρκετή σχολιογραφία και επισημάνσεις της αρμόδιας Επιτροπής πάνω στα άρθρα και στις επιφυλλίδες που δημοσιεύονταν και αφορούσαν τη ναυτιλιακή πραγματικότητα.

Τέλος, ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα είναι η συμμετοχή εκπροσώπων της ΕΕΕ σε ανοικτές συζητήσεις στην κρατική τηλεόραση αναφορικά με θέματα που απασχολούσαν την κοινή γνώμη, όπως η θαλάσσια ασφάλεια, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και οι σχέσεις με τη ναυτεργασία. Οι συζητήσεις είχαν ιδιαίτερο ενδιαφέρον, διότι καλούνταν να συνομιλήσουν δημόσια, σε ένα σχετικά άγνωστο μέχρι τότε μέσο για τους περισσότερους συμμετέχοντες, όλοι οι κοινωνικοί εταίροι της ναυτιλίας. Οι συζητήσεις αυτές ήταν ελεύθερες, χωρίς καμία δέσμευση από τους διοργανωτές για το τελικό αποτέλεσμα και την έκβαση της συζήτησης πάνω σε επίκαιρα και ενίοτε λεπτά ζητήματα⁷⁴⁸.

8.2.3. Οι εκστρατείες ενημέρωσης της νέας γενιάς

Η μεγαλύτερη αξία των δημοσίων σχέσεων στη στρατηγική διαχείριση βρίσκεται στην πληροφόρηση σε σχέση με τις επιθυμίες του κοινού-στόχου, πριν προχωρήσει η ηγετική ομάδα σε διαδικασίες λήψης κρίσιμων αποφάσεων. Η επικοινωνία δηλαδή δεν μπορεί να είναι αυθαίρετη και ενστικτώδης, αλλά πρέπει να βασίζεται σε συγκεκριμένες και ενδεδειγμένες έρευνες, ειδικά ως προς το εξωτερικό περιβάλλον ενός οργανισμού. Επομένως, οι οργανώσεις πρέπει να επικοινωνούν διαρκώς και ουσιαστικά-συμμετρικά με το κοινό τους, λαμβάνοντας πάντα υπόψη τα συμφέροντα τόσο του οργανισμού όσο και του κοινού-στόχου. Η εκπόνηση ερευνών είναι επίσης ένα κρίσιμο στοιχείο για τη συμμετρική επικοινωνία και βασική παράμετρος της Θεωρίας της Αριστείας.

Με γνώμονα τις τεράστιες αριθμητικές ανάγκες σε πληρώματα του ελληνικού και ελληνόκτητου στόλου, γεγονός που είχε επισημανθεί από τους Έλληνες εφοπλιστές ήδη από την αρχή της προεδρίας Χανδρή, το προεδρείο της ΕΕΕ επί σειρά ετών εκπλήρωσε τη δέσμευση για προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση ακόμα και στις περιοχές της χώρας χωρίς κάποια ναυτική παράδοση. Την περίοδο εκείνη οργανώθηκε για πρώτη φορά η ευρεία συμμετοχή της ΕΕΕ σε γενικές εκθέσεις, με σημείο αναφοράς τη συμμετοχή της ΕΕΕ με περίπτερο στη ΔΕΘ το 1975. Σκοπός του

⁷⁴⁷ Στην εγκύκλιο της ΕΕΕ υπ' αριθμ. 1081, με ημερομηνία 1 Απριλίου 1975, αναφέρεται το άρθρο των *TIMES* με τίτλο «Different approach to shipping after the golden age», το οποίο κοινοποιήθηκε στα μέλη της ΕΕΕ.

⁷⁴⁸ «Οι κ.κ. Παπαδόγγονας, Χανδρής, Νειαδάς, Βαλκανάς και Γεωργακάκος στη συζήτηση της ΕΡΤ» (1977), *ΑΡΓΩ*, Αύγουστος 1977, τεύχος 144, σελ. 53.

προεδρείου ήταν να υπάρξει παρουσία της ναυτιλίας στο πλαίσιο της εθνικής οικονομικής δραστηριότητας, με απώτερο στόχο «να προσεγγιστεί το ενδιαφέρον των νέων»⁷⁴⁹.

Ανάμεσα στους σκοπούς αυτού του είδους των δράσεων ήταν επίσης η ενημέρωση για τις πολυεπίπεδες προσφορές στο κοινωνικό σύνολο, τόσο ατομικά όσο και συλλογικά, από τον ελληνικό εφοπλισμό. Ιδιαίτερη αναφορά έγινε στη συλλογική συμμετοχή του ελληνικού εφοπλισμού για την ενίσχυση των ενόπλων δυνάμεων της χώρας το 1974, με το ποσό των 70.000.000 δρχ., αλλά και στις ευεργεσίες πολλών δωρητών από τον χώρο του εφοπλισμού. Ειδική μνεία γινόταν και στη δημιουργία μεγάλων βιομηχανικών και τουριστικών μονάδων με εξασφάλιση νέων θέσεων εργασίας για πολλούς νέους⁷⁵⁰. Η παρουσία της αντιπροσωπείας του προεδρείου της ΕΕΕ κρίθηκε επιβεβλημένη⁷⁵¹ και είναι γεγονός ότι ο αντιπρόεδρος της ΕΕΕ και μέλη του ΔΣ ήταν παρόντες στην υποδοχή του κοινού για πολλές ώρες και ημέρες στο ειδικά διαμορφωμένο περίπτερο⁷⁵². Η συμμετοχή της ΕΕΕ στη ΔΕΘ σχολιάστηκε θετικά από το σύνολο του Τύπου, ενώ σε επιστολή του προς την ΕΕΕ ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Αλέξανδρος Παπαδόγγονας διατύπωσε την άποψη ότι: «Η για πρώτη φορά συμμετοχή της ΕΕΕ στην έκθεση και η κατά πάντα άψογη εμφάνιση του περιπτέρου αυτής αποτέλεσαν πραγματική έκπληξη, ενώ σχολιάστηκε λίαν ευμενώς και κατέλειψε τις άριστες των εντυπώσεων»⁷⁵³.

Η ανάγκη να ενημερωθεί η Βόρεια Ελλάδα για την πορεία της ναυτιλίας ήταν διαρκής κατά τη συγκεκριμένη περίοδο. Στόχος ήταν η άμεση επαφή και σύνδεση με τον ευρύτερο κοινωνικό ιστό στη Βόρεια Ελλάδα, η οποία αντιμετώπιζε πλέον αυξανόμενο πρόβλημα ανεργίας, ειδικά στις νεότερες γενιές⁷⁵⁴. Η ΕΕΕ θα συνέχιζε την παρουσία της στη ΔΕΘ με συμμετοχές καθ' όλη τη διάρκεια της υπό εξέταση περιόδου, με οργανωμένα περίπτερα και τη διάθεση ενημερωτικού υλικού, έχοντας ως στόχο την προσέλκυση νέων. Σε όλες ανεξαιρέτως τις συμμετοχές ήταν παρόντα μέλη του προεδρείου της ΕΕΕ, που υποδέχονταν τους καλεσμένους, με έμφαση στην ημέρα των εγκαινίων.

Τα περίπτερα αυτά δεν ήταν μόνο σημεία ενημέρωσης για τις δυνατότητες σταδιοδρομίας στα ναυτικά επαγγέλματα, αλλά και ανοικτοί χώροι συνάντησης του εφοπλισμού με το σύνολο της πολιτικής και διοικητικής ηγεσίας της χώρας. Η ΕΕΕ επιθυμούσε κατ' αυτόν τον τρόπο την απευθείας επικοινωνία τόσο των μελών του ΔΣ όσο και των υπευθύνων επικοινωνίας με την πολιτική ηγεσία αλλά και με το κοινωνικό σύνολο, προκειμένου να διαμορφώνουν όλα τα μέλη προσωπική άποψη για τα πραγματικά ζητήματα που απασχολούσαν το ευρύ κοινωνικό σύνολο. Σε όλες ανεξαιρέτως τις συμμετοχές, υπουργοί και επικεφαλής φορέων επισκέπτονταν το περίπτερο της ΕΕΕ και συνομιλούσαν δημόσια με τα μέλη του ΔΣ της ΕΕΕ⁷⁵⁵. Η συμμετοχή ωστόσο της Ενώσεως στη ΔΕΘ θα διαρκούσε μέχρι και το 1980. Το

⁷⁴⁹ Φουστάνος, Γ. (2016), ό.π., σελ. 760

⁷⁵⁰ «Έργα υποδομής και φιλαλληλίας» (1975), *ΑΡΓΩ*, Σεπτέμβριος 1975, τεύχος 121, σελ. 68.

⁷⁵¹ «Συμμετοχή ΕΕΕ στη ΔΕΘ» (1975), εγκύκλιος ΕΕΕ υπ' αριθμ. 1185, με ημερομηνία 20 Σεπτεμβρίου 1975.

⁷⁵² «Για την προσέλκυση» (1975), *ΑΡΓΩ*, Σεπτέμβριος 1975, τεύχος 121, σελ. 14.

⁷⁵³ Επιστολή ΥΕΝ Α. Παπαδόγγονα προς ΕΕΕ, με ημερομηνία 9 Σεπτεμβρίου 1975.

⁷⁵⁴ «Το περίπτερο της ναυτιλίας στην διεθνή έκθεση Θεσσαλονίκης» (1976), *ΑΡΓΩ*, Οκτώβριος 1976, τεύχος 134, σελ. 36.

⁷⁵⁵ «Το περίπτερο της ναυτιλίας» (1978), *ΕΛΝΑΒΙ*, Οκτώβριος 1978, έτος 5, τεύχος 55, σελ. 34.

1981, η ΕΕΕ δεν συμμετείχε πλέον στην Έκθεση και η ναυτιλία, όπως καταγράφεται στον Τύπο της εποχής, δεν είχε πλέον καμία ουσιαστική παρουσία μεταξύ των εκθετών⁷⁵⁶.

Απότοκο της επιθυμίας για ουσιαστική συμμετοχή του ελληνικού εφοπλισμού στα διεθνή ναυτιλιακά δρώμενα ήταν και η δυναμική παρουσία του προεδρείου της ΕΕΕ στη διεθνή έκθεση των «Ποσειδωνίων». Αποκαλυπτική για τη σοβαρότητα με την οποία αντιμετώπιζαν την προβολή της ΕΕΕ στη σημαντικότερη ελληνική ναυτιλιακή έκθεση είναι η εγκύκλιος που κοινοποιήθηκε τον Ιούνιο του 1978 (αριθμός 1653) με θέμα «Επίσκεψη εκθέσεως “Ποσειδώνια”». Στην εγκύκλιο αυτή, ο πρόεδρος της Ενώσεως παρακινεί τα υπόλοιπα μέλη της ώστε «παρά τον φόρτο εργασίας τους, να προβλέψουν και να διαθέσουν τον απαιτούμενο χρόνο ώστε να επισκεφτούν τα περίπτερα της έκθεσης». Στην επιστολή επισημαίνεται επίσης το γεγονός ότι από τους εκθέτες των «Ποσειδωνίων '76» διατυπώθηκαν παράπονα, αφού ελάχιστοι από τους εκπροσώπους του ελληνικού εφοπλισμού επισκέφθηκαν τα περίπτερα. Ο πρόεδρος της ΕΕΕ εκφράζει την προσδοκία ότι «τούτο δεν θα παρατηρηθεί κατά τη φετινή έκθεση», ενώ προτρέπει τους εφοπλιστές να επιτρέψουν τα στελέχη τους να επισκεφθούν τα περίπτερα των «Ποσειδωνίων».

Σημαντική ήταν και η πρωτοβουλία της ΕΕΕ για τη δημιουργία μιας τηλεοπτικής σειράς με αντικείμενο την καθημερινότητα εν πλω. Η *Πορεία 090* ήταν προσωπική πρωτοβουλία και πνευματική δημιουργία του σκηνοθέτη και μέλους του ΔΣ της ΕΕΕ Γεωργίου Παπαλιού. Η αρχική ιδέα βασίστηκε, σύμφωνα με τη μαρτυρία του Γ. Παπαλιού, σε προσωπικές εμπειρίες του, ενώ κύριος στόχος ήταν να δημιουργηθεί μια σειρά εκπομπών ώστε «να προσελκύσουμε ναυτικούς, αλλά με μία προϋπόθεση, ότι θα πούμε την αλήθεια. Τους είχα πει ότι θα πω αλήθειες. Διότι η πραγματικότητα ήταν καλή, δεν ήταν η *Ορατότης Μηδέν του Κούρκουλου*»⁷⁵⁷.

Σχετικά με τη χρηματοδότηση της τηλεοπτικής σειράς, ο Γ. Παπαλιός αναφέρει χαρακτηριστικά στην ίδια συνέντευξη:

«Η ΕΕΕ είχε παραγγείλει και χρηματοδότησε το σίριαλ. Εμείς ως εταιρεία είχαμε βάλει τα πλοία. Είχαμε επτά πλοία Santa Fe, που ερχόντουσαν συχνά στην Ελλάδα, για εξωτερικά γυρίσματα, αλλά τα εσωτερικά ήταν σε στούντιο. Αρκετές εξωτερικές σκηνές όμως έγιναν σε λιμάνια στο εξωτερικό, π.χ. στη Νέα Ορλεάνη. Μόλις είχαμε έτοιμα τα δέκα πρώτα επεισόδια, το πήγα στην ΕΡΤ, αλλά δεν υπήρχε ενδιαφέρον. Επέστρεψα και είπα στην ΕΕΕ ότι καλό θα ήταν να το δωρίσουμε και μετά ουσιαστικά το δωρίσαμε στην YENEΔ. Μας είπε τότε ένας αξιωματικός υπεύθυνος στην YENEΔ ότι δεν είχαν λεφτά να μας δώσουν, αν και ήθελαν να υποστηρίξουν την παραγωγή. Τους τόνισα ότι το πραγματικό κόστος παραγωγής έτσι και αλλιώς δεν θα

⁷⁵⁶ «Η ΔΕΘ» (1981), *Ναυτιλιακή*, τεύχος 963, Σεπτέμβριος 1981, σελ. 69.

⁷⁵⁷ Στην ίδια μαρτυρία περιγράφει την ιστορία της τηλεοπτικής σειράς: «Στον πόλεμο του Βιετνάμ σε ένα πλοίο μας είχαμε περιουλέξει κάποιους ναυαγούς που τελικά δεν μπορούσαν να ξεπαρκάρουν πουθενά, διότι κανείς δεν τους ήθελε. Και καταφέραμε να τους ξεπαρκάρουμε στον Πειραιά επειδή ξέραμε τον Ανδριανόπουλο, υπουργό Ναυτιλίας τότε. Σκέφτηκα λοιπόν μια ιστορία: να βάλουμε έναν αφελή και απλοϊκό άνθρωπο από την επαρχία ο οποίος δεν έβρισκε δουλειά και αποφάσισε να πάει στην Πύλο να μπει σε ένα καράβι και να βγει στην Αμερική. Μπαίνει λοιπόν στο πλοίο, αλλά το πλοίο δεν πήγαινε Αμερική αλλά Ιαπωνία, πορεία 090. Σε όλη τη διάρκεια δεν μπορούσε να βγει και έφτασε μέχρι την Ιαπωνία. Εκεί σταματά το σίριαλ βασικά, αλλά είχαμε γυρίσματα σε όλες τις χώρες, με αναμνήσεις από τους ναυτικούς». Μαρτυρία Γ. Παπαλιού (2021).

μπορούσε να καλυφθεί και ότι δεν ήταν αυτός ο σκοπός της ΕΕΕ. Η ΥΕΝΕΔ επέμεινε και μας έδωσαν 100.000 το επεισόδιο. Το κόστος παραγωγής δεν καλύφθηκε, αλλά αγόρασαν τη σειρά και προβλήθηκε στο πανελλήνιο, που ήταν το ζητούμενο. Την ίδια ημέρα, όμως, παιζόταν το Ολοκάτωμα στην ΕΡΤ, μια παγκόσμια τεράστια επιτυχία και προφανώς η θεαματικότητα του δικού μας έπεσε».

Οι πιο συστηματικές εκστρατείες για την ενημέρωση της νέας γενιάς επικεντρώθηκαν κυρίως στις πανελλαδικές διαφημιστικές καμπάνιες. Η ΕΕΕ σχεδίασε και προώθησε το 1976 μια διαφημιστική εκστρατεία για την προσέλκυση στο ναυτικό επάγγελμα, ύστερα από μελέτη που στηρίχτηκε σε έρευνες που αφορούσαν τις κοινωνικές, οικονομικές και εκπαιδευτικές ανάγκες των νεαρών εφήβων της εποχής. Η καμπάνια του 1976 κόστισε το πρωτοφανές για την εποχή ποσό των 10.000.000 δρχ.⁷⁵⁸. Υποστηρίχτηκαν επίσης η διεξαγωγή, η συμμετοχή και η υποστήριξη ημερίδων και συνεδρίων σχετικά με τη ναυτιλία, αλλά και οι «εξορμήσεις ενημέρωσης» των νέων για τη ναυτιλία τόσο στα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα της Αθήνας όσο και σε σχολεία στην ελληνική περιφέρεια με την παράλληλη παραγωγή και προώθηση ειδικού οπτικοακουστικού και έντυπου προωθητικού υλικού⁷⁵⁹.

Τα έτη 1976, 1977 και 1978 πραγματοποιήθηκαν σε ετήσια βάση οι πανελλαδικές «εξορμήσεις» με σκοπό την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Οι καμπάνιες επικεντρώνονταν κυρίως σε περιοχές με σημαντική ανεργία και μικρή ναυτική παράδοση, όπως η Βόρεια Ελλάδα, η Θεσσαλία, η Ήπειρος⁷⁶⁰ και οι κεντρικές μητροπόλεις των δήμων της χώρας. Ειδικά οι καμπάνιες του 1976 και του 1977 περιλάμβαναν ολιγόλεπτες τηλεοπτικές και κινηματογραφικές διαφημίσεις (σποτ) σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους, κρίσιμες για τη ναυτολόγηση αλλά και για την εισαγωγή στις ΑΕΝ:

- Καταχωρίσεις στον Τύπο.
- Αφισοκολλήσεις σε κεντρικά σημεία επαρχιακών πόλεων.
- Διανομή ενημερωτικών φυλλαδίων.
- Συμμετοχή σε εκθέσεις όπως η ΔΕΘ.
- Ενημέρωση (σε συνεργασία με το ΥΕΝ) όλων των Λιμενικών αλλά και Αστυνομικών Αρχών της χώρας σχετικά με τις διαδικασίες και τα πιστοποιητικά που απαιτούνται για την απόκτηση ναυτικού φυλλαδίου.

Ωστόσο αξίζει να αναφερθεί ότι ειδικά η τρίμηνη καμπάνια της ΕΕΕ το 1977 στην επαρχία δεν απέδωσε ως προς τους αριθμούς των εισακτέων στις ΑΣΔΕΝ και την άμεση ναυτολόγηση των κατώτερων πληρωμάτων, όπως αναμενόταν. «Σε ορισμένες περιοχές μάλιστα είχαμε και λιγότερους από πέρσι. Ακόμα και στις άναυτες περιοχές δεν είχαμε μεγάλη άνοδο», ανέφερε ο Τύπος της εποχής, ενώ η ΕΕΕ

⁷⁵⁸ «Συστηματική καμπάνια για την προσέλκυση των νέων» (1976), *ΑΡΓΩ*, Φεβρουάριος 1976, τεύχος 126, σελ. 53, και «Ασφαλής και επικερδής εργασία στα πλοία» (1976), *ΕΛΝΑΒΙ*, Μάιος 1976, έτος 3, τεύχος 29, σελ. 19.

⁷⁵⁹ «Άρχισε η εκστρατεία προσελκύσεως της ΕΕΕ» (1976), *ΑΡΓΩ*, Απρίλιος 1976, τεύχος 128, σελ. 24.

⁷⁶⁰ «Για την προσέλκυση» (1978), *ΑΡΓΩ*, Οκτώβριος 1978, τεύχος 158, σελ. 11.

σε συνεντεύξεις Τύπου εμφανίστηκε να «έδωσε αόριστες απαντήσεις» ως προς τους λόγους της μικρής προσέλευσης⁷⁶¹.

Όλες τις εκστρατείες ανέλαβε προσωπικά ο σκηνοθέτης και το νεότερο ηλικιακά μέλος του ΔΣ και της Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων Γεώργιος Παπαλιός. Σημαντική ήταν επίσης η αρωγή της διαφημιστικής εταιρείας του. Αν και οι καμπάνιες βασιζόνταν σε επιστημονικές μεθόδους αλλά και δοκιμασμένες τεχνικές marketing⁷⁶², τα αποτελέσματα δεν ήταν πάντα τα αναμενόμενα, με συνέπεια ο ίδιος ο δημιουργός της εκστρατείας, Γεώργιος Παπαλιός, να προτείνει συχνά την ενδελεχή έρευνα, ώστε να εξακριβωθεί εάν υπήρξαν μακροπρόθεσμα αποτελέσματα που θα ενθάρρυναν τις συνεχιζόμενες προσπάθειες. Στο πλαίσιο αυτό επιλέχθηκε η συστηματική και επιστημονική ανάλυση των δεδομένων, με την αρωγή των αρμόδιων Λιμενικών Αρχών και Λιμενικών Ταμείων, για τα πραγματικά αποτελέσματα που σχετίζονταν με την προσέλκυση ναυτικών ανά γεωγραφική περιοχή⁷⁶³.

Πιο συγκεκριμένα, αν και η ΕΕΕ επιθυμούσε να γνωρίζει τα ακριβή στοιχεία που συγκέντρωναν οι αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΕΝ σχετικά με την έκδοση ναυτικών φυλλαδίων, ειδικά τις περιόδους έντονης διαφημιστικής κινητοποίησης, τα αποτελέσματα δεν ήταν τα αναμενόμενα: το 1978, η ΕΕΕ, σε συνεργασία με την εταιρεία Positive (του Γεωργίου Παπαλιού), εκπόνησε έρευνα σε άναυτες περιοχές της χώρας σχετικά με τις τάσεις που επικρατούσαν για τον επαγγελματικό προσανατολισμό των νέων⁷⁶⁴. Η μελέτη ήταν επιβεβλημένη, διότι ήταν εμφανές ότι ειδικά η πρώτη καμπάνια δεν είχε τα αναμενόμενα αποτελέσματα και έπρεπε να διαγνωστούν με επιτόπιες έρευνες τόσο η εικόνα της ναυτιλίας στη νέα γενιά αλλά και οι γενικότερες συνιστώσες που επηρεάζουν την εύρεση εργασίας σε περιοχές με μεγάλη ανεργία⁷⁶⁵.

Κατά τον Γεώργιο Παπαλιό, η πανελλαδική έρευνα εστιαζόταν κυρίως στο προτιμητέο επάγγελμα επιλογής των νέων (κυρίως αρρένων) ηλικίας 16-18 ετών. Ενδεικτική είναι η μαρτυρία του για τη σημασία των ευρημάτων:

«Από εκείνη την έρευνα θυμάμαι ότι οι περισσότεροι ήθελαν να είναι ελεύθεροι επαγγελματίες, κατά δεύτερον καλλιτέχνες, το τρίτο επάγγελμα ήταν οι ποδοσφαιριστές, μετά δημόσιοι υπάλληλοι, προτελευταίο ναυτικός και τελευταίο μετανάστες. Από την έρευνα διαφαινόταν επίσης ότι πολλοί ήθελαν να σπουδάσουν.

»Από αυτή την έρευνα όμως εντοπίσαμε πού θα μπορούσαμε να βρούμε ναυτικό: παραδείγματος χάριν στην Καστοριά δεν θα βρίσκαμε ναυτικό, επειδή δούλευαν στο γουνεμπόριο, εδώ κομπάρσους δεν βρίσκαμε στην Καστοριά. Στα νησιά το ήξεραν το επάγγελμα. Οπότε η έρευνα μας βοήθησε να βρούμε τις εστίες».

⁷⁶¹ Τσαπραλής, Γ. (1977), «Το κυριότερο πρόβλημα: το ανθρώπινο δυναμικό», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1977, τεύχος 999/758, σελ. 97.

⁷⁶² Παπαλιός, Γ. (1976), «Η καμπάνια για την προσέλκυση», *ΑΡΓΩ*, Ιανουάριος 1976, τεύχος 126, σελ. 116-117.

⁷⁶³ «Ανοίγουν τώρα οι πόρτες» (1976), *ΑΡΓΩ*, Μάιος 1976, τεύχος 129, σελ. 30-31.

⁷⁶⁴ «Τα αποτελέσματα» (1976), *ΑΡΓΩ*, Σεπτέμβριος 1976, τεύχος 133, σελ. 14, και «Η δεύτερη εξόρμηση της ΕΕΕ για προσέλκυση νέων ναυτικών» (1978), *ΑΡΓΩ*, Σεπτέμβριος 1978, τεύχος 157, σελ. 28.

⁷⁶⁵ «Η δεύτερη εξόρμηση» (1978), *ΑΡΓΩ*, Δεκέμβριος 1978, τεύχος 160, σελ. 51.

Παρ' όλα αυτά, ακόμα και ο φιλο-εφοπλιστικός ναυτιλιακός Τύπος διερωτήθηκε τη συγκεκριμένη περίοδο σε δημοσιεύματα για τον λόγο των συγκεκριμένων εκστρατειών. Ενδεικτική ήταν η παρατήρηση στο περιοδικό *ΑΡΓΩ*, το οποίο ήταν φιλικά προσκείμενο προς το προεδρείο Χανδρή: «Η εισαγωγή αλλοδαπών ναυτικών για την κάλυψη των κενών θέσεων με βάση τις διμερείς προσκρούει και βρίσκεται σε αντίφαση με την πολιτική της προσελκύσεως νέων στο ναυτικό επάγγελμα από το εγχώριο εργατικό δυναμικό. Υπάρχει μια εκδοχή ότι ο εφοπλισμός έχει αποφασίσει να εγκαταλείψει τον αγώνα για να κερδηθούν ελληνικά πληρώματα και με την επικάλυψη μιας προσελκύσεως που δεν αποδίδει μπορεί να στραφεί αποφασιστικότερα προς τα αλλοδαπά πληρώματα, εν όψει μάλιστα των κινδύνων της μέγιστης διαρροής που δημιουργεί η ΕΟΚ»⁷⁶⁶.

Αν και τα αποτελέσματα των παραπάνω εξορμήσεων ομολογουμένως δεν εκτιμήθηκαν από το ΔΣ της ΕΕΕ ως ικανοποιητικά, σε συνέντευξή του ο Αντώνης Χανδρής απάντησε ότι «αυτή η δαπανηρή εμμονή της ΕΕΕ στο να βρει και να προσελκύσει νέους δεν είναι ενδεικτική ότι πρώτα ενδιαφέρεται για ελληνικά χέρια; Κάθε τέτοια εξόρμηση στοιχίζει γύρω στα 10 εκατ. δρχ. και δεν αποδίδει σχεδόν τίποτα»⁷⁶⁷.

Ενδιαφέρουσα είναι η παρατήρηση ότι, καθ' όλη τη διάρκεια των υπό εξέταση ετών, και ειδικά τα τελευταία έτη της προεδρίας Χανδρή, εστάλησαν ανελλιπώς ευχετήρια σε όλους τους κοινωνικούς εταίρους της ναυτιλίας: σε εορτάζοντα μέλη της ΕΕΕ, σε κρατικούς παράγοντες, εκπροσώπους ναυτεργατικών σωματείων, δημοσιογράφους. Παράλληλα αποστέλλονταν τηλεγραφήματα με ψηφίσματα στα μέλη των οικογενειών αποβιωσάντων εφοπλιστών, ενώ στη μνήμη τους διετίθεντο διάφορα ποσά. Οι ποικίλες αυτές δράσεις δημοσίων σχέσεων ήταν ενδεικτικές του συλλογικού κλίματος που δημιουργήθηκε στο εσωτερικό της ΕΕΕ και της προσέγγισης της Ενώσεως προς τους κοινωνικούς, οικονομικούς και πολιτικούς εταίρους της ελληνικής ναυτιλίας.

8.2.4. Δράσεις ευποίας και κοινωνικής αρωγής της ΕΕΕ

Κατά τη Θεωρία της Αριστείας, οι οργανισμοί οφείλουν να συμπεριφέρονται με κοινωνικά αποδεκτούς τρόπους. Οι οργανισμοί πρέπει να μελετούν ανά τακτά χρονικά διαστήματα τόσο το εσωτερικό όσο και το εξωτερικό τους περιβάλλον, ώστε να εντοπίζουν όχι μόνο το κοινό που επηρεάζεται από τις αποφάσεις τους αλλά κυρίως τις προσδοκίες και τις πραγματικές ανάγκες του κοινού-στόχου, κυρίως όμως του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου.

Η επιθυμία για αρωγή της γενέθλιας γης των Ελλήνων εφοπλιστών έκανε την εμφάνισή της αμέσως μετά την κατάρρευση της δικτατορίας. Για τον σκοπό αυτόν, τα μέλη της ΕΕΕ και του Committee ανέλαβαν το 1974 αρχικά την εθελοντική συνεισφορά 65.000 δολαρίων προς το Πολεμικό Ναυτικό, ενώ οι συνεισφορές συνεχίστηκαν μέχρι και το 1975 προς τις ένοπλες δυνάμεις της χώρας. Πρωταρχική επιδίωξη, σύμφωνα με μέλη του ΔΣ της ΕΕΕ, κατά την περίοδο 1975-1977, ήταν κυρίως η διάθεση

⁷⁶⁶ «Προσπάθεια προσελκύσεως Ελλήνων ναυτικών» (1977), *ΑΡΓΩ*, Αύγουστος 1977, τεύχος 144, σελ. 65.

⁷⁶⁷ «Εφοπλιστές: πρωτοβουλίες σε πολλά επίπεδα για τη λύση του ναυτεργατικού» (1979), *ΑΡΓΩ*, Μάιος 1979, τεύχος 165, σελ. 42-43.

στήριξης της «πατρίδας» των πλοιοκτητών του Λονδίνου και του Πειραιά, αλλά συνεπακόλουθα και η βελτίωση της σημαντικά λαβωμένης εικόνας του ελληνικού εφοπλισμού προς την κοινή γνώμη⁷⁶⁸.

Η επιθυμία της ΕΕΕ να υποστηριχτούν εκδηλώσεις κοινωνικού χαρακτήρα, τόσο εντός όσο και εκτός Ελλάδος, ήταν εμφανής από τους πρώτες μήνες λειτουργίας του νέου προεδρείου. Ενδεικτικά, μία από τις πρώτες πρωτοβουλίες για συλλογική αρωγή διαφαίνεται σε σχετική εγκύκλιο της ΕΕΕ: το προεδρείο ζητά από τα μέλη της εφοπλιστικής κοινότητας να στηρίξουν οικονομικά το Institute of Contemporary Arts του Ηνωμένου Βασιλείου προκειμένου να διοργανωθεί ο Ελληνικός Μήνας και να προβληθεί στο Λονδίνο η «σύγχρονη πνευματική Ελλάδα»⁷⁶⁹. Την εξεταζόμενη περίοδο, σύμφωνα με δημοσιεύματα της εποχής, διατέθηκαν και δαπανήθηκαν τα ακόλουθα ποσά για τη συμμετοχή της ΕΕΕ σε μια σειρά κοινωνικών, πολιτιστικών και ανθρωπιστικών εκδηλώσεων⁷⁷⁰. Επιπλέον, σύμφωνα με δημοσιεύματα της εποχής, ο ελληνικός εφοπλισμός, κυρίως μέσω του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης αλλά και με συλλογικές και εταιρικές δράσεις ευποίας, συνεισέφερε 250 εκατ. δρχ. ετησίως για τη δημιουργία σχολών ναυτικής εκπαίδευσης⁷⁷¹.

Πίνακας 32: Η συμμετοχή της ΕΕΕ σε κοινωνικές, πολιτιστικές και ανθρωπιστικές εκδηλώσεις

Έτος	Ποσό	Έργα	Αξία σήμερα (ενδεικτικά) ⁷⁷²
1974-1975	70.000.000 δολάρια	Κοινή συλλογική προσφορά ΕΕΕ και Committee για ένοπλες δυνάμεις ⁷⁷³ .	9.785.619,96 ευρώ
1975	1.855.464 δρχ. ⁷⁷⁴	Υποστήριξη διαφόρων ιδρυμάτων, αλλά κυρίως προς τη σπουδάζουσα νεολαία: μεταξύ των οποίων η Σιβτανίδειος Σχολή, το Πανεπιστήμιο Αθηνών (Τμήμα Φυσικής), το Πανεπιστήμιο Πατρών. Ενισχύσεις σε φοιτητικούς συλλόγους, κ.λπ. ⁷⁷⁵	259.383,79 ευρώ
1976	1.076.871 δρχ. ⁷⁷⁶	Τα κονδύλια δόθηκαν σε μορφωτικές εκδρομές φοιτητών στο εξωτερικό, για την εκμίσθωση σκάφους για ανέλκυση	132.789,33 ευρώ

⁷⁶⁸ Μαρτυρία Ν. Βλασσόπουλου (2017).

⁷⁶⁹ «Εκδήλωση στο Λονδίνο Ελληνικός Μήνας» (1975), εγκύκλιος ΕΕΕ υπ. αριθμ. 1118, με ημερομηνία 10 Ιουνίου 1975.

⁷⁷⁰ Σημείωση: Ο ανώτερος βασικός μηνιαίος μισθός κρατικού υπαλλήλου το 1978 (1ου Βαθμού) ήταν 33.000,00 δρχ., ενώ ο κατώτερος βασικός μηνιαίος μισθός κρατικού υπαλλήλου (12ου Βαθμού) ήταν 8.400,00 δρχ.

⁷⁷¹ «Η ΠΝΟ ενώπιον των ευθυνών της: Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών επικρίνει την άδικη συκοφάντηση θεσμών και προσώπων» (1979), *ΕΛΝΑΒΙ*, Αύγουστος 1979, έτος 6, τεύχος 68, σελ. 17.

⁷⁷² Οι μετατροπές έγιναν σύμφωνα με το πρόγραμμα το οποίο προσμετρά τις πληθωριστικές τάσεις, των ετήσιων μεταβολών του Γενικού Δείκτη Τιμών Καταναλωτή και τις διεθνείς ισοτιμίες των κυριότερων νομισμάτων της εποχής: <https://ergatika.gr/programmata/inflation/>

⁷⁷³ «Έργα υποδομής και φιλαλληλίας» (1975), *ΑΡΓΩ*, Σεπτέμβριος 1975, τεύχος 121, σελ. 68, και «Τα αποτελέσματα» (1976), Σεπτέμβριος 1976, τεύχος 133 (το ποσό αφορά μέχρι και τον Σεπτέμβριο του 1976).

⁷⁷⁴ «Συμμετοχή της ΕΕΕ σε εκδηλώσεις» (1976), *ΕΛΝΑΒΙ*, Μάιος 1976, έτος 3, τεύχος 29, σελ. 34.

⁷⁷⁵ «Κοινωνικών έργων» (1976), *ΑΡΓΩ*, Απρίλιος 1976, τεύχος 128, σελ. 10.

⁷⁷⁶ «Κοινωνικές εκδηλώσεις της ΕΕΕ» (1977), *ΕΛΝΑΒΙ*, Ιούνιος 1977, έτος 4, τεύχος 42, σελ. 23.

		ναυαγίου στη νήσο Δοκό, για την ενίσχυση Ναυτικού Μουσείου, στην Ελληνική Θαλάσσια Ένωση, για την υποστήριξη σχολών στην περιφέρεια, την κάλυψη δαπανών φιλοξενίας Κυπρίων προσφυγοπαίδων στη Σύρο, την οικονομική αρωγή προς τον Ελληνικό Ερυθρό Σταυρό, τον αντικαρκινικό αγώνα και άλλα ιδρύματα.	
1977	11.096.000 δρχ.	Το κονδύλια δόθηκαν για την αγορά οικοπέδου στην Καλαμάτα για την ανέγερση νέας ΑΕΝ Πελοποννήσου, την ενίσχυση του Πανελληνίου Συλλόγου Τυφλών, του Οργανισμού Απροσάρμοστων Παιδων, για τη χορηγία της Ναυτικής Εβδομάδας, την υποστήριξη μεμονωμένων αναξιοπαθούντων ατόμων, την οικονομική αρωγή προς τον Ελληνικό Ερυθρό Σταυρό, τον αντικαρκινικό αγώνα και άλλα ιδρύματα.	1.207.420,64 ευρώ
1978	6.500.000 δρχ.		630.562 ευρώ
1979	<i>Δεν έχουν προκύψει ακριβή στοιχεία από τη μέχρι τώρα έρευνα</i>		
1980	2.083.000 δρχ.		150.837,93 ευρώ
1981	8.014.000 δρχ.		464.729,68 ευρώ

8.2.5. Μελέτη περίπτωσης: Η συμμετρική επικοινωνία για θέματα ποιότητας του εμπορικού στόλου

Σύμφωνα με τη θεωρία της ομάδας Grunig, ένα συμμετρικό σύστημα εσωτερικής επικοινωνίας αντανακλά μια συμμετοχική και όχι αυταρχική κουλτούρα του οργανισμού. Η ασύμμετρη επικοινωνία περιλαμβάνει επικοινωνία χωρίς πραγματικό ενδιαφέρον για τους κοινωνικούς εταίρους ενός οργανισμού. Ωστόσο, σύμφωνα με τη συγκεκριμένη θεωρία, η ασύμμετρη επικοινωνία και η πειθώ δεν είναι αναγκαστικά ταυτόσημες έννοιες. Σε κάθε περίπτωση, η διάθεση για συσχετισμό και για αμοιβαίες παραχωρήσεις είναι το προαπαιτούμενο για οποιαδήποτε συμμετρική σχέση. Σύμφωνα με τη συγκεκριμένη προσέγγιση που υιοθετήθηκε, η βασική ανάγκη του ερευνητή εστιάζεται στην καταγραφή του τόνου και του ύφους των μηνυμάτων του πομπού (EEE) καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου για το

πιο επίκαιρο θέμα που απασχολούσε την ελληνική κοινωνία: τα ναυτικά ατυχήματα και η ποιότητα του στόλου των Ελλήνων. Στη μελέτη περίπτωσης που επιλέχθηκε, εξετάζεται εάν υιοθετήθηκε μια συστηματική-συμμετρική επικοινωνία από το ΔΣ της ΕΕΕ, ως προς τα μηνύματα που αναλύθηκαν και που αφορούσαν τα ναυτικά ατυχήματα.

Στη μελέτη για τους τόνους των μηνυμάτων, με ποσοτική και ποιοτική ανάλυση περιεχομένου, συμπεριλήφθηκαν ευρήματα που αφορούν ομιλίες και άρθρα στον Τύπο μελών του ΔΣ, συλλογικές συνεντεύξεις Τύπου και συνεντεύξεις μελών του ΔΣ, σχετικά με το θέμα της ποιότητας του στόλου ή και συγκεκριμένων περιστατικών που δημοσιεύθηκαν στον ναυτιλιακό Τύπο της εποχής. Για να εξασφαλιστεί η ύπαρξη μιας δεξαμενής άρθρων κατάλληλων για τους σκοπούς μας, αναπτύχθηκαν συγκεκριμένα κριτήρια επιλογής και περαιτέρω ανάλυσης. Αναλύθηκαν μόνο άρθρα τα οποία επικεντρώνονταν ρητά στα κύρια ζητήματα υπό εξέταση, δηλαδή στα ναυτικά ατυχήματα και στην ποιότητα του εμπορικού στόλου.

Η έρευνα έχει διαχωριστεί ανά μορφή μετάδοσης του μηνύματος (συνέντευξη, άρθρα, ομιλίες, κ.λπ.) αλλά και του τόνου που αποκωδικοποιήθηκε από τη μιντιακή ανάλυση περιεχομένου του κάθε μηνύματος που αφορούσε την ποιοτική διαχείριση του στόλου, τα ναυτικά ατυχήματα και τις ολικές απώλειες πλοίων.

Η μιντιακή ανάλυση περιεχομένου βασίζεται στη μεθοδολογία που έχει αναλυθεί στο κεφάλαιο 3.

Πιο συγκεκριμένα, η ανάλυση των τόνων και του ύφους, αλλά και του ίδιου του λεκτικού και νοηματικού περιεχομένου, βασίζεται στην παρακάτω ποιοτική κατηγοριοποίηση⁷⁷⁷:

1. **Άρνηση:** Ο εξεταζόμενος οργανισμός-πομπός του μηνύματος αρνείται την ύπαρξη κρίσης ή την εμπλοκή του στην κρίση αυτή.
2. **Ευθεία απόκρουση:** Ο εξεταζόμενος οργανισμός-πομπός του μηνύματος αρνείται την ύπαρξη κρίσης και αποκρούει με ένταση τη μομφή.
3. **Δικαιολόγηση και μερική απαλλαγή:** Ο εξεταζόμενος οργανισμός-πομπός του μηνύματος παραδέχεται την ύπαρξη κρίσης, αλλά είτε μειώνει την έκταση/ένταση της κρίσης είτε τον ρόλο της και την εμπλοκή του οργανισμού στην κρίση.
4. **Πληροφόρηση και διευκρίνιση:** Ο εξεταζόμενος οργανισμός-πομπός του μηνύματος παραθέτει αναλυτικές πληροφορίες ή τεκμηριωμένα διορθωτικά στοιχεία και γεγονότα και προς την καλύτερη ενημέρωση του ενδιαφερόμενου κοινού.
5. **Διορθωτικές κινήσεις:** Ο εξεταζόμενος οργανισμός-πομπός (ακόμα και αν δεν θεωρεί υπαιτιότητά του την κρίση) επιλαμβάνεται άμεσων διορθωτικών κινήσεων.
6. **Ευθεία ομολογία:** Ο εξεταζόμενος οργανισμός δέχεται πλήρως την ευθύνη της κρίσης.

⁷⁷⁷ Την κατηγοριοποίηση υιοθέτησε η ερευνητική ομάδα των Romenti, S. and Valentini, C. (2010), «Alitalia's crisis in the media – a situational analysis», *Corporate Communications: An International Journal*, τόμος 15, No 4, σελ. 380-396, και υιοθετήθηκε επίσης πιο πρόσφατα στις έρευνες των Theotokas, G., Bissias, I. (2014), ό.π., και Bissias, I., Pallis, A. (2018), ό.π.

7. **Επιείκεια και ευδοκία:** Η προσπάθεια για ελαχιστοποίηση του αντικτύπου μιας κρίσης με τη δημιουργία γενικότερης θετικής εικόνας του οργανισμού, προβάλλοντας τακτικές και κινήσεις που ευνοούν τα ενδιαφερόμενα κοινά-στόχους.

8.2.6. Συνεντεύξεις σε ΜΜΕ

Η έρευνα ανέδειξε δεκατέσσερις συνεντεύξεις προς ΜΜΕ την περίοδο της προεδρίας Αντόνη Χανδρή (1975-1980), κατά τις οποίες αναφέρθηκε ως κύριο ή επικουρικό/παράλληλο θέμα η ποιότητα του ελληνικού στόλου και οι συνθήκες ασφαλείας στο ελληνικό πλοίο. Κατά την περίοδο της προεδρίας Αντόνη Χανδρή, οι επικρατέστερες τακτικές που χρησιμοποιήθηκαν, όπως αποκαλύπτεται από τη μελέτη των συνεντεύξεων που παραχωρήθηκαν στον Τύπο, ήταν η δικαιολόγηση και μερική απαλλαγή ευθύνης.

Πίνακας 33: Επικρατέστερες τακτικές που χρησιμοποιήθηκαν κατά τις συνεντεύξεις που παραχωρήθηκαν στον Τύπο

Τόνος/ύφος μηνύματος	Αριθμός συνεντεύξεων που εμπεριείχαν τον συγκεκριμένο τόνο/ύφος
Άρνηση	0
Ευθεία απόκρουση	2
Δικαιολόγηση και μερική απαλλαγή	9
Πληροφόρηση και διευκρίνιση	2
Διορθωτικές κινήσεις	1
Ευθεία ομολογία	0
Επιείκεια και ευδοκία	2
Σύνολο συνεντεύξεων που εξετάστηκαν	14

8.2.7. Επιστολές προς τα ΜΜΕ

Η έρευνα ανέδειξε πέντε επιστολές προς ΜΜΕ την περίοδο της προεδρίας Αντόνη Χανδρή. Η επικρατέστερη τακτική που χρησιμοποιήθηκε στις επιστολές διαμαρτυρίας ή διευκρίνισης που στάλθηκαν από τη γραμματεία της ΕΕΕ προς τον Τύπο ήταν η δικαιολόγηση και μερική απαλλαγή.

Πίνακας 34: Επικρατέστερες τακτικές που χρησιμοποιήθηκαν στις επιστολές διαμαρτυρίας ή διευκρίνισης που στάλθηκαν από τη γραμματεία της ΕΕΕ προς τον Τύπο

Τόνος/ύφος μηνύματος	Αριθμός συνεντεύξεων που εμπεριείχαν
Άρνηση	0
Ευθεία απόκρουση	3

Δικαιολόγηση και μερική απαλλαγή	3
Πληροφόρηση και διευκρίνιση	3
Διορθωτικές κινήσεις	0
Ευθεία ομολογία	0
Επιείκεια και ευδοκία	1

8.2.8. Δημόσιες ομιλίες

Κατά τη διάρκεια της έρευνας εντοπίστηκαν δεκατρείς ομιλίες του προέδρου της ΕΕΕ. Η επικρατέστερη τακτική που χρησιμοποιήθηκε στις δημόσιες ομιλίες του προέδρου ή μελών του προεδρείου ήταν η δικαιολόγηση και μερική απαλλαγή.

Πίνακας 35: Επικρατέστερες τακτικές που χρησιμοποιήθηκαν στις δημόσιες ομιλίες του προέδρου ή μελών του προεδρείου

Τόνος/ύφος μηνύματος	Αριθμός ομιλιών που εμπειρείχαν
Άρνηση	0
Ευθεία απόκρουση	3
Δικαιολόγηση και μερική απαλλαγή	10
Πληροφόρηση και διευκρίνιση	4
Διορθωτικές κινήσεις	3
Ευθεία ομολογία	0
Επιείκεια και ευδοκία	2

8.2.9. Αρθρογραφία στα έντυπα ΜΜΕ

Από την έρευνα εντοπίστηκαν πέντε άρθρα υπογεγραμμένα από τους προέδρους ή τα μέλη του ΔΣ της ΕΕΕ. Η επικρατέστερη τακτική που χρησιμοποιήθηκε στην αρθρογραφία του προέδρου ή μελών του προεδρείου ήταν η δικαιολόγηση και μερική απαλλαγή και η ευθεία απόκρουση. Δύο ήταν τα άρθρα που κατατάχθηκαν ως προσπάθειες της ΕΕΕ για επιείκεια και ευδοκία εκ μέρους του αναγνωστικού κοινού.

Πίνακας 36: Επικρατέστερες τακτικές που χρησιμοποιήθηκαν σε αρθρογραφία του προέδρου ή μελών του προεδρείου σε έντυπα ΜΜΕ

Τόνος/ύφος μηνύματος	Αριθμός άρθρων που εμπειρείχαν
Άρνηση	0
Ευθεία απόκρουση	2
Δικαιολόγηση και μερική απαλλαγή	2
Πληροφόρηση και διευκρίνιση	1

Διορθωτικές κινήσεις	0
Ευθεία ομολογία	0
Επιείκεια και ευδοκία	2

8.2.10. Συνολική αποτίμηση των τακτικών απόκρουσης

Στη συνολική αποτίμηση όλων των μορφών επικοινωνίας, η έρευνα κατέγραψε τις ακόλουθες τακτικές: Εντοπίστηκαν συνολικά 39 αναφορές ως προς την ποιότητα του στόλου και την ασφαλή λειτουργική διαχείριση των ελληνικών πλοίων. Είναι σημαντικό να επισημανθεί ότι σε καμία από αυτές τις περιπτώσεις δεν εμφανίστηκε η άρνηση ή η ευθεία ομολογία ως τακτική επικοινωνίας.

Πίνακας 37: Συνολική αποτίμηση των τακτικών απόκρουσης

Τόνος/ύφος μηνύματος	Σύνολο
Άρνηση	0
Ευθεία απόκρουση	11
Δικαιολόγηση και μερική απαλλαγή/αποποίηση ευθύνης	30
Πληροφόρηση και διευκρίνιση	11
Διορθωτικές κινήσεις	5
Ευθεία ομολογία	0
Επιείκεια και ευδοκία	9

Κατά την περίοδο προεδρίας του Αντώνη Χανδρή γίνεται αντιληπτό ότι:

Τα γραπτά κείμενα και οι τοποθετήσεις της ΕΕΕ για το θέμα της ποιότητας του στόλου εμπεριείχαν εν γένει ήπιες και χαμηλών τόνων προτάσεις, χωρίς ευθείες αντιπαραθέσεις. Είναι εμφανές από την ποιοτική ανάλυση των δηλώσεων που εξετάστηκαν ότι δεν χρησιμοποιήθηκαν ακραίοι τόνοι, κατηγορηματικές προτάσεις ή έντονοι χαρακτηρισμοί. Στο σύνολο των γραπτών ή προφορικών μηνυμάτων που προέρχονταν από το προεδρείο της ΕΕΕ προς ενημέρωση των ΜΜΕ και της κοινής γνώμης διακρίνεται μια διάθεση πληροφόρησης και αποφυγής στοχοποίησης μελών του ελληνικού εφοπλισμού. Η τακτική απόκρουσης που φαίνεται ότι συστηματικά χρησιμοποιήθηκε ήταν κυρίως η δικαιολόγηση και μερική απαλλαγή ευθύνης. Σε μικρότερο αλλά σημαντικό βαθμό προτιμήθηκαν τακτικές όπως η ευθεία απόκρουση αλλά και η περαιτέρω πληροφόρηση και διευκρίνιση των στοιχείων. Η ευθεία απόκρουση δεν αποτελεί μια τακτική που αποκλίνει από την έννοια της συνδιαλλαγής και συμμετρίας, αφού ο οποιοσδήποτε οργανισμός που επικοινωνεί διατηρεί το δικαίωμα να υποστηρίζει τις θέσεις του, αποκρούοντας αβάσιμους ή κακόπιστους χαρακτηρισμούς. Οι τόνοι που καταγράφηκαν και αναλύθηκαν συνάδουν, σε γενικές γραμμές, με τα αξιώματα της Θεωρίας της Αριστείας, όπου εντοπίζεται μια διάθεση του πομπού των μηνυμάτων για πληροφόρηση χωρίς ακραία εναντίωση και

επιθετικότητα προς τον δέκτη του μηνύματος. Ωστόσο διαφαίνεται η διάθεση του προεδρείου της ΕΕΕ να μη σχολιάζει με αρνητικό τρόπο οποιοδήποτε συμβάν αφορούσε μέλος της ευρύτερης εφοπλιστικής κοινότητας, ακόμα και αν δεν διατελούσε μέλος της συγκεκριμένης συλλογικής οργάνωσης.

8.2.11. Μαρτυρίες δημοσιογράφων σχετικά με τις τακτικές απόκρουσης ως προς το θέμα των ναυτικών ατυχημάτων

Οι μαρτυρίες των συνεντευξιαζόμενων δημοσιογράφων αναδεικνύουν τη βαρύτητα του θέματος για την επικαιρότητα της εποχής, ωστόσο δεν μπορούν να οδηγήσουν σε ασφαλή συμπεράσματα, λόγω των ακραίων αντιθέσεων που παρουσιάζουν:

Κατά τον δημοσιογράφο Ιωάννη Φύτρα, «για τα ναυάγια η στάση ήταν σταθερή και μόνιμη. Μιλούσαν για την αξιοπλοΐα του σκάφους, την επικίνδυνη βλάβη που δεν είχε διορθωθεί. Για την ίδια την καταστροφή, τον λόγο του ναυαγίου ή της βύθισης ποτέ δεν απέδιδαν σε ανθρώπινο λάθος, το μείωναν ως λόγο. Πάντα προσπαθούσαν να βγάλουν το πλοίο αξιόπλοο. Ως προς τα εσκεμμένα ναυάγια, η ΕΕΕ απαντούσε πάντα με τρόπο διπλωματικό όταν ρωτούσαμε. Είναι μερικά έλεγαν, προσέχουμε. Συνήθως στην ΕΕΕ σαν επιχειρηματολογία έλεγαν παραδείγματα συγκριτικά με το τι γίνεται στο εξωτερικό».

Υπήρξε ωστόσο έντονη η αμφισβήτηση της επικοινωνιακής τακτικής του εφοπλισμού από μερίδα δημοσιογράφων, που στεκόταν ευθέως αντίθετη στην επιχειρηματολογία που προβαλλόταν από το συλλογικό όργανο του εφοπλισμού. Ο Νίκος Πηγαδάς αναφέρει με λεκτικά έντονη επιχειρηματολογία στη μαρτυρία του ότι: *«Το 1978 (και 1979) είχαμε το ζενίθ των ναυαγίων. Με σαπιοκάραβα έγιναν (οι πλοιοκτήτες) πλούσιοι. Οι Άγγλοι ζήτησαν επασφάλιστρα διότι κατάλαβαν ότι με τα σάπια πλοία οι Έλληνες έβγαζαν λεφτά. Τα επασφάλιστρα τους οδήγησαν στην ανανέωση του στόλου. Οι νεκροί έφεραν την ανανέωση του στόλου. Στις συνεντεύξεις έλεγαν ότι έφταιγε ο καπετάνιος, ο μηχανικός, ο ναύτης. Ή έφταιγε ο καιρός και ήταν καλοσυντηρημένα με πιστοποίηση από τον νηογνώμονα».*

Τέλος, κατά τον Δημήτρη Καπράνο: *«Οι πλοιοκτήτες έλεγαν διάφορες δικαιολογίες. Συνήθως ήταν μοναχοβάποροι οι ιδιοκτήτες. Πάντως υπήρχαν και “εταιρείες” που τις ψάχναμε και δεν τις βρίσκαμε. Σε πολλά ρεπορτάζ αφήναμε να εννοηθεί ότι υπήρχε ενσυνείδητη αμέλεια. Μετά την πρώτη μέρα ανοίγανε τα στόματα και οι συνδικαλιστές κατηγορούσαν τους εφοπλιστές. Και οι γυναίκες και τα αδέρφια των θυμάτων μάς έλεγαν “μας τα έγραφαν στα γράμματά τους γι’ αυτές τις ελλείψεις”, αλλά εγώ προσωπικά τέτοιο γράμμα δεν εξασφάλισα. Άλλοι μπόρεσαν...».*

Σύμφωνα με την παραπάνω μαρτυρία του δημοσιογράφου Δημήτρη Καπράνου, ενδιαφέρον έχει και το προφίλ των συντακτών της περιόδου. Οι ρεπόρτερ, συνήθως όχι εξειδικευμένοι σε θέματα ναυτιλίας, κάποιες φορές προχωρούσαν σε ακρότητες, οι οποίες οδηγούσαν σε διόγκωση του προβλήματος, με τη δημιουργία έντονων συναισθημάτων στο αναγνωστικό κοινό και στην κοινή γνώμη:

«Τα ναυάγια ενδιέφεραν, διότι η Ελλάδα ήταν τότε μια κατεζοχήν ναυτική, θαλασσινή χώρα. Κάναμε “εγκλήματα” στο ρεπορτάζ, πηγαίναμε σε σπίτια και λέγαμε ότι “είμαστε από την ΠΝΟ και θέλουμε

φωτογραφία του συζύγου σας για τα αρχεία μας”, και η κατακαημένη η χήρα δεν ήξερε ότι είχε πνιγεί ο άντρας της και βουτούσαμε τις φωτογραφίες.

»Αν η εφημερίδα δεν είχε την επομένη φωτογραφίες, δεν είχε νόημα το ναυάγιο. Φωτογραφίες του νεκρού, του πλοίου! Σκύλευση κανονική! Πολλές φορές γραφόντουσαν υπερβολές: το σαπιοκάραβο, πώς κόπηκε το πλοίο στα δύο, πράγματα που δεν τα ξέραμε.

»Τα πρωτοσέλιδα κρατούσαν και μία βδομάδα, η ναυτιλία γινόταν “θέμα” μόνο με τα ναυάγια. Δεν υπήρχε έλεος, αλλά θυμήσου ότι δεν υπήρχε τηλεόραση τότε. Μόνο η Καθημερινή δεν έβαλε ποτέ νεκρό ναυαγίου στην πρώτη σελίδα!»

Υπό το παραπάνω κλίμα ελευθεροτυπίας αλλά και γενικότερης γιγάντωσης του ημερήσιου Τύπου, που επεδίωκε να εξασφαλίζει μεγάλο αριθμό κυκλοφορίας, η στρατηγική της ΕΕΕ καθ’ όλη τη διάρκεια της περιόδου, ως αντίδραση στις πιέσεις των δημοσιογράφων για άμεση πληροφόρηση αλλά και ως άμυνα απέναντι στην αρνητική εικόνα που σχημάτιζε η κοινή γνώμη, ήταν οι εξαιρετικά συχνές και περιεκτικές συνεντεύξεις Τύπου⁷⁷⁸. Η εικόνα απόκρυψης πληροφοριών γύρω από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα είχε εξάλλου επιφέρει, σύμφωνα με μια μαρτυρία, τη σαφέστατη εχθρότητα του Τύπου. Η μυστικοπάθεια της προηγούμενης περιόδου, κατά την οποία ο ελληνικός στόλος κατέγραφε συχνά ατυχήματα, εκτιμήθηκε ότι «δημιουργεί υποψίες και κακόπιστα σχόλια, που μάλλον έβλαπταν»⁷⁷⁹. Γι’ αυτό, κατά τον Σταύρο Νταϊφά, ιδιαίτερη έμφαση δινόταν κατά τις συνεντεύξεις Τύπου «στην εξιστόρηση όλων των γεγονότων με σαφήνεια και ακρίβεια»⁷⁸⁰.

Ειδικά το 1978, κατά την περίοδο της πρότασης εφαρμογής «κατ’ εκλογήν» ασφαλιστρών σε πλοία του ελληνικού στόλου από τη μεικτή επιτροπή φορτίων των ναυτασφαλιστών των Lloyd’s του Λονδίνου, η αντίδραση ήταν άμεση και ενδεικτική του κλίματος: Με σειρά από επιχειρήματα και στοιχεία, η ΕΕΕ επικοινωνήσε προς τον Τύπο μελέτη που «αποδείκνυε ότι οι ναυτασφαλιστές ακολουθούν την εσφαλμένη εμπορική τακτική της κατ’ επιλογήν αστυνομεύσεως των ελληνικών πλοίων με απόφαση που τη στήριζαν μονομερώς και με όχι υπεύθυνα στατιστικά συμπεράσματα» και καταλήγει «πώς είναι δυνατόν ένας όμιλος ιδιωτών να φθάνει στο σημείο να κάνει τόσες επικίνδυνες διακρίσεις;... Ποιος είναι ο σκοπός της τιμωρίας αυτής;»⁷⁸¹. Η ίδια επιχειρηματολογία ακολουθείται καθ’ όλη τη διάρκεια της

⁷⁷⁸ Όσον αφορά τα επιχειρήματα που παρουσιάζονταν, ο Κ. Καρράς (2019) αναφέρει: «Εκτός από το γενικότερο επιχείρημα, δηλαδή του μέσου όρου ης ηλικίας του στόλου, είχαμε και δύο άλλα επιχειρήματα. Το πρώτο ότι ο ελληνικός στόλος στη συντριπτική του πλειοψηφία δεν ήταν σε τακτικές γραμμές, όπου ένα πλοίο ταξιδεύει συνεχώς στα ίδια λιμάνια και μπορεί ο ιδιοκτήτης εύκολα να σχεδιάσει επισκευές, αλλά σε ελεύθερο ανά τις θάλασσες εμπόριο (tramp shipping), δηλαδή ο σχεδιασμός ήταν από δύσκολος μέχρι και αδύνατος, και έτσι είχαμε να αντιμετωπίσουμε τις πιο δύσκολες συνθήκες, καιρικές και εμπορικές, που μπορούσε να υπάρχουν. Το δεύτερο επιχείρημα σε Έλληνες δημοσιογράφους ήταν ότι έπρεπε να αντιληφθούν πως τα χτυπήματα στην ελληνική ναυτιλία στα μέσα πληροφόρησης άλλων χωρών εμπεριείχαν και ένα στοιχείο οικονομικής λογικής, διότι αντικατόπτριζαν μια διαφοροποίηση οικονομικών συμφερόντων. Αντίθετα, η τόσο έντονη κριτική στα ελληνικά μέσα απλώς ζημίωνε τη μεγαλύτερη ελληνική βιομηχανία και έθετε σε κίνδυνο την εργασία δεκάδων χιλιάδων Ελλήνων». Μαρτυρία Κ. Καρρά (2019).

⁷⁷⁹ Μαρτυρία Κ. Δούκα (2019).

⁷⁸⁰ Όπως σημειώνει ο αντιπρόεδρος της ΕΕΕ, Στ. Νταϊφά: «Εμείς δεν λέγαμε ποτέ πολλά στις συνεντεύξεις Τύπου, απλώς εξιστορούσαμε τα γεγονότα». Μαρτυρία Στ. Νταϊφά (2012).

⁷⁸¹ «Ο αντίλογος για το επασφάλιστρο» (1978), *ΑΡΓΩ*, Νοέμβριος 1978, τεύχος 159, σελ. 31.

περιόδου. Σε επόμενο διάβημα διαμαρτυρίας, η ΕΕΕ, με λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με την ποιοτική κατάσταση του ελληνικού εμπορικού στόλου και τη σχέση της ελληνικής με άλλες σημαίες, και ειδικά σημαίες ευκαιρίας, παρατηρεί ότι: «Η εχθρότητα με την οποία αντιμετωπίζεται η ελληνική σημαία από ορισμένους κύκλους εμπνέει βαθιά ανησυχία σε όλους τους Έλληνες που ασχολούνται με τη Ναυτιλία»⁷⁸².

Ιδιαίτερης σημασίας για την κατανόηση των δεδομένων της εποχής και τη συλλογική στάση του εφοπλισμού είναι η μαρτυρία του αντιπροέδρου της ΕΕΕ Αριστομένη Καραγεώργη τη συγκεκριμένη περίοδο, ο οποίος αναφέρει τους λόγους για τη συγκεκριμένη στρατηγική επικοινωνιακή επιλογή του προεδρείου απέναντι στις κατηγορίες του Τύπου:

«Θα αποδεχθείς ότι οι εφοπλιστές κάνουν αυτή τη δουλειά όταν μόνο δυο τρεις άνθρωποι ήταν μπλεγμένοι; Πραγματικά, δυο τρεις ήταν οι ύποπτοι. Θαρρείς ότι δεν τους ήξερα εγώ ή ο υπόλοιπος Πειραιάς αυτούς που ίσως κινήθηκαν παράνομα; Αφού συνομιλούσαμε με μέλη από τα P&I Clubs, ξέραμε απόλυτα τι γινόταν. Τίποτα δεν ήταν κρυφό, όλα τα ξέραμε, και τα ξέρουμε ακόμη. Τα περισσότερα ναυάγια εκείνη την εποχή προκλήθηκαν από βλακεία στον χειρισμό τους. Να επισημάνω εδώ ότι ο Χανδρής δεν δεχόταν κανέναν ύποπτο στο Συμβούλιο».

Είναι γεγονός ότι, καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου, ο Αντώνης Χανδρής στέκεται ιδιαίτερα δριμύς, αποφασιστικός και άμεσος στις ανακοινώσεις του με θέμα την ποιότητα του στόλου. Οι απαντήσεις του ειδικά προς τον διεθνή Τύπο είναι ιδιαίτερα καυστικές⁷⁸³. Σε απάντησή του προς άρθρο του γερμανικού περιοδικού *Stern* με τίτλο «Οι σκυλοπνίχτες του Πειραιά» αναφέρει ότι: «(το άρθρο) δυσφημεί απροσχημάτιστα και αδικαιολόγητα την Ελληνική Ναυτιλία κατά τρόπο που αντιβαίνει στη δημοσιογραφική δεοντολογία»⁷⁸⁴. Ο ίδιος τόνος εκφράζεται το 1980 σε μια επιστολή του Κώστα Καρρά προς το βρετανικό τηλεοπτικό κανάλι ANGLIA. Στην επιστολή αυτή, που κοινοποιήθηκε και στον Τύπο, ο Κώστας Καρράς «κατηγόρησε τους κυρίους αυτούς απερίφραστα για προκατάληψη και ανειλικρίνεια»⁷⁸⁵.

Σε άλλη επιστολή προς τους παραγωγούς τηλεοπτικής εκπομπής με τίτλο *Ταραγμένα Νερά*, στις 17 Δεκεμβρίου 1980, ο πρόεδρος της Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων της ΕΕΕ, Κώστας Ι. Καρράς, τονίζει ότι: «...το πρόγραμμα, απ' ό,τι γνωρίζω, προβλήθηκε χωρίς να ενημερωθούν οι ελληνικοί ναυτιλιακοί κύκλοι ή χωρίς να τους δοθεί το δικαίωμα να το σχολιάσουν, και περιείχε αποσπάσματα τα οποία ήταν άκρως εξευτελιστικά για την ελληνική ναυτιλία και που επιπλέον βασίζονται σε ανακριβείς ή ελλιπείς πληροφορίες». Επιπροσθέτως τόνισε ότι: «Είναι ευνόητο ότι η ελληνική κυβέρνηση δεν θα επιθυμούσε

⁷⁸² «Δεν σήμανε ακόμα η ώρα της Νέας Υόρκης» (1979), *Ναυτιλιακή*, τεύχος 930, Ιανουάριος 1979, σελ. 49.

⁷⁸³ Ειδικά ως αντίδραση για τα βρετανικά επασφάλιστρα, ο πρόεδρος της ΕΕΕ Αντώνης Χανδρής διατυπώνει στο BBC την άποψη ότι «η απόφαση είναι άδικη» και «ότι δεν είναι σωστό η Ελλάδα με τη ναυτιλιακή της παράδοση να εξισώνεται με τις χώρες των σημαίων ευκαιρίας». Επιπροσθέτως συμπληρώνει ότι ο ίδιος αποσύρει ευθύς αμέσως τον στόλο του από τους Lloyd's, στρεφόμενος προς άλλες διεθνείς αγορές («Επίφαση αντικειμενικότητας», *ΑΡΓΩ*, Σεπτέμβριος 1978, τεύχος 157, σελ. 10).

⁷⁸⁴ «Και άλλη απάντηση» (1979), *ΑΡΓΩ*, Σεπτέμβριος 1979, τεύχος 169, σελ. 10.

⁷⁸⁵ «Η Ελληνική απάντηση» (1981), *ΑΡΓΩ*, Φεβρουάριος 1981, τεύχος 186, σελ. 8.

να σχολιάσει ανεπίσημες γνώμες. Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών όμως θα το έκανε. Αν της είχε ζητηθεί, θα το έκανε με χαρά, παρά τον αναμφισβήτητο κίνδυνο της παρερμηνείας των λεχθέντων»⁷⁸⁶.

Εκφράζοντας την απογοήτευση, ίσως και αγανάκτηση, του θεσμικού φορέα εκπροσώπησης του ελληνικού εφοπλισμού, ο Κώστας Καρράς δεν διστάζει να τονίσει ότι «δεν μπορώ να τονίσω περισσότερο τη βαθιά προσβολή που το πρόγραμμά σας προκάλεσε σε κάθε μέλος της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας» και προτρέπει το τηλεοπτικό κανάλι να επανορθώσει «τη βαριά ζημία που η ταινία έχει ήδη κάνει με την παραγωγή άλλου προγράμματος, που να περιλαμβάνει μια ακριβή, δίκαιη και ισορροπημένη παρουσία της ελληνικής ναυτιλιακής επιχειρήσεως». Ο πρόεδρος της Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων δεν δίστασε επίσης να επισημάνει ότι αυτή η επιστολή δεν έπρεπε να εκληφθεί ως επιστολή «παραίτησεως από κάθε νόμιμο δικαίωμα των μελών της ΕΕΕ, που σαν άτομα εξυπακούεται ότι διατηρούν στο ακέραιο κάθε νόμιμη επιφύλαξή τους»⁷⁸⁷.

Γενικότερα, η παράθεση αναλυτικών πληροφοριών ή τεκμηριωμένων διορθωτικών στοιχείων και γεγονότων προς την καλύτερη ενημέρωση των ΜΜΕ υπήρξε βασικότατη επιδίωξη του ίδιου του προέδρου, όσο και της Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων. Είναι εμφανής επίσης η προσπάθεια για ελαχιστοποίηση του αντικτύπου της κρίσης, με τη δημιουργία μιας γενικότερα θετικής εικόνας του οργανισμού, προβάλλοντας άλλες τακτικές και δράσεις, που ευνοούσαν τα ενδιαφερόμενα κοινά-στόχους. Ωστόσο, προς το τέλος της υπό εξέταση περιόδου, η ΕΕΕ διαφαίνεται ότι δεν επιθυμούσε την περαιτέρω αποστολή πληροφοριών ή την απόκριση σε διεθνή δημοσιεύματα και άρα την αντιπαράθεση με συντάκτες και εκδότες. Ενδεικτική της νέας στρατηγικής της περιόδου είναι η απάντηση του Κώστα Καρρά προς δημοσιογράφο για δημοσίευμα της γερμανικής *Der Spiegel*, που αναφερόταν με απαξιωτικές εκφράσεις στο ελληνικό πλοίο: ο πρόεδρος της Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων δήλωσε ότι η ΕΕΕ είχε πλέον αποφασίσει να μην ανταπαντά δημόσια σε προκλητικά δημοσιεύματα στα οποία παρουσιάζονταν αναληθή στοιχεία, όταν μάλιστα η *Der Spiegel* είχε αναφερθεί στο παρελθόν με άλλη δημοσίευση στα ελληνικά πλοία ως «πλεούμενα φέρετρα». Αν και η ΕΕΕ είχε αντιδράσει τότε, η επιστολή που είχε αποστείλει στον εκδότη δεν δημοσιεύτηκε ποτέ. Σε αυτό το πλαίσιο αναδεικνύεται η πιθανή αδιαφορία ορισμένων εκδοτικών οίκων απέναντι στις προσπάθειες της ΕΕΕ ή άλλων φορέων για επικοινωνία ή παράθεση διορθώσεων σχετικά με τα ναύαγια ή τα ατυχήματα των ελληνικών και ελληνόκτητων πλοίων.

Ωστόσο, ενδιαφέρουσα είναι μια μαρτυρία ναυτιλιακού συντάκτη της εποχής, που παρουσιάζει έναν βαθμό γενικότερης δυσκολίας στην επικοινωνία και κυρίως στην ενημέρωση των συντακτών που δεν είχαν τις εξειδικευμένες γνώσεις: «Οι εκπρόσωποί της (ΕΕΕ) μιλούσαν προς τους δημοσιογράφους με εξειδικευμένους όρους για τους προβληματισμούς και τις επιδιώξεις τους, οι οποίοι δεν γίνονταν αντιληπτοί από τους περισσότερους εκπροσώπους του Τύπου».

Η απόφαση της ΕΕΕ, ειδικά προς το τέλος της προεδρίας Χανδρή, ήταν να δημοσιεύει τακτικά στοιχεία αναφορικά με την κατάσταση του ελληνικού στόλου, να διευκρινίζει όπου υπάρχει στατιστική

⁷⁸⁶ Μαρτυρία Κ.Ι. Καρρά (2019).

⁷⁸⁷ «Η Ελληνική απάντηση» (1981), *ΑΡΓΩ*, Φεβρουάριος 1981, τεύχος 186, σελ. 9.

ανακρίβεια και κυρίως να αγνοεί όσα προκλητικά δημοσιεύματα «γράφονται χωρίς να δίνεται ο λόγος και στην ΕΕΕ να σχολιάσει τα στοιχεία»⁷⁸⁸.

Ειδικά από το 1980 και έπειτα, η εστίαση της ΕΕΕ σε διεθνείς οργανισμούς, κέντρα λήψης αποφάσεων αλλά και διεθνή ΜΜΕ αποτελεί μια νέα πραγματικότητα, που απαιτεί συνεχή παρουσία τόσο στο Λονδίνο και στην Ουάσιγκτον όσο και στις Βρυξέλλες και στο Λουξεμβούργο. Με την ένταξη της Ελλάδας στην ΕΟΚ, το προεδρείο της Ενώσεως επισκέπτεται ευρωβουλευτές και μέλη της Επιτροπής στις Βρυξέλλες και στο Στρασβούργο και πληροφορεί με αναλυτικά στοιχεία, στατιστικές και συγκριτικές μελέτες για την κατάσταση του ελληνικού στόλου και την ποιοτική ανέλιξη του⁷⁸⁹. Σε ερώτηση δημοσιογράφου αν η ελληνική ναυτιλία θα έχει πλέον περισσότερη υποστήριξη στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, ο νεοεκλεγείς πρόεδρος της ΕΕΕ Αριστομένης Καραγεώργης αναφέρει χαρακτηριστικά ότι «όλοι είναι φίλοι μας, αρκεί να σέβονται την αλήθεια»⁷⁹⁰.

8.3. Ο επίλογος μιας περιόδου

Κατά την τελευταία χρονιά της προεδρίας Χανδρή, η Επιτροπή Δημοσίων Σχέσεων ανακοίνωσε τον ετήσιο και ευρέως δημοσιευμένο απολογισμό της Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων για το 1980, ως αποτέλεσμα μιας πολυεπίπεδης σειράς δράσεων που αντανακλούν τη σταδιακή κλιμάκωση των ενεργειών για την υλοποίηση της στρατηγικής επικοινωνίας της ΕΕΕ ήδη από το 1975⁷⁹¹:

- Εκδόθηκαν 200 ημερήσια δελτία (σύνολο 500 σελίδων) με αποκόμματα και σχολιασμό σε άρθρα από τον ημερήσιο και περιοδικό Τύπο.
- Εκδόθηκαν 49 εβδομαδιαία δελτία Τύπου (σύνολο σελίδων: 540), με ύλη από τον ημερήσιο και περιοδικό Τύπο.
- Εκδόθηκαν έξι ανάτυπα με δημοσιεύματα από τη ναυτιλία (σύνολο σελίδων: 48), με αποδέκτες 1.400 παράγοντες της δημόσιας και επιχειρηματικής ζωής της χώρας.
- Πραγματοποιήθηκαν συνολικά 19 συνεδριάσεις της Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων με πρακτικά 180 σελίδων.
- Συντάχθηκαν και απεστάλησαν στον ημερήσιο και περιοδικό Τύπο εννέα έκτακτα δελτία Τύπου, με την ευκαιρία διαφόρων εκδηλώσεων της ΕΕΕ, τρεις απαντήσεις-επιστολές του προέδρου Αντώνη Χανδρή και πέντε άρθρα του Αντώνη Χανδρή, τα οποία δημοσιεύτηκαν σε 80 ημερήσιες και εβδομαδιαίες εφημερίδες, και τέσσερα δελτία ειδήσεων σε 100 επαρχιακά φύλλα.
- Απεστάλησαν για δημοσίευση στον επαρχιακό Τύπο εννέα άρθρα και ειδικά δελτία ειδήσεων. Τα άρθρα αυτά δημοσιεύτηκαν σε 56 ημερήσιες και εβδομαδιαίες επαρχιακές εφημερίδες, κατά κύριο λόγο περιοχών της Βόρειας Ελλάδας και χωρίς ναυτική παράδοση.

⁷⁸⁸ «Passage in Der Spiegel inaccurate, insulting» (1981), *Ναυτιλιακή*, Μάιος 1981.

⁷⁸⁹ «Στο Στρασβούργο» (1981), *ΑΡΓΩ*, Μάιος 1981, τεύχος 189, σελ. 8.

⁷⁹⁰ «Ανάγκη για μεγαλύτερη ενημέρωση των ευρωβουλευτών», (1981), *Ναυτιλιακή*, τεύχος 956, Μάρτιος 1981, σελ. 65.

⁷⁹¹ Ετήσιος Απολογισμός Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων ΕΕΕ (1980), Πειραιάς.

- Πραγματοποιήθηκε δεξίωση με 2.300 προσκεκλημένους με την ευκαιρία των «Ποσειδωνίων».
- Ολοκληρώθηκε η καμπάνια ενημέρωσης των νέων με αφίσες, δημοσιεύσεις στον Τύπο.
- Εγκαινιάστηκε η συστηματική καταγραφή και παρακολούθηση αποκομμάτων (clipping) από δημοσιεύματα σε διεθνείς εφημερίδες που αφορούν τη ναυτιλία.
- Πραγματοποιήθηκαν στο Λουξεμβούργο μία εκδήλωση, δέκα επίσημα γεύματα και δύο δεξιώσεις, στα οποία παρακάθησαν μέλη της ΕΕΕ, Έλληνες βουλευτές, διευθυντές ημερήσιων εφημερίδων, ξένοι ανταποκριτές, ναυτιλιακοί συντάκτες, οικονομικοί συντάκτες, κ.λπ.
- Ο πρόεδρος της ΕΕΕ, Αντώνης Χανδρής, παραχώρησε προσωπικά τρεις συνεντεύξεις Τύπου.

Η παρακαταθήκη μετά το 1981

Τον Μάρτιο του 1981, ο αντιπρόεδρος της ΕΕΕ, Αριστομένης Καραγεώργης, ανέλαβε αιφνίδια την προεδρία της ΕΕΕ. Παρότι ο Αντώνης Χανδρής δεν είχε ολοκληρώσει τη θητεία του, η στρατηγική επικοινωνίας που είχε υιοθετηθεί κατά την προεδρία του (1975-1980) συνεχίστηκε και από τον διάδοχό του, γεγονός που υποδεικνύει την επιτυχία της και την αποδοχή της από το σύνολο των μελών του ΔΣ αλλά και του ελληνικού εφοπλισμού που ήταν μέλη του συγκεκριμένου θεσμικού οργάνου εκπροσώπησης των συμφερόντων τους⁷⁹².

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το 1981⁷⁹³:

- Εκδόθηκαν 204 ημερήσια δελτία (σύνολο 500 σελίδων) με αποκόμματα και σχολιασμό σε άρθρα από τον ημερήσιο και περιοδικό Τύπο (από 200 το 1980).
- Εκδόθηκαν 51 εβδομαδιαία δελτία Τύπου (σύνολο σελίδων: 600) με ύλη από τον ημερήσιο και περιοδικό Τύπο (από 49 το 1980).
- Εκδόθηκαν έξι ανάτυπα με δημοσιεύματα από τη ναυτιλία (σύνολο σελίδων: 48) με 1.400 αποδέκτες (ίδιος αριθμός με το 1980).
- Πραγματοποιήθηκαν συνολικά 16 συνεδριάσεις της Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων με πρακτικά 153 σελίδων (από 19 το 1980). Συστήθηκε η υποεπιτροπή δημοσίων σχέσεων, με συμμετέχοντες τον διευθυντή της ΕΕΕ, τον υπεύθυνο του τμήματος και μέλη της επιτροπής, με σκοπό την επίλυση θεμάτων δευτερευούσης σημασίας. Η υποεπιτροπή συνήλθε 23 φορές και εισηγήθηκε λύσεις προς την επιτροπή, υποβοηθώντας και διευκολύνοντας το έργο της.
- Συντάχθηκαν και απεστάλησαν στον ημερήσιο και περιοδικό Τύπο 23 έκτακτα δελτία Τύπου (από 9 το 1980), με την ευκαιρία διαφόρων εκδηλώσεων της ΕΕΕ, τρεις απαντήσεις-επιστολές του προέδρου Αντώνη Χανδρή και τέσσερα άρθρα του προέδρου, τα οποία δημοσιεύτηκαν σε 56 εφημερίδες.
- Επιπλέον, ειδικός συνεργάτης της Ενώσεως συντάσσει άρθρα για τις εφημερίδες της επαρχίας, ενώ καταγράφεται αναλυτικά η στάση του Τύπου της επαρχίας, με σκοπό να «βελτιωθεί ή να αντικατασταθεί ή να τροποποιηθεί με αντικειμενικό σκοπό η καλύτερη ενημέρωση του κοινού».

⁷⁹² «Ο Μ. Καραγιώργης επικεφαλής της ΕΕΕ» (1981), *Ναυτιλιακή*, τεύχος 955, Φεβρουάριος 1981, σελ. 4.

⁷⁹³ Ετήσιος Απολογισμός Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων ΕΕΕ (1980), Πειραιάς.

- Εκδίδεται για πρώτη φορά το *Blue Book*, με επίσημες στατιστικές.
- Διοργανώνονται 11 επίσημα γεύματα και 6 δεξιώσεις, όπου παρακάθησαν μέλη της ΕΕΕ, Έλληνες βουλευτές, διευθυντές ημερήσιων εφημερίδων, ξένοι ανταποκριτές, ναυτιλιακοί συντάκτες, οικονομικοί συντάκτες κ.ά.
- Διοργανώνεται σειρά γευμάτων και εκδηλώσεων για ευρωβουλευτές και στελέχη της ΕΟΚ αρχικά στο Λουξεμβούργο (9-10/2/1981) και μετέπειτα στο Στρασβούργο (7-9/4/1981).
- Υλοποιείται καμπάνια προσέγκυσης κόστους 19.000.000 δρχ. Η καμπάνια συμπεριλαμβάνει τηλεοπτικά σποτ στην κρατική τηλεόραση, δημοσιεύσεις σε εφημερίδες, τοποθέτηση μεγάλων διαστάσεων αφισών σε πόλεις της Ελλάδας.

8.4. Συμπεράσματα

Η Θεωρία της Αριστείας επιτρέπει στον σύγχρονο ερευνητή να εξετάσει κατά πόσο ένα νομικό πρόσωπο συνδιαλέγεται και επικοινωνεί επιτυχώς με τα κοινά-στόχους του: οι συγκεκριμένοι ερευνητές καταλήγουν στο αξίωμα ότι οι δημόσιες σχέσεις συμβάλλουν στην αποτελεσματικότητα των οργανισμών όταν τους βοηθούν να δημιουργήσουν μακροχρόνιες σχέσεις συνδιαλλαγής με ομάδες κοινών-στόχων. Κατ' αυτόν τον τρόπο, η συγκεκριμένη θεωρία μάς επιτρέπει να εξετάσουμε κατά πόσο η ΕΕΕ, τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο, εφάρμοσε ένα ή και περισσότερα από τα βασικά αξιώματα της θεωρίας.

Η προεδρία Αντώνη Χανδρή επικεντρώθηκε στη χάραξη μιας νέας επικοινωνιακής στρατηγικής, με γνώμονα την εξωστρέφεια τόσο της ΕΕΕ όσο και του κλάδου γενικότερα. Μέσα από μια σειρά πρωτοβουλιών, τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της Ενώσεως ανήγαγαν τη βελτίωση της δημόσιας εικόνας της σε στρατηγικό στόχο⁷⁹⁴.

Σύμφωνα με τα δημοσιεύματα του Τύπου της εποχής⁷⁹⁵, καταγράφηκαν τα ακόλουθα στοιχεία, που σχετίζονται με τα πέντε κύρια χαρακτηριστικά της Θεωρίας της Αριστείας και την επιβεβαιώνουν:

Με τη σύσταση αυτόνομης Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων, ο πρόεδρος Κώστας Καρράς συμμετέχει στο ΔΣ της ΕΕΕ και συνομιλεί τακτικά με το προεδρείο. Η Επιτροπή συνεδριάζει και αποφασίζει αυτοτελώς τις τακτικές κινήσεις που πρέπει να σχεδιάσει και να υιοθετήσει. Ταυτόχρονα προτείνει και στο προεδρείο στρατηγικές κινήσεις που πρέπει να ακολουθηθούν. Στην Επιτροπή συμμετέχουν τόσο οι εκπρόσωποι του παραδοσιακού εφοπλισμού όσο και τα νεότερα μέλη της ναυτιλιακής κοινότητας, ενώ εκπροσωπούνται όλες οι τάσεις διαχειριστών μικρών και μεγαλύτερων στόλων. Συμμετέχουν επίσης γνώστες σε θέματα επικοινωνίας και δημοσίων σχέσεων, μεταξύ των οποίων επαγγελματίες από τη ναυτιλιακή ενημέρωση.

⁷⁹⁴ Φουστάνος, Γ.Μ. (1991), ό.π., σελ. 68.

⁷⁹⁵ «Τα πρόσωπα, τα πράγματα και οι καταστάσεις τον χρόνο που πέρασε» (1976), *ΑΡΓΩ*, Ιανουάριος 1976, έτος 11, τεύχος 125, σελ. 2, και «Ζήτημα Χρόνου» (1976), *ΕΛΝΑΒΙ*, Σεπτέμβριος 1976, έτος 3, τεύχος 33, σελ. 18, και «Τα επιτεύγματα και οι προβληματισμοί» (1977), *ΕΛΝΑΒΙ*, Ιανουάριος 1977, έτος 4, τεύχος 37, σελ. 41, και «All together Now» (1979), *Ναυτιλιακή*, τεύχος 932, Μάρτιος 1979, σελ. 3, και «Professional Secretariat is planned for reinforced UGS», *Ναυτιλιακή*, τεύχος 932, Μάρτιος 1979.

Υιοθετείται και επιτυγχάνεται ο συστηματικός, διαρκής και ανοικτός διάλογος με το κοινό-στόχο, δηλαδή τους φορείς συλλογικής εκπροσώπησης της ελληνικής ναυτιλίας⁷⁹⁶ αλλά και δημοσιογράφους, ανεξαρτήτως πολιτικών και ιδεολογικών τοποθετήσεων.

Η ενασχόληση εξειδικευμένων επαγγελματιών για την προώθηση του ναυτικού επαγγέλματος αλλά και η συστηματική επιστημονική έρευνα για το προφίλ τόσο της ναυτιλίας όσο και του ναυτικού επαγγέλματος, όπως και των αποτελεσμάτων των προωθητικών ενεργειών που υλοποιήθηκαν, αναδεικνύουν την προσπάθεια προς την «αριστεία» της συγκεκριμένης στρατηγικής.

Η μελέτη και η ανάλυση της αντίδρασης της ΕΕΕ ως προς το φλέγον ζήτημα των ναυαγίων αποκαλύπτουν όχι μόνο το μέγεθος του προβλήματος αλλά και τη σημασία που είχε προσδώσει το συλλογικό όργανο του ελληνικού εφοπλισμού στην προάσπιση της δημόσιας εικόνας του ως φορέα που εκπροσωπεί πλειοψηφικά το σύνολο του ελληνικού εφοπλισμού που διαχειριζόταν πλοία νηολογημένα στο ελληνικό νηολόγιο.

Γίνεται αντιληπτό ότι, κατά την εξέταση της περιόδου της προεδρίας του Αντώνη Χανδρή, η ΕΕΕ, με την επικοινωνιακή της τακτική, δεν προσπάθησε να αρνηθεί την ύπαρξη κρίσης, ωστόσο εστίασε στην πληροφόρηση με στοιχεία για τα πραγματικά δεδομένα του προβλήματος, αποφεύγοντας ακραίες λεκτικές τοποθετήσεις. Δεν έλειψαν ωστόσο οι έντονες αμφισβητήσεις απέναντι σε διεθνή ΜΜΕ που, κατά την άποψη της ΕΕΕ, προέβαλλαν μονόπλευρα το θέμα χωρίς καμία αναφορά στα στοιχεία της ΕΕΕ ή στις αμφισβητήσεις των ειδικών αναλυτών σχετικά με την εγκυρότητα των στοιχείων που συχνά προβάλλονταν. Σε καμία δημόσια τοποθέτηση της ΕΕΕ δεν κατηγορήθηκε, ακόμα και εμμέσως, Έλληνας πλοιοκτήτης ή διαχειριστής και υπήρξε συστηματική αποφυγή οποιασδήποτε δήλωσης σε βάρος κάποιας εταιρείας ή ναυτικού.

Με το πέρας της εποχής Χανδρή στο τιμόνι της Ενώσεως, επαναλαμβάνεται η άποψη ότι: «Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, ύστερα από σχετική αφάνειά της στα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια και την παλινωδία της δικτατορίας, όπου διακινδυνεύθηκε το όνομά της, σήμερα, σε μεγάλο βαθμό απαλλαγμένη από την παλιά ιδεολογική και ταξική φόρτιση, είναι άξια να παίξει τον εποικοδομητικό της ρόλο»⁷⁹⁷.

⁷⁹⁶ Ενδεικτική είναι η «έκκληση» του Α. Χανδρή να ενισχυθεί το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος μέσω συνεισφορών του ελληνικού εφοπλισμού. [«Να ενισχυθεί» (1976), *ΑΡΓΩ*, Απρίλιος 1976, τεύχος 128, σελ. 16]

⁷⁹⁷ Μπάνος, Γ. (1981), ό.π., σελ. 15.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9: Συμπεράσματα

Στο παρόν κεφάλαιο καταγράφονται οι θεωρίες που χρησιμοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της έρευνας και τα συμπεράσματα που αφορούν τα αποτελέσματα της πρωτογενούς έρευνας που εκπονήθηκε. Παράλληλα, προτείνεται μια νέα θεωρητική και μεθοδολογική προσέγγιση για την ανάλυση της στρατηγικής επικοινωνίας θεσμικών φορέων εκπροσώπησης συλλογικών συμφερόντων σε περιόδους του παρελθόντος, σε συνθήκες εξωγενών κρίσεων. Τέλος, αναπτύσσεται η συμβολή της παρούσας έρευνας στις Πολιτικές Επιστήμες και στην επιστήμη της Επικοινωνίας, ενώ καταγράφονται και οι περιορισμοί ως προς την ανάπτυξη μιας γενικευμένης θεωρίας από τη συγκεκριμένη μελέτη του συλλογικού φορέα εκπροσώπησης που επιλέχθηκε.

9.1. Η θεωρητική προσέγγιση

9.1.1. Η Θεωρία της Αριστείας ως προς την εξέταση των μεθόδων και των εργαλείων επικοινωνίας που υιοθέτησε η ΕΕΕ κατά την περίοδο 1975-1981

Η Θεωρία της Αριστείας έχει προκαλέσει το αμείωτο ενδιαφέρον των μελετητών στην επιστήμη της Επικοινωνίας. Ωστόσο, η Θεωρία της Αριστείας είναι μια γενική θεωρία, που τείνει να εξιδανικεύει το πώς οι δημόσιες σχέσεις θα έπρεπε να εφαρμόζονται από νομικά πρόσωπα δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου, ΜΚΟ και μη οργανωμένους συλλογικούς φορείς. Επιπροσθέτως, η συγκεκριμένη θεωρία δεν απαντά με σαφή τρόπο το πώς και κυρίως το γιατί συγκεκριμένοι οργανισμοί επιλέγουν συγκεκριμένες στρατηγικές ως προς την επικοινωνία τους με τα κοινά-στόχους τους. Μάλιστα, αρκετοί ερευνητές την τελευταία δεκαετία θεωρούν ότι η συγκεκριμένη θεωρία δεν εφαρμόζεται και δεν μπορεί να εφαρμοστεί ρεαλιστικά, ειδικά ως προς το συμμετρικό-αμφίδρομο μοντέλο επικοινωνίας. Η Θεωρία της Αριστείας μάς επέτρεψε να εξετάσουμε το πώς η ΕΕΕ έδρασε σε συνθήκες εξωγενούς πίεσης και να μελετήσουμε το κατά πόσο η συγκεκριμένη στρατηγική ήταν διαρκής ή ευκαιριακή.

Πιο συγκεκριμένα, μας επέτρεψε να εξετάσουμε σε ποιο βαθμό, σε μια συγκεκριμένη περίοδο κρίσης, η ΕΕΕ υιοθέτησε πρακτικές που συγκλίνουν με τα αξιώματα των Αριστων (αμφίδρομων) Σχέσεων αλλά και ποιες τεχνικές και εργαλεία επικοινωνίας ακολουθήθηκαν απέναντι στην ευρύτερη κοινωνία και απέναντι στα ΜΜΕ.

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, κατά την πρόιμη μεταπολιτευτική περίοδο της Ελλάδας (1975-1981), σχεδίασε αλλά και υλοποίησε, σε βάθος χρόνου, μια στρατηγική δημοσίων σχέσεων και επικοινωνίας που είχε ως σκοπό τη βελτίωση της δημόσιας εικόνας της ναυτιλίας και του εφοπλισμού, την ενδυνάμωση των σχέσεων συνεργασίας με τους κοινωνικούς εταίρους της ναυτιλίας και τα ΜΜΕ. Η στρατηγική αυτή, όπως αναδεικνύεται, συμπίπτει με την κεντρική ιδέα της Θεωρίας της Αριστείας, που παρουσιάζεται σε όλες τις μελέτες του Grunig από το 1992 και μετά: ζητούμενο είναι ο μακροπρόθεσμος συσχετισμός και όχι απλώς η «τυπική» επικοινωνία του φορέα με τα κοινά που επιθυμεί να συνεργαστεί

και όχι μόνο να επικοινωνήσει⁷⁹⁸. Η συστηματική δέσμευση, η εξωστρέφεια αλλά και η προσπάθεια για τη δημιουργία και τη διατήρηση ενός διαρκούς και ακλόνητου διαύλου επικοινωνίας, σύμφωνα με τη Θεωρία της Αριστείας, ωφελούν έναν οργανισμό. Κάτω από αυτό το πρίσμα, οι δημόσιες σχέσεις αφορούν περισσότερο τη «συσχέτιση» ενός φορέα με τα κοινά-στόχους του και όχι απλώς τη συνεύρεση των δύο πλευρών, σε ένα πλαίσιο ανταλλαγής απόψεων.

Η παρατήρηση της ομάδας Grunig ως προς τις εξωγενείς πιέσεις ενός οργανισμού που τον εξαναγκάζουν σε εξωστρέφεια αποτελεί το αρχικό σημείο προβληματισμού της έρευνας: όπως ήδη αναπτύχθηκε, οι ερευνητικές ομάδες που συμμετείχαν στις μελέτες του 1992 και του 2002 οδηγούνται στο συμπέρασμα ότι οι εξωγενείς πιέσεις οδηγούν τα νομικά πρόσωπα (μεταξύ των οποίων ΜΚΟ, πολυεθνικές εταιρείες, συλλογικοί φορείς εκπροσώπησης) στην ανάπτυξη μοντέλων επικοινωνίας που είναι αμφίδρομα ή και συμμετρικά⁷⁹⁹. Επιπλέον, καταλήγουν στην άποψη ότι η πίεση, ειδικά από εξωγενείς ομάδες, φαίνεται να οδηγεί τους οργανισμούς να υιοθετούν στρατηγικές επικοινωνίας «ανώτερου επιπέδου». Η παραπάνω παρατήρηση αποτέλεσε επίσης μια πρώτη προσέγγιση ως προς το πώς ο συγκεκριμένος θεσμικός φορέας εκπροσώπησης αντέδρασε και έδρασε σε συνθήκες εξωγενούς πίεσης. Για τους ερευνητικούς σκοπούς της διατριβής, η Θεωρία της Αριστείας επέτρεψε την ανάλυση των μεθόδων που ακολούθησε η ΕΕΕ σε μια περίοδο παρατεταμένης κρίσης (1975-1981), αλλά και τον προσδιορισμό του κατά πόσο τα μοντέλα που ακολουθήθηκαν, ειδικά ως προς την αμφίδρομη ή και συμμετρική επικοινωνία, ήταν συστημικά, επαναλαμβανόμενα ή ανεξέλεγκτα και ευκαιρικά⁸⁰⁰.

Πιο συγκεκριμένα, για τον υπό εξέταση φορέα –την ΕΕΕ– το διάστημα 1975-1981, αναλύθηκε η στρατηγική που διαμορφώθηκε από το προεδρείο της ΕΕΕ, σε μια περίοδο μάλιστα όπου τα μοντέλα που προτείνουν ο Grunig και οι συνεργάτες του δεν είχαν καν μελετηθεί και αναπτυχθεί. Ως προς τις επτά παραμέτρους που εντόπισαν στην έρευνά τους οι θεμελιωτές της Θεωρίας της Αριστείας, στην υπό εξέταση περίπτωση αναδείχθηκαν, μέσω του αρχαιακού υλικού της Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων, τα ακόλουθα συμπεράσματα:

Οι δημόσιες σχέσεις υπήρξαν ανάμεσα στις στρατηγικές επιδιώξεις και στον στρατηγικό σχεδιασμό της ΕΕΕ από την αρχή της προεδρίας Χανδρή. Τόσο στις διαρκείς μηνιαίες συνεντεύξεις Τύπου όσο και στην αρθρογραφία των μελών της ΕΕΕ κατά την περίοδο 1975-1981, η βελτίωση των σχέσεων και η τακτική επικοινωνία με πολιτικούς, με εκπροσώπους του Τύπου αλλά και με τα ναυτεργατικά συνδικάτα υπήρξαν σημαντική προτεραιότητα τόσο συλλογικά όσο και ατομικά για τα μέλη του φορέα. Επίσης, διαφάνηκε ότι οι μέθοδοι που χρησιμοποιήθηκαν για την εξωστρέφεια της ΕΕΕ (συμμετοχή σε εκθέσεις, έρευνες, καμπάνιες ενημέρωσης, διοργάνωση συνεδρίων και εκδηλώσεων) υπήρξαν διαρκείς και συστηματικές καθ' όλη τη διάρκεια της υπό εξέταση περιόδου.

⁷⁹⁸ Ledingham, J.A., Bruning, S.D. (1998), «Relationship management in public relations: dimensions of an organization-public relationship», *Public Relations Review*, 24: 1, 1998, σελ. 56.

⁷⁹⁹ Grunig, J.E., Grunig, L.A. (2011), «Public relations excellence 2010», *Journal of Professional Communication*, 1:1, σελ. 41-54, και Grunig, L.A., Grunig, J.E., Verčič, D. (1998), «Are the IABC's excellence principles generic? Comparing Slovenia and the United States, the United Kingdom and Canada», *Journal of Communication Management*, 2:4, σελ. 335-356.

⁸⁰⁰ Grunig, J.E., Grunig, L.A. (2002), «Implications of the IABC excellence study for PR education», *Journal of Communication Management*, 7:1, σελ. 34-42.

Οι δημόσιες σχέσεις της Ενώσεως σχεδιάστηκαν και υλοποιήθηκαν από πρόσωπα που συμμετείχαν στην ηγετική ομάδα και είχαν άμεση πρόσβαση και επικοινωνία με το προεδρείο. Τόσο ο πρόεδρος όσο και τα υπόλοιπα μέλη της Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων συμμετείχαν ενεργά και τακτικά στο ΔΣ της ΕΕΕ, ως αιρετά μέλη, αλλά συμμετείχαν και σε άλλες σημαντικές επιτροπές. Τα περισσότερα μέλη της Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων είχαν μάλιστα θέσεις και στην ηγετική ομάδα του προεδρείου της ΕΕΕ. Η διαχείριση του συνόλου των δημοσίων σχέσεων σχηματοποιήθηκε και οργανώθηκε όχι μόνο από μία επιτροπή όπου συμμετείχαν αιρετά μέλη του ΔΣ αλλά και από ειδικό τμήμα, με εξειδικευμένα στελέχη, εντός της ΕΕΕ. Το τμήμα ήταν υπεύθυνο για όλα τα θέματα που αφορούσαν τις δημόσιες σχέσεις και την επικοινωνία του φορέα με τον Τύπο, το κράτος αλλά και τους κοινωνικούς εταίρους, και στελεχώθηκε με το κατάλληλο και εξειδικευμένο προσωπικό.

Το τμήμα δημοσίων σχέσεων είχε διακριτές αρμοδιότητες, ειδικά σε σχέση με άλλα τμήματα εντός της Ενώσεως. Η Επιτροπή Δημοσίων Σχέσεων συνεδρίαζε σε τακτικότατη βάση, με πολυεπίπεδες αρμοδιότητες. Είναι επίσης ενδιαφέρον ως στοιχείο το ότι η Επιτροπή συνεδρίαζε όχι μόνο αυτοτελώς αλλά και χωρίς την παρουσία του προέδρου της ΕΕΕ.

Τόσο ο πρόεδρος της Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων, Κώστας Καρράς, όσο και ο επικεφαλής και συντονιστής της καμπάνιας ενημέρωσης, Γεώργιος Παπαλιός, αλλά και οι υπεύθυνοι δημοσίων σχέσεων που στελέχωναν το τμήμα δημοσίων σχέσεων, μεταξύ των οποίων και ο εκδότης του περιοδικού *ΑΡΓΩ*, δημοσιογράφος Στάθης Μπάτης, είχαν σαφή κατάρτιση και γνώσεις και δεν ήταν απλώς εμπειρικοί γνώστες και κυρίως διεκπεραιωτές θεμάτων επικοινωνίας. Είναι επίσης ενδεικτικό της στρατηγικής σημασίας της επικοινωνίας για τη συγκεκριμένη περίοδο ότι όσοι συμμετείχαν στην Επιτροπή είχαν τόσο το μορφωτικό όσο –κυρίως– το εμπειρικό υπόβαθρο στο συγκεκριμένο γνωστικό αντικείμενο. Είναι μάλιστα ενδεικτικό της συστηματικής προσπάθειας ότι, ειδικά την περίοδο της μεγάλης εξωστρέφειας (1979-1980), δημιουργήθηκε και μια επιπλέον υποεπιτροπή δημοσίων σχέσεων, για να χειρίζεται τον μεγάλο όγκο των επικοινωνιακών και κοινωνικών δράσεων, και η γραμματεία στελεχώθηκε με επιπρόσθετο καταρτισμένο προσωπικό με ειδικές γνώσεις και εμπειρία. Επιπροσθέτως, όπως αναλύθηκε από τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν, η ΕΕΕ υποστήριξε για πρώτη φορά ετήσιες πανελλαδικές έρευνες και μελέτες, προκειμένου να αναγνώσουν το κοινωνιολογικό και ψυχολογικό προφίλ των νέων αλλά και των σπουδαστών στις ΑΕΝ, ενώ εκπονήθηκαν και έρευνες σχετικά με την ποιότητα του ελληνικού στόλου.

Το τμήμα δημοσίων σχέσεων ακολούθησε συνήθως μοντέλα αμφίδρομης και ενίοτε συμμετρικής επικοινωνίας. Ειδικά στο εξαιρετικά συχνό θέμα της ποιότητας του ελληνικού στόλου αποδείχθηκε, μέσω των στοιχείων που συνελέγησαν στο σχετικό κεφάλαιο, ότι η ΕΕΕ επιχειρούσε να ενημερώνει με τεκμηριωμένες στατιστικές.

Από τις μαρτυρίες που καταγράφηκαν, αναδύθηκε επίσης ότι η ΕΕΕ ενίσχυσε την κουλτούρα της συνδιαλλαγής και της τακτικής επικοινωνίας στο εσωτερικό περιβάλλον του εφοπλισμού. Ανάμεσα στα συστήματα εσωτερικής επικοινωνίας που αναπτύχθηκαν ενδεικτικά αναφέρονται οι έκτακτες γενικές συνελεύσεις, η δημιουργία νέων επιτροπών με τη συμμετοχή σημαντικού αριθμού μελών της ΕΕΕ, οι οποίες συνεδρίαζαν αυτοτελώς σε μηνιαία (τουλάχιστον) βάση με συγκεκριμένες αρμοδιότητες και ευθύνες, η υποστήριξη της τακτικής επικοινωνίας τόσο με άλλες οργανώσεις του ελληνικού εφοπλισμού εντός και εκτός Ελλάδος όσο και με άλλα διεθνή εφοπλιστικά fora, η συμμετοχή όλων των μελών του

ΔΣ στις συναντήσεις με τους πολιτικούς εκπροσώπους, με διεθνείς αντιπροσωπείες και με εκπροσώπους των ΜΜΕ και της ναυτεργασίας. Στο πλαίσιο της τακτικής ενημέρωσης και πληροφόρησης, εγκαινιάστηκε η εβδομαδιαία διανομή των άρθρων από τον ημερήσιο και περιοδικό Τύπο που αφορούν τον εφοπλισμό και τη ναυτιλία (clipping) και η έκδοση τακτικών ενημερωτικών δελτίων, συνήθως μηναίων.

Η πιο σημαντική ωστόσο πρωτοβουλία ήταν η αύξηση των μελών του ΔΣ από 24 σε 30, προκειμένου να εκπροσωπηθούν και τα νέα μέλη της εφοπλιστικής κοινότητας, ειδικά του Πειραιά, που είχαν διαφορετικό κοινωνικο-οικονομικό υπόβαθρο και αναδείχθηκαν επιχειρηματικά τη συγκεκριμένη περίοδο.

Αν και τη συγκεκριμένη περίοδο δεν υπήρξε καμία γυναίκα μέλος στο ΔΣ της ΕΕΕ, το προεδρείο θεωρούσε επιβεβλημένο το άνοιγμα του φορέα προς τη νέα γενιά εφοπλιστών και πλοιοκτητών. Η σχετικά μικρή συμμετοχή γυναικών σε θέσεις ευθύνης σε ναυτιλιακές εταιρείες αλλά και η εξαιρετικά περιορισμένη συνέχιση παραδοσιακών ναυτιλιακών οίκων από γυναίκες πλοιοκλήτριες δεν επέτρεπαν το άνοιγμα των συλλογικών φορέων εκπροσώπησης του εφοπλισμού στο γυναικείο φύλο. Η πρώτη γυναίκα μέλος στο ΔΣ της ΕΕΕ ήταν η Χριστίνα Ωνάση το 1982. Η αυξημένη συμμετοχή εκπροσώπων μη παραδοσιακών εφοπλιστικών οίκων αλλά και πολύ νεότερων ηλικιακά μελών αποδεικνύει τη μεταστροφή του ενδιαφέροντος προς τις νέες γενιές αλλά και την ευρύτερη επιχειρηματική κοινότητα.

Η υποστήριξη ηθικών κανόνων και κανόνων δικαίου αποτελούσε απόλυτη προτεραιότητα της ηγετικής ομάδας. Ειδικά στο θέμα των ναυαγίων και των ατυχημάτων, οι μαρτυρίες που καταγράφηκαν αναφέρουν ότι κανένα μέλος του ΔΣ δεν είχε ποτέ καταδικαστεί για απάτη ή δόλο, ως προς την απώλεια σκάφους υπό διαχείρισή του, ενώ σε μια περίπτωση όπου εγγεγραμμένο μέλος της ΕΕΕ παραπέμφθηκε σε ποινική δίκη, το ΔΣ, μετά από πρόταση του προέδρου της Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων, Κώστα Καρρά, αποφάσισε τη διαγραφή του εάν και εφόσον εκδιδόταν τελεσίδικη απόφαση σε βάρος του πλοιοκτήτη.

9.1.2. Η αξία του Ιστορικού Θεσμοκεντρισμού στη μελέτη των θεσμικών οργάνων σε περιόδους κρίσεων

Αν και οι θεμελιωτές της Θεωρίας της Αριστείας προσπάθησαν να εξετάσουν τις συνιστώσες που οδηγούν τους οργανισμούς (και όχι μόνο τις εταιρείες) στο να επανεξετάσουν τη στρατηγική τους και να οδηγηθούν σε επικοινωνιακή «εξωστρέφεια», οι έρευνες της ομάδας Grunig δεν εστιάστηκαν στις ιδιαιτερότητες και στις σύνθετες πραγματικότητες των ομάδων που εκπροσωπούν συλλογικά συμφέροντα σε συγκεκριμένες περιόδους του παρελθόντος και κυρίως θεσμικούς φορείς συλλογικής εκπροσώπησης επαγγελματικών συμφερόντων με μακροχρόνια παράδοση.

Κατά τον Ιστορικό Θεσμοκεντρισμό, το ιστορικό πλαίσιο είναι ιδιαίτερα σημαντικό, καθώς όλα τα πολιτικά γεγονότα του παρελθόντος συσχετίζονται με συγκεκριμένες συνιστώσες και γίνονται κατανοητά μόνο όταν ο σύγχρονος ερευνητής αντιληφθεί τις γενικότερες παραμέτρους που επηρεάζουν τις κοινωνικές δομές μιας συγκεκριμένης εποχής. Πρόσφατες έρευνες, που εστιάζονται στη μελέτη

νομικών προσώπων με μεγάλο αριθμό στελεχών και μελών ή και σημαντικής οικονομικής επιφάνειας, καταδεικνύουν ότι συνήθως οι εξωγενείς πιέσεις οδηγούν σε δομικές αλλαγές, που «αναστατώνουν» το status quo του ίδιου του οργανισμού και την ηγετική ομάδα του⁸⁰¹.

Η προσέγγιση του Ιστορικού Θεσμοκεντρισμού δεν εστιάζεται όμως στην εξέταση της στρατηγικής επικοινωνίας που υιοθετεί ένας οργανισμός, αλλά μπορεί να συμπληρώσει τη Θεωρία της Αριστείας: η «Αριστεία» απαντά αρχικά στο πώς ένα νομικό πρόσωπο επικοινωνεί ή κυρίως πώς θα έπρεπε να επικοινωνεί, ενώ ο Ιστορικός Θεσμοκεντρισμός μάς επιτρέπει να εξετάσουμε, επικουρικά, γιατί ένας συγκεκριμένος συλλογικός φορέας εκπροσώπησης επέλεξε –ή επιλέγει σε βάθος χρόνου– να επικοινωνεί με τον συγκεκριμένο τρόπο. Κυρίως, ο Ιστορικός Θεσμοκεντρισμός μάς επιτρέπει να εξετάσουμε το γιατί ένας οργανισμός με μακροχρόνια ιστορία και παραδόσεις «αλλάζει» μετά από ένα εξωγενές, συνήθως, σοκ.

Ειδικά στη μελέτη του παρελθόντος, ο Ιστορικός Θεσμοκεντρισμός μάς επιτρέπει μια ποιοτική και ποσοτική προσέγγιση, που εξυπηρετεί τις ανάγκες της μελέτης θεσμικών φορέων εκπροσώπησης σε διακριτές περιόδους του παρελθόντος. Κατ' αυτόν τον τρόπο, η Ιστορία είναι σημαντική ως επιστήμη, αλλά και οι χρονικές συγκυρίες είναι επίσης σημαντικές ως ένα σαφές πλαίσιο αναφοράς.

9.1.3. Ο ρόλος των αιφνίδιων αλλαγών και των εξωγενών σοκ στην εξέλιξη ενός οργανισμού

Μελέτες που έχουν υιοθετήσει τη μεθοδολογία του Ιστορικού Θεσμοκεντρισμού, ειδικά σε ομάδες εκπροσώπησης συμφερόντων με μεγάλο αριθμό μελών και με σημαντική ιστορική διάρκεια, όπως οι συνδικαλιστικές οργανώσεις και οι ενώσεις εργοδοτών, ανέδειξαν ότι οι στρατηγικές τους επιδιώξεις αλλά και οι τακτικές που υιοθετούνται είναι συνήθως σταθερές μέσα στον χρόνο. Ως προς αυτό το συμπέρασμα υπάρχει σύγκλιση με τη Θεωρία της Αριστείας. Κατ' αυτόν τον τρόπο η υιοθέτηση του Ιστορικού Θεσμοκεντρισμού ως προσέγγισης υποστήριξε στην παρούσα έρευνα την απάντηση του ερωτήματος σχετικά με την έκταση και τον βαθμό στον οποίο η αρχική στρατηγική και οι μετέπειτα τακτικές επικοινωνίας της ΕΕΕ επηρεάστηκαν από έναν αρχικό εξωγενή παράγοντα-σοκ.

Σε προηγούμενα κεφάλαια επιχειρήθηκε να καταγραφεί το γενικότερο κοινωνικό, πολιτικό και οικονομικό περιβάλλον στην πρώιμη μεταπολιτευτική Ελλάδα, αλλά και η επίδραση των νέων συνθηκών για το θεσμικό όργανο του ελληνικού εφοπλισμού, την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών. Οι τεταμένες σχέσεις που προκλήθηκαν εξαιτίας της προσωπικής αντιπαράθεσης του πρωθυπουργού Κωνσταντίνου Καραμανλή αλλά και σημαντικών παραγόντων της κυβέρνησης, όπως ο διοικητής της Τράπεζας της Ελλάδος Ξενοφών Ζολώτας και ο υπουργός Συντονισμού και Προγραμματισμού Παναγής Παπαληγούρας, με τον Στρατή Ανδρεάδη και η έντονη εχθρότητα σημαντικής μερίδας του Τύπου

⁸⁰¹ Stokes, A., Rubin, D. (2010), «Activism and the Limits of Symmetry: The Public Relations Battle Between Colorado GASP and Philip Morris», *Journal of Public Relations Research*, 22:1, σελ. 26-48.

οδήγησαν στη συθέμελη αλλαγή της στρατηγικής επικοινωνίας του θεσμικού οργάνου εκπροσώπησης του ελληνικού εφοπλισμού.

Η κατάρρευση της δικτατορίας των Συνταγματαρχών, η απόλυτη επικράτηση της Νέας Δημοκρατίας στις εκλογές του 1974 σε συνδυασμό με την εκπροσώπηση νέων κομμάτων όπως το ΠΑΣΟΚ αλλά και μέχρι πρόσφατα «παράνομων», όπως το ΚΚΕ, ενδυνάμωναν την κοινωνική απαίτηση για εξωστρέφεια όλων των θεσμικών φορέων εκπροσώπησης της εθνικής οικονομίας. Η πίεση για εξωστρέφεια ήταν διεθνής και η Ελλάδα, μετά από μια παρατεταμένη περίοδο εσωστρέφειας λόγω της δικτατορικής καταπίεσης, ανοιγόταν, όπως και οι άλλες χώρες της Δύσης, που απαιτούσαν συμμετοχικές διαδικασίες και διαφάνεια. Η κοινωνική απαίτηση και πίεση για εξωστρέφεια δεν ήταν όμως μόνο προς τους Έλληνες εφοπλιστές αλλά και προς τους βιομηχάνους και άλλους κλάδους της εθνικής οικονομίας. Η διατήρηση ενός σταθερού και επωφελούς για τον εφοπλισμό θεσμικού πλαισίου, που θα αφορούσε όχι μόνο τη λειτουργία και τη φορολόγηση της ελληνικής ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας αλλά και του Έλληνα εφοπλιστή ως φυσικού προσώπου, αποτελούσε βασική προτεραιότητα για το σύνολο της ναυτιλιακής κοινότητας.

Η αμφίθυμη στάση του Υπουργείου Οικονομικών στο Λονδίνο και η ενδυνάμωση του Κόμματος των Εργατικών στη Βρετανία, όπου συγκεντρώνονταν αρκετοί κραταιοί ναυτιλιακοί οίκοι ελληνικών συμφερόντων τη συγκεκριμένη περίοδο, αποτελούσε σημείο προβληματισμού για πολλούς παράγοντες του ελληνικού εφοπλισμού στο Λονδίνο, στη Νέα Υόρκη αλλά και στον Πειραιά. Επιπροσθέτως, η ενδυνάμωση του ελληνικού νηολογίου, που ήταν πλέον ένα «ασφαλές καταφύγιο» σε σχέση με τις διαρκείς επιθέσεις και τα μποϊκοτάζ της ΔΟΜ, έφερνε στο προσκήνιο την ανάγκη εξέυρεσης μεγαλύτερου αριθμού Ελλήνων ναυτικών και κυρίως αξιωματικών για τις ανάγκες του διαρκώς αυξανόμενου στόλου των Ελλήνων.

Η κατακόρυφη άνοδος της ελληνικής σημαίας, που αντανakλούσε και τις συνεχείς επενδύσεις των Ελλήνων τόσο σε νεότευκτα όσο και σε μεταχειρισμένα πλοία, απαιτούσε και την ανάγκη για προσέλκυση περισσότερων Ελλήνων στη θάλασσα. Η εικόνα της ναυτιλίας σε αυτή την κρίσιμη καμπή χρειαζόταν βελτίωση τόσο για τη διατήρηση του θεσμικού πλαισίου που απαιτούσε η ΕΕΕ από τη νέα κυβέρνηση όσο και για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Επιπλέον, η αύξηση των νέων εφοπλιστών με μόνιμη πλέον διαμονή στην Ελλάδα και de facto επιχειρηματική έδρα τον Πειραιά επανέφερε την ανάγκη σύσφιξης των σχέσεων του συνόλου του εφοπλισμού με την ελληνική κοινωνία. Η δημόσια εικόνα της ναυτιλίας, και ειδικά του Έλληνα εφοπλιστή, ήταν συχνά το επίκεντρο αρνητικών σχολίων: ο ελληνικός εφοπλισμός, καθ' όλη τη διάρκεια της δεκαετίας του 1960 αλλά και στα τελευταία χρόνια της δικτατορίας, συχνά λοιδορούσε ή και διακωμωδούσε την ελληνική εφοπλιστική οικογένεια, ενώ και ο Τύπος συχνά αναφερόταν με ακραίως χλευαστικά σχόλια για τον τρόπο ζωής αλλά και τις επιχειρηματικές πρακτικές τους (μεταξύ των οποίων και η συντήρηση του στόλου).

Αν και η κρίση με την κυβέρνηση Καραμανλή παρουσιάστηκε μόνο στην πρώτη προεδρία του Αντώνη Χανδρή στην ΕΕΕ και σε μικρότερο βαθμό μετέπειτα και για μικρό διάστημα κατά την υπουργία Εμμανουήλ Κεφαλογιάννη στο Υπουργείο Ναυτιλίας (ειδικά την περίοδο 1978-1979), το αρχικό σοκ της μεταπολίτευσης ήταν ο βασικός λόγος και το έναυσμα για την αλλαγή της επικοινωνιακής

στρατηγικής της ΕΕΕ. Τόσο η στάση της πολιτικής ηγεσίας, στο σύνολό της, όσο και η συνεχής αρνητική εικόνα για την ελληνική ναυτιλία, που επαναλαμβανόταν καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου στα ελληνικά και διεθνή ΜΜΕ, εξαιτίας των συχνών ναυτικών ατυχημάτων και ναυαγίων, φαίνεται πως δημιουργούσαν την ανάγκη για μεγαλύτερη και διαρκή εξωστρέφεια για τον ελληνικό εφοπλισμό.

Παράλληλα, η ραγδαία αριθμητική αύξηση συλλογικών φορέων εκπροσώπησης επαγγελματικών συμφερόντων, αλλά και οι διαρκείς, συστηματικές και έντονες κινητοποιήσεις τόσο στην Ελλάδα όσο και διεθνώς, αποτελούν, όπως αναλύθηκε, σημαντική έκφραση της κοινωνικής πραγματικότητας της εποχής. Η συγκεκριμένη δεκαετία αποτέλεσε διεθνώς σημείο αναφοράς για τη δημιουργία, τη μετεξέλιξη, τη γιγάντωση αλλά και τη συσπείρωση σημαντικών φορέων εκπροσώπησης συλλογικών συμφερόντων, ενώ ήταν μια εποχή όπου οι ανάγκες για συλλογικές απαιτήσεις, πιέσεις ή και αντιδράσεις αποτέλεσαν αφορμή για τη δυναμική ανάμιξη και κινητοποίηση μιας μεγαλύτερης και πιο πολυσυλλεκτικής μερίδας πολιτών, ιδίως στη Δυτική Ευρώπη και στην Αμερική.

9.1.4. Η δημόσια εικόνα της ναυτιλίας και η παρατεταμένη πίεση για διαφάνεια και εξωστρέφεια της περιόδου

Αν και το αρχικό σοκ ήταν η ίδια η μεταπολίτευση το 1974 και η συγκρατημένη, αν όχι επιφυλακτική, αρχική στάση της κυβέρνησης Καραμανλή απέναντι στα θεσμικά αιτήματα του ελληνικού εφοπλισμού, είναι πασιφανές ότι η συγκεκριμένη περίοδος ήταν το τέλος μιας εποχής που το κράτος λειτουργούσε ως άκριτος υποστηρικτής κάθε ενέργειας των παραγωγικών τάξεων και ειδικά της ναυτιλίας. Ήταν η αρχή μιας εποχής που το κράτος, μέσω της κυβέρνησης αλλά και υπό την πίεση από τα κοινοβουλευτικά κόμματα που δημιουργήθηκαν ή ενισχύθηκαν μετά από μια περίοδο απαγόρευσης ή φίμωσης, έπρεπε να ανταποκριθεί στις νέες προσδοκίες της κοινωνίας που απαιτούσε κάθαρση από το παρελθόν και μεγαλύτερη εξωστρέφεια και κοινωνική ευαισθησία από όλους τους οικονομικούς κλάδους της χώρας. Επιπροσθέτως, το λαϊκό αίσθημα και η απέχθεια ευρέων ομάδων του πληθυσμού απέναντι σε ό,τι θεωρούσε ότι είχε –αν όχι υποστηρίζει του Συνταγματάρχες– υπάρξει ανεκτικό απέναντι σε αυτό το καθεστώς οδηγούσαν τον εφοπλισμό να αφουγκραστεί τα αποτελέσματα του αρχικού σοκ που δημιουργήθηκε τους πρώτους μήνες μετά την κατάρρευση της δικτατορίας. Η συνειδητοποίηση του κινδύνου ανατροπής των όσων είχαν οικοδομηθεί στο πεδίο των σχέσεων κράτους-ναυτιλίας τις προηγούμενες περιόδους και των πλεονεκτημάτων που αυτές έδιναν στη ναυτιλία μέσω του θεσμικού πλαισίου που αφορούσε το ελληνικό πλοίο, τις διαχειρίστριες εταιρείες στον Πειραιά αλλά και τη φορολόγηση μερισμάτων υπήρξε βασική συνιστώσα στην ανάγκη επανεξέτασης της στρατηγικής επικοινωνίας και σχέσεων με τους κοινωνικούς εταίρους του συλλογικού οργάνου του εφοπλισμού.

Επιπλέον, η ποιότητα του ελληνικού στόλου και η εξαιρετικά συχνή δημοσίευση, σε εθνικά και διεθνή μέσα ενημέρωσης, των ναυτικών ατυχημάτων και των ολικών απωλειών αποτελούσαν παράγοντες που παρέτειναν την κρίση της εικόνας για τον ελληνικό εφοπλισμό. Η κατάσταση αυτή είναι που οδήγησε, τελικώς, τη νεοσυσταθείσα Επιτροπή Δημοσίων Σχέσεων της ΕΕΕ σε μια πολυσυλλεκτική και δημιουργική κινητικότητα ως προς την επικοινωνία με τα ΜΜΕ αλλά και την ευρύτερη κοινωνία. Σε αυτό το πλαίσιο, είναι εμφανές ότι η μεταπολίτευση και η επικράτηση της κυβέρνησης Καραμανλή δεν

οδήγησαν μόνο στην πτώση του Στρατή Ανδρεάδη από την προεδρία της ΕΕΕ αλλά και στην αλλαγή της γενικότερης ηγετικής ομάδας στην ΕΕΕ και συνεπακόλουθα των συνολικών στρατηγικών οραμάτων και προτεραιοτήτων της ΕΕΕ.

Ωστόσο, η ουσιαστική αλλαγή της επικοινωνιακής στρατηγικής ήταν απότοκο και της κοινωνικής ανάγκης για μεγαλύτερη εξωστρέφεια και συνδιαλλαγή τόσο της ευρύτερης κοινωνίας όσο και της πολιτικής ηγεσίας με όλους, πλέον, τους οικονομικούς βραχίονες της χώρας. Η αρνητική δημόσια εικόνα της ναυτιλίας στο ευρύ κοινωνικό σύνολο και όχι στο εξειδικευμένο κοινό του Πειραιά και των ναυτοτόπων, ειδικά μετά το 1976, όταν το θεσμικό πλαίσιο της ναυτιλίας είχε κατοχυρωθεί, αφορούσε σχεδόν αποκλειστικά πλέον τη λειτουργική διαχείριση των πλοίων από την ελληνική εφοπλιστική οικογένεια: η ποιότητα του στόλου και τα δραματικά ατυχήματα στα υπό ελληνική σημαία ή διαχείριση ποντοπόρα πλοία απασχολούσαν έντονα τα ΜΜΕ καθ' όλη τη διάρκεια της υπό εξέταση περιόδου, με συχνές και εξαιρετικά δυσάρεστες αναφορές στο σύνολο των ημερήσιων εφημερίδων της εποχής. Τα ναυάγια και τα ναυτικά ατυχήματα είναι σαφές ότι δεν ήταν ένα νέο ή αιφνίδιο ειδησεογραφικό θέμα για την εποχή. Αν και αυξήθηκαν την περίοδο 1978-1980, η έρευνα ανέδειξε ότι ήδη από το 1967 τόσο ο Τύπος όσο και ο ελληνικός κινηματογράφος ασχολήθηκαν εκτεταμένα με αυτό το θέμα. Το «σοκ» όμως της μεταπολίτευσης άλλαξε περαιτέρω τον ρόλο του Τύπου: η ελευθεροτυπία κατά την πρώιμη μεταπολίτευση οδήγησε στην περαιτέρω άνθηση του ελληνικού ημερήσιου Τύπου, με αλματώδεις κυκλοφορίες ειδικά στα μεγάλα αστικά κέντρα, με αποτέλεσμα το αναγνωστικό κοινό να επηρεάζεται σημαντικά από τα πρωτοσέλιδα των εφημερίδων.

Η στάση του Τύπου απέναντι στα ναυτικά ατυχήματα που σημειώθηκαν καθ' όλη την υπό εξέταση περίοδο επιτρέπει στον ερευνητή να αντιληφθεί το εύρος της υποκειμενικής ανησυχίας των συντακτών για την ποιότητα του ελληνικού στόλου. Οι συντάκτες, όπως αναλύθηκε, προέβαλαν με δραματικό τρόπο, με βερμπαλιστικές επικεφαλίδες και με υπερβολικούς χαρακτηρισμούς τα ναυτικά ατυχήματα, χωρίς ωστόσο να τεκμηριώνουν τα ευρήματα ή να εξετάζουν την ακρίβεια των πηγών τους.

Επιπλέον, η έντονη κριτική από τα διεθνή ναυτεργατικά συνδικάτα, τους ναυτασφαλιστικούς οργανισμούς του Λονδίνου και –μετά το 1979– από ευρωβουλευτές και πολιτικούς της Βόρειας Ευρώπης οδηγούσε και τα διεθνή ΜΜΕ σε συχνές αναφορές και απαξιωτικά σχόλια για την ποιότητα των ποντοπόρων πλοίων και τη λειτουργική διαχείριση του στόλου των Ελλήνων. Οι νέες πρωτόγνωρες συνθήκες ανάγκαζαν τον ελληνικό εφοπλισμό να προχωρήσει σε μια συλλογική επικοινωνιακή αντιμετώπιση και διαχείριση του συγκεκριμένου θέματος. Τα συχνά ναυάγια προϋπήρχαν της συγκεκριμένης περιόδου, με σαφείς επιπτώσεις στη δημόσια εικόνα της ναυτιλίας αλλά και του ελληνικού εφοπλισμού, ωστόσο η ελευθεροτυπία της εποχής στην Ελλάδα και κυρίως οι πιέσεις διεθνών οργανισμών, κυβερνήσεων και συνδικαλιστικών οργανώσεων της ναυτεργασίας οδηγούσαν στην ανάγκη για συλλογική επικοινωνιακή αντιμετώπιση και απόκρουση των έντονων δημοσιευμάτων του αθηναϊκού και διεθνούς ημερήσιου Τύπου.

Όπως αναλύθηκε, στις ανακοινώσεις της η ΕΕΕ επεδίωκε την παράθεση αριθμητικών στοιχείων και διευκρινίσεων σχετικά με τα ατυχήματα. Οι ανακοινώσεις συμπεριελάμβαναν πίνακες και επιπλέον αριθμητικά στοιχεία, με σκοπό την ανάπτυξη ποσοτικών συγκρίσεων σχετικά με τα μεγέθη της

ελληνικής ναυτιλίας και των ανταγωνιστών της. Συχνές ήταν επίσης οι αναφορές (ή και, ενίοτε, φραστικές επιθέσεις) στους «ζηλόφθονες», «επικριτές της ελληνικής ναυτιλίας», αλλά και στην υποκειμενική και φιλύποπη στάση των διεθνών ΜΜΕ (κυρίως της Βρετανίας και της Γερμανίας) και των ναυτεργατικών ενώσεων. Επιπροσθέτως, όπως επεσήμαναν όλοι οι συμμετέχοντες-μέλη των διοικήσεων της ΕΕΕ στην έρευνα, δεν υπήρξε ποτέ προσδιορισμός, αιχμή ή και παραδοχή δόλου (ή έστω ενσυνείδητης αμέλειας) σε βάρος Έλληνα πλοιοκτήτη ή διαχειριστή από το επίσημο όργανο εκπροσώπησης του ελληνικού εφοπλισμού. Σύμφωνα με τις μαρτυρίες που καταγράφηκαν, δεν υπήρξε επίσης ποτέ άμεση αναφορά ή επίσημη δήλωση του υπό εξέταση συλλογικού οργάνου για πιθανή ποινικώς κολάσιμη συμπεριφορά που διαπιστώθηκε ή στοιχειοθετήθηκε σε βάρος μέλους της ελληνικής εφοπλιστικής κοινότητας.

Το αρχικό σοκ της μεταπολίτευσης ήταν το έναυσμα ή και η γενεσιουργός ιδέα για την αλλαγή της στρατηγικής επικοινωνίας της ΕΕΕ κατά το 1974. Ωστόσο, η γενικότερη στρατηγική επικοινωνίας που επιλέχθηκε τη συγκεκριμένη περίοδο (1975-1981) δεν ήταν μόνο αποτέλεσμα της πίεσης από τον ίδιο τον πρωθυπουργό, το κοινωνικό σύνολο και τον Τύπο, που συχνά στοχοποιούσε τους οικονομικούς παράγοντες της χώρας τα πρώτα χρόνια της μεταπολίτευσης. Η αρνητική δημόσια εικόνα στο ευρύτερο κοινωνικό σύνολο, ειδικά μετά το 1976, ήταν απότοκο των συχνών πρωτοσέλιδων στις αθηναϊκές και διεθνείς εφημερίδες, που αφορούσαν την ποιότητα του στόλου και τα ναυτικά ατυχήματα.

Κατ' αυτόν τον τρόπο, το «σοκ» που οδήγησε στη νέα στρατηγική επικοινωνίας επιβεβαιώνει τον ρόλο των εξωγενών ή κρίσιμων συγκυριών, όπως αναδεικνύονται και σε άλλες μελέτες, στις οποίες ανιχνεύονται οι λόγοι για την *απ-εξάρτηση* ενός θεσμικού οργάνου από την τροχιά του παρελθόντος.

9.1.5. Ο ρόλος της ηγετικής ομάδας ως προς τη διαμόρφωση της στρατηγικής ενός οργανισμού σε περιόδους εξωγενών κρίσεων

Η προσέγγιση του Ιστορικού Θεσμοκεντρισμού, εκτός από την ανίχνευση των εξωγενών σοκ που οδηγούν σε νέες συνθήκες έναν θεσμικό φορέα, μας επιτρέπει να αναλύσουμε και τους εσωτερικούς λόγους που οδηγούν σε «αλλαγή» πορείας ή τροχιάς από το πρόσφατο παρελθόν έναν υπό εξέταση φορέα. Σε αυτό το πλαίσιο, η εκτεταμένη προσοχή των επιστημόνων στην εξάρτηση από το παρελθόν οδήγησε σε πρόσφατες κριτικές, που κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι η εστίαση στις παραδόσεις, στη μακροχρόνια εσωτερική κουλτούρα αλλά και στους λόγους για τη θεσμική σταθερότητα ενός οργανισμού πολλές φορές ίσως ήταν έως και υπερβολική. Αντιθέτως, την τελευταία δεκαετία, οι ερευνητές συγκλίνουν πλέον στην άποψη ότι σε προηγούμενες μελέτες δεν εξετάστηκαν επαρκώς οι νέες αρχές, αντιλήψεις και ιδεολογίες που προασπίζονται συνήθως οι νεοεκλεγείσες ηγετικές ομάδες, πάντα σε σχέση με τη μακροχρόνια κουλτούρα του ίδιου του οργανισμού, που τελικά επιτρέπει (ή όχι) την *απ-εξάρτηση* από το παρελθόν⁸⁰². Σύμφωνα με αυτή την άποψη, το ψυχολογικό υπόβαθρο και το

⁸⁰² Η Sheri Berman στη μελέτη της *The Social Democratic Moment* (1998) ήταν από τις πρώτες ακαδημαϊκούς που παρατήρησαν ότι οι μακροχρόνιες αρχές και ιδεολογίες ενός κόμματος και οι ξεχωριστές πολιτικές πρακτικές που παραδοσιακά ακολουθούνται επηρεάζουν μεν τον τρόπο σκέψης των παικτών, αλλά δεν τον περιορίζουν. Η κυρίαρχη δηλαδή ιδεολογία ή οι παραδοσιακές πρακτικές ενός

κοινωνιολογικό προφίλ ενός δρώντα παράγοντα είναι σημαντικά για την κατανόηση του τρόπου λήψης αποφάσεων στην πολιτική ζωή, ιδίως ως προς τις επιλογές που αφορούν συλλογικές αποφάσεις θεσμικών φορέων εκπροσώπησης συμφερόντων⁸⁰³. Κατ' αυτόν τον τρόπο είναι σαφές ότι τα θεσμικά όργανα παραμένουν συνήθως σταθερά ως προς τις στρατηγικές επιλογές και επιδιώξεις τους – στο μέτρο που δεν διαταράσσονται από εξωγενείς διαταραχές και πιέσεις. Συχνά όμως διαφαίνεται ότι η στρατηγική που θα επιλέξουν –ειδικά σε συνθήκες εξωγενούς κρίσης ή πίεσης– εξαρτάται από το κοινωνιολογικό προφίλ, τις προσωπικές ή και τις συλλογικές επιδιώξεις και το ψυχολογικό υπόβαθρο της ηγετικής ομάδας.

Η υιοθέτηση του Ιστορικού Θεσμοκεντρισμού, ως προσέγγισης, υποστήριξε στην παρούσα έρευνα την απάντηση και του ερωτήματος σχετικά με τους ενδογενείς παράγοντες που επηρέασαν την αλλαγή, τη διαμόρφωση και τη συνέχιση της στρατηγικής επικοινωνίας της ΕΕΕ. Συγκεκριμένα, οι πιο σύγχρονες μελέτες σε θεσμούς συλλογικής εκπροσώπησης που ασπάζονται τη συγκεκριμένη προσέγγιση αποτέλεσαν μια βάση ως προς την απάντηση της ερώτησης σχετικά με τον ρόλο και τη συμβολή του ηγέτη και της ηγετικής ομάδας στο ΔΣ της ΕΕΕ ως προς την υιοθέτηση και την εφαρμογή της νέας στρατηγικής επικοινωνίας.

Σε ό,τι αφορά την εφαρμογή αυτής της μεθοδολογίας στην παρούσα έρευνα, η μελέτη του ηγετικού προφίλ του Αντώνη Χανδρή επιβεβαιώνει τα συμπεράσματα άλλων μελετών, όπου αποδεικνύεται ότι η επιβίωση ενός οργανισμού εξαρτάται από την προσαρμοστικότητα του άρα και την ευκαμψία του σε περιόδους εξωγενών κρίσεων. Η συγκεκριμένη διατριβή καταλήγει και επιβεβαιώνει το συμπέρασμα ότι «παρά τις πολεμικές συνθήκες που επικρατούν σε έναν οργανισμό σε περιόδους κρίσεων, ο ηγέτης που καταφέρνει να ενώνει και να διοικεί με κοινή συναίνεση και ευρεία αποδοχή συνήθως εξασφαλίζει πιο ομαλές μεταβάσεις, υιοθετώντας καινοτόμες προτάσεις»⁸⁰⁴. Είναι ενδεικτικό ότι η πλειονότητα των συμμετεχόντων στις συνεντεύξεις που διεξήχθησαν κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι ο Χανδρής σαγήνευε τόσο τα μέλη της ΕΕΕ όσο και τη μεγάλη πλειοψηφία των ναυτιλιακών συντακτών της εποχής και με τη «χαρισματική» φυσιογνωμία του παρακίνησε προς την εξωστρέφεια όχι μόνο συλλογικά την ηγετική ομάδα της ΕΕΕ αλλά και ατομικά τα μέλη του συλλογικού οργάνου που εκπροσωπούσε.

Είναι ενδεικτικό ότι ήδη από το 1975, με την ανάληψη της προεδρίας, ο Χανδρής δημιούργησε ένα πλαίσιο αναφοράς, στο οποίο αποτυπωνόταν ξεκάθαρα η αρχική του δέσμευση για συλλογικότητα και εξωστρέφεια. Η συλλογική αλλά και εξωστρεφής διάθεση του Χανδρή ήταν ενδεικτική των διαθέσεων του αμέσως μετά την ανάληψη της προεδρίας, όταν για πρώτη φορά στην ιστορία της ΕΕΕ όρισε αυτόνομες επιτροπές προκειμένου να αναλάβουν ουσιαστικό έργο σε διάφορα επίπεδα. Οι αυτόνομες

οργανισμού είναι απότοκες συγκεκριμένων συσχετισμών ή αναγκών αλλά μετεξελισσονται αργά, σταθερά και σταδιακά σε βάθος χρόνου. Berman, S. (1998), *The Social Democratic Moment: Ideas and Politics in the Making of Interwar Europe*, Cambridge, Massachusetts· London, England: Harvard University.

⁸⁰³ Jacobs, A. (2011), *Governing for the Long Term: Democracy and the Politics of Investment*, Cambridge: Cambridge University Press.

⁸⁰⁴ Feinberg, B.J., Ostroff, C. and Burke, W.W. (2005), «The role of within-group agreement in understanding transformational leadership», *Journal of Occupational and Organizational Psychology*, 78, σελ. 471.

αυτές επιτροπές είχαν ουσιαστικό ρόλο και συγκεκριμένο έργο να επιτελέσουν και δεν αποτελούσαν απλώς τυπολατρικές δημιουργίες χωρίς ουσιαστικό λόγο ή αποτέλεσμα.

Σε συγκεκριμένη έρευνα στην παρούσα διατριβή έγινε προσπάθεια να αναλυθεί και να παρουσιαστεί ο τρόπος με τον οποίο ο Αντώνης Χανδρής λειτούργησε συλλογικά σε θέματα συλλογικής επικοινωνίας, παρακινώντας τους ομολόγους του σε ένα νέο πλαίσιο εξωστρέφειας και δυναμικής κινητικότητας σε θέματα επικοινωνίας, προκειμένου να βελτιωθεί η δημόσια εικόνα του ελληνικού εφοπλισμού κατά κύριο λόγο και συνεπακόλουθα της ΕΕΕ.

Η σημαντικότερη ωστόσο πρωτοβουλία της προεδρίας Χανδρή, ως προς τη στρατηγική επικοινωνίας της ΕΕΕ, ήταν η ίδρυση της αυτόνομης Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων (ή Προβολής και Παρουσίασης, όπως τυπικά αναφερόταν), με πρόεδρο τον Κώστα Ι. Καρρά και μέλη σημαντικότερες προσωπικότητες, όπως ο Στάθης Γουρδομιχάλης, ο Μιχάλης Περατικός και ο Γεώργιος Παπαλιός. Και οι τρεις επιχειρηματίες εκπροσωπούσαν μεγάλο αριθμό πλοίων αλλά και σημαντικές ιστορικές οικογένειες της Χίου, με παράδοση στο ναυτιλιακό επιχειρείν. Η συγκεκριμένη Επιτροπή κινήθηκε αυτόνομα και συνεδρίαζε τακτικά για τη χάραξη στρατηγικής αλλά και την υιοθέτηση πρωτοβουλιών που αφορούσαν μεταξύ άλλων τις σχέσεις με την πολιτική ηγεσία, την τακτική ενημέρωση των εκπροσώπων του ελληνικού και διεθνούς Τύπου, την ενδυνάμωση των σχέσεων με τα ευρωπαϊκά κοινοτικά όργανα, τις συλλογικές δράσεις ευποιίας και κοινωνικής αρωγής, τη συμμετοχή σε εκθέσεις, συνέδρια και εκδηλώσεις, τις καμπάνιες ενημέρωσης της νέας γενιάς και της κοινωνίας, την εκπόνηση ερευνών και ειδικών μελετών, κ.ο.κ.

Επιπροσθέτως, ανάμεσα στις σημαντικότερες πρωτοβουλίες του Χανδρή ήταν η βελτίωση του πλαισίου συνεργασίας μεταξύ του συνόλου της εφοπλιστικής οικογένειας εντός και εκτός Ελλάδος. Όπως αναδείχθηκε από την έρευνα, η αναθεώρηση του καταστατικού της Ενώσεως θέσπισε την αύξηση του αριθμού των μελών στο ΔΣ της ΕΕΕ από 24 σε 30 μέλη, μια σημαντική παράμετρος για το επιβεβλημένο άνοιγμα, τη μεγαλύτερη συμμετοχή και την εξωστρέφεια του συγκεκριμένου συλλογικού οργάνου και προς νέες τάξεις μελών. Με αυτή την απόφαση, ο Χανδρής υλοποίησε την αρχική δέσμευσή του για την πάταξη της δημιουργίας οποιουδήποτε στατικού κατεστημένου εντός της ΕΕΕ αλλά και την προσπάθεια της συλλογικής εκπροσώπησης και συστηματικής επικοινωνίας όλων των μελών του ελληνικού εφοπλισμού της εποχής, χωρίς εξαιρέσεις ή αγκυλώσεις.

Η γιγάντωση του ελληνικού εφοπλισμού απαιτούσε τη συμμετοχική δράση περισσότερων μελών, με τη συστηματική και ενεργό παρουσία τους στα όργανα αποφάσεων. Η ηγεσία του Χανδρή και το άνοιγμα της ΕΕΕ προς όλα τα μέλη της εφοπλιστικής κοινότητας του Λονδίνου και του Πειραιά οδήγησαν στην εξασφάλιση της υποστήριξης και της ενεργού συμμετοχής της νεότερης γενιάς εφοπλιστών και ειδικά της ηλικίας 40-50 ετών αλλά και του συνόλου των εκπροσώπων παραδοσιακών και πιο σύγχρονων ναυτιλιακών οίκων, με έδρες στον Πειραιά, στο Λονδίνο και στη Νέα Υόρκη.

Η έρευνα για το ηλικιακό προφίλ των συμμετεχόντων στο ΔΣ της ΕΕΕ επιβεβαιώνει προηγούμενες έρευνες, στις οποίες αναφέρεται ότι, ειδικά σε ομάδες συμφερόντων, οι ηλικίες 40-50 ετών είναι πιο ενεργές αλλά και περισσότερο υποστηριζόμενες από τους συναδέλφους ή ομότιμους τους, αφού η

προηγούμενη κοινωνική και επαγγελματική καταξίωσή τους είναι προαπαιτούμενο για την εκλογή τους⁸⁰⁵. Ειδικά όμως τα μέλη ενός συλλογικού φορέα με ηλικίες 40-50 ετών διαθέτουν όχι μόνο τις γνώσεις και την προϋπηρεσία, αλλά κυρίως τον δυναμισμό της ηλικίας, ώστε να επιδιώξουν και να πετύχουν στόχους που δεν είναι απαραίτητως προσωπικοί αλλά συλλογικοί⁸⁰⁶.

Η ετερογένεια όμως της προσωπικότητας και των προσωπικών αξιών των μελών του ΔΣ της ΕΕΕ ήταν θεμελιώδης στον σχεδιασμό και στην υιοθέτηση μιας νέας και καινοτόμου στρατηγικής, ειδικά σε θέματα επικοινωνίας. Η έλλειψη απόλυτης ομοιογένειας μεταξύ των μελών υπήρξε καταλυτικός παράγοντας για την απ-εξάρτηση από το παρελθόν ως προς τη στρατηγική επικοινωνίας του θεσμού. Το φαινόμενο αυτό, όπως παρατηρήθηκε και αναλύθηκε, φαίνεται να συμφωνεί με τα συμπεράσματα παρόμοιων ερευνών, που καταλήγουν ότι στο πέρασμα του χρόνου ένας φορέας, που σταδιακά παρουσιάζει όλο και μεγαλύτερη ομοιογένεια των μελών του, οδηγείται συχνά σε αδυναμία προσαρμογής στις μεταβαλλόμενες εξωτερικές απαιτήσεις⁸⁰⁷.

Η πολυσυλλεκτική εκπροσώπηση στο ΔΣ της ΕΕΕ και στις τρεις θητείες που καταγράφηκαν αποτέλεσε, κατ' αυτόν τον τρόπο, βασικό παράγοντα της ανανέωσης του τρόπου επικοινωνίας της ΕΕΕ με τα κοινά-στόχους, σε μια περίοδο έντονης κρίσης για τη δημόσια εικόνα του εφοπλισμού⁸⁰⁸. Όπως αναδεικνύεται και από τη συγκεκριμένη διατριβή, οι νέες ή πρωτοποριακές –για τη δεδομένη στιγμή– αντιλήψεις και ιδεολογίες που προτάθηκαν από μια νεότερη ηλικιακά ηγετική ομάδα αποτελούν, μαζί με την εξέταση της δεσπόζουσας ιδεολογίας του συνόλου ενός θεσμού, σημαντικές παραμέτρους, που πρέπει πλέον να απασχολήσουν περισσότερο τον ερευνητή που εξετάζει θεσμούς και φορείς εκπροσώπησης με σημαντική ιστορική παράδοση. Η συγκεκριμένη μελέτη σχετικά με το κοινωνιολογικό και επιχειρηματικό προφίλ τόσο του προέδρου όσο και της ηγετικής ομάδας της ΕΕΕ την περίοδο 1975-1981, επιβεβαιώνουν πρόσφατες μελέτες άλλων ερευνητών σε συλλογικούς θεσμούς εκπροσώπησης.

9.2. Συμβολή της διατριβής ως προς την καταγραφή του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος της ΕΕΕ και της στρατηγικής επικοινωνίας που υιοθέτησε κατά την υπό εξέταση περίοδο

Η ανάλυση της στρατηγικής επικοινωνίας του ελληνικού εφοπλισμού, σε συλλογικό επίπεδο, κατά την πρώιμη μεταπολιτευτική περίοδο της Ελλάδας, μια εποχή παρατεταμένης κρίσης για τη δημόσια εικόνα της ναυτιλίας, έχει απασχολήσει διαχρονικά τον ειδικό Τύπο, αλλά όχι την ακαδημαϊκή έρευνα.

Λόγω εξωγενών πιέσεων (κυρίως πολιτικών, αλλά και κοινωνικών) καθώς και λόγω της προσωπικότητας των μελών της ηγετικής ομάδας, δημιουργήθηκαν οι συνθήκες για ένα ουσιαστικό

⁸⁰⁵ Ziersch, A., Osborne, K., Baum, F. (2011), «Local Community Group Participation: Who Participates and What Aspects of Neighbourhood Matter?», *Urban Policy and Research*, 29:4, σελ. 384.

⁸⁰⁶ Chioneso, N.A., Brookins, C.C. (2015), «Coming to Get and Needing to Keep: Participation Within a Membership Association for Black Scholars», *Journal of Black Psychology*. 41:1, σελ. 49-74.

⁸⁰⁷ Giberson, T.R., Resick, C.J., Dickson, M.W. (2005), «Embedding Leader Characteristics: An Examination of Homogeneity of Personality and Values in Organizations», *Journal of Applied Psychology*, 90:5, σελ. 1002-1010.

⁸⁰⁸ Knoke, D. (1986), «Associations and Interest Groups», *Annual Review of Sociology*, 12:1, σελ. 1-21.

άνοιγμα απέναντι στην ευρύτερη ελληνική κοινωνία. Κατ' αυτόν τον τρόπο, η προεδρία Χανδρή εστιάστηκε στη βελτίωση των σχέσεων του εφοπλισμού με τους κοινωνικούς εταίρους της ναυτιλίας και τα ΜΜΕ, σε μια εποχή που ο επιχειρηματικός κόσμος της Ελλάδας αγνοούσε τη δύναμη των δημοσίων σχέσεων, ενώ η επιστήμη των Δημοσίων Σχέσεων δεν είχε καν αναπτυχθεί ως αυτοτελής επιστήμη⁸⁰⁹.

Είναι επίσης σαφές ότι, ειδικά τη συγκεκριμένη υπό εξέταση περίοδο, υπήρξε διεθνώς μια ευρεία επιδίωξη και ανάγκη πολλών ενεργών πολιτών να ασχοληθούν με τα κοινά και να οργανωθούν σε συλλογικούς φορείς συμφερόντων ή ΜΚΟ. Η σχετική βιβλιογραφία για την περίοδο 1970-1980 είναι εκτενής και οι λόγοι γι' αυτή την επιδίωξη πολλών πολιτών συσχετίζονται με τη μεγαλύτερη πολυφωνία στα ΜΜΕ και στις τέχνες, τη βελτίωση της εκπαίδευσης και της παιδείας, τον πλουραλισμό στους κομματικούς σχηματισμούς, το άνοιγμα των αγορών αλλά και των επαγγελματιών στις κοινωνίες της Δύσης⁸¹⁰.

Είναι ενδεικτικό ότι έρευνες που εστιάστηκαν στα διεθνή αλλά και εθνικά κινήματα και στις συλλογικές οργανώσεις της δεκαετίας του 1970 αναγνώρισαν μια νέα «τάξη» πολιτών, που συμμετείχε ενεργά σε συλλογικές δραστηριότητες και στις μαζικές κινητοποιήσεις. Η περίοδος αυτή θεωρείται περίοδος συλλογικότητας και οργανωμένης συμμετοχικής δράσης, όπου συμμετείχαν ενεργά –για πρώτη φορά στη γενικότερη ιστορία της προάσπισης επαγγελματικών, κοινωνικών, οικονομικών συμφερόντων και δικαιωμάτων– εύποροι επιχειρηματίες, η μεσαία τάξη (συμπεριλαμβανομένων των φοιτητών), πανεπιστημιακοί δάσκαλοι και ερευνητές, δημοσιογράφοι και εκδότες, ανώτεροι και ανώτατοι δημόσιοι υπάλληλοι, η πνευματική ελίτ, κ.λπ.⁸¹¹.

Η εξωστρέφεια της ΕΕΕ αντανακλά δηλαδή όχι μόνο την ανάγκη του εφοπλισμού για τη βελτίωση των σχέσεων με την πολιτεία και την ελληνική κοινωνία σε μια συγκεκριμένη ιστορική περίοδο, αλλά επιπλέον υπήρξε απότοκο μιας παγκόσμιας συνθήκης και τάσης που επικρατούσε διεθνώς τη συγκεκριμένη περίοδο και αφορούσε την ανάγκη για ανάπτυξη ενός συλλογικού και συμμετοχικού πνεύματος όλων των κοινωνικών εταίρων, τον εκδημοκρατισμό των θεσμών, τη διαφάνεια και την εξωστρέφεια θεσμών και φορέων.

9.3. Συμβολή της διατριβής ως προς την ανάλυση και την καταγραφή της δημόσιας εικόνας του εφοπλισμού και της ναυτιλίας

Η δημόσια εικόνα της ναυτιλίας αλλά και η στρατηγική επικοινωνίας του ελληνικού εφοπλισμού αποτελούν δύο θεματολογίες που απασχολούν συχνά τον κλάδο τις τελευταίες δεκαετίες. Η καταγραφή των απόψεων ηγετικών προσωπικοτήτων από τον χώρο του ναυτιλιακού επιχειρείν, με θέσεις ευθύνης

⁸⁰⁹ L'Etang, J. (2008), «Writing PR history: issues, methods and politics», *Journal of Communication Management*, Vol. 12, No 4, σελ. 319-335, και Raaz, O. and Wehmeier, S. (2011), «Histories of public relations: Comparing the historiography of British, German and US public relations», *Journal of Communication Management*, Vol. 15, No 3, σελ. 256-275.

⁸¹⁰ Knoke, D. (1986), ό.π., σελ. 15.

⁸¹¹ Jenkins, J.C. (1983), «Resource Mobilization Theory and the Study of Social Movements», *Annual Review of Sociology*, 9:1, σελ. 527-553.

στα συλλογικά όργανα του εφοπλισμού, αλλά και ναυτιλιακών συντακτών με μακροχρόνια εμπειρία στο πειραϊκό ρεπορτάζ αποτελεί μια καινοτόμο προσέγγιση, που επέτρεψε την παράλληλη ανάλυση διαφορετικών απόψεων, στο πλαίσιο μιας συντεταγμένης επιστημονικής μεθοδολογίας. Η ανάλυση βασίστηκε σε αδημοσίευτες, έως σήμερα, μαρτυρίες δέκα μελών των ΔΣ της ΕΕΕ κατά την περίοδο 1975-1981 και επτά ναυτιλιακών συντακτών και εκδοτών ειδικών εντύπων, που συλλέχθηκαν σε μια περίοδο εννέα ετών.

Η εν λόγω περίοδος της πρώιμης μεταπολίτευσης στην Ελλάδα συγκεντρώνει επίσης συγκεκριμένα και ιδιαίτερα χαρακτηριστικά για την πολιτική, κοινωνική αλλά και οικονομική ζωή της Ελλάδας, που δεν έχουν μελετηθεί σε βάθος από τον σύγχρονο ερευνητή. Η δημόσια εικόνα του συνόλου των Ελλήνων επιχειρηματιών, μεταξύ των οποίων ήταν και οι Έλληνες πλοιοκτήτες εφοπλιστές, δίνησε το 1975 μια περίοδο παρατεταμένης κρίσης, με αρνητικές αναφορές τόσο στον Τύπο όσο και στις κινηματογραφικές παραγωγές της εποχής.

Η χρονική περίοδος που εξετάζεται, λόγω της ιδιαίτερα συχνής καταγραφής ολικών απωλειών και ατυχημάτων στον υπό διαχείριση στόλο των Ελλήνων, παρέμενε μέχρι πρόσφατα επίσης ανεξερεύνητη. Ωστόσο, ο ελληνικός κινηματογράφος καταπιανόταν μέχρι και πρόσφατα με το θέμα αυτό, προβάλλοντας ακόμα και σήμερα ένα αρνητικό προφίλ του Έλληνα εφοπλιστή και του Έλληνα ναυτικού⁸¹². Όπως αναλύθηκε, τη μεγαλύτερη επιρροή στη δημιουργία αυτής της αρνητικής εικόνας τη συγκεκριμένη εποχή ασκούσε το πλήθος των ναυτικών ατυχημάτων που έπλητταν τον ελληνικό στόλο. Καθ' όλη τη δεκαετία του 1960 και του 1970, τα ναυτικά ατυχήματα καταγράφονταν πολύ συχνά και με δραματικό τρόπο στα πρωτοσέλιδα και στα κύρια άρθρα των αθηναϊκών εφημερίδων. Η καταγραφή, η αποδελτίωση και η ανάλυση των ναυτικών ατυχημάτων στα πρωτοσέλιδα των μεγάλων σε κυκλοφορία εφημερίδων της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης συμβάλλουν στην κατανόηση της στάσης των ΜΜΕ απέναντι στο εξαιρετικά φλέγον και σημαντικό θέμα της εποχής.

Η συλλογική εκπροσώπηση του ελληνικού εφοπλισμού αποτελεί επίσης ένα πεδίο με περιορισμένη επιστημονική ανάλυση. Αν και η δεκαετία του 1970, μια περίοδος ανασυγκρότησης, δημιουργίας ή ανασύστασης πολλών θεσμικών φορέων εκπροσώπησης και μη κυβερνητικών οργανώσεων, έχει απασχολήσει έντονα τη διεθνή επιστημονική κοινότητα, η έρευνα στην Ελλάδα τη συγκεκριμένη περίοδο που αφορά την επανασύσταση των φορέων συλλογικής εκπροσώπησης επαγγελματικών ή κλαδικών συμφερόντων δεν έχει προσελκύσει το ακαδημαϊκό ενδιαφέρον.

Ειδικότερα, το ερώτημα πώς ένας κλάδος –όπως ο εφοπλιστικός– συντεταγμένα μεταβάλλει την επικοινωνιακή στρατηγική του σε περιόδους κρίσεων αποτελεί ένα θέμα που εξετάζεται συχνά σε κλαδικά συνέδρια, σε ομιλίες και σε δημοσιογραφικές αρθρογραφίες ή επιφυλλίδες, αλλά δεν έχει προσελκύσει το ενδιαφέρον της επιστημονικής κοινότητας σε μεγάλο βαθμό. Η διατριβή αναλύει για πρώτη φορά τους λόγους που το σημαντικότερο θεσμικό όργανο του ελληνικού εφοπλισμού αντέδρασε

⁸¹² Στην εισπρακτικά επιτυχημένη ελληνική κωμωδία *Το κλάμα θγήκε από το παράδεισο* (2001) γίνεται αναφορά στην ποιότητα του ελληνικού στόλου τη δεκαετία του 1970 και στο προφίλ της «ανήθικης» εφοπλιστικής οικογένειας της εποχής, που εκμεταλλεύεται τους ναυτικούς της.

σε ένα εξωγενές σοκ και εξετάζει τους τρόπους και τις μεθόδους που χρησιμοποίησε για να βελτιώσει τις σχέσεις επικοινωνίας του με τους κοινωνικούς εταίρους της ναυτιλίας και τα ΜΜΕ. Είναι επίσης η πρώτη φορά που αναλύεται ο ρόλος του ηγέτη και της ηγετικής ομάδας στη χάραξη της επικοινωνιακής στρατηγικής ενός συλλογικού φορέα εκπροσώπησης στην Ελλάδα.

9.4. Συμβολή της διατριβής ως προς το θεωρητικό επίπεδο

Σε ευρεία σειρά μελετών, οι ερευνητές αποδέχονται τη μεθοδολογία του Ιστορικού Θεσμοκεντρισμού και συγκλίνουν στην άποψη ότι οι οργανισμοί με μεγάλη διάρκεια και ιστορική παράδοση ακολουθούν σταθερές πορείες, χωρίς μεταβολές ή αιφνίδιες αλλαγές στη στρατηγική τους. Η αλλαγή είναι απίθανη, λόγω της εξάρτησης από το παρελθόν. Ως προς αυτό το συμπέρασμα συγκλίνουν η Θεωρία της Αριστείας και η Θεωρία της Εξάρτησης από το Παρελθόν που προασπίζει ο Ιστορικός Θεσμοκεντρισμός. Η Θεωρία της Αριστείας εστιάζεται όμως κυρίως στο «πώς» ο οργανισμός συμπεριφέρεται ή αντιδρά και κυρίως στο «πώς θα πρέπει» επικοινωνιακά να συμπεριφέρεται για να έχει άριστα αποτελέσματα για την επιβίωσή του αλλά και για το ευρύτερο κοινωνικό σύνολο. Οι μελέτες του Ιστορικού Θεσμοκεντρισμού που εξετάζουν την εξάρτηση από το παρελθόν ενός θεσμού δεν επικεντρώνονται στις δημόσιες σχέσεις, αλλά στις γενικότερες στρατηγικές επιλογές θεσμικών φορέων, αναλύοντας όμως κυρίως το «γιατί» και το «πότε» γίνονται αυτές οι επιλογές και το «πώς» αυτές εκφράζονται σε βάθος χρόνου.

Σε αυτό το πλαίσιο, αναλύονται οι λόγοι που οδήγησαν σε εξωστρέφεια τον σημαντικότερο θεσμικό φορέα εκπροσώπησης συλλογικών συμφερόντων του ελληνικού εφοπλισμού, την ΕΕΕ, σε μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο του παρελθόντος. Επιπροσθέτως, επιχειρήθηκε να καταγράψουν οι μέθοδοι, τα εργαλεία και οι πρακτικές που υιοθέτησε καθ' όλη τη διάρκεια της υπό εξέταση κρίσιμης περιόδου για τη βελτίωση της δημόσιας εικόνας του κλάδου. Η παράλληλη υιοθέτηση μεθοδολογιών και συμπερασμάτων από δύο θεωρίες διαφορετικών επιστημονικών πεδίων μάς επιτρέπει να εξετάσουμε πιο ολιστικά και με μεγαλύτερη ακρίβεια ως προς τα τελικά μας συμπεράσματα την επικοινωνία θεσμικών φορέων εκπροσώπησης συλλογικών συμφερόντων στο παρελθόν.

9.5. Συμβολή της διατριβής ως προς τη μεθοδολογική προσέγγιση

Στις κριτικές της μεθοδολογίας που υποστηρίζει η ομάδα Grunig συμπεριλαμβάνεται το ότι σπάνια αναζητούνται πηγές από αρχεία και άλλων φορέων ή παρατηρητών πλην του υπό εξέταση οργανισμού, με αποτέλεσμα τη μονόπλευρη απεικόνιση ενός γεγονότος ή φαινομένου⁸¹³.

Η ποιοτική ανάλυση των στοιχείων και των αποτελεσμάτων από ενδεδειγμένες έρευνες και παρατηρήσεις σε ανθρώπους «πίσω» από οργανισμούς κρίνεται όλο και περισσότερο επιβεβλημένη σε σχέση με τα θεωρητικά μοντέλα και τις ποσοτικοποιήσεις αποτελεσμάτων που ακολουθούν τη «θετικιστική προσέγγιση» άλλων δεκαετιών. Είναι μάλιστα ενδεικτικό ότι η Larisa Grunig, απαντώντας σε κριτικές

⁸¹³ Stokes, A., Rubin, D. (2010), ό.π., σελ. 33-34, και L'Etang, J. (2008), ό.π.

και αναφερόμενη στην πιο σύγχρονη ανάγκη για εξέταση συμπεριφορών –και όχι μόνο πρακτικών και μεθόδων–, κατέληξε στην άποψη ότι ο ερευνητής δεν πρέπει πλέον να αναζητά μόνο ποσοτικά, αλλά κυρίως ποιοτικά δεδομένα, που προκύπτουν από συνεντεύξεις και από ενδελεχή παρατήρηση ομάδων⁸¹⁴.

Σε αυτό το πλαίσιο, δόθηκε έμφαση στην καταγραφή και στην ανάλυση των απόψεων όχι μόνο των μελών του ΔΣ και της Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων, αλλά και των ναυτιλιακών συντακτών της εποχής. Επιπροσθέτως, καταγράφηκε μέσα από την εξέταση του ναυτιλιακού και ημερήσιου Τύπου της εποχής η στάση της δημοσιογραφικής κοινότητας απέναντι τόσο στη στρατηγική επικοινωνίας που επέλεξε η ΕΕΕ κατά την υπό εξέταση περίοδο όσο και στην επιχειρηματολογία που ανέπτυξε το προεδρείο της ΕΕΕ σε σημαντικά θέματα, όπως οι σχέσεις με την κυβέρνηση, τα ναυτεργατικά σωματεία και άλλους κοινωνικούς εταίρους της ναυτιλίας. Οι απόψεις των μελών της ΕΕΕ αλλά και των εκπροσώπων του Τύπου έδωσαν μια πιο πολυσυλλεκτική αλλά και ενδελεχή απεικόνιση της στρατηγικής επικοινωνίας που επιλέχθηκε, με έμφαση όχι μόνο στον τρόπο που επικοινωνούσε ο υπό εξέταση φορέας αλλά, κυρίως, στο πώς συσχετιζόταν με τους κοινωνικούς εταίρους της ναυτιλίας γενικότερα διαμέσου του Τύπου.

Η μεθοδολογική προσέγγιση της Θεωρίας της Αριστείας αποτέλεσε σημαντικό έναυσμα για την καταγραφή του τρόπου που ένας οργανισμός αντιδρά σε περιόδους σοκ. Η συμπλήρωση της έρευνας με την υιοθέτηση μεθοδολογιών τόσο από τον χώρο των πολιτικών επιστημών (Systematic Process Analysis) όσο και της επικοινωνίας (Crisis Response-Apologia) επέτρεψε την πληρέστερη καταγραφή των ποιοτικών δεδομένων που συλλέχθηκαν για τον συγκεκριμένο θεσμικό φορέα. Είναι μάλιστα η πρώτη φορά που στα ελληνικά δεδομένα χρησιμοποιείται ο συνδυασμός των συγκεκριμένων θεωρητικών πλαισίων και είναι η πρώτη επίσης φορά που συνδυάζονται για να εξετάσουν προβλήματα μετάβασης ενός συλλογικού φορέα εκπροσώπησης, σε ένα σαφές χρονικό πλαίσιο του παρελθόντος, από ένα πολιτικό καθεστώς σε ένα άλλο.

9.6. Προτάσεις για περαιτέρω έρευνα

Η Θεωρία της Αριστείας επιτρέπει, με τη μεθοδολογική προσέγγισή της, να καταγραφούν τα μέσα που χρησιμοποιούν νομικά πρόσωπα και οι τρόποι με τους οποίους υλοποιείται η επικοινωνιακή στρατηγική τους. Οι λόγοι που οδηγούν σε αλλαγή της στρατηγικής σε περιόδους κρίσεων, αν και αναφέρονται σε δημοσιεύματα της ομάδας Grunig, απαιτούσαν τον «δανεισμό» μεθοδολογιών από άλλες προσεγγίσεις. Σε αυτό το πλαίσιο, ο Ιστορικός Θεσμοκεντρισμός, ως προσέγγιση, με την ευρεία ανάλυση παραδειγμάτων που αφορούν την εξέταση της αλλαγής (ή μη) των θεσμικών φορέων εκπροσώπησης σε συνθήκες εξωγενών κρίσεων, μας επιτρέπει την εξέταση των αιτιών και των συνιστωσών που οδήγησαν σε αυτή την αλλαγή της στρατηγικής. Κατά τον Ιστορικό Θεσμοκεντρισμό, όμως, ο μελετητής ενδιαφέρεται κυρίως για την εξήγηση, όχι για την πρόβλεψη. Αν και σπάνια αναφέρεται ρητά, μια βασική παραδοχή αυτής της άποψης της κοινωνικής επιστήμης είναι ότι η ουσιαστική πρόβλεψη είναι

⁸¹⁴ Grunig, L.A. (2000), «Public relations research: a tripartite model», *Corporate Communications: An International Journal*, 5:2, σελ. 75-80.

αδύνατη⁸¹⁵. Κατ' αυτόν τον τρόπο, επιχειρήθηκε μια εστιασμένη μελέτη σε συγκεκριμένο τόπο και χρόνο, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι η σύγκλιση θεωριών που εφαρμόστηκε μπορεί να χρησιμοποιηθεί με σαφήνεια ώστε να αναλυθούν οι στρατηγικές άλλων συλλογικών φορέων εκπροσώπησης, σε διαφορετικές χρονικές περιόδους, οικονομικούς κλάδους ή γεωγραφικές περιοχές.

Ακολουθώντας τη συγκεκριμένη μεθοδολογία, ο ερευνητής, ειδικά στις πολιτικές επιστήμες, ενδιαφέρεται για την εξήγηση ενός πολιτικού φαινομένου (ή μιας επιλογής) και όχι για την εξέλιξη του ίδιου του φαινομένου ή της θεωρίας στο μέλλον. Κατά την ίδια άποψη, η μελέτη των πολιτικών φαινομένων δεν μπορεί να ακολουθεί άλλες επιστημονικές μεθοδολογίες των θετικών επιστημών, αφού η πολιτική αφορά ανθρώπους με συνείδηση και πολλές φορές απρόβλεπτες, παρορμητικές ή και σπασμωδικές συμπεριφορές και όχι «άψυχα όντα», στα οποία σε οποιαδήποτε υπόθεση εργασίας μπορεί να εφαρμοστεί ένα μοντέλο αξιολόγησης με σαφές τελικό αποτέλεσμα⁸¹⁶. Με αυτόν τον γνώμονα, η συγκεκριμένη προσέγγιση επιτρέπει την εξήγηση του συγκεκριμένου φαινομένου, σύμφωνα με ένα σαφώς προκαθορισμένο πλαίσιο ανάλυσης και μια επιστημονική μεθοδολογία, και δεν παράγει μια γενική θεωρία που μπορεί να υιοθετηθεί *in vitro* και να εξηγήσει με ακρίβεια πολιτικά φαινόμενα που αφορούν τις στρατηγικές επιλογές συλλογικών φορέων εκπροσώπησης. Περαιτέρω έρευνες στον ίδιο θεσμικό φορέα, σε άλλες εποχές κρίσεων ή και σε άλλους φορείς την ίδια περίοδο ή σε άλλες περιόδους κρίσεων, υιοθετώντας την ίδια μεθοδολογική προσέγγιση, θα επιτρέψουν και θα προσφέρουν μια πληρέστερη εικόνα στα αίτια για τα οποία οι επαγγελματικοί κλάδοι συντεταγμένα και συλλογικά μεταβάλλουν τη στρατηγική τους.

Στο ίδιο πλαίσιο, γίνεται εμφανής η ανάγκη για περαιτέρω έρευνα στα μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα αποτελέσματα της στρατηγικής επικοινωνίας που εφάρμοσε ο φορέας που επιλέχθηκε την υπό εξέταση περίοδο. Με τη μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε, καταγράφηκε μόνο η άποψη ενός περιορισμένου αριθμού μελών της ΕΕΕ αλλά και συγκεκριμένων ναυτιλιακών συντακτών, που σημείωσαν βελτίωση των σχέσεων με τον Τύπο προς το τέλος της υπό εξέταση περιόδου. Αφενός η καταγραφή των απόψεων του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου της εποχής (πολιτικών, συντακτών ημερησίων εφημερίδων, στελεχών της τοπικής αυτοδιοίκησης) αλλά και της ναυτικής κοινότητας ως προς την επιτυχημένη (ή μη) στρατηγική προσέλευση νέων στα ναυτικά επαγγέλματα θα είχε αξία για να διαφωτιστεί η επίδραση των προσπαθειών σε ένα ευρύτερο και πιο αντικειμενικό σύνολο. Αφετέρου η συνέχιση (ή μη) της στρατηγικής που υιοθετήθηκε την περίοδο 1975-1980 από τις επόμενες ηγεσίες του φορέα που αναλύθηκε αλλά και οι λόγοι που οδήγησαν στην οποιαδήποτε αλλαγή (ή «εξάρτηση») θα είχαν επίσης ενδιαφέρον να αναλυθούν, επιβεβαιώνοντας ή απορρίπτοντας τις υποθέσεις εργασίας που τέθηκαν στην παρούσα περίπτωση.

⁸¹⁵ Streeck, W., Kathleen, Th. (2005), ό.π., σελ. 1-39.

⁸¹⁶ Steinmo, S. (2008), ό.π., σελ. 113-138.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Πρωτόκολλο συνέντευξης για μέλη ΔΣ Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και ναυτιλιακούς συντάκτες

Θέμα: «Στρατηγικές επικοινωνίας σε συνθήκες κρίσεων: περίοδος 1975-1981»

Ατομο που έλαβε τη συνέντευξη: Ηλίας Μπίσιας

Όνομα συνεντευξιζόμενου μέλους ΔΣ ΕΕΕ	Περίοδος εκλογής, ως μέλος ΔΣ στην ΕΕΕ	Τόπος διεξαγωγής συνέντευξης	Ημερομηνία συνέντευξης
Αριστομένης Καραγεώργης	Εκλεγμένο Μέλος ΔΣ τις περιόδους 1975-1976, 1977-1978, 1979-1981	Λεμεσός Κύπρου	Οκτώβριος 2013
Σταύρος Νταϊφάς	Εκλεγμένο Μέλος ΔΣ τις περιόδους 1975-1976, 1977-1978, 1979-1981	Παλαιό Φάληρο	Φεβρουάριος 2012
Κώστας Ι. Καρράς	Εκλεγμένο Μέλος ΔΣ τις περιόδους 1975-1976, 1977-1978, 1979-1981	Αθήνα	Ιούνιος 2019
Γεώργιος Παπαλιός	Εκλεγμένο Μέλος ΔΣ τις περιόδους 1975-1976, 1977-1978, 1979-1981	Ψυχικό	Ιανουάριος 2021
Δημήτριος Γ. Πατέρας	Εκλεγμένο Μέλος ΔΣ τις περιόδους 1975-1976, 1977-1978, 1979-1981	Κηφισιά	Μάρτιος 2017
Κώστας Κομνηνός	Εκλεγμένο Μέλος ΔΣ τις περιόδους 1975-1976, 1977-1978, 1979-1981	Πειραιάς	Σεπτέμβριος 2019
Αθανάσιος Μαρτίνος	Εκλεγμένο Μέλος ΔΣ τις περιόδους 1975-1976, 1977-1978, 1979-1981	Γλυφάδα	Ιούλιος 2019
Νικόλαος Βλασσόπουλος	Εκλεγμένο Μέλος ΔΣ τις περιόδους 1975-1976, 1977-1978, 1979-1981	Χαλάνδρι	Μάιος 2015
Νικόλαος Σούτος	Εκλεγμένο Μέλος ΔΣ τις περιόδους 1975-1976, 1977-1978, 1979-1981	Φιλοθέη	Ιούλιος 2019
Ανώνυμος	Εκλεγμένο Μέλος ΔΣ την περίοδο 1979-1981	Αθήνα	Μάιος 2020

Όνομα συνεντευξιζόμενου ναυτιλιακού συντάκτη	Χρονικό διάστημα ναυτιλιακού ρεπορτάζ (κατά την υπό εξέταση περίοδο)	Τόπος διεξαγωγής συνέντευξης	Ημερομηνία συνέντευξης
Κώστας Δούκας	1975-1981	Απαντήσεις μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου	Ιούνιος 2019
Δημήτρης Καπράνος	1975-1981	Αθήνα	Ιούνιος 2019
Νικόλαος Πηγαδάς	1975-1981	Βούλα	Ιούλιος 2019
Νικόλαος Σίμος	1975-1981	Αθήνα	Ιούλιος 2019
Σέργιος Τράμπας	1975-1981	Μαρούσι	Ιούλιος 2019
Ιωάννης Φύτρας	1975-1981	Πειραιάς	Μάρτιος 2018

David Glass	1975-1981	Αθήνα	Μάιος 2015
-------------	-----------	-------	------------

Ερευνητικά ερωτήματα	Στόχοι ερωτήσεων	Θεματικοί άξονες	Ενδεικτικές ερωτήσεις συνεντεύξεων (ανοικτές ερωτήσεις)
Κατά πόσο και σε ποιο βαθμό η στρατηγική της ΕΕΕ επηρεάστηκε από έναν εξωγενή παράγοντα-σοκ;	Να αναλυθεί το κοινωνικό και πολιτικό περιβάλλον σε μια σημαντική και ανεξερεύνητη ιστορική περίοδο δράσεων του θεσμικού οργάνου του ελληνικού εφοπλισμού.	<p>Δημόσια εικόνα της ναυτιλίας</p> <p>Περίοδος δικτατορίας και σχέσεις εφοπλισμού με τη δικτατορική κυβέρνηση και τα ΜΜΕ</p> <p>Σχέσεις εφοπλισμού και Κ. Καραμανλή</p> <p>Σχέσεις με τα ΜΜΕ πριν από τη δικτατορία</p>	<p>Πώς χαρακτηρίζεται η στάση/προσέγγιση του εφοπλισμού σε θέματα επικοινωνίας; Εσωστρεφής ή εξωστρεφής;</p> <p>Ποια ήταν η εικόνα του Έλληνα εφοπλιστή στο κοινωνικό σύνολο κατά το δεύτερο ήμισυ του 20ού αιώνα;</p> <p>Ποιες είναι οι σχέσεις των παραδοσιακών ναυτιλιακών οίκων με τα ΜΜΕ; Ποιες είναι οι σχέσεις των μη παραδοσιακών οίκων του Πειραιά; Ποια αίτια διαμορφώνουν τη συγκεκριμένη στάση;</p> <p>Ποιο ήταν το γενικότερο πολιτικό και κοινωνικό κλίμα το 1975, όταν ανέλαβε την προεδρία της ΕΕΕ ο Αντώνης Χανδρής;</p> <p>Ποιες ήταν οι σχέσεις του εφοπλισμού με τον Κωνσταντίνο Καραμανλή πριν από το 1975;</p> <p>Ποια ήταν η στάση του Κωνσταντίνου Καραμανλή όταν επανήλθε στην εξουσία το 1974; Και ποια η στάση της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας στο Λονδίνο προς τον Καραμανλή;</p> <p>Η στάση/προσέγγιση του εφοπλισμού επηρεάστηκε/καθορίστηκε από τη στάση του Καραμανλή; Είναι έγκυρη αυτή η εκτίμηση όπως αναφέρεται στα ΜΜΕ της εποχής;</p> <p>Ποιες ήταν οι σχέσεις του εφοπλισμού με τον Ανδρέα Παπανδρέου και τα κόμματα της αντιπολίτευσης;</p> <p>Ποια ήταν τα κύρια/φλέγοντα θέματα που απασχολούσαν/αφορούσαν την</p>

			<p>ελληνική ναυτιλία αυτή την περίοδο;</p> <p>Ποια ήταν τα φλέγοντα θέματα της περιόδου για τον εφοπλισμό ως προς τη δημόσια εικόνα του στην ευρύτερη ελληνική κοινωνία; Ποια ήταν η στάση των ελληνικών και διεθνών ΜΜΕ ως προς την ποιότητα του ελληνικού στόλου;</p> <p>Για ποιο λόγο υπήρχαν πολυάριθμα πρωτοσέλιδα με θέμα την ποιότητα του στόλου;</p> <p>Οι οικονομικές συγκυρίες της εποχής (και οι διακυμάνσεις στη ναυλαγορά) πόσο επηρέασαν την επικοινωνιακή πολιτική της ΕΕΕ;</p>
<p>Ποιοι ενδογενείς παράγοντες επηρέασαν την αλλαγή, τη διαμόρφωση και τη συνέχιση της στρατηγικής επικοινωνίας της ΕΕΕ την υπό εξέταση περίοδο;</p>	<p>Να ερμηνευθούν οι λόγοι για τους οποίους το θεσμικό όργανο εκπροσώπησης του ελληνικού εφοπλισμού επιχείρησε να εγκαταλείψει την αρχή του «λάθε βιώσας» αλλά και να χαράξει μια στρατηγική επικοινωνίας με σκοπό τη βελτίωση της δημόσιας εικόνας του κλάδου.</p>	<p>Ηγεσία και στρατηγική Στρατή Ανδρεάδη ως προέδρου της ΕΕΕ</p> <p>Στρατηγικές επικοινωνίας (1970-1974)</p> <p>Σχέσεις με Greek Shipping Co-operation Committee</p> <p>Αιτίες αλλαγής ηγεσίας στην ΕΕΕ (εκλογές ΕΕΕ Νοέμβριος και Δεκέμβριος 1974)</p> <p>Προφίλ ηγετικής ομάδας (1970-1974)</p>	<p>Για ποιο λόγο αποχώρησε ο Στρατής Ανδρεάδης από την ΕΕΕ;</p> <p>Ποιος ήταν ο ρόλος των Ελλήνων εφοπλιστών του Λονδίνου και της Νέας Υόρκης στην εκλογή Χανδρή;</p> <p>Ποιο ήταν το κλίμα εντός της ΕΕΕ το 1975, όταν ανέλαβε την προεδρία της ΕΕΕ ο Αντώνης Χανδρής;</p> <p>Ποιες ήταν οι βασικές αλλαγές στην προσέγγιση επικοινωνίας που παρατηρήθηκαν με τη νέα ηγεσία της ΕΕΕ, μετά το 1975;</p> <p>Η στρατηγική επικοινωνίας ήταν αποτέλεσμα κοινής αντίληψης των δύο συλλογικών θεσμικών οργάνων του εφοπλισμού στον Πειραιά και στο Λονδίνο;</p>
<p>Ποιος ήταν ο ρόλος και ποια η συμβολή της ηγετικής ομάδας στο ΔΣ της ΕΕΕ ως προς την υιοθέτηση και την εφαρμογή της νέας στρατηγικής επικοινωνίας;</p>	<p>Να αναλυθούν τα χαρακτηριστικά και το προφίλ του προέδρου και της ηγετικής ομάδας του υπό εξέταση συλλογικού οργάνου ως βασικού παράγοντα στην υιοθέτηση μιας νέας και καινοτόμου στρατηγικής επικοινωνίας.</p>	<p>Προφίλ Αντώνη Χανδρή</p> <p>Προφίλ ηγετικής ομάδας (1975-1981)</p> <p>Προφίλ μελών Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων</p>	<p>Ποιος είναι ο ρόλος της ηγεσίας και το προφίλ του ηγέτη ως προς τη διαμόρφωση της επικοινωνιακής στρατηγικής των φορέων εκπροσώπησης του εφοπλισμού;</p> <p>Θεωρείτε ότι το προφίλ που εκπροσωπεί ο Χανδρής διαφοροποιείται από τα αντίστοιχα των έως τότε προέδρων της ΕΕΕ;</p>

