

# ΕΛΝΑΒΙ

MONTHLY SHIPPING REVIEW



**Γεώργιος Δ. Πατέρας**  
Πρόεδρος NEE & Αντιπρόεδρος Contships,  
μας μιλάει για τα 200 χρόνια  
ναυτιλιακής παράδοσης της οικογένειας Πατέρα

## Δρ. Γεώργιος Πατέρας Πρόεδρος Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος και Αντιπρόεδρος της Contships Management Inc.

200 χρόνια ναυτιλιακής παράδοσης της οικογένειας Πατέρα

Συνέντευξη: Στέφανος Παπανδρέου & Θεανώ Καλαποθαράκου

**Μιλώντας με τον Γεώργιο Πατέρα, Πρόεδρο του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος και Αντιπρόεδρο της Contships Management Inc., αποκομίζεις μία ουσιαστική και παράλληλα αισιόδοξη οπτική για αυτά που συμβαίνουν στην ναυτιλία και στην ζωή μας τα τελευταία χρόνια.**

**Ο Γιώργος Πατέρας είναι ένας από τους πιο δραστήριους προέδρους του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, οξύνους, με εμπειρία, γνώσεις και ικανