



## Σύντομα

ΛΙΜΕΝΙΚΟΙ  
ΚΑΙ ΔΙΚΗΓΟΡΟΙ

# Ενιοχύνεται η τάση των

## Κατά 2,7% μειώθηκαν οι ελληνικές ναυτι

Κατά 2,7% λιγότερες είναι οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες το 2003 σε σύγκριση με την περασμένη χρονιά γεγονός το οποίο θεωρείται ενθαρρυντικό για την ποιότητα της ναυτιλίας. Πιο συγκεκριμένα καταμετρήθηκαν 729 ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες με έδρα την Ελλάδα, αφού «έκλεισαν» 20 σε σύγκριση με το 2002.

Του ΜΗΝΑ  
ΤΣΑΜΟΠΟΥΛΟΥ

Στο συμπέρασμα αυτό καταλήγει η Petrofin Research στην ετήσια έρευνά της την οποία δημοσιεύει σήμερα η «N».

Η τάση για συγχωνεύσεις στη ναυτιλία συνεχίζεται, αν και έχει επιβραδυνθεί ο ρυθμός τους αφού πέρσι η πτώση ήταν της τάξης του 4,6% σε σύγκριση με το 2001.

«ΑΥΤΟ μπορεί κάλλιστα να οφείλεται στις θετικές προοπτικές για τη ναυτιλία που οδήγησε τους πλοιοκτήτες στο αναβάλουν τις πωλήσεις πλοίων. Πάντως θα πρέπει να τονισθεί ότι αυτή η πτώση στον απόλυτο αριθμό των εταιρειών πρέπει να ληφθεί περισσότερο ως ένδειξη υγείας και δύναμης της ελληνικής ναυτιλίας και όχι ως συρρίκνωση μια και όλοι οι επί μέρους δείκτες και αναλύσεις που έπονται είναι απόλυτα θετικοί», επισημαίνει ο διευθύνων σύμβουλος της Petrofin Research, Τέδ Πετρόπουλος.

### Εταιρείες ανά στόλο

Στην έρευνα χωρίζονται οι ελληνικές εταιρείες σε έξι ομάδες σύμφωνα με το μέγεθος του στόλου που διαθέτουν: 1-2 πλοία, 3-4 πλοία, 5-8 πλοία, 9-15 πλοία, 16-24 πλοία και 25+ πλοία. Η μικρότερη κατηγορία στόλου των 5-8 πλοίων έχασε 10 εταιρείες και η αμέσως μεγαλύτερη (3-4 πλοία) έχασε 12 εταιρείες. Η κατηγορία των 16-24 πλοίων έχασε 20 εταιρείες και είναι ο τομέας που έδειξε τη μεγαλύτερη άνοδο.

Με ενδιαφέρον παρατηρούμε ότι η κατηγορία των 9-15 πλοίων έδειξε τη μεγαλύτερη μείωση κατά 15 εταιρείες ενώ οι μεγαλύτεροι στόλοι έδειξαν πολύ μικρή αύξηση, δηλ. 16-24 πλοίων αυξήθηκαν κατά 6 ενώ μόνο μία στους 25+ στόλους.

### Η κατανομή

Από την έρευνα προκύπτει ότι ολόκληρος ο ελληνικός στόλος που ανήκει στις 729 εταιρείες με έδρα στην Ελλάδα, αριθμεί συνολικά 4.104 πλοία, έχει συνολικό μέγεθος 169.897.591 τόνους DWT και είναι 23,8 χρονών. Ειδικότερα:

«- Σε σύγκριση με τα προηγού-

μενα δύο χρόνια, διαπιστώνεται ότι η ηλικία έχει βελτιωθεί ελάχιστα (πίνακας 2). Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι ολόκληρος ο ελληνικός στόλος έχει ακόμα μέσα του πολλά μικρά και πολύ παλιά πλοία τα οποία πλέουν σε τοπικές γραμμές.

● Εντυπωσιακό είναι ότι το μέγεθος σε τόνους DWT αυξάνεται σταθερά, παρ' όλο που ο αριθμός των πλοίων μειώθηκε. Η προτίμηση για μεγαλύτερα πλοία συνεχίζεται.

Η γενική εικόνα είναι ότι λιγότερες εταιρείες διαχειρίζονται λιγότερα πλοία αλλά περισσότερο και νεότερο τوناζ.

● Οι ανωτέρω 729 στόλοι είναι μεγάλοι σε ηλικία, με τους περισσότερους άνω των 20 ετών. Τα τελευταία χρόνια όμως παρατηρούμε μία πτώση στους πιο ηλικιωμένους στόλους. Οι άνω των 20 ετών δεικνύουν σημαντική συνείδηση όσον αφορά στην μείωσή τους, ειδικά τα τελευταία τρία χρόνια:

● Με την εισαγωγή του μεγάλου αριθμού των νεότευκτων και των πιο καινούργιων μεταχειρισμένων βλέπουμε ότι η μέση ηλικία των στόλων έχει βελτιωθεί σε όλες τις κατηγορίες».

### Ανάλυση ανά πλοίο

Για πρώτη φορά φέτος η Petrofin

### ΠΙΝΑΚΑΣ 1 ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΑΝΑ ΣΤΟΛΟ

Στον Πίνακα 1 βλέπουμε τις αλλαγές μεταξύ 1998, 2002 και 2003:

ΟΜΑΔΑ	Αριθμός εταιρειών		
	1998	2002	2003
A (25+) ΠΛΟΙΑ	19	24	25
B (16-24) ΠΛΟΙΑ	11	25	31
C (9-15) ΠΛΟΙΑ	68	84	69
D (5-8) ΠΛΟΙΑ	149	128	138
E (3-4) ΠΛΟΙΑ	196	170	158
F (1-2) ΠΛΟΙΑ	483	318	308
Συνολικός αριθμός εταιρειών	926	749	729

Πηγή: Petrofin Research (c)

### ΠΙΝΑΚΑΣ 3 Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΑΝΑ ΗΛΙΚΙΑ

Μέσος όρος ηλικίας του ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ	2001 Αριθμός στόλων	2002 Αριθμός στόλων	2003 Αριθμός στόλων
0-9 ετών	35	34	40
10-14 ετών	40	47	59
15-19 ετών	120	122	112
20+ ετών	590	546	518

Πηγή: Petrofin Research (c)

Research επικεντρώνεται στην ανάλυση των πλοίων που αποτελούν τον στόλο των 729 ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών. Έχουν χωρισθεί ανά τوناζ, τύπο και ηλικία.

«Ο σκοπός αυτού είναι να μην επηρεασθούν τα αποτελέσματά μας από το μεγάλο αριθμό των μικρών και ηλικιωμένων τοπικών πλοίων των οποίων η λειτουργία δεν επηρεάζεται ακόμα από διεθνείς κανονισμούς» επισημαίνει ο Τέδ Πετρόπουλος.

### 1 Πλοία άνω των 10.000 τόνων DWT

Υπάρχουν 2.651 πλοία άνω των 10.000 τόνων DWT που διαχειρίζονται από ελληνικές ναυτιλιακές με έδρα στην Ελλάδα. Οι εταιρείες τους τα διαχειρίζονται είναι 432 και το συνο-

λικό τους τوناζ είναι 166.704.889 τόνους DWT. Από αυτό προκύπτει ότι το 64,6% αυτών είναι άνω των 10.000 τόνων DWT.

Η μέση ηλικία αυτών των πλοίων είναι 19,85 έτη, που είναι σημαντική βελτίωση σε σχέση με τα 23,8 χρόνια μέση ηλικία ολόκληρου του στόλου.

Από τα ανωτέρω πλοία έχουμε 1.396 φορτηγά, 677 δεξαμενόπλοια και 158 Containers. Τα νεότερα από αυτά είναι τα Containers, με μέση ηλικία 17,4 έτη.

Σε δεύτερη θέση έρχονται τα δεξαμενόπλοια που είναι 18,9 χρονών μέσο όρο και σε τρίτη θέση έχουμε τα φορτηγά πλοία ξηρού φορτίου με μέση ηλικία 19,5 ετών. Τα συγκεντρωτικά αποτελέσματα φαίνονται στον Πίνακα 4.

### 2 Πλοία άνω των 20.000 τόνων DWT

Σ' αυτή την κατηγορία έχουμε 2.276 πλοία, που τα διαχειρίζονται 389 εταιρείες με συνολικό τوناζ 160.903.934 τόνους DWT και μέση ηλικία τα 19,3 έτη (πίνακας 5)

Από μια πρώτη ματιά προκύπτει ότι η ηλικία μειώνεται όσο αυξάνεται το μέγεθος των πλοίων. Η επίδραση των νεότευκτων στον ελληνικό στόλο συνεχίζει να φαίνεται και φέτος και αναμένεται ότι

αυτή η τάση θα διατηρηθεί, καθώς διαβάζουμε ότι στα μέσα Μαΐου 2003 υπήρχαν 234 παραγγελίες ελληνικών συμπερόντων σε εξέλιξη (στοχεία από την Seatrade).

Από τα ανωτέρω πλοία έχουμε 1.318 φορτηγά ξηρού φορτίου (bulkiers), 657 δεξαμενόπλοια, και 111 Containers. Η μικρή μείωση που παρουσιάζουν τα φορτηγά, τα δεξαμενόπλοια και τα containers μεταξύ των δύο κατηγοριών των 10.000 και 20.000 τόνων δείχνει ότι ούτως ή άλλως αυτοί οι τρεις τύποι πλοίων είναι ως επί το πλείστον άνω των 20.000 τόνων DWT.

Συγκεντρωτικά, έχουμε: Οι τελευταίες στατιστικές που δημοσιεύθηκαν από την Greek Shipping Co-operation Committee βασισμένη σε στοιχεία του Lloyd's Fairplay δείχνουν ότι με ελάττωση του 100 gt, σε ποντοπύρα πλοία, το σύνολο του ελληνικού στόλου αριθμεί 3.355 πλοία με συνολικό τوناζ 171,6 εκ. τόνους DWT, που αποτελούν το 18,3% της παγκόσμιας χωρητικότητας πλοίων σε λειτουργία καθώς και σε παραγγελίες μέχρι τον Μάιο του 2003.

Πρέπει να λάβουμε υπ' όψη μας ότι αυτές οι στατιστικές εμπεριέχουν και τις παραγγελίες, που δεν έχουν ακόμα παραληφθεί. Από μία καθαρά αναλυτική προ-

### ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΗ

ΜΕ ΚΟΙΝΗ υπουργική απόφαση, την οποία υπογράφουν ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Γιώργος Αναμερίτης, και ο υφυπουργός Οικονομίας, Γιώργος Φλωρίδης, αυξάνονται τα επιδόματα του Οίκου Ναύτη για το 2003 ως ακολούθως:

- Επιδόματα ασθενείας έγγαμου από 205 ευρώ σε 250.
- Επιδόματα ασθενείας άγαμου από 146 ευρώ σε 180 ευρώ.
- Επιδόματα λουτροθεραπείας από 146 ευρώ σε 150 ευρώ.
- Επιδόματα φυσιολογικού τοκετού από 733 ευρώ σε 800.
- Επιδόματα τοκετού (καισαρική) από 1.027 ευρώ σε 1070.
- Εξόδα κηδείας από 498 ευρώ σε 590 ευρώ. [SID:372104]

### ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Στα μέσα Μαΐου 2003 υπήρχαν 234 παραγγελίες αντιπροσωπεύοντας 65 εταιρείες και ένα συνολικό τوناζ των 19,73 εκ. τόνων, καθώς και συνολική επένδυση ύψους 6,4 δισ. δολάρια σύμφωνα με στοιχεία της Seatrade.

Εάν υποθέσουμε ότι 224 από τα ανωτέρω πλοία είναι άνω των 10.000 τόνων DWT, και ότι είναι μέρος του ελληνικού στόλου στις αρχές του 2003, τότε η εικόνα της ελληνικής ναυτιλίας διαμορφώνεται με εντυπωσιακό τρόπο. Η ηλικία του στόλου πέφτει αμέσως στα 13 έτη ανά πλοίο κατά μέσο όρο - τονίζει ο Τέδ Πετρόπουλος.



κή έρευνα της «Petrofin Research» για το προφίλ της ελληνικής ναυτιλίας

# Ν ΟΥΧΩΝΕΥΣΕΩΝ

λιακές εταιρείες το 2003

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ**

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ	2001	2002	2003
Αριθμός εταιρειών	785	749	729
Αριθμός πλοίων	4.137	4.142	4.104
Συνολικό τανάζ (DWT)	152.724.837 tons	166.716.031 tons	169.897.591
Μέσος όρος ηλικίας	24,05	23,9	23,8

Πηγή: Petrofin Research (c)

**ΠΙΝΑΚΑΣ 4 ΠΛΟΙΑ ΑΝΩ ΤΩΝ 10.000 ΤΟΝΩΝ**

2003	Φορτηγά Ξηρού Φορτίου	Δεξαμενόπλοια	Containers
Αριθμός πλοίων	1.396	677	158
Μέση ηλικία	19,55	18,9	17,4
Συνολικό Τανάζ	77.299.194	71.329.059	5.308.412
Αριθμός διαχειριστριών εταιρειών*	328	94	34

Πηγή: Petrofin Research (c)  
\* Πρέπει να σημειωθεί ότι η συντριπτική πλειοψηφία των εταιρειών είναι διαχειρίστριες/ιδιοκτήτριες πλέον του ενός τύπου πλοίου.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 5 ΠΛΟΙΑ ΑΝΩ ΤΩΝ 20.000 ΤΟΝΩΝ**

2003	Bulkers	Tankers	Containers
Αριθμός πλοίων	1.316	657	111
Μέση ηλικία	19,2	18,7	17,5
Συνολικό Τανάζ	75.968.309	71.042.296	4.575.564
Αριθμός διαχειριστριών εταιρειών*	314	90	25

Πηγή: Petrofin Research (c)  
\* Πρέπει να σημειωθεί ότι η συντριπτική πλειοψηφία των εταιρειών είναι διαχειρίστριες/ιδιοκτήτριες πλέον του ενός τύπου πλοίου.

σέγγιση, θέλουμε να τονίσουμε ότι εφ' όσον, όταν τα νεότευκτα παραληφθούν, ο υπάρχων στόλος θα έχει μεγαλώσει σε ηλικία, η απόφαση της Greek Shipping Co-operation Committee να περιληφθούν τα νεότευκτα πλοία επηρεάζει τα αποτελέσματα. Η ανωτέρω μελέτη έχει συμπεριλάβει 203 πλοία των 18,7 εκ. τόνων που βρίσκονται υπό ναυπήγηση, σύμφωνα με τα στοιχεία τους, πράγμα που ρίχνει τον μέσο όρο ηλικίας στα 17,4 χρόνια έναντι των 19,6 ετών πέρσι. Ο μέσος όρος ηλικία πέφτει ακόμα περισσότερο, στα 12,7 χρόνια με βάση το μέγεθος.

Το σημαντικό γενικό συμπέρασμα, πάντως, είναι ότι η εισαγωγή των νεότευκτων στον ελληνικό

στόλο θα έχει σημαντική επίπτωση στη μέση ηλικία του στόλου στο άμεσο και απώτερο μέλλον.

## Συμπεράσματα

«Η τάση συγχώνευσης στην αγορά της ελληνικής ναυτιλίας με έδρα στην Ελλάδα συνεχίζεται, αν και σε μικρότερη κλίμακα φέτος, αλλά η στροφή προς μεγαλύτερα και νεότερα πλοία είναι εντυπωσιακή.

Όσον αφορά στο μέγεθος, την ηλικία και την αξία, η ελληνική ναυτιλία έχει μεγαλώσει εξαιρετικά τα τελευταία χρόνια, θεμελιώνοντας τη δύναμή της και τη δέσμευση των πλοιοκτητών καθώς και των τραπεζών τους» τονίζεται στην έρευνα της Petrofin Research και προσθέτει:

**1** Ο ελληνικός στόλος έχει σταματήσει πια να «γηράσκει» και να παλιώνει και ενώ το βήμα προς τα εμπρός δεν είναι τεράστιο, πρέπει να λάβουμε υπ' όψη μας ότι η εικόνα όλου του στόλου επηρεάζεται από του τοπικούς μικρότερους πλοιοκτήτες με πολύ παλιά πλοία που είναι στο όριο εφαρμογής ή μη των διεθνών κανονισμών και που είναι πιθανό να μην είναι σε λειτουργία για πολύ καιρό ακόμα.

**2** Όσον αφορά στους τρεις πλέον δημοφιλείς στους Έλληνες τύπους πλοίων (Φορτηγά, Δεξαμενόπλοια, Containers), παρατηρούμε ότι απομακρύνονται από τη γενικότερη εικόνα όταν ξεχωρίσουμε τα πλοία άνω των 10.000 και 20.000 τόνων DWT. Σ' αυτή την κατηγορία

βλέπουμε ότι τα πλοία είναι μεγαλύτερα και νεότερα και η διαχείρισή τους γίνεται από τον μισό αριθμό των ναυτιλιακών εταιρειών.

**3** Όπως έδειξε η Petrofin Bank Research φέτος στην ανάλυση των τραπεζικών χαρτοφυλακίων των τραπεζών της ελληνικής ναυτιλίας, η ελληνική ναυτιλιακή χρηματοδότηση ανθεί με εξαιρετικές προοπτικές και αυτό αναπόφευκτα αντανακλάται στην άνοδο της ποιότητας των μεγαλύτερων στόλων σε σχέση με την ηλικία, τανάζ και την απόκτηση νεότευκτων πλοίων.

**4** Αναμένεται ότι η συγχώνευση των εταιρειών θα συνεχισθεί και ότι τα πλοία θα εξακολουθήσουν να είναι μεγαλύτερα σε μέγεθος και νεότερα σε ηλικία, καθώς οι Τράπεζες δεν έχουν αλλάξει την προτίμησή τους προς τους μεγαλύτερους πλοιοκτήτες που έχουν νεότερα και μεγαλύτερα πλοία.

Οι πλοιοκτήτες έχουν προσαρμοστεί καλά στις τραπεζικές αυτές προτιμήσεις, καθώς και στις απαιτήσεις των διεθνών κανονισμών. Η βαθιά γνώση των ελληνικών πλοιοκτητών για φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια και containers, εφαρμόζεται αποτελεσματικά σε διαχείριση στόλων που έχουν μεγαλύτερο μέλλον και είναι πιο ευπρόσδεκτοι στα διεθνή λιμάνια.

**5** Τέλος, έχει γίνει διεθνώς μία αναθεώρηση της αξιολόγησης της ελληνικής ναυτιλίας από την διεθνή κοινότητα. Υποστηρίζουμε ότι την συνειδητοποίηση ότι το πλοίο αντιπροσωπεύει «πραγματικό» περιουσιακό οικονομικό στοιχείο (economic asset), η εξαιρετική επίδοση της ελληνικής ναυτιλίας τα τελευταία χρόνια καθώς και οι καλές προοπτικές του διεθνούς εμπορίου, η ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας και το ενδιαφέρον που έχει προκαλέσει, έχουν ως συνέπεια η επένδυση σ' αυτήν να έχει επιταχυνθεί.

Υποβοηθούμενη από την ποιοτική επανάσταση στη διαχείριση των πλοίων, στην τεχνική και οικονομική διαφάνεια, στην πληροφορική, οι ελληνικές εταιρείες κατάφεραν να πείσουν τις τράπεζες καθώς και τον εαυτό τους ότι η ναυτιλία αντιπροσωπεύει μία μακροχρόνια, ασφαλή και κερδοφόρα επένδυση. Πιστεύουμε ότι αυτή η εμπιστοσύνη θα δικαιωθεί». [SID:372174]

## Με τον ISPS Code ο ελληνικός νηογνώμονας

**ΣΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ** του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλείας (International Ship and Port Facilities Security Code) για την ενίσχυση της ασφάλειας και την αντιμετώπιση έκνομων ενεργειών σε πλοία και λιμενικές ευκολίες είναι έτοιμος να προχωρήσει ο Ελληνικός Νηογνώμονας.

Ειδικότερα ο Ελληνικός Νηογνώμονας σε ανακοίνωσή του επιστημαίνει ότι «προετοιμάστηκε κατάλληλα και πήρε όλα τα αναγκαία μέτρα έτσι ώστε να ανταποκρίνεται πλήρως στις απαιτήσεις της τροποποιημένης SOLAS και του ISPS Code», και προσέθεσε:

«Κατά συνέπεια ο Ελληνικός Νηογνώμονας υπέβαλε ήδη αίτηση για να εξουσιοδοτηθεί ως RSO στα πλοία. Εφόσον η σχετική νομοθεσία το επιτρέψει η εξουσιοδότηση θα μπορεί να περιλάβει και αξιολόγηση επικινδυνότητας (risk assessment) καθώς και κατάρτιση σχεδίων ασφαλείας (Security Plans) για τις λιμενικές ευκολίες».

Όπως αναφέρεται μεταξύ άλλων στην ανακοίνωση «ο Ελληνικός Νηογνώμονας είναι σε θέση να ξεκινήσει από τώρα την προσφορά υπηρεσιών αφού έχει θεσπίσει ειδικές διαδικασίες για το αντικείμενο αυτό κατά τα πρότυπα ISO 9001 σχετικούς κανονισμούς, ειδικά προγράμματα και οργάνωση σχεδίαση», ενώ παράλληλα τονίζεται ότι «ο προγραμματισμός και η σχεδίαση αυτή στηρίχθηκαν εκτός από τις διατάξεις του IMO στις αντίστοιχες οδηγίες IACS - U.S. Coast Guard σε άλλους νηογνώμονες και στη γνώση και εμπειρία της ελληνικής πραγματικότητας».