			<p>Ποια ήταν η σχέση σας με τον Αντώνη Χανδρή;</p> <p>Πώς θα περιγράφατε τον Αντώνη Χανδρή ως πρόεδρο της ΕΕΕ;</p> <p>Ποιο ήταν το προφίλ της ηγετικής ομάδας στην ΕΕΕ;</p> <p>Υπήρξαν εντάσεις/διαφωνίες/αμφισβητήσεις ως προς τις επιλογές του προέδρου;</p> <p>Κατάφερε τελικά τη συσπείρωση των μελών το προεδρείο της ΕΕΕ; Αν ναι, με ποιους τρόπους;</p>
<p>Σε ποιο βαθμό, σε μια συγκεκριμένη περίοδο κρίσης, η ΕΕΕ υιοθέτησε πρακτικές που συγκλίνουν με τα αξιώματα των Άριστων (αμφίδρομων) Σχέσεων;</p>	<p>Να διερευνηθούν ο ρόλος και οι αρμοδιότητες της Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων.</p>	<p>Σύσταση Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων ΕΕΕ (1975-1981)</p> <p>Τακτικές και εργαλεία επικοινωνίας ως προς τη δημόσια εικόνα της ναυτιλίας (1975-1981)</p> <p>Βασικές αιχμές στη στρατηγική και στις τακτικές επικοινωνίας της ΕΕΕ, ειδικά ως προς το θέμα της ποιότητας του στόλου (1975-1981)</p>	<p>Γιατί συστάθηκε η Επιτροπή Δημοσίων Σχέσεων; Πώς αναπτύχθηκε τη συγκεκριμένη περίοδο;</p> <p>Ποιο ήταν το προφίλ των μελών στην Επιτροπή Δημοσίων Σχέσεων της ΕΕΕ;</p> <p>Ποιο ήταν το όραμα της νέας Επιτροπής; Ποιες ήταν οι αρμοδιότητές της;</p> <p>Ποιο ήταν το κλίμα συνεργασίας εντός της Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων; Ποιες ήταν οι σχέσεις της Επιτροπής με το προεδρείο;</p> <p>Πόσο συχνά συνεδρίαζε η Επιτροπή και πόσο αυτόνομη ήταν ως προς την υιοθέτηση πρωτοβουλιών;</p> <p>Ποιες ήταν οι πιο καινοτόμες πρωτοβουλίες της Επιτροπής Δημοσίων Σχέσεων;</p> <p>Ποιες ήταν οι πρωτοβουλίες ως προς την προσέλκυση νέων στα ναυτικά επαγγέλματα;</p> <p>Ποια ήταν η στάση (και τακτική ενημέρωσης και επικοινωνίας) απέναντι στον εθνικό και διεθνή Τύπο ως προς την ποιότητα του στόλου;</p>
<p>Ποιες ήταν οι σχέσεις επικοινωνίας με τους κοινωνικούς εταίρους της ναυτιλίας και τα ΜΜΕ; Ποια ήταν τα</p>	<p>Να επισημανθούν οι σχέσεις που αναπτύχθηκαν με τα κοινά-στόχους της συγκεκριμένης στρατηγικής αλλά και τα αποτελέσματα της στρατηγικής που</p>	<p>Σχέσεις με τα ΜΜΕ (1975-1981)</p> <p>Σχέσεις με Greek Shipping Cooperation Committee (1975-1981)</p>	<p>Οι σχέσεις με τους πολιτικούς τη συγκεκριμένη περίοδο πώς ήταν; Υπήρχαν εντάσεις;</p> <p>Ποιες ήταν οι σχέσεις με τον υπουργό ΕΝ Εμ. Κεφαλογιάννη;</p>

<p>αποτελέσματα της συγκεκριμένης στρατηγικής;</p>	<p>καταγράφηκαν από την αρμόδια Επιτροπή και τον ναυτιλιακό Τύπο.</p>	<p>Σχέσεις με ναυτεργασία (1975-1981)</p> <p>Σχέσεις με κράτος και ΕΟΚ (1975-1981)</p>	<p>Οι σχέσεις με τα ναυτεργατικά όργανα της Ελλάδας και του εξωτερικού πώς εξελίχθηκαν;</p> <p>Ποιες ήταν οι σχέσεις των εκπροσώπων των ΜΜΕ με τον Αντώνη Χανδρή;</p> <p>Υπήρχε ενδιαφέρον των ΜΜΕ για τα θέματα της ναυτιλίας; Ποια θέματα ενδιέφεραν περισσότερο τη δημοσιογραφική κοινότητα;</p> <p>Ποιος ήταν ο ρόλος των ναυτιλιακών ΜΜΕ;</p> <p>Οι σχέσεις με το Committee ήταν αρμονικές; Ποιες ήταν οι απόψεις των Ελλήνων πλοιοκτητών του Λονδίνου αλλά και του Πειραιά ως προς τα θέματα της ναυτιλιακής πολιτικής και της εξωστρέφειας με τα ΜΜΕ; Υπήρχαν διαφοροποιήσεις ως προς την επιθυμητή στρατηγική;</p> <p>Ποιο ήταν το επικοινωνιακό προφίλ της ΕΕΕ στο τέλος της περιόδου και αμέσως μετά την προεδρία Χανδρή;</p> <p>Ποια ήταν η στρατηγική που ακολουθήθηκε μετά την αποχώρησή του;</p>
--	---	--	--

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική βιβλιογραφία

1. Κλαδικά Περιοδικά

1.1. Περιοδικό *Ναυτικά Χρονικά*

Κατά αρθρογράφο

Ανδρεάδης, Στρ. (1966), «Εν όψει της νέας πραγματικότητας», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1966, τεύχος 735/494, σελ. 7.

Ανδρεάδης, Στρ. (1975), «Προβλήματα και προοπτικές της εμπορικής μας ναυτιλίας», *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Ιανουαρίου 1975, τεύχος 951/710, σελ. 7.

Αντωνόπουλος, Κ. (1974), «Βασική διάρθρωσις του εφοπλισμού», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1974, τεύχος 927/686, σελ. 4.

Αντωνόπουλος, Κ. (1976), «Η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1976, τεύχος 975/734, σελ. 1.

Αντωνόπουλος, Κ. (1979), «Οι συμπληγάδες της ναυτιλίας μας», *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Φεβρουαρίου 1979, τεύχος 1048/807, σελ. 1.

Γράτσος, Κ.Γ. (1981), «Πενήντα Χρόνια», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1981, τεύχος 1095/864, σελ. 33.

Δάναλης, Κ. (1980), «Το ναυτικό ατύχημα και η ηλικία του πλοίου», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1980, τεύχος 1071/830, σελ. 67.

Δρακόπουλος, Γ. (1975), «Η αύριον της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιουλίου 1975, τεύχος 963/722, σελ. 17.

Δρακόπουλος, Γ. (1977), «Πόσο πρέπει να φοβάται η ελληνική ναυτιλία την ΕΟΚ;», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Οκτωβρίου 1977, τεύχος 1017/776, σελ. 1-4.

Ζανναράς, Δ. (1979), «Να διαφυλάξουμε το καλό όνομα της ελληνικής ναυτιλίας», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1979, τεύχος 1047/801, σελ. 33.

Θανάσης, Π. (1975), «Γύρω από τον Ωνάση», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιουλίου 1975, τεύχος 963/722, σελ. 31.

Καπετανάκης, Π. (2016), «Το πώς και το γιατί του ελληνικού ναυτιλιακού θαύματος του Λονδίνου», *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Φεβρουαρίου 2016, τεύχος 187, σελ. 4-6.

Καραγεώργης, Μ. (1976), «Ο εφοπλισμός εγγύτερα της κοινωνίας», *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Ιανουαρίου 1976, αρ. τεύχους 974/733, σελ. 11.

- Κατεβαίνης, Δ. (1975), «Η εγκατάσταση εν Ελλάδι αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Μαρτίου 1975, τεύχος 955/714, σελ. 9.
- Κεφαλογιάννης, Μ. (1980), «Μέτρα του ΥΕΝ για τον περιορισμό των ναυτικών ατυχημάτων», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1980, τεύχος 1071/830, σελ. 3.
- Κουλουκουντής, Εμ. (1975), «Η κρίσις και η Ναυτιλία», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1975, τεύχος 951/710, σελ. 9.
- Κουλουκουντής, Ι. (1976), «Το παρελθόν, η σήμερα και το αύριο», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1976, τεύχος 975/374, σελ. 7.
- Λαιμός, Α.Γ. (1970), «Ο κοσμοπολιτισμός στον εφοπλισμό», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Φεβρουαρίου 1970, τεύχος 832/591, σελ. 21.
- Λαιμός, Α.Γ. (1971), «Εφοπλισμός και κοινωνικό αγαθό», *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Φεβρουαρίου 1971, τεύχος 866/615, σελ. 15.
- Λαιμός, Α.Γ. (1974), «Εφοπλισμός και Δημοκρατία», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Οκτωβρίου 1974, τεύχος 945/704, σελ. 17-18.
- Λαιμός, Α.Γ. (1976), «Ο μέγας άγνωστος να γίνει γνωστός», *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Φεβρουαρίου 1976, τεύχος 976/735, σελ. 15.
- Λαιμός, Α.Γ. (1977), «Ναυτιλία και ελληνικός εφοπλισμός», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Αυγούστου 1977, τεύχος 1013/772, σελ. 26.
- Λαιμός, Π.Α. (1980), «Το “κατηγορώ” της ελληνικής ναυτιλίας», *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Μαρτίου 1980, τεύχος 1074/833, σελ. 17.
- Λε(αι)μός, Κ.Μ. (1976), «Οικονομία και περίσκεψη», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Φεβρουαρίου 1976, αρ. τεύχους 977/736, σελ. 18.
- Μαζαράκης, Γ. (1979), «Η Solas 1974, ο IMCO και η Ελλάς», *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Οκτωβρίου 1979, τεύχος 1064/823, σελ. 13.
- Μαζαράκης, Γ. (1979), «Ποια η θέση και τα προβλήματα της ναυτιλίας μας και τι πρέπει να γίνει;», *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Δεκεμβρίου 1979, τεύχος 1068/727, σελ. 17.
- Μαζαράκης, Γ. (1980), «Η ελευθέρα ναυτιλία μας εις τον ευρωπαϊκόν κλώβον», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Νοεμβρίου 1980, τεύχος 1091/850, σελ. 15.
- Μαζαράκης, Γ. (1980), «Τα ναυτικά μας ατυχήματα κρίσιμον εθνικόν πρόβλημα», *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Μαρτίου 1980, τεύχος 1074/833, σελ. 21.
- Μαρτίνος, Αθ. (1976), «Σχέσεις του ελληνικού κράτους και των Ελλήνων εφοπλιστών», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1976, τεύχος 975/734, σελ. 35.

- Μπάνος, Γ. (1981), «Η σύγχρονη ελληνική εμπορική ναυτιλία», *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Αυγούστου 1981, τεύχος 1108/867, σελ. 15.
- Μπίσιας, Η. (2015), «Η ελληνική Μεσογειακή Ναυτιλία μέσα από τις σελίδες των *Ναυτικών Χρονικών*», *Ναυτικά Χρονικά – Επετειακή έκδοση*, Φεβρουάριος 2015, τεύχος 177, σελ. 53.
- Νταϊφάς, Στ. (2014), «Εμείς οι νέοι στη ναυτιλία είχαμε τεράστιο πάθος για τη δουλειά μας και μεγάλη διάθεση για εγκαθίδρυση...», *Ναυτικά Χρονικά*, Ιούνιος 2014, τεύχος 171, σελ. 28.
- Παλαιοκρασσάς, Ι. (1983), «Η Ναυτιλία στο κατώφλι του 21ου αιώνα», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Δεκεμβρίου 1983, τεύχος 1165/923, σελ. 13.
- Παπαδόγγονας, Αλ. (1976), «Ναυτιλιακή πολιτική και διεθνής συνεργασία», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1976, τεύχος 975/734, σελ. 3.
- Περατικός, Μ. (1976), «Συνεργασία», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1976, τεύχος 975/735, σελ. 31.
- Σαρλής, Π. (1975), «Ο νέος νόμος περί φορολογίας πλοίων», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Απριλίου 1975, τεύχος 957/716, σελ. 11.
- Σούλιας, Ν. (1979), «Ιστορικές αλλαγές», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Νοεμβρίου 1979, τεύχος 1067/826, σελ. 20.
- Τσαπραλής, Δ. (1977), «Το κυριότερο πρόβλημα: το ανθρώπινο δυναμικό», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1977, τεύχος 999/758, σελ. 97-99.
- Φύτρας, Γ. (1971), «Πειραιεύς, το Σίτυ της Ελλάδος», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1971, τεύχος 855/614, σελ. 91.
- Χαλάς, Ι. (2019), «Θεμέλια της εμπορικής μας ναυτιλίας συνιστούν η προσέλκυση και η παραμονή νέων στο ναυτικό επάγγελμα, καθώς και η εκπαίδευσή τους», *Ναυτικά Χρονικά*, Ιανουάριος 2019, τεύχος 2016, σελ. 86.
- Χανδρής, Α. (1977), «Ναυτιλιακές προοπτικές του 1977», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1977, τεύχος 999/758, σελ. 114.
- Χανδρής, Α. (1979), «Γεγονότα του 1978 και προοπτικά του 1979», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1979, τεύχος 1047/806, σελ. 9.
- Χανδρής, Α. (1981), «Προβλήματα και Λύσεις», *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1981, τεύχος 1091/854, σελ. 26.
- Χατζηπατέρας, Ι.Α. (1956), «Greek Shipping Co-operation Committee. Οικογενειακά θέματα», *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Μαΐου 1956, τεύχος 502/261, σελ. 1.
- Χατζηπατέρας, Ι.Α. (1959), «Αι εφοπλιστικά μας οργανώσεις», *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Σεπτεμβρίου 1959, τεύχος 582/341, σελ. 15-16.

Ανώνυμα άρθρα

«Απογνώσεως απόφασις – editorial» (1950), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Μαρτίου 1950, τεύχος 355/114, σελ. 1.

«Η χρόνια νόσος της λιποταξίας» (1972), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Απριλίου 1972, τεύχος 884/643, σελ. 13.

«Παρών ο εφοπλισμός – editorial» (1974), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Αυγούστου 1974, τεύχος 941/700, σελ. 1.

«Αι αρχαιρεσίες» (1974), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Νοεμβρίου 1974, τεύχος 947/706, σελ. 13.

«Εκθεσις Πεπραγμένων» (1974), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Νοεμβρίου 1974, τεύχος 947/706, σελ. 15.

«Αι σημαίαι ευκαιρίας ή ευκολίας» (1975), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Ιανουαρίου 1975, τεύχος 970/729, σελ. 23.

«Requiem διά το άρθρον 13 του ΝΔ 2687/1953» (1975), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Φεβρουαρίου 1975, τεύχος 952/711, σελ. 1.

«Το δεκαπενθήμερον» (1975), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Μαρτίου 1975, τεύχος 954/713, σελ. 4 και 5.

«Αποκαθίστανται οι σημαίες της ανάγκης;» (1975), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Απριλίου 1975, τεύχος 957/716, σελ. 20.

«Οι υπουργικές δηλώσεις» (1975), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Μαΐου 1975, τεύχος 958/717, σελ. 1.

«Ο νόμος 89» (1975), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιουνίου 1975, τεύχος 961/720, σελ. 3.

«Ας προσέξωμεν όμως» (1975), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Ιουλίου 1975, τεύχος 962/721, σελ. 1.

«Ετερματίσθησαν αι αρχαιρεσίες εις τα ναυτεργατικά σωματεία» (1975), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Ιουλίου 1975, τεύχος 962/721, σελ. 15.

«Η ΔΟΜ επανέρχεται πάλι εις το χαράτσον» (1975), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Αυγούστου 1975, τεύχος 964/723, σελ. 19.

«Μέτρα κατά της ανεργίας ζητεί η νέα διοίκηση της ΠΕΠΕΝ» (1975), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Αυγούστου 1975, τεύχος 964/723, σελ. 27.

«Περί σημαιών ευκαιρίας» (1975), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Αυγούστου 1975, τεύχος 965/724, σελ. 4.

«Εις το μη περαιτέρω» (1975), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Σεπτεμβρίου 1975, τεύχος 966/725, σελ. 1.

«Δεν φεύγουν, εδώ θα αγωνιστούν» (1975), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Νοεμβρίου 1975, τεύχος 970/729, σελ. 1.

«Διατί η προκατάληψη;» (1975), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Νοεμβρίου 1975, τεύχος 970/729, σελ. 2.

- «Αγαθές οι προοπτικές» (1975), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Δεκεμβρίου 1975, τεύχος 972/731, σελ. 1.
- «Η Ελλάς και η ναυτιλία» (1976), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1976, τεύχος 975/734, σελ. 1.
- «Ομιλία του κ. Αντώνη Χανδρή» (1976), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Φεβρουαρίου 1976, τεύχος 977/736, σελ. 11.
- «Η προσέλκυση νέων» (1976), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Μαΐου 1976, τεύχος 983/742, σελ. 11.
- «Αι ολικαί μας απώλειαι» (1976), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιουλίου 1976, τεύχος 987/746, σελ. 3.
- «Διά την καλήν αύριον» (1976), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Αυγούστου 1976, τεύχος 988/747, σελ. 1.
- «Από το Λονδίνον η υπόδειξις» (1976), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Σεπτεμβρίου 1976, τεύχος 991/750, σελ. 2.
- «Διεθνές ναυτιλιακόν συνέδριον επραγματοποιήθη στην Αθήνα» (1976), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Οκτωβρίου 1976, τεύχος 993/752, σελ. 37.
- «Τα ατυχήματα της ελληνικής ναυτιλίας κατά το 1976» (1977), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1977, τεύχος 999/758, σελ. 133.
- «Τα ατυχήματα» (1977), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Απριλίου 1977, τεύχος 1004/763, σελ. 3.
- «Την πάγκοινον αναγνώρισιν – editorial» (1977), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Ιουνίου 1977, τεύχος 1008/767, σελ. 1.
- «Πρώτοι εις ολικάς απώλειας» (1977), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Ιουλίου 1977, τεύχος 1010/769, σελ. 5.
- «Θαλάσσια ατυχήματα» (1978), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Μαΐου 1978, τεύχος 1030/789, σελ. 47.
- «Ανακοίνωση» (1979), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Οκτωβρίου 1978, τεύχος 1040/799, σελ. 8.
- «Η ναυτιλιακή πολιτική της ΕΟΚ» (1978), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Δεκεμβρίου 1978, τεύχος 1044/803, σελ. 22.
- «Τα ατυχήματα της ελληνικής ναυτιλίας κατά το 1978» (1979), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1979, τεύχος 1047/806, σελ. 109.
- «Το κύριον πρόβλημα – editorial» (1979), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Φεβρουαρίου 1979, τεύχος 1049/808, σελ. 1.
- «Αι συνομιλίας του Λονδίνου» (1979), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Φεβρουαρίου 1979, τεύχος 1049/808, σελ. 2.

«Εξετάζεται το θέμα των διμερών συμβάσεων» (1979), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Μαρτίου 1979, τεύχος 1051/810, σελ. 25.

«Η νέα συλλογική σύμβασις» (1979), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Αυγούστου 1979, τεύχος 1061/820, σελ. 2.

«Τα ατυχήματα των πλοίων μας (1979), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Οκτωβρίου 1979, τεύχος 1064/823, σελ. 25.

«Ατυχήματα και ΕΟΚ» (1979), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Οκτωβρίου 1979, τεύχος 1065/824, σελ. 1.

«Να διαψευσθεί» (1979), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Οκτωβρίου 1979, τεύχος 1065/824, σελ. 1.

«Αι σχέσεις ΠΝΟ-ΠΕΜΕΝ» (1979), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Δεκεμβρίου 1979, τεύχος 1069/828, σελ. 5.

«Η ελληνική εμπορική ναυτιλία αποτελεί εθνικό κεφάλαιο» (1979), *Ναυτικά Χρονικά*, Δεκέμβριος 1979, τεύχος 1069/828, σελ. 17.

«Ο νέος θεσμός της ναυτικής εταιρείας» (1979), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Δεκεμβρίου 1979, τεύχος 1069/828, σελ. 33.

«Τα ατυχήματα της ελληνικής ναυτιλίας κατά το 1979» (1980), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιανουαρίου 1980, τεύχος 1071/830, σελ. 124.

«Η ΙΝΤΕΡΚΑΡΓΟ» (1980), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Ιουνίου 1980, τεύχος 1080/839, σελ. 3.

«Ποσειδώνια 1980» (1980), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Ιουνίου 1980, τεύχος 1081/840, σελ. 17.

«Νέα επίθεσις της ΔΟΜ» (1980), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Δεκεμβρίου 1980, τεύχος 1092/851, σελ. 4.

«Αι πυρκαϊάι και εκρήξεις» (1980), *Ναυτικά Χρονικά*, 1 Δεκεμβρίου 1980, τεύχος 1092/851, σελ. 5.

«Απαράδεκτον» (1981), *Ναυτικά Χρονικά*, 15 Μαρτίου 1981, τεύχος 1099/858, σελ. 5.

«Το ελληνικό ναυτιλιακό παράδειγμα του Λονδίνου» (2016), Επετειακή έκδοση *Ναυτικών Χρονικών*, Φεβρουάριος 2016, τεύχος 187.

Περιοδικό *ΑΡΓΩ*

Κατά αρθρογράφο

Παπαλιός, Γ. (1976), «Η καμπάνια για την προσέλκυση», *ΑΡΓΩ*, Ιανουάριος 1976, τεύχος 126, σελ. 116-117.

Ανώνυμα άρθρα

«Εν όψει της αλλαγής» (1975), *ΑΡΓΩ*, Ιανουάριος 1975, τεύχος 113, σελ. 23.

«Μετά» (1975), *ΑΡΓΩ*, Φεβρουάριος 1975, τεύχος 114, σελ. 1.

«Η εντολή» (1975), *ΑΡΓΩ*, Φεβρουάριος 1975, τεύχος 114, σελ. 11.

«Σκέψεις για ανανεωτική δραστηριότητα» (1975), *ΑΡΓΩ*, Φεβρουάριος 1975, έτος 10, τεύχος 114, σελ. 25.

«Εις το προσκήνιον τώρα» (1975), *ΑΡΓΩ*, Απρίλιος 1975, τεύχος 116, σελ. 52.

«Εις τις δημόσιες σχέσεις της ΕΕΕ ο Ναύαρχος ΛΣ Γ. Δρακόπουλος» (1975), *ΑΡΓΩ*, Ιούλιος 1975, τεύχος 119, σελ. 22.

«Για τις επόμενες γενεές» (1975), *ΑΡΓΩ*, Ιούλιος 1975, τεύχος 119, σελ. 60.

«Στενότερη συνεργασία» (1975), *ΑΡΓΩ*, Σεπτέμβριος 1975, τεύχος 121, σελ. 13.

«Για την προσέλκυση» (1975), *ΑΡΓΩ*, Σεπτέμβριος 1975, τεύχος 121, σελ. 14.

«Έργα υποδομής και φιλαλληλίας» (1975), *ΑΡΓΩ*, Σεπτέμβριος 1975, τεύχος 121, σελ. 68.

«Τα πρόσωπα, τα πράγματα και οι καταστάσεις τον χρόνο που πέρασε» (1976), *ΑΡΓΩ*, Ιανουάριος 1976, τεύχος 125, σελ. 2.

«Οι σχέσεις μεταξύ κράτους και Ναυτιλίας» (1976), τα πλήρη πρακτικά και συμπεράσματα της 11ης συζητήσεως στρογγυλής τραπέζης της «Αργούς», Ανάτυπον εκ του περιοδικού *ΑΡΓΩ*, 10η Ιανουαρίου 1976, τεύχος 125.

«Περισκόπιο» (1976), *ΑΡΓΩ*, Φεβρουάριος 1976, τεύχος 126, σελ. 2.

«Στην πρώτη ναυτιλιακή δύναμη του κόσμου» (1976), *ΑΡΓΩ*, Φεβρουάριος 1976, τεύχος 126, σελ. 6.

«Τώρα εις το προσκήνιον» (1976), *ΑΡΓΩ*, Φεβρουάριος 1976, τεύχος 126, σελ. 27.

«Δημόσιες Σχέσεις» (1976), *ΑΡΓΩ*, Φεβρουάριος 1976, τεύχος 126, σελ. 27.

«Συστηματική καμπάνια για την προσέλκυση των νέων» (1976), *ΑΡΓΩ*, Φεβρουάριος 1976, τεύχος 126, σελ. 53.

«Ταχυδρομείον» (1976), *ΑΡΓΩ*, Μάρτιος 1976, τεύχος 127, σελ. 21.

«Ελληνικές πρωτοβουλίες στο διεθνή ναυτιλιακό χώρο» (1976), *ΑΡΓΩ*, Μάρτιος 1976, τεύχος 127, σελ. 50.

«Βουλή και Εφοπλιστές» (1976), *ΑΡΓΩ*, Μάρτιος, έτος 11, τεύχος 127, σελ. 65.

«Κοινωνικόν έργον» (1976), *ΑΡΓΩ*, Απρίλιος 1976, τεύχος 128, σελ. 10.

«Να ενισχυθεί» (1976), *ΑΡΓΩ*, Απρίλιος 1976, τεύχος 128, σελ. 16.

«Άρχισε η εκστρατεία προσελκύσεως της ΕΕΕ» (1976), *ΑΡΓΩ*, Απρίλιος 1976, τεύχος 128, σελ. 24.

«Ανοίγουν τώρα οι πόρτες» (1976), *ΑΡΓΩ*, Μάιος 1976, τεύχος 129, σελ. 30.

- «Τώρα εις το προσκήνιον» (1976), *ΑΡΓΩ*, Μάιος 1976, τεύχος 129, σελ. 31.
- «Τα αποτελέσματα» (1976), *ΑΡΓΩ*, Σεπτέμβριος 1976, τεύχος 133, σελ. 14.
- «Συνέντευξη Τύπου» (1976), *ΑΡΓΩ*, Οκτώβριος 1976, τεύχος 158, σελ. 23.
- «Το περίπτερο της ναυτιλίας στην διεθνή έκθεση Θεσσαλονίκης» (1976), *ΑΡΓΩ*, Οκτώβριος 1976, τεύχος 134, σελ. 36.
- «Διαπιστώσεις από το συνέδριο των προέδρων των 19 εφοπλιστικών ενώσεων» (1976), *ΑΡΓΩ*, Νοέμβριος 1976, τεύχος 135, σελ. 63.
- «Η διοίκηση της ΕΕΕ» (1976), *ΑΡΓΩ*, Δεκέμβριος 1976, τεύχος 136, σελ. 8.
- «Προσπάθεια προσέλκυσης Ελλήνων ναυτικών ή διμερείς συμβάσεις για τη ναυτολόγηση αλλοδαπών» (1977), *ΑΡΓΩ*, Φεβρουάριος 1977, τεύχος 138, σελ. 29.
- «Μείωση του ορίου ηλικίας νηολογημένων πλοίων» (1977), *ΑΡΓΩ*, Απρίλιος 1977, τεύχος 140, σελ. 37.
- «Σχόλιο» (1977), *ΑΡΓΩ*, Μάιος 1977, τεύχος 141, σελ. 63.
- «Διάλογος και με την αριστερά» (1977), *ΑΡΓΩ*, Ιούλιος 1977, τεύχος 143, σελ. 13.
- «Οι κ.κ. Παπαδόγγονας, Χανδρής, Νειαδάς, Βαλκανάς και Γεωργακάκος στη συζήτηση της ΕΡΤ» (1977), *ΑΡΓΩ*, Αύγουστος 1977, τεύχος 144, σελ. 53.
- «Η επιρροή» (1977), *ΑΡΓΩ*, Αύγουστος 1977, τεύχος 144, σελ. 32.
- «Προσπάθεια προσελκύσεως Ελλήνων Ναυτικών» (1977), *ΑΡΓΩ*, Αύγουστος 1977, τεύχος 144, σελ. 65.
- «Περσκοπίο» (1978), *ΑΡΓΩ*, Ιούνιος 1978, τεύχος 154, σελ. 4.
- «Μια πολύωρη κοινοβουλευτική μάχη με μύδρους εναντίον των εφοπλιστών» (1978), *ΑΡΓΩ*, Ιούλιος 1978, τεύχος 155, σελ. 25.
- «Πολιτική και Ναυτιλία» (1978), *ΑΡΓΩ*, Αύγουστος 1978, τεύχος 156, σελ. 59.
- «Επίφαση αντικειμενικότητας» (1978), *ΑΡΓΩ*, Σεπτέμβριος 1978, τεύχος 157, σελ. 10.
- «Η δεύτερη εξόρμηση της ΕΕΕ για προσέλκυση νέων ναυτικών» (1978), *ΑΡΓΩ*, Σεπτέμβριος 1978, τεύχος 157, σελ. 28.
- «Για την προσέλκυση» (1978), *ΑΡΓΩ*, Οκτώβριος 1978, τεύχος 158, σελ. 11.
- «Ο αντίλογος για το επασφάλιστρο» (1978), *ΑΡΓΩ*, Νοέμβριος 1978, τεύχος 159, σελ. 31.
- «Η δεύτερη εξόρμηση» (1978), *ΑΡΓΩ*, Δεκέμβριος 1978, τεύχος 160, σελ. 51.

«Η μεγαλύτερη εφοπλιστική οργάνωση στον κόσμο η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών» (1979), *ΑΡΓΩ*, Φεβρουάριος 1979, τεύχος 162, σελ. 33.

«Η επιστολιμαία αψιμαχία Ενώσεως Εφοπλιστών και ΥΕΝ» (1979), *ΑΡΓΩ*, Απρίλιος 1979, τεύχος 164, σελ. 17.

«Εφοπλιστές: πρωτοβουλίες σε πολλά επίπεδα για τη λύση του ναυτεργατικού» (1979), *ΑΡΓΩ*, Μάιος 1979, τεύχος 165, σελ. 42-43.

«Παραλειπόμενα από ένα γεύμα εργασίας» (1979), *ΑΡΓΩ*, Μάιος 1979, τεύχος 165, σελ. 45.

«Ζήτη ο ναυτικός κόσμος» (1979), *ΑΡΓΩ*, Ιούλιος 1979, τεύχος 168, σελ. 9.

«Προτάσεις της ΕΕΕ θα δραστηριοποιήσουν το διάλογο με την ΠΙΝΟ για τις διμερείς» (1979), *ΑΡΓΩ*, Σεπτέμβριος 1979, τεύχος 169, σελ. 16.

«Και άλλη απάντηση (1979), *ΑΡΓΩ*, Σεπτέμβριος 1979, τεύχος 169, σελ. 10.

«Ορισμένες» (1979), *ΑΡΓΩ*, Δεκέμβριος 1979, τεύχος 172, σελ. 9 και 121.

«Η Ελληνική απάντηση» (1981), *ΑΡΓΩ*, Φεβρουάριος 1981, τεύχος 186, σελ. 8.

«Εκδηλώσεις γνωριμίας της ΕΕΕ στο Ευρωκοινοβούλιο» (1981), *ΑΡΓΩ*, Φεβρουάριος 1981, τεύχος 174, σελ. 22.

«Στο Στρασβούργο» (1981), *ΑΡΓΩ*, Μάιος 1981, τεύχος 189, σελ. 8.

1.2. Περιοδικό *Ελληνική Ναυτιλιακή Βιομηχανία (ΕΑΝΑΒΙ)*

Ανώνυμα άρθρα

«Έργο επιβεβλημένο» (1976), *ΕΑΝΑΒΙ*, Φεβρουάριος 1976, τεύχος 26, σελ. 19.

«Δημόσιος διάλογος» (1976), *ΕΑΝΑΒΙ*, Φεβρουάριος 1976, τεύχος 26, σελ. 20.

«Δεν γνωρίζω υποψήφιους εφοπλιστές προς πτώχευση» (1976), *ΕΑΝΑΒΙ*, Φεβρουάριος 1976, τεύχος 26, σελ. 23.

«Ασφαλής και επικερδής εργασία στα πλοία» (1976), *ΕΑΝΑΒΙ*, Μάιος 1976, τεύχος 29, σελ. 19.

«Συμμετοχή της ΕΕΕ σε εκδηλώσεις» (1976), *ΕΑΝΑΒΙ*, Μάιος 1976, τεύχος 29, σελ. 34.

«Οι εφοπλισταί ετοιμάζουν μια έκπληξη» (1976), *ΕΑΝΑΒΙ*, Ιούνιος 1976, τεύχος 30, σελ. 33.

«Τα πλοία δένουν αλλά οι ναυτικοί ελλείπουν» (1976), *ΕΑΝΑΒΙ*, Ιούνιος 1976, τεύχος 30, σελ. 35.

«Τα αποτελέσματα» (1976), *ΕΑΝΑΒΙ*, Σεπτέμβριος 1976, τεύχος 33.

- «Ζήτημα χρόνου» (1976), *EANABI*, Σεπτέμβριος 1976, έτος 3, τεύχος 33, σελ. 19.
- «Η ναυτιλία σε κίνδυνο» (1977), *EANABI*, Ιανουάριος 1977, τεύχος 37, σελ. 21.
- «Από τη Βουλή με αγάπη – Κόκκινο πανί ο εφοπλισμός για πολλούς κοινοβουλευτικούς» (1977), *EANABI*, Ιανουάριος 1977, έτος 4, τεύχος 37, σελ. 37.
- «Τα επιτεύγματα και οι προβληματισμοί» (1977), *EANABI*, Ιανουάριος 1977, τεύχος 37, σελ. 41.
- «Κλίμα Συνεργασίας» (1977), *EANABI*, Μάρτιος 1977, τεύχος 39, σελ. 9.
- «Κοινωνικές εκδηλώσεις της ΕΕΕ» (1977), *EANABI*, Ιούνιος 1977, τεύχος 42, σελ. 23.
- «Έκτακτη Γενική Συνέλευση για τον εκούσιο παροπλισμό» (1978), *EANABI*, Απρίλιος 1978, τεύχος 52, σελ. 34.
- «Το περίπτερο της ναυτιλίας» (1978), *EANABI*, Οκτώβριος 1978, τεύχος 58, σελ. 34.
- «Η διόγκωση» (1979), *EANABI*, Μάρτιος 1979, έτος 6, τεύχος 63, σελ. 7.
- «Τα ατυχήματα» (1979), *EANABI*, Μάρτιος 1979, τεύχος 63, σελ. 11.
- «Πάλι πρώτοι στα ατυχήματα» (1979), *EANABI*, Μάρτιος 1979, τεύχος 63, σελ. 27
- «Το κράτος δεν επικυρώνει τις διμερείς» (1979), *EANABI*, Μάρτιος 1979, τεύχος 63, σελ. 13.
- «Ασφαλέστερα πλοία» (1979), *EANABI*, Αύγουστος 1979, τεύχος 68, σελ. 9.
- «Η ΠΝΟ ενόπιον των ευθυνών της: Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών επικρίνει την άδικη συκοφάντηση θεσμών και προσώπων» (1979), *EANABI*, Αύγουστος 1979, τεύχος 68, σελ. 17.

1.3. Περιοδικό *ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ*

Κατά αρθρογράφο

Φουστάνος, Γ.Μ. (1982), «Shipping a matter of national consciousness», *Ναυτιλιακή*, τεύχος 968, Μάρτιος 1982.

Ανώνυμα άρθρα

- «Ενισχυμένο Συμβούλιο στην ΕΕΕ» (1979), *Ναυτιλιακή*, τεύχος 930, Ιανουάριος 1979, σελ. 7.
- «Δεν σήμανε ακόμα η ώρα της Νέας Υόρκης» (1979), *Ναυτιλιακή*, τεύχος 930, Ιανουάριος 1979, σελ. 49.
- «Συλλογική συνείδηση και Committee» (1979), *Ναυτιλιακή*, τεύχος 931, Φεβρουάριος 1979, σελ. 10.
- «All together Now» (1979), *Ναυτιλιακή*, τεύχος 932, Μάρτιος 1979, σελ. 3.

«Professional Secretariat is planned for reinforced UGS» (1979), *Ναυτιλιακή*, τεύχος 932, Μάρτιος 1979.

«Η κυβέρνηση ανοίγει τις πόρτες της στην ελληνική ναυτιλία» (1980), *Ναυτιλιακή*, τεύχος 942, Ιανουάριος 1980, σελ. 5.

«Κυβέρνηση και ναυτιλία» (1980), *Ναυτιλιακή*, τεύχος 942, Ιανουάριος 1980, σελ. 23.

«Προς το συμφέρον όλων» (1981), *Ναυτιλιακή*, τεύχος 955, Φεβρουάριος 1981, σελ. 3.

«Ο Μ. Καραγιώργης επικεφαλής της ΕΕΕ» (1981), *Ναυτιλιακή*, τεύχος 955, Φεβρουάριος 1981, σελ. 4.

«Ανάγκη για μεγαλύτερη ενημέρωση των ευρωβουλευτών» (1981), *Ναυτιλιακή*, τεύχος 956, Μάρτιος 1981, σελ. 65.

«Η ΔΕΘ» (1981), *Ναυτιλιακή*, τεύχος 963, Σεπτέμβριος 1981, σελ. 69.

2. Αθηναϊκές Ημερήσιες Εφημερίδες

2.1. ΤΟ ΒΗΜΑ

«Μαίνεται η σύγκρουση κυβέρνησης με τους βιομήχανους» (1975), *Το Βήμα της Κυριακής*, 7 Μαρτίου 1975, σελ. 1.

2.2. Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ

Νικολάου, Ν. (2007), «Αφηγήσεις: Η “βεντέτα” Καραμανλή-Παπαληγούρα με τον Ανδρεάδη», www.kathimerini.gr, 8 Δεκεμβρίου 2007.

«Προκλητική η στάση των βιομηχάνων λέγει η Κυβέρνησις» (1976), εφημερίδα *Η Καθημερινή*, αριθμός φύλλου 17197, Κυριακή 7 Μαρτίου 1976, σελ. 1.

2.3. Ριζοσπάστης

«Το δήτην ενδιαφέρον των Ελλήνων Εφοπλιστών για θέματα περιβάλλοντος – Υπενθυμίζεται η δράσις του Ανδρεάδη στην Πάχη» (1974), εφημερίδα *Ριζοσπάστης*, Νέα Περίοδος, αρ. φύλλου 16, 12 Οκτωβρίου 1974, σελ. 3.

3. Ομιλίες

Βενιάμης, Θ. (2016), Συνέντευξη Τύπου στην έκθεση «Ποσειδώνια», Αθήνα, Ιούνιος 2016.

Γκούμας, Γ. (1992), Ομιλία στην επέτειο της ΕΕΕ, Φεβρουάριος 1992, Αθήνα – Αρχείο *Ναυτικών Χρονικών*.

Δανιόλος, Γ. (1992), Ομιλία για την επέτειο της ΕΕΕ – Αρχείο *Ναυτικών Χρονικών*.

Κουλουκουντής, Ι. (1975), Ομιλία προς υπουργό ΕΝ Αλ. Παπαδόγωνα κατά την επίσημη επίσκεψη στο Λονδίνο, Λονδίνο, Απρίλιος 1975 – Αρχείο *Ναυτικών Χρονικών*.

Χανδρής, Α. (1980), Ομιλία στη Γενική Συνέλευση της ΕΕΕ, 5 Φεβρουαρίου 1980, Αθήνα – Αρχείο *Ναυτικών Χρονικών*.

4. Συγγράμματα

Ελληνική βιβλιογραφία

Ανδρεάδης, Στρ. (1964), «Η Ναυτιλία των Ελλήνων», *Πρακτικά Ελληνικού Ναυτιλιακού Συνεδρίου*, Αθήνα.

Βαν Μπουσχότεν, Ρ. (2002), «Δεκαετία του '40: διαστάσεις της μνήμης σε αφηγήσεις της περιόδου», *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*, 107(107), σελ. 136.

Βερβενιώτη, Τ. (2015), «Μια αδημοσίευτη μαρτυρία», *Επιστήμη και Κοινωνία: Επιθεώρηση Πολιτικής και Ηθικής Θεωρίας*, 11, σελ. 162.

Βερέμης, Θ. (2016), «Το κίνημα της 21ης Απριλίου 1967 και η θεωρία του», *Πρακτικά Συνεδρίου: Η δικτατορία των συνταγματαρχών και η αποκατάσταση της δημοκρατίας*, Αθήνα, 20-22 Νοεμβρίου 2014, Έκδοση Ιδρύματος της Βουλής των Ελλήνων, σελ. 78.

Γεωργαντόπουλος, Ελ. (1961), *Η Εμπορική Ναυτιλία ως παράγον της οικονομικής ζωής της χώρας*, Εκδόσεις Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδας, Αθήνα, σελ. 8-10.

Γεωργαντόπουλος, Ελ. (1980), *Ναυτιλιακή οικονομική και πολιτική (μέρος Ι)*, εκδόσεις Καραμπερόπουλος, Πειραιάς

Δαφέρμος, Μ., Σαματάς, Μ., Κουκουριτάκης, Μ. και Χιωτάκης, Σ. (επιμ.) (2011), «Η σχέση ποιοτικής και ποσοτικής έρευνας στις κοινωνικές επιστήμες: Από την πολεμική των “παραδειγμάτων” στις συνθετικές προσεγγίσεις;», στον συλλογικό τόμο *Οι κοινωνικές επιστήμες στον 21ο αιώνα. Επίμαχα θέματα και προκλήσεις*, εκδόσεις Πεδίο, Αθήνα.

Δερμεντζόγλου, Αλ. (2007), *Σε σκοτεινούς δρόμους – Το φιλμ νουάρ στον ελληνικό κινηματογράφο*, εκδόσεις Εγῶδιος, Αθήνα.

Διαμαντούρος, Ν.Π., Πετρονώτη, Μ. (1983), «1974: Η μετάβαση από το αυταρχικό στο δημοκρατικό καθεστώς στην Ελλάδα: Προέλευση και ερμηνεία μέσα από μια νοτιο-ευρωπαϊκή προοπτική», *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*, 49, σελ. 52-87.

Ζαούσης, Κ. και Στράτος, Κ. (1993), *Οι εφημερίδες 1974-1992*, εκδόσεις Γνώση, Αθήνα.

Θανοπούλου, Ελ. (1994), *Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία*, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.

Θεοτοκάς, Γ., Καζάκος, Π. (2016), «Πολιτικοί θεσμοί και οικονομική ανάπτυξη: η εμπειρία της δικτατορίας», *Πρακτικά Συνεδρίου: Η δικτατορία των συνταγματαρχών και η αποκατάσταση της δημοκρατίας*, Αθήνα, 20-22 Νοεμβρίου 2014, Έκδοση Ιδρύματος της Βουλής των Ελλήνων, σελ. 149.

Θεοτοκάς, Ι. (2011), *Οργάνωση και διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων*, εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα.

Karalis, V. (2018), «Ο Ελληνικός Κινηματογράφος ως Σύγχρονο Ιστοριογραφικό Πρόταγμα», *Modern Greek Studies (Australia and New Zealand): a Journal for Greek Letters Pages on*

Greek Cinema, The University of Sydney, Sydney, Australia, τόμος 19, σελ. 40.

Κάκκαρης, Ι. (2012), «Η εικόνα του εφοπλισμού μέσα από την ελληνική κινηματογραφική παραγωγή των ετών 1967-1974», *Μεταπτυχιακή Διατριβή κατατεθειμένη στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου*, Οκτώβριος 2012, Χίος, URI <http://hdl.handle.net/11610/12933>

Καμίνης, Γ. (2016), «Η αποκατάσταση της δημοκρατίας, μια συνταγματική αποτίμηση 40 χρόνια μετά», *Πρακτικά Συνεδρίου: Η δικτατορία των συνταγματαρχών και η αποκατάσταση της δημοκρατίας*, Αθήνα, 20-22 Νοεμβρίου 2014, Έκδοση Ιδρύματος της Βουλής των Ελλήνων, σελ. 499.

Καραβία, Μ. (2014), «Ο αντιδικτατορικός αγώνας στο Λονδίνο και η συσπείρωση των ελληνικών πολιτικών δυνάμεων και το περιοδικό Greek Report», *Πρακτικά Συνεδρίου: Η δικτατορία των συνταγματαρχών και η αποκατάσταση της δημοκρατίας*, Αθήνα, 20-22 Νοεμβρίου 2014, Έκδοση Ιδρύματος της Βουλής των Ελλήνων, σελ. 449.

Καρρά, Λ. (2014), «Ανατροπή στα Grand Hotel», *Πρακτικά Συνεδρίου: Η δικτατορία των συνταγματαρχών και η αποκατάσταση της δημοκρατίας*, Αθήνα, 20-22 Νοεμβρίου 2014, Έκδοση Ιδρύματος της Βουλής των Ελλήνων, σελ. 490.

Κόκκαλη, Α. (1997), «Ελληνικός κινηματογράφος και αντιδικτατορικό φοιτητικό κίνημα», *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*, 92, σελ. 130.

Κορρές, Α.Ι.Ε. (1978), *Το ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό*, ΙΟΒΕ, Αθήνα.

Κυπριανός, Π. (2017), «Συγκρότηση και λειτουργία του κομματικού πεδίου στην Ελλάδα (1974-1989)», *Ελληνική Επιθεώρηση Πολιτικής Επιστήμης*, τόμος 9, σελ. 102-137.

Λαιμός, Α.Γ. (1964), *Πονήματα*, εκδόσεις Τσικόπουλος, Αθήνα.

Λαιμός, Α.Γ. (1969), *Το Ναυτικόν του γένους των Ελλήνων*, εκδόσεις Τσικόπουλος, Αθήνα.

Λυδάκη, Α. (2016), «Ο δρόμος προς τη Δύση. Η μετανάστευση στον ελληνικό κινηματογράφο και ένα παράδειγμα», *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*, 126, σελ. 81-111.

Λως, Μ.Δ. (2000), *Πορεία προς την κορυφή: η μεταπολεμική ναυτιλία των Ελλήνων (1945-2000)*, εκδόσεις Ακρίτας, Αθήνα.

Μανιτάκης, Α. (2012), «Το άδοξο τέλος της Μεταπολίτευσης και οι όροι ανάδυσης μιας νέας μεταπολιτευτικής περιόδου», άρθρο στην ιστοσελίδα *constitutionalism.gr*, <http://www.constitutionalism.gr/2319-toadoxo-telos-tis-metapoliteysis-kai-oi-oroi-anad/>

Μαυρογορδάτος, Γ.Θ. (1998), *Μεταξύ Πιτυοκάμπη και Προκρούστη*, εκδόσεις Οδυσσέας, Αθήνα.

Μπάτης, Ευ. (1994), *Το αρχιπέλαγος που ταξιδεύει*, εκδόσεις Πιτσιλός, Αθήνα.

Μπάτης, Ευ. (2006), *Βίος και Δημοσιογραφία εν πλω*, ΤΖΕΪ & ΤΖΕΪ ΕΛΛΑΣ, Αθήνα.

Μπάτης, Ευ. (2007), *Ναυτιλίας Ανάβασις*, T&T Publishing, Αθήνα.

Μπιθυμήτρης, Γ., Κωτσονόπουλος, Λ. (2018), «Μετασχηματισμοί του ελληνικού συνδικαλιστικού κινήματος από τη μεταπολίτευση μέχρι την κρίση: συνέχειες και ρήξεις», *Ελληνική Επιθεώρηση Πολιτικής Επιστήμης*, τόμος 44(1), σελ. 105.

Μπίσιας, Η. και Καπετανάκης, Π. (2020), «Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου: Ένα παράδειγμα συλλογικής δράσης στον χώρο της Ναυτιλίας». Ομιλία σε συνέδριο με θέμα «Η ελληνική εμπορική ναυτιλία στα χρόνια του Ελευθερίου Βενιζέλου», 31 Ιανουαρίου - 1 Φεβρουαρίου 2020, Ίδρυμα Α.Κ. Λασκαρίδη, Πειραιάς.

Μπουραντάς, Δ. (2005), *Ηγεσία. Ο δρόμος της διαρκούς επιτυχίας*, εκδόσεις Κριτική, Αθήνα.

Παπακωνσταντίνου, Κ. και Μπίσιας, Η. (2011), «Η στρατηγική επικοινωνίας πριν τις στρατηγικές επικοινωνίας: αναθεωρώντας την προεδρία του Αντώνη Χανδρή στην ΕΕΕ (1974-1981)», Ανακοίνωση στο πλαίσιο του Συνεδρίου ECONSHIP, Χίος, Ιούλιος 2011.

Παππάς, Γ. (2002), «Το τέλος του χαρισματικού: πολιτική κρίση, χαρισματική ηγεσία και δημοκρατία στην Ελλάδα», *Ελληνική Επιθεώρηση Πολιτικής Επιστήμης*, τεύχος 19, σελ. 22.

Πηγαδάς, Ν. (2007), *Εθελοντές στα κονβόι του θανάτου – Οι Έλληνες ναυτικοί στον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο*, εκδόσεις το Ποντίκι, Αθήνα.

Σολδάτος, Ι. (2010), *Ιστορία του Ελληνικού Κινηματογράφου 1900-1967*, 1ος τόμος, 12η έκδοση, εκδόσεις Αιγόκερως, Αθήνα.

Σκουντής, Β. (2019), «Ναυτική εργασία και ελληνικό κράτος: τάσεις εκσυγχρονισμού στον μεσοπόλεμο», Διδακτορική Διατριβή, Ιόνιο Πανεπιστήμιο, Κέρκυρα, σελ. 174-190 και 291- 295..

Τζανετάκος, Αλ. (2016), «Το κίνημα της 21ης Απριλίου 1967 και η θεωρία του», *Πρακτικά Συνεδρίου: Η δικτατορία των συνταγματαρχών και η αποκατάσταση της δημοκρατίας*, Αθήνα, 20-22 Νοεμβρίου 2014, Έκδοση Ιδρύματος της Βουλής των Ελλήνων, σελ. 204.

Τράμπας, Στ. (2001), «Union of Greek Shipowners», στον τόμο *10.000 years of Greek Shipping*, Volume II, T&T Publishing, Αθήνα, σελ. 418.

Τσιώλης, Γ. (2006), *Ιστορίες ζωής και βιογραφικές αφηγήσεις – Η βιογραφική προσέγγιση στην κοινωνιολογική ποιοτική έρευνα*, εκδόσεις Κριτική, Αθήνα.

Φουστάνος, Γ. (1990), *Φωνή Βοώντος, Πολιτεία και Ναυτιλία*, εκδόσεις Διόπτρα, Αθήνα.

Φουστάνος, Γ. (1991), *Πλους 75 Ετών*, Έκδοση Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, Πειραιάς.

Φουστάνος, Γ. (2016), *Ταξίδι ενός αιώνα – 1916-2016: Η ιστορία της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών*, Αργώ Εκδοτική, Αθήνα.

Χαιρετάκης, Μ. (2017), «Η στρατιωτική δικτατορία της 21ης Απριλίου 1967 ως τομή για τα ελληνικά ΜΜΕ», *Ελληνική Επιθεώρηση Πολιτικής Επιστήμης*, τόμος 35.

Χαλάς, Ι. (2001), «Milestones in the History of the Panhellenic Seaman's Federation», στον τόμο *10.000 years of Greek Shipping*, τόμος II, T&T Publishing, Αθήνα, σελ. 380-382.

Χαλάς, Ι. (2001), «Milestones in the History of the Panhellenic Seaman's Federation», στον τόμο *10.000 years of Greek Shipping*, τόμος ΙΙ, T&T Publishing, Αθήνα.

Χαρλαύτη, Τζ. (1992), «Κράτος και εφοπλιστές στην Ελλάδα (1945-1990). Μια άρρηκτη σχέση», στο Θ. Σακελλαρόπουλος (επιμ.), *Οικονομία και πολιτική στην Ελλάδα*, Πληροφόρηση, Αθήνα, σελ. 131-168.

Χαρλαύτη, Τζ. (2001), *Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας*, εκδόσεις Νεφέλη, Αθήνα.

Χαρλαύτη, Τζ. (2008), «Οι Έλληνες εφοπλιστές και ο Κωνσταντίνος Καραμανλής, 1945-1975», στο Σβολόπουλος, Κ., Μπότσιου, Κ., Χατζηβασιλείου Ευ. (επιμ.), *Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής στον εικοστό αιώνα*, Διεθνές Επιστημονικό Συνέδριο, Ζάππειο Μέγαρο, 5-9 Ιουνίου 2007, Αθήνα, Ίδρυμα «Κωνσταντίνος Γ. Καραμανλής», σελ. 110.

Χαρλαύτη, Τζ., Θανοπούλου, Ελ., Θεοτοκάς, Ι. (2009), *Το παρόν και το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας – Μελέτες*, Ακαδημία Αθηνών.

Χατζηβασιλείου, Ευ. (2014), «Απαρχές και χαρακτήρας της δικτατορίας των συνταγματαρχών: μια επανεκτίμηση», *Πρακτικά Συνεδρίου: Η δικτατορία των συνταγματαρχών και η αποκατάσταση της δημοκρατίας*, 20-22 Νοεμβρίου 2014, Έκδοση Ιδρύματος της Βουλής των Ελλήνων, Αθήνα, σελ. 17.

Χλωμούδης, Κ. (1989), «Η δύση της ελληνικής ιστιοφόρου ναυτιλίας 1910-1939», *Επιστημονική Επετηρίδα της Ανωτάτης Βιομηχανικής Σχολής Θεσσαλονίκης*, σελ. 587-612.

Χολέβας, Ι. (1969), «Εισαγωγή εις την Ναυτιλιακήν Οικονομίαν και Οικονομικήν», Ανάτυπον εκ του Δελτίου Μελετών ΥΕΝ.

Ανωνύμων

ΠΕΜΕΝ 1901-2001, 100 χρόνια αγώνες: με τους μηχανικούς και ναυτεργάτες στο δρόμο της ταξικής πάλης (2005), Εκδόσεις ΠΕΜΕΝ, Αθήνα.

ΠΝΟ, 40 χρόνια δράση και αγώνες της Πανελληνίου Ναυτικής Ομοσπονδίας – Σύντομη εξιστόρηση της ιδρύσεως, της δράσεως και των αγώνων της ιστορικής ΠΝΟ, Βιβλιοθήκη ΠΝΟ, Πειραιεύς 1961

5. Εγκύκλιοι Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών

Εγκύκλιος ΕΕΕ (1975), υπ' αριθμ 1081, 1 Απριλίου 1975, Αθήνα – Αρχείο *Ναυτικών Χρονικών*.

Εγκύκλιος ΕΕΕ (1975), υπ. αριθμ. 108, 2 Απριλίου 1975, Αθήνα – Αρχείο *Ναυτικών Χρονικών*.

Εγκύκλιος ΕΕΕ (1975), «Η νέα Ηγεσία του Ελληνικού Εφοπλισμού», 17 Μαΐου 1975, Αθήνα – Αρχείο *Ναυτικών Χρονικών*.

Εγκύκλιος ΕΕΕ (1975), υπ. αριθμ. 1118, «Εκδήλωση στο Λονδίνο Ελληνικός Μήνας», 10 Ιουνίου 1975, Αθήνα – Αρχείο *Ναυτικών Χρονικών*.

Εγκύκλιος ΕΕΕ (1975), υπ' αριθμ. 1175, 28 Αυγούστου 1975, Αθήνα – Αρχείο *Ναυτικών Χρονικών*.

Εγκύκλιος ΕΕΕ (1975), υπ' αριθμ. 1185, «Συμμετοχή ΕΕΕ στη ΔΕΘ», 20 Σεπτεμβρίου 1975, Αθήνα – Αρχείο *Ναυτικών Χρονικών*.

Εγκύκλιος ΕΕΕ (1976), υπ' αριθμ. 1275, «Κοινοποίησης άρθρον των Times», 12 Ιανουαρίου 1976, Αθήνα – Αρχείο *Ναυτικών Χρονικών*.

Εγκύκλιος ΕΕΕ (1980), υπ' αριθμ. 1860, 12 Φεβρουαρίου 1980, Αθήνα – Αρχείο *Ναυτικών Χρονικών*.

6. Επιστολές

Κουλουκουντής, Ι. (1971), Επιστολή προέδρου GSCC προς υποψήφια μέλη, 31 Μαρτίου 1971, Λονδίνο – Αρχείο *Ναυτικών Χρονικών*.

Παπαδόγγονας, Αλ. (1975), Επιστολή ΥΕΝ προς ΕΕΕ με ημερομηνία 9 Σεπτεμβρίου 1975, Πειραιάς – Αρχείο *Ναυτικών Χρονικών*.

Χανδρής, Α. (1979), «Ημερίδα διά την Ναυτιλίαν», Επιστολή προς μέλη ΕΕΕ υπ. αριθμ. 1841, με ημερομηνία 3 Δεκεμβρίου 1979, Αρχείο *Ναυτικών Χρονικών*.

7. Αποφάσεις Δικαστηρίων

«Ελληνικά Διυλιστήρια Στραν και Στρατής Ανδρεάδης», Απόφαση Δικαστηρίου, 9 Δεκεμβρίου 1994, ΕΣΔΑ Στρασβούργο, Σειρά Α, Τόμος 301-B

Διεθνής Βιβλιογραφία

Ali, M., Ng, Y.L., Kulik, C.T. (2014), «Board Age and Gender Diversity: A Test of Competing Linear and Curvilinear Predictions», *J Bus Ethics* 125, σελ. 497-512.

Amburgey, T.L. (1991), «Organizational inertia and momentum: a dynamic model of strategic change», *Academy of Management Journal*, τόμος 34, No 3, σελ. 591-612.

Angelique, H., Cunningham, K. (2006), «Media framing of dissent: The case of initial anti-nuclear protests following the Three Mile Island accident», *The Australian Community Psychologist*, 18:2, σελ. 42-57.

Anderson, D.S. (1992), «Identifying and Responding to Activist Publics: A Case Study», *Journal of Public Relations Research*, 4:3, σελ. 151-165, DOI: 10.1207/s1532754xjpr0403_02

Antonakis, J., Bastardo, N., Jacquart, P., Shamir, B. (2016), *Annual Review of Organizational Psychology and Organizational Behavior* 3:1, σελ. 293-319.

Antonakis, J., Cianciolo, A.T., Sternberg, R.J. (2004), *The Nature of Leadership*. Thousand Oaks, CA: Sage Publications.

Ayub, N. and Jehn, K. (2014), «When diversity helps performance: Effects of diversity on conflict and performance in workgroups», *International Journal of Conflict Management*, 25:2, σελ. 189-212.

Bass, B.M. (1985), «Two Decades of Research and Development in Transformational Leadership», *European Journal of Work and Organisational Psychology*, 8, σελ. 9-32.

Beaton, R. (2020), «Coming of Age in Europe (1974-2004)», κεφάλαιο από το βιβλίο *Greece*, Chicago: University of Chicago Press, σελ. 343-374.

Bednar, J., Page, S. and Toole, J. (2012), «Revised-Path Dependence», *Political Analysis*, 20(2), σελ. 146-156.

Bednar, J. and Page, S. (2018), «When Order Affects Performance: Culture, Behavioral Spillovers, and Institutional Path Dependence», *American Political Science Review*, 112(1), σελ. 82-98.

Bennett, W.L., Pfetsch, B. (2018), «Rethinking Political Communication in a Time of Disrupted Public Spheres», *Journal of Communication*, τόμος 68, τεύχος 2, σελ. 243-253.

Benoit, W.L. (1997), «Image repair discourse and crisis communication», *Public Relations Review*, τόμος 23, τεύχος 2, 1997, σελ. 177-186.

Berman, S. (1998), *The Social Democratic Moment: Ideas and Politics in the Making of Interwar Europe*, Cambridge, Massachusetts; London, England: Harvard University.

Bernanke, B.S. (1986), «Alternative explanations of the money-income correlation», *Carnegie-Rochester Conference Series on Public Policy*, 25, σελ. 52-55.

Binderkrantz, A.S., Christiansen, P.M. (2014), «Making it to the News. Interest Groups in the Danish Media», στον τόμο *Politische Interessenvermittlung und Medien: Funktionen, Formen und Folgen medialer Kommunikation von Parteien, Verbänden und sozialen Bewegungen*, Nomos Verlagsgesellschaft, σελ. 201-219.

Bissias, I., Pallis, A.A. (2016), «Representing shipowners: explaining strategic interactions with the media», *International Journal of Decision Sciences, Risk and Management (IJDSRM)*, τόμος 6, No 3, σελ. 225-239.

Bissias, I., Papakonstantinou, K. (2015), «Interest groups, the media and politics: revisiting the Greek ship-owners associations' strategic vision towards the media in the 1970s», *Proceedings of the "Markets and Politics" Conference*, University of Thessaly Edition, Volos, Greece.

Blee, K.M., Taylor, V. (2002), «Semi-structured interviewing in social movement research», στον τόμο των Klandermans, B., Staggenborg, S. (eds), *Methods of social movement research*, σελ. 92-117.

Blyth, M. (2016), «The New Ideas Scholarship in the Mirror of Historical Institutionalism: A Case of Old Whines in New Bottles?», *Journal of European Public Policy*, 23:3, σελ. 464-471.

Brewer, J. (2010), «Microhistory and the Histories of Everyday Life», *Cultural and Social History*, 7:1, σελ. 87-109.

Bryman, A. (2006), «Integrating quantitative and qualitative research: How is it done?», *Qualitative Research*, 6, σελ. 97-113.

Burns, J.M. (1978), *Leadership*, Harper & Row, New York.

Burton, M.D., Sorensen, J.B., Beckman, C.M. (2002), «Coming from good stock: Career histories and new venture formation.» στον συλλογικό τόμο *Research in the sociology of organizations*, τόμος 19: 229-262. New York: Elsevier Science.

Cahoon, S. (2008), «Shipping, Shortages and Generation Y.», *Marketing and Human Resource Management Subjects*, τεύχος 1, σελ.1-9.

Campbell, F.E., Herman, R.A. and Noble, D. (2006), «Contradictions in reputation management», *Journal of Communication Management*, τόμος 10, No 2, σελ. 191-196.

Campbell, J. (2004), *Institutional change and globalization*, Princeton University Press, Princeton, NJ.

Campbell, J.L., Quincy, C., Osserman, J., Pedersen, O.K. (2013), «Coding in-depth semistructured interviews problems of unitization and intercoder reliability and agreement», *Sociological Methods & Research*, 42, σελ. 294-320.

- Cancel, A., Cameron, G.T., Sallot, L.M., Mitrook, M.A. (1997), «It Depends: A Contingency Theory of Accommodation in Public Relations», *Journal of Public Relations Research*, 9:1, σελ. 31-63.
- Cancel, A., Mitrook, M., Cameron, G.T. (1999), «Testing the contingency theory of accommodation in public relations», *Public Relations Review*, τόμος 25, τεύχος 2, σελ. 171-197.
- Capoccia, G. (2016), «When Do Institutions “Bite”? Historical Institutionalism and the Politics of Institutional Change», *Comparative Political Studies*, 49(8), σελ. 1095-1127.
- Capoccia, G., Kelemen, R. (2007), «The Study of Critical Junctures: Theory, Narrative, and Counterfactuals in Historical Institutionalism», *World Politics*, 59(3), σελ. 341-369.
- Carlisle, R. (1980), «The “American Century” Implemented: Stettinius and the Liberian Flag of Convenience», *Business History Review*, 54(2), σελ. 175-191.
- Chassaigne, Ph. (2011), «Why the 1970s Really Matter», στον συλλογικό τόμο Therborn, G., Eley, G., Kaelble, H., Chassaigne, P. and Wirsching, A., *The 1970s and 1980s as a Turning Point in European History?*, *Journal of Modern European History*, 9(1), σελ. 22.
- Checkel, J., Friedman, J., Matthijs, M. and Smith, R. (2016), «Roundtable on Ideational Turns in the Four Subdisciplines of Political Science», *Critical Review*, 28:2, σελ. 171-202.
- Chioneso, N.A., Brookins, C.C. (2015), «Coming to Get and Needing to Keep: Participation Within a Membership Association for Black Scholars», *Journal of Black Psychology*. 41:1, σελ. 49-74.
- Choi, J. (2007), «A Motivational Theory of Charismatic Leadership: Envisioning, Empathy, and Empowerment», *Journal of Leadership & Organizational Studies*, July 2007, 13:1.
- Ciszek, E. (2018), «Queering PR: Directions in theory and research for public relations scholarship», *Journal of Public Relations Research*, 30:4, σελ. 134-145.
- Clemens, E.S., Cook, J.M. (1999), «Politics and Institutionalism: Explaining Durability and Change», *Annual Review of Sociology*, τόμος 25:1, σελ. 441-466.
- Conger, J.A., Kanungo, R.N. (1988), «The Empowerment Process: Integrating Theory and Practice», *Academy of Management Review*, 13, σελ. 471-482.
- Conger, J.A., Kanungo, R.N., Menon, S.T. (2000), «Charismatic leadership and follower effects», *J. Organiz. Behav.*, 21, σελ. 747-767.
- Conger, J.A., Kanungo, R.N., Menon, S.T., Mathur, P. (1997), «Measuring charisma: Dimensionality and validity of the Conger-Kanungo scale of charismatic leadership», *Canadian Journal of Administrative Sciences*, 14, σελ. 290-302.

- Conran, J., Thelen, K. (2016), «Institutional change» στον τόμο σε επιμέλεια Fioretos, O., Falleti, T., Sheingate, A. (eds), *Oxford handbook of historical institutionalism*, Oxford University Press, Oxford, UK, σελ. 51-70.
- Coombs, W. (1998), «An Analytic Framework for Crisis Situations: Better Responses From a Better Understanding of the Situation», *Journal of Public Relations Research*, 10:3, σελ. 177-191.
- Coombs, W. (2007), «Protecting Organization Reputations During a Crisis: The Development and Application of Situational Crisis Communication Theory», *Corp Reputation Review* 10, σελ. 163-176.
- Coombs, W.T., Holladay, S.J. (2012), «Fringe public relations: How activism moves critical PR toward the mainstream», *Public Relations Review*, τόμος 38, τεύχος 5, σελ. 880-887.
- Corres, A.J. (2007), «Greek Maritime Policy and the discreet role of shipowners associations», στο Pallis A.A., *The Greek Shipping Paradigm*, Elsevier, Oxford, σελ. 221-255.
- Crawford, R., Macnamara, J. (2012), «An “outside-in” PR history: Identifying the role of PR in history, culture and sociology», *J Public Communication Review*, 2012, 2:1, σελ. 45-59.
- Culley, M.R., Ogley-Oliver, E., Carton, A. (2010), «Media Framing of Proposed Nuclear Reactors», *Journal of Community & Applied Social Psychology*, 20, σελ. 497-512.
- Cummings, J.N. (2004), «Work Groups, Structural Diversity, and Knowledge Sharing in a Global Organization», *Management Science*, 50:3, σελ. 352-364.
- Cutlip, S.M. (1965), *A public relations bibliography* (2nd ed.), Madison & Milwaukee: University of Wisconsin Press.
- Cutlip, S.M. (1994), *The unseen power: Public relations, a history*, Hillsdale, Erlbaum Associates, NJ.
- Desiere, S.E., Sha B.-L. (2007), «Exploring the development of an organizational approach to media relationships», *Public Relations Review*, τόμος 33, τεύχος 1, σελ. 96-98.
- Doan, M.A., Toledano, M. (2018), «Beyond organization-centred public relations: Collective action through a civic crowdfunding campaign», *Public Relations Review*, τόμος 44, τεύχος 1, σελ. 37-46.
- Dolphin, R.R. (2002), «A Profile of PR Directors in British Companies», *Corporate Communication: An International Journal*, τόμος 7, τεύχος 1, 2002, σελ. 17-24.
- Donn, C.B. (1994), «National Regulation of International Industry: Industrial Relations in the Maritime Industry», *International Journal of Employment Studies*, 2(2), σελ. 211-227.
- Dozier, D., Grunig, L., Grunig, J.E. (2013), «Manager’s Guide to Excellence in Public Relations and Communication Management», *Routledge Communication Series*, σελ. 163-183.

- Dozier, D.M., Lauzen, M. (2000), «Liberating the Intellectual Domain From the Practice: Public Relations, Activism, and the Role of the Scholar», *Journal of Public Relations Research*, 12:1, σελ. 3-22.
- Driedger, M., Jardine, C., Boyd, A.S., Mistry, B. (2009), «Do the first 10 days equal a year? Comparing two Canadian public health risk events using the national media», *Health, Risk & Society*, 11:1, σελ. 39-53.
- Dugger, W.M. (1988), «Radical Institutionalism: Basic Concepts», *Review of Radical Political Economics*, 20(1), σελ. 1-20.
- Eagle, L., Kitchen, P.J., Bulmer, S. (2007), «Insights into interpreting integrated marketing communications: A two-nation qualitative comparison», *European Journal of Marketing*, τόμος 41, No 7/8, σελ. 956-970.
- Ebbinghaus, B. (2005), «Can Path Dependence Explain Institutional Change?», *Discussion paper no. 2*, Max-Planck-Institut, Cologne, Μάρτιος 2005.
- Eilam-Shamir, G., Kark, R., Berson, Y. (ed.), (2018), *Leadership Now: Reflections on the Legacy of Boas Shamir (Monographs in Leadership and Management, Vol. 9)*, Emerald Publishing Limited, Bingley, σελ. 255-281.
- Eley, G. (2011), «End of the Post-war? The 1970s as a Key Watershed in European History», *Journal of Modern European History*, 9:1 (2011), σελ. 12-17
- Entman, R.M. (1993), «Framing: toward clarification of a fractured paradigm», *J Commun*, 43:5, σελ. 1-58.
- Ewen, S. (1996), *PR! A social history of spin*, Basic Books, New York.
- Fairhurst, G.T., Connaughton, S.L. (2014), «Leadership: A communicative perspective», *Leadership*, 10:1, σελ. 7-35.
- Featherstone, K., Kazamias, G. (1997), «In the absence of charisma: The Greek elections of September 1996», *West European Politics*, 20:2, σελ. 157-164.
- Feinberg, B.J., Ostroff, C., Burke, W.W. (2005), «The role of within-group agreement in understanding transformational leadership», *Journal of Occupational and Organizational Psychology*, 78, σελ. 471, 475.
- Fernández, Soriano V. (2017), «Facing the Greek junta: the European Community, the Council of Europe and the rise of human-rights politics in Europe», *European Review of History: Revue européenne d'histoire*, 24:3, σελ. 358-376.
- Fioretos, O. (2011), «Historical Institutionalism in International Relations», *International Organization*, 65(2), σελ. 367-399.

- Fitch, K., L'Etang, J. (2020), «Problematising history in the public relations curriculum», *Corporate Communications: An International Journal*, τόμος 25, Νο 4, σελ. 703-716.
- Foustanos, G. (2014), *The Greek Shipping Miracle*, Typokykladiki, σελ. 79.
- Gage, N., Kulukundis, E. (1970), «Report from Greece: Under the Junta», *The American Scholar*, 39(3), σελ. 475-497.
- Galtung, J. (1999), «State, Capital, and the Civil Society: The Problem of Communication», στον τόμο Vincent, R., Nordenstreng, K., Traber, M. (eds), *Towards Equity in Global Communication*, Hampton Press, NJ, σελ. 3-21.
- Gaur, A., Kumar, M. (2018), «A systematic approach to conducting review studies: An assessment of content analysis in 25 years of IB research», *Journal of World Business*, 53:2, σελ. 280-289.
- Giberson, T.R., Resick, C.J., Dickson, M.W. (2005), «Embedding Leader Characteristics: An Examination of Homogeneity of Personality and Values in Organizations», *Journal of Applied Psychology*, 90:5, σελ. 1002-1010.
- Gilpin, D. (2010), «Organizational Image Construction in a Fragmented Online Media Environment», *Journal of Public Relations Research*, 22:3, σελ. 265-287.
- Gorges, M.J. (2001), «New Institutional Explanations for Institutional Change: A Note of Caution», *Politics*, 21, σελ. 137-145.
- Goulielmos, A.M. (1997), «A critical review of contemporary Greek shipping policy 1981–1996», *Transport Policy*, τόμος 4, τεύχος 4, σελ. 247-255.
- Goulielmos, A.M. (2020), «The Investment Strategy and the Growth Policy of Greek Shipowners Revealed, 1946-2020», *Modern Economy*, 11, σελ. 1858-1886.
- Grammenos, C., Ju Choi, C. (1999), «The Greek Shipping Industry: Regulatory Change and Evolving Organizational Forms», *International Studies of Management & Organization*, 29(1), σελ. 34-52.
- Greek Shipping Publications (έτη 1975-1979).
- Greene, Sandra E. (2003), «Whispers and Silences: Explorations in African Oral History», *Project MUSE, Africa Today*, 50:2, σελ. 41-53.
- Greener, I. (2005), «The Potential of Path Dependence in Political Studies», *Politics*, 25(1), σελ. 62-72.
- Greve, H.R., Taylor, A. (2000), «Innovations as Catalysts for Organizational Change: Shifts in Organizational Cognition and Search», *Administrative Science Quarterly*, τόμος 45, Νο 1, Μάρτιος 2000, σελ. 54-80.
- Grey, M. (2003), «The “image” of the shipping industry», *WMU J Marit Affairs* 2, σελ. 1-3.