[SID:372251]

## Η Ελλάδα στη λευκή λίστα των μελών του Paris Mou

**KANENA** από τα 106 ελληνικά πλοία τα οποία επιθεωρήθηκαν από τον Paris Mou και Tokyo Mou δεν κρατήθηκε. Αυτό ανακοινώθηκε στη διάρκεια της 36ης Συνόδου της Επιτροπής του Μνημονίου των Παρισίων (PARIS MOU), στην οποία η Ελλάδα βρίσκεται στη λευκή λίστα των κρατών-μελών του, για δεύτερο συνεχές έτος με βελτιωμένο μέλιτα συντελεστή. Επίσης στο συγκεκριμένο έλεγχο η Δ.Σ. STCW 78/95 από τα 85 πλοία που επιθεωρήθηκαν, κρατήθηκαν τα 15.

Παράλληλα και σύμφωνα με τα στοιχεία της Αμερικανικής Ακτοφυλακής (USCG) για τα θέματα Port State Control (επιθεωρήσεων) τα υπό ελληνική σημαία πλοία βαθμολογήθηκαν με ποσοστό κρατήσεων 1,22% έναντι 2,41% του γενικού μέσου όρου.

Η Επιτροπή, επιπλέον ενέκρινε αναθεωρημένες οδηγίες απαγόρευσης κατάπλου (banning) κατονομάζοντας ως νέα κατηγορία τα πλοία «υψηλού κινδύνου», τα οποία φέρουν σημαίες, οι οποίες βρίσκονται στη μαύρη λίστα και έχουν συγκεκριμένο αριθμό κρατήσεων. Η απαγόρευση για τα πλοία αυτά θα ισχύει ακόμα και αν αλλάξουν σημαία, κάτι που όπως τονίζει σε ανακοίνωσή του το YEN «το θέμα αυτό πλήττει ευθέως τους στόλους της Κύπρου και της Μάλτας, οι οποίοι συνεχίζουν να βρίσκονται στη μαύρη λίστα». Και οι δύο χώρες όμως, όπως επιστημαίνεται το YEN «με ελληνική παρέμβαση αποφασίσθηκε να γίνουν αποδεκτές ως συνδεδεμένα μέλη». [SID:372318]

## Ετήσια Γενική Συνέλευση του Committee στο Λονδίνο

**ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΕ** χθες η ετήσια τακτική Γενική Συνέλευση της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου - Committee. Στην ομιλία του ο πρόεδρος του Committee κ. Σταματίνος Εμπερίκος αναφέρθηκε για άλλη μια φορά στο θέμα της επίτευξης της απόσυρσης των singlelink δεξαμενόπλοιοιων επιστημαίνοντας ότι: «η πρόταση για την απόσυρση που ψήφισε η Ελλάδα μπορεί να προκαλέσει σημαντική ζημιά για την ελληνική ναυτιλία», και προσέθεσε ότι:

«Η ελληνική πλειυρά ψήφισε την πρόταση χωρίς καμία από τις προϋποθέσεις που είχε θέσει ο κ. Ανωμερίτης, και που αφορούσαν την εξακρίβωση των αιτίων που οδήγησαν στο ναυάγιο του «Prestige» και την έκδοση σχετικής μελέτης σκοπιμότητας, να έχει εκπληρωθεί», και προσέθεσε:

«Οι προτάσεις αυτές, μεταξύ άλλων, οδηγούν σε απόσυρση το 2010 περισσότερα από 700 πλοία, χωρητικότητας περίπου 70 εκ. dwt. Ένας τόσο μεγάλος αριθμός πλοίων δεν είναι δυνατό ούτε να ναυπηγηθεί ούτε και να διαλυθεί μέσα στο 2010. Επίσης εάν τα πλοία ναυπηγηθούν νωρίτερα η αγορά των δεξαμενόπλοιοιων θα καταρρεύσει, ενώ εάν ναυπηγηθούν μετά το 2010 το παγκόσμιο εμπόριο πετρελαίου θα διαταραχθεί, ενώ παράλληλα ο τομέας διαλυμένων πλοίων θα αποδεδκατιστεί». [SID:372187]