Grunig, J.E. (1984), «Organizations, environments, and models of public relations», *Public Relations Research & Education*, 1(1), σελ. 6-29.

Grunig, J.E. (1991), «Public relations research: A legacy of Scott Cutlip», *Public Relations Review*, 17(4), σελ. 357-376.

Grunig, J.E. (1992), «Communication, public relations, and effective organizations: An overview of the book», στον τόμο Grunig, J.E. (ed.), *Excellence in Public Relations and Communication Management* (σελ. 1-28), Hillsdale, NJ: Lawrence Erlbaum Associates.

Grunig, J.E. (2006), «Furnishing the edifice: Ongoing research on public relations as a strategic management function», *Journal of Public Relations Research*, 18:2, σελ. 158.

Grunig, J.E. (2009), «Paradigms of global public relations in an age of digitalization», *PRism* 6(2) online.

Grunig, J. (2010), «Public Relations Excellence», *Journal of Professional Communication*, τόμος 1 (1), σελ. 41-54.

Grunig, J.E., Grunig, L.A. (2002), «Implications of the IABC excellence study for PR education», *Journal of Communication Management*, 7:1, σελ. 34-42.

Grunig, J.E., Grunig, L.A. (2011), «Public relations excellence 2010», *Journal of Professional Communication*, 1:1, σελ. 41-54.

Grunig, J.E., Grunig, L.A., Dozier, D.M. (2006), «The excellence theory», στον τόμο των Botan, C.H. and Hazleton, V. (eds), *Public relations theory II*, Mahwah, NJ: Lawrence Erlbaum Associates Inc, σελ. 21-62.

Grunig, J.E., Grunig, L.A., Sriramesh, K., Huang, Y.H., Lyra, A. (1995), «Models of Public Relations in an International Setting», *Journal of Public Relations Research*, 7:3, σελ. 163-186.

Grunig, J.E., Hunt, T. (1984), *Managing Public Relations*, Harcourt Brace Jovanovich College Publishers, Fort Worth, Texas.

Grunig, J.E., Kim, J.N. (2021), «The four models of public relations and their research legacy», στον τόμο *Public Relations*, σε επιμέλεια Valentini, C., De Gruyter Mouton, Berlin, Boston, σελ. 277-312.

Grunig, L. (1992), «Activism: How it limits the effectiveness of Organizations and how Effective Public Relations Departments Respond», στον τόμο σε επιμέλεια Gruing, J., *Excellence in Public Relations and Communications Management*, σελ. 503-530.

Grunig, L.A. (2000), «Public relations research: a tripartite model», *Corporate Communications: An International Journal*, 5:2, σελ. 75-80.

Grunig, L.A. (2011), «Public relations excellence 2010», *Journal of Professional Communication*, 1:1, σελ. 41-54.

- Grunig, L.A., Grunig, J.E., Dozier, D.M. (2002), *Excellent public relations and effective organizations: A study of communication management in three countries*, Mahwah, NJ: Lawrence Erlbaum Associates.
- Grunig, L.A., Grunig, J.E., Ehling, W.P. (1992), «What is an effective organization?», στον τόμο Grunig, J.E. (ed.), *Excellence in public relations and communication management*, Hillsdale, NJ: Lawrence Erlbaum Associates, σελ. 65-90.
- Grunig, L.A., Grunig, J.E., Verčič, D. (1998), «Are the IABC's excellence principles generic? Comparing Slovenia and the United States, the United Kingdom and Canada», *Journal of Communication Management*, 2:4, σελ. 335-356.
- Hall, P.A. (2006), «Systematic process analysis: when and how to use it», *European Management Review*, 3, σελ. 24-31.
- Hall, P. (2010), «Historical institutionalism in rationalist and sociological perspective», στον τόμο των Mahoney, J. and Thelen, K. (eds), *Explaining institutional change*, Cambridge, UK: Cambridge University Press, σελ. 204-223.
- Hall, P. (2013), «Tracing the Progress of Process Tracing», *Eur Polit Sci* 12, σελ. 20-30.
- Hall, P.A., Taylor, R.C.R. (1996), «Political Science and the Three New Institutionalisms», *Political Studies*, 44(5): σελ. 936-957.
- Hall, S. (2008), «Protest Movements in the 1970s: The Long 1960s», *Journal of Contemporary History*, 43:4, σελ. 655-672.
- Hannan, M.T., Freeman, J. (1989), *Organizational Ecology*, Harvard University Press, Cambridge.
- Harlaftis, G. (1993), *Greek Shipowners and Greece 1945-1975*, The Athlone Press, London, σελ. 129-145, 159.
- Harlaftis, G., Chlomoudis, C. (1993), «Greek Shipping Offices in London in the Interwar Period», *International Journal of Maritime History*, vol 5, issue 1, σελ. 1-40.
- Harlaftis, G., Theotokas, G. (2004), «European Family Firms in International Business: British and Greek Tramp-Shipping Firms», *Business History*, 46:2.
- Harlaftis, G., Valdaliso, J.-M. (2012), «Business Groups and Entrepreneurial Families in Southern Europe: Comparing Greek and Spanish Shipowners in the Nineteenth and Twentieth Centuries», *The World's Key Industry*, σελ. 235-262.
- Hoever, I.J., van Knippenberg, D., van Ginkel, W.P., Barkema, H.G. (2012), «Fostering team creativity: Perspective taking as key to unlocking diversity's potential», *Journal of Applied Psychology*, 97:5, σελ. 982-996.

- Hon, L., Grunig, J. (1999), «Guidelines for Measuring Relationship in Public Relations», The Institute for Public Relations Commission on PR Measurement and Evaluations, University of Florida, Gainesville, FL.
- Hooghiemstra, R. (2000), «Corporate Communication and Impression Management – New Perspectives Why Companies Engage in Corporate Social Reporting», *Journal of Business Ethics*, 27, σελ. 55-68.
- Hopwood, M.K. (2005), «Applying the public relations function to the business of sport», *International Journal of Sports Marketing and Sponsorship*, τόμος 6, τεύχος 3, σελ. 30-44.
- Hopwood, M.K. (2005), «Public relations practice in English county cricket», *Corporate Communications: An International Journal*, τόμος 10, τεύχος 3, σελ. 201-212.
- House, R., Javidan, M., Hanges, P., Dorfman, P. (2002), «Understanding cultures and implicit leadership theories across the globe: an introduction to project GLOBE», *Journal of World Business*, 37:1, σελ. 3-10.
- House, R.J., Howell, J.M. (1992), «Personality and charismatic leadership», *The Leadership Quarterly*, 3:2, σελ. 81-108.
- Ikonomou, H.A., Tsakas, C. (2019), «Crisis, capitalism and common policies: Greek and Norwegian responses to common shipping policy efforts in the 1960s and 1970s», *European Review of History: Revue européenne d'histoire*, 26:4, σελ. 636-657.
- Immergut, E.M. (2006), «Historical-Institutionalism in Political Science and the Problem of Change», στον τόμο των Wimmer, A., Kössler, R. (eds), *Understanding Change*, Palgrave Macmillan, London.
- Immergut, E.M., Anderson, K.M. (2008), «Historical Institutionalism and West European Politics», *West European Politics*, 31:1-2, σελ. 345-369.
- Irvine, A., Drew, P., Sainsbury, R. (2013), «Am I not answering your questions properly? Clarification, adequacy and responsiveness in semi-structured telephone and face-to-face interviews», *Qualitative Research*, 13, σελ. 87-106.
- Jackson, S.E., Joshi, A., Erhardt, N.L. (2003), «Recent Research on Team and Organizational Diversity: SWOT Analysis and Implications», *Journal of Management*, 29: 6, σελ. 801-830.
- Jacobs, A. (2011), *Governing for the Long Term: Democracy and the Politics of Investment*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Jenkins, J.C. (1983), «Resource Mobilization Theory and the Study of Social Movements», *Annual Review of Sociology*, 9:1, σελ. 527-553.
- Jenkins, K. (2003), *Rethinking History* (3rd ed.), Routledge, σελ. 13.

- Jensen, A.K., Bergqvist, R.Y., Hjelle, H.M. et al. (2016), «The perception and image of shipping», *WMU J Marit Affairs* 15, σελ. 41-78.
- Jessee, E. (2011), «The Limits of Oral History: Ethics and Methodology Amid Highly Politicized Research Settings», *The Oral History Review*, 38:2, σελ. 287-307.
- Juckles Maxey, L. (2004), «The participation of younger people within intentional communities: evidence from two case studies», *Children's Geographies*, 2:1, σελ. 29-48.
- Kaelble, H. (2011), «The 1970s: What Turning Point?», *Journal of Modern European History*, 9(1) 2011, σελ. 19-20.
- Kalyvas, A. (2007), «The Tyranny of Dictatorship: When the Greek Tyrant Met the Roman Dictator», *Political Theory*, 35(4), σελ. 412-442.
- Kanungo, R.N. (1988), «The Empowerment Process: Integrating Theory and Practice», *Academy of Management Review*, 13, σελ. 471-482.
- Karalis, V. (2015), *A History of Greek Cinema*, Continuum Publishing Corporation, σελ. 121-133.
- Karalis, V. (2018), «Ο Ελληνικός Κινηματογράφος ως Σύγχρονο Ιστοριογραφικό Πρόταγμα», *Modern Greek Studies (Australia and New Zealand): a Journal for Greek Letters Pages on Greek Cinema*, The University of Sydney, Sydney Australia, τόμος 19, σελ. 40.
- Karamanolakis, V. (2015), «From the fall of the “junta” to “Change”: the “timid” transition of higher education in Greece (1974-1982)», *Espacio, Tiempo y Educación*, 2:2, σελ. 33-48.
- Keathley, C. (2004), «Trapped in the Affection Image: Hollywood's Post-traumatic Cycle (1970-1976)», στην έκδοση *The Last Great American Picture Show*, Amsterdam University Press, σελ. 293-308.
- Kelly, D., Amburgey, T.L. (1991), «Organizational inertia and momentum: a dynamic model of strategic change», *Academy of Management Journal*, τόμος 34, No 3, σελ. 591-612.
- Kennedy, A.K., Sommerfeldt, E. (2015), «A Postmodern Turn for Social Media Research: Theory and Research Directions for Public Relations Scholarship», *Atlantic Journal of Communication*, 23:1, σελ. 31-45.
- Ki, E.-J., Ye, L. (2017), «An assessment of progress in research on global public relations from 2001 to 2014», *Public Relations Review*, τόμος 43, τεύχος 1, σελ. 235-245.
- Ki, E.-J., Nekmat, E. (2015), «Decomposing Impression from Attitude in Relationship Management Outcomes», *Journal of Promotion Management*, 21:6, σελ. 685-702.
- King, C., Feltey, K., O'Neill Susel, B. (1998), «The Question of Participation: Toward Authentic Public Participation in Public Administration», *Public Administration Review*, 58:4, σελ. 317-326.

- Kitchen, P.J. (2007), «Public Relations: A Rationale for Its Development and Usage within UK Fast moving Consumer Goods Firms», *European Journal of Marketing*, τόμος 27, τεύχος 7, 1993, σελ. 53-75(23).
- Kitchen, P.J., Papasolomou, I.C. (1997), «Marketing public relations: conceptual legitimacy or window dressing?», *Marketing Intelligence & Planning*, τόμος 15, τεύχος 2, σελ. 71-84.
- Kitchen, P.J., White, J. (1992), «Public Relations – Developments», *Marketing Intelligence & Planning*, 10:2, σελ. 14-17.
- Klapisis, A. (2011), «From Dictatorship to Democracy: US-Greek Relations at a Critical Turning Point (1974-1975)», *Mediterranean Quarterly* 22(1), σελ. 61-73.
- Knocke, D. (1986), «Associations and interest groups», *Annual Review of Sociology*, 12:1, σελ. 1-21.
- Kohlbacher, Florian (2006), «The Use of Qualitative Content Analysis in Case Study Research», *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research*, 7:1, σελ. 1-30.
- Kolbe, R.H., Burnett, M.S. (1991), «Content-Analysis Research: An Examination of Applications with Directives for Improving Research Reliability and Objectivity», *Journal of Consumer Research*, 18:2, Σεπτ.1991, σελ. 243-250.
- Kornetis, K. (2014), «From politics to nostalgia – and back to politics: Tracing the shifts in the filmic depiction of the Greek long 1960s’ over time», *Historein*, 14(2), σελ. 89-102.
- Kracauer, S. (1952), «The Challenge of Qualitative Content Analysis», *The Public Opinion Quarterly*, 16:4, σελ. 631-642.
- L’Etang, J. (2005), «Critical public relations: Some reflections», *Public Relations Review*, 31:4, σελ. 521-526.
- L’Etang, J. (2008), «Writing PR history: issues, methods and politics», *Journal of Communication Management*, Vol. 12, No. 4, σελ. 319-335.
- L’Etang, J. (2013), «Public Relations: A Discipline in Transformation», *Sociology Compass*, 7, σελ. 799-817.
- Lagoudis, I.N., Theotokas, I. (2007), «The Competitive Advantage in the Greek Shipping Industry», *Research in Transportation Economics*, τόμος 21, σελ. 95-120.
- Larch Juckes, M. (2004), «The participation of younger people within intentional communities: evidence from two case studies», *Children’s Geographies*, 2:1, σελ. 29-48.
- Laskin, A.V. (2012), «Public relations scales: advancing the excellence theory», *Journal of Communication Management*, Vol. 16, No 4, σελ. 355-370.

- Ledingham, J.A., Bruning, S.D. (1998), «Relationship management in public relations: dimensions of an organization-public relationship», *Public Relations Review*, 24:1, 1998, σελ. 56.
- Lee, S. and Evatt, S.D. (2005), «An empirical comparison of the predictors of excellence in public Relations», *Corporate Reputation Review*, τόμος 8, Νο 1, σελ. 31-43.
- Leech, B.L. (2002), «Asking questions: Techniques for semistructured interviews», *Political Science & Politics*, 35, σελ. 665-668.
- Leggate, H. (2004), «The future shortage of seafarers: will it become a reality?», *Maritime Policy & Management*, τόμος 31, τεύχος 1, σελ. 3-13.
- Lepore, J. (2001), «Historians Who Love Too Much: Reflections on Microhistory and Biography», *The Journal of American History*, 88:1, σελ. 129-144.
- Levi, M. (1997), «A Model, a Method, and a Map: Rational Choice in Comparative and Historical Analysis», στον τόμο *Comparative Politics: Rationality, Culture, and Structure*, σε επιμέλεια Lichbach, M.I., Zuckerman, A.S., Cambridge: Cambridge University Press, σελ. 28.
- Lewis, D. (2003), «Theorizing the Organization and Management of Non-Governmental Organizations. Towards a Composite Approach», *Public Management Review*, 5:3, σελ. 325-344.
- Liakos, A. (2004), «Modern Greek Historiography (1974-2000). The Era of Tradition from Dictatorship to Democracy», στον τόμο με επιμέλεια Ulf Brunbauer, *(Re)Writing History. Historiography in Southeast Europe after Socialism*, LIT Verlag, Münster, σελ. 351-378.
- Liao, L., Luo, L., Tang, Q. (2015), «Gender diversity, board independence, environmental committee and greenhouse gas disclosure», *The British Accounting Review*, 47: 4, σελ. 409-424.
- Liebowitz, S. and Margolis, S. (1995), «Path Dependence, Lock-in, and History», *Journal of Law, Economics, & Organization*, 11(1), σελ. 205-226.
- List, C. (2004), «A Model of Path-Dependence in Decisions over Multiple Propositions», *The American Political Science Review*, 98(3), σελ. 495-513.
- Macnamara, J. (2005), «Media content analysis: Its uses, benefits and Best Practice Methodology», *Asia Pacific Public Relations Journal*, 6:1, σελ. 1-34.
- Macnamara, J. (2012), «The global shadow of functionalism and Excellence theory: An analysis of Australasian PR», *Public Relations Inquiry*, 1(3), σελ. 367-402.
- Mahoney, J. (2000), «Path Dependence in Historical Sociology», *Theory and Society*, 29(4), σελ. 507-548.

- Mahoney, J., Thelen, K. (2010), «A Theory of Gradual Institutional Change», στον τόμο των Mahoney, J., Thelen, K. (eds), *Explaining Institutional Change: Ambiguity, Agency, and Power*, New York: Cambridge University Press, σελ. 1-37.
- Manley, D., Valin, J. (2017), «Laying the foundation for a global body of knowledge in public relations and communications management», *Public Relations Review*, τόμος 43, τεύχος 1, 2017, σελ. 56-70.
- Marlow, P., Mitroussi, K. (2008), «EU Shipping Taxation: The Comparative Position of Greek Shipping», *Marit Econ Logist* 10, σελ. 185-207.
- Matthes, J., Kohring, M. (2008), «The Content Analysis of Media Frames: Toward Improving Reliability and Validity», *Journal of Communication*, 58: 2, σελ. 258-279.
- Merton, R.K., Kendall, P.L. (1946), «The focused interview», *American Journal of Sociology*, 51, σελ. 541-557.
- Miles, M., Huberman, M. (1994), *Qualitative data analysis*, Sage, California, USA, σελ. 29.
- Miller, K.S. (1999), «Public Relations in Film and Fiction: 1930 to 1995», *Journal of Public Relations Research*, 11:1, σελ. 3-28.
- Milne, G. (2008), «Βιβλιοκρισία για τη μελέτη “Tankers in Trouble: Norwegian Shipping and the Crisis of the 1970s and 1980s” του Stig Tenold», *The Economic History Review*, 61(3), σελ. 749-751.
- Mitropoulos, E. (2004), Speech at the Round Table of shipping industry organizations, London 25th of October 2004.
- Mitroussi, K. (2008), «Employment of seafarers in the EU context: Challenges and opportunities», *Marine Policy*, τεύχος 32, σελ. 1043-1049.
- Mittal, R., Dorfman, P.W. (2012), «Servant leadership across cultures», *Journal of World Business*, 47:4, σελ. 555-570.
- Morgan, D.L. (1993), «Qualitative Content Analysis: A Guide to Paths not Taken», *Qualitative Health Research*, 3:1, σελ. 112-121.
- Moss, D., Likely, F., Sriramesh, K., Ferrari, M.A. (2017), «Structure of the public relations/communication department: Key findings from a global study», *Public Relations Review*, τόμος 43, τεύχος 1, σελ. 80-90.
- Mouzelis, N.P. (1978), «Capitalism and Dictatorship in Post-War Greece», στον τόμο *Modern Greece*, Palgrave Macmillan, London, σελ. 115.
- Murphy, P. (1991), «The Limits of Symmetry: A Game Theory Approach to Symmetric and Asymmetric Public Relations», *Public Relations Research Annual*, 3:1-4, σελ. 115-131.

Myers, C. (2014), «Reconsidering the corporate narrative in U.S. PR history: A critique of Alfred Chandler's influence on PR historiography», *Public Relations Review*, 40:4, σελ. 676-683.

Neill, M.S., Drumwright, M.E. (2012), «PR Professionals as Organizational Conscience», *Journal of Mass Media Ethics*, 27:4, σελ. 220-234.

Nekmat, E., Gower, K., Ye, L. (2014), «Status of Image Management Research in Public Relations: A Cross-Discipline Content Analysis of Studies Published Between 1991 and 2011», *International Journal of Strategic Communication*, 8:4, σελ. 276-293.

Nessman, K. (1995), «Public relations in Europe: A comparison with the United States», *Public Relations Review*, τόμος 21, τεύχος 2, σελ. 151-160.

Neuendorf, K. (2002), *The content analysis guidebook*, Sage, Thousand Oaks.

Newbold, C., Boyd-Barrett, O., Van den Bulck, H. (2002), *The media book*, Edward Arnold Publications, London.

Nikolaidou, A. (2017), «Some Thoughts on How Rewriting the History of New Greek Theatre Unearths a Genealogy of the Greek Weird Wave», *FILMICON: Journal of Greek Film Studies* τεύχος 4, Δεκέμβριος 2017, σελ. 297.

Oyesomi, K.O., Salawu, A., Olorunyomi, B. (2017), «Indigenous Communication: Socio-Economic Characteristics Influencing Contemporary Female Political Participation», *Journal of International Women's Studies*, 18:4, σελ. 164-181.

Page, S.E. (2006), «Path Dependence», *Quarterly Journal of Political Science*, τόμος 1, σελ. 87-115.

Page, S.E. and Bednar, J. (2006), «Culture, Institutional Performance, and Path Dependence», *Working Paper No. WP2006-6*, Institute of Governmental Studies, University of California, Berkeley, CA.

Palaiologos, A. (2018), «The industrial unionism movement in Greece during the first years of the political change after the fall of the Junta (1974-1981)», *Cahiers balkaniques*, τόμος 45, σελ. 2.

Papailias, P. (2005), «Genres of Recollection: Archival Poetics and Modern Greece», *Anthropology, History and the Critical Imagination*, Palgrave Macmillan, New York.

Pierson, P. (2000), «Increasing Returns, Path Dependence, and the Study of Politics», *The American Political Science Review*, 94(2), σελ. 251-267.

Pierson, P. (2004), *Politics in Time: History, Institutions, and Social Analysis*, Princeton University Press, Princeton, NJ.

Pierson, P., Skocpol, T. (2002), «Historical institutionalism in contemporary political science», στον τόμο των Katznelson, I. and Milner, H.V., *Political Science: The State of the Discipline*, Norton, New York, σελ. 693-721.

Pittaki, Z. (2020), «No mutiny will be allowed: business, the tax system and the Greek version of Mediterranean capitalism during dictatorship, 1967-1974», *Business History*, DOI: 10.1080/00076791.2020.1816963.

Progoulaki, M., Roe, M. (2011), «Dealing with multicultural human resources in a socially responsible manner: a focus on the maritime industry», *WMU Journal of Maritime Affairs*, τεύχος 10, σελ. 7.

Puchan, H., Pieczka, M. and L'Etang, J. (1999), «Rethinking PR evaluation», *Journal of Communication Management*, τεύχος 4, No 2, σελ. 164-175, <https://doi.org/10.1108/eb023516>

Raaz, O., Wehmeier, S. (2011), «Histories of public relations: Comparing the historiography of British, German and US public relations», *Journal of Communication Management*, Vol. 15, No. 3, σελ. 256-275.

Ramey, V.A. (2016), «Chapter 2 – Macroeconomic Shocks and Their Propagation», στον τόμο σε επιμέλεια Taylor, J.B., Uhlig, H., *Handbook of Macroeconomics*, Elsevier, τόμος 2, σελ. 71-162.

Reason, M., Garcia, B. (2007), «Approaches to the newspaper archive: content analysis and press coverage of Glasgow's Year of Culture Media», *Culture & Society*, 29:2, σελ. 304-331.

Riley, R.L. (2009), «The White House as a Black Box: Oral History and the Problem of Evidence in Presidential Studies», *Political Studies*, 57:1, σελ. 187-206.

Rowold, J., Laukamp, L. (2009), «Charismatic Leadership and Objective Performance Indicators», *Applied Psychology*, 58, σελ. 602-621.

Romenti, S., Valentini, C. (2010), «Alitalia's crisis in the media – a situational analysis», *Corporate Communications: An International Journal*, 15:4, σελ. 380-396.

Rhee, Y. (2002), «Global Public Relations: A Cross-Cultural Study of the Excellence Theory in South Korea», *Journal of Public Relations Research*, 14:3, σελ. 159-184.

St. John, B., Pearson, Y. (2016), «Crisis Management and Ethics: Moving Beyond the Public-Relations-Person-as-Corporate-Conscience Construct», *Journal of Media Ethics*, 31:1, σελ. 18-34.

Salancik, G., Pfeffer, J. (1978), «Uncertainty, Secrecy, and the Choice of Similar Others», *Social Psychology*, 41(3), σελ. 246-255.

Sambracos, E. and Tsiaparikou, J. (2001), «Sea-going labour and Greek owned fleet: A major aspect of fleet competitiveness» *Maritime Policy & Management*, τεύχος 28, σελ. 55-69.

Sarros, J., Luca, E., Densten, I., Santora, J.-C. (2014), «Leaders and their use of motivating language», *Leadership & Organization Development Journal*, 35:3, σελ. 226-240.

Schreiber, E.S. (2002), «Why do many otherwise smart CEOs mismanage the reputation asset of their company?», *Journal of Communication Management*, τόμος 6, No 3, σελ. 209-219.

Schreyögg, G., Sydow, J., Holtmann, P. (2011), «How history matters in organisations: The case of path dependence», *Management & Organizational History*, 6(1), σελ. 81-100.

Sciarra, S. (2008), «Viking and Laval: Collective Labour Rights and Market Freedoms in the Enlarged EU», *Cambridge Yearbook of European Legal Studies*, τόμος 10, σελ. 563-580.

Seitel, F.P. (1992), *The Practice of PR*, 5th ed., Macmillan, New York.

Semetko, H., Valkenburg, P. (2000), «Framing European politics: a content analysis of press and television news», *Journal of Communication*, 50, σελ. 93-109.

Serafetinidis, M., Serafetinidis, G., Lambrinides, M., Demathas, Z. (1981), «The development of Greek shipping capital and its implications for the political economy of Greece», *Cambridge Journal of Economics*, 5(3), σελ. 289-310.

Sha, B.L. (2009), «Exploring the Connection Between Organizational Identity and Public Relations Behaviors: How Symmetry Trumps Conservation in Engendering Organizational Identification», *Journal of Public Relations Research*, 21:3, σελ. 295-317.

Shin, J., Cameron, G.T. (2003), «Informal relations: A look at personal influence in media relations», *Journal of Communication Management*, τόμος 7, No 3, σελ. 239-253.

Shin, J.H., Cameron, G.T., Cropp, F. (2006), «Occam's Razor in the contingency theory: A national survey on 86 contingent variables», *Public Relations Review*, τόμος 32, τεύχος 3, σελ. 282-286.

Sriramesh, K. (2000), «The Models of Public Relations in India», *Journal of Communication Management*, 4 (3), σελ. 225-239.

Sriramesh, K. (2002), «The dire need for multiculturalism in public relations education: An Asian perspective», *Journal of Communication Management*, τόμος 7, No 1, σελ. 54-70.

Sriramesh, K. (2004), «Public Relations Practice and Research in Asia: A Conceptual Framework», στον τόμο Sriramesh, K. (ed.), *Public Relations in Asia: An Anthology*, Singapore: Thomson Learning, σελ. 1-28.

Sriramesh, K., Grunig, J.E., Dozier D.M. (1996), «Observation and Measurement of Two Dimensions of Organizational Culture and Their Relationship to Public Relations», *Journal of Public Relations Research*, 8:4, σελ. 229-261.

Sriramesh, K., Kim, Y., Takasaki, M. (1999), «Public Relations in Three Asian Cultures: An Analysis», *Journal of Public Relations Research*, 11:4, σελ. 271-292.

Sriramesh, K., Tkalac Verčič, A., Verčič, D. (2020), «A world in crisis: the role of public relations», *Corporate Communications: An International Journal*, τόμος 25, No 1, σελ. 1-2.

Sriramesh, K., Verčič, D. (2009), *The global public relations handbook: Theory, research and practice* (Expanded and revised edition), Routledge, New York and London.

Steinmo, S. (2008), «Historical institutionalism», στον τόμο των Della Porta, D., Keating, M. (eds), *Approaches and Methods in the Social Sciences*, Cambridge: Cambridge University Press, σελ. 113-138. Steinmo, S. (2010), *The Evolution of Modern States. Sweden, Japan, and the United States*, Cambridge: Cambridge University Press.

Stepchenkova, S., Morrison, A.M. (2008), «Russia's destination image among American pleasure travelers: Revisiting Echtner and Ritchie», *Tourism Management*, 29:3, σελ. 548-560.

Stokes, A., Rubin, D. (2010), «Activism and the Limits of Symmetry: The Public Relations Battle Between Colorado GASP and Philip Morris», *Journal of Public Relations Research*, 22:1, σελ. 26-48.

Streeck, W. and Thelen, K. (eds) (2005), *Beyond Continuity: Institutional Change in Advanced Political Economies*, Oxford University Press, Oxford.

Summerfield, P. (2016), «Oral history as an autobiographical practice», *Miranda* 12(3), σελ. 1-12α.

Syriopoulos, Th., Tsatsaronis, M. (2011), «The corporate governance model of the shipping firms: financial performance implications», *Maritime Policy & Management*, 38:6, σελ. 585-604.

Taylor, A., Greve, H.P. (2006), «Superman or the Fantastic Four? Knowledge combination And experience in Innovative Teams», *Academy of Management Journal*, 49, σελ. 723-740.

Tenold, S., Nordvik, H.W. (1996), «Coping with the International Shipping Crisis of the 1970s: A Study of Management Responses in Norwegian Oil Tanker Companies», *International Journal of Maritime History*, 8(2), σελ. 33-69.

Thanopoulou, H. (1998), «What price the flag? The terms of competitiveness in shipping», *Marine Policy*, τόμος 22, Issues 4-5, σελ. 359-374.

Thanopoulou, H. (2007), «Chapter 2 A Fleet for the 21st Century: Modern Greek Shipping», *Research in Transportation Economics*, Volume 21, σελ. 23-61.

Thanopoulou, H.A., Pettersen Strandenes, S. (2017), «A theoretical framework for analysing long-term uncertainty in shipping», *Case Studies on Transport Policy*, τόμος 5, τεύχος 2, σελ. 325-331.

Thelen, K. (1999), «Historical institutionalism in comparative politics», *Annual Review of Political Science*, 2:1, σελ. 369-404.

Thelen, K. (2000), «Timing and temporality in the analysis of institutional evolution and change», *Studies in American Political Development*, 14, σελ. 101-108.

- Thelen, K. (2003), «Comment les institutions évoluent: perspectives de l'analyse comparative historique», στον τόμο *Association recherche et régulation éd., L'Année de la régulation no 7 (2003-2004): Économie, institutions, pouvoirs*, Paris: Presses de Sciences Po., σελ. 13-43.
- Thelen, K. (2009), «Institutional Change in Advanced Political Economies», *British Journal of Industrial Relations*, 47: σελ. 471-498.
- Thelen, K., Steinmo, S. (1992), «Historical Institutionalism in Comparative Politics», στον τόμο *In Structuring Politics: Historical Institutionalism in Comparative Analysis*, Cambridge: Cambridge University Press, σελ. 168.
- Theotokas, I. (2007), «On Top of World Shipping: Greek Shipping Companies' Organization and Management», *Research in Transportation Economics*, 21, σελ. 63-93.
- Theotokas, I., Bissias, I. (2014), «A touch of salt: the image of shipping in newspapers of the UK», *WMU J Marit Affairs* 13, σελ. 177-190.
- Theotokas, I., Bissias, I., Lekakou, M. (2014), «Shipping Crises in the Media», *SPOUDAI – Journal of Economics and Business*, 1:63, vol. 3-4, σελ. 137-145.
- Theotokas, I., Progolaki, M. (2007), «Cultural diversity, manning strategies and management practices in Greek shipping», *Maritime Policy & Management*, τεύχος 34, σελ. 383-403.
- Therborn, G. (2011), «The Tide and Turn of the Marxian Dialectic of European Capitalism», *Journal of Modern History*, 9:1, σελ. 9-1
- Therkelsen, D.J., Fiebich, C.L. (2001), «Message to desired action: A communication effectiveness model», *Journal of Communication Management*, τόμος 5, No 4, σελ. 374-390.
- Thomas, R.J. (1993), «Interviewing important people in big companies», *Journal of Contemporary Ethnography*, 22:1, σελ. 80-96.
- Trampas, S. (ed.) (2001), *10.000 years of Greek Shipping*, Vol II, T&T Publishing, Αθήνα, σελ 407-408.
- Tsakas, C. (2020), «Europeanisation under authoritarian rule: Greek business and the hoped-for transition to electoral politics, 1967-1974», *Business History*, 62:4, σελ. 686-709.
- Tsakas, C. (2020), «Shipping Tycoons and Authoritarian Rulers: Doing the Oil Business with the Greek Dictatorship, 1967-1974», *Journal of Modern Greek Studies* 38(1), σελ. 185-208.
- Tsamourgelis, I. (2007), «Employment Practices and Greek Shipping Competitiveness», στον συλλογικό τόμο σε επιμέλεια Pallis, A.A., *The Greek Shipping Paradigm*, Elsevier, Oxford, σελ. 121.
- Tuck, St. (2008), «Introduction: Reconsidering the 1970s – The 1960s to a Disco Beat?», *Journal of Contemporary History*, τόμος 43, αρ. 4, Οκτώβριος 2008, σελ. 617-620.

- Tzannatos, E., Kokotos, D. (2009), «Analysis of accidents in Greek shipping during the pre- and post-ISM period», *Marine Policy*, τόμος 33, τεύχος 4, 2009, σελ. 679-684.
- Van Knippenberg, D., Schippers, M.C. (2007), «Work group diversity», *Annual Review of Psychology*, 58:1, σελ. 515-541.
- Van Riel, C.B.M., Balmer, J.M.T. (1997), «Corporate identity: the concept, its measurement and management», *European Journal of Marketing*, τόμος 31, Νο 5/6, σελ. 340-355.
- Van Ruler, B., Verčič, D. (2004), «Overview of public relations and communication management in Europe», στον τόμο *Public Relations and Communication Management in Europe* (σε επιμέλεια Van Ruler, B., Verčič, D.), Mouton de Gruyter.
- Vergne, J.-P., Durand, R. (2010), «The Missing Link Between the Theory and Empirics of Path Dependence: Conceptual Clarification, Testability Issue, and Methodological Implications», *Journal of Management Studies*, 47, σελ. 736-759.
- Waters, R., Tindall, N., Morton, T.S. (2010), «Media Catching and the Journalist – Public Relations Practitioner Relationship: How Social Media are Changing the Practice of Media Relations», *Journal of Public Relations Research*, 22:3, σελ. 241-264.
- Weaver, R. (2008), *Journal of the Fantastic in the Arts*, τόμος 19, τεύχος 2 (73), σελ. 279-281.
- Winner, P. (1993), *Effective Public Relations Management*, Kogan Page, London.
- Wirsching, A. (2011), «The 1970s and 1980s as a Turning Point in European History?», *Journal of Modern European History*, 9(1) σελ. 26.
- Yun, S.H. (2006), «Toward Public Relations Theory-Based Study of Public Diplomacy: Testing the Applicability of the Excellence Study», *Journal of Public Relations Research*, 18:4, σελ. 287-312.
- Zerfass, A., Verčič, D., Wiesenberg, M. (2016), «Managing CEO communication and positioning: A cross-national study among corporate communication leaders», *Journal of Communication Management*, τόμος 20, τεύχος 1, σελ. 37-55.
- Zerfass, A., Verčič, D., Wiesenberg, M. (2016), «The dawn of a new golden age for media relations?: How PR professionals interact with the mass media and use new collaboration practices», *Public Relations Review*, τόμος 42, τεύχος 4, σελ. 499-508.
- Zhang, P., Drumm, L. (2020), «The German Shipping Foundation: Has it been effective in maintaining maritime expertise in Germany?», *Marine Policy*, τόμος 115, Μάιος 2020.
- Ziersch, A., Osborne, K., Baum, F. (2011), «Local Community Group Participation: Who Participates and What Aspects of Neighbourhood Matter?», *Urban Policy and Research*, 29:4, σελ. 381-399.

Zvonimir, S.G.L. (2012), «Seafarers market», *International Journal of New Trends in Arts, Sports & Science Education – 2012*, τόμος 1, τεύχος 3, σελ. 33-39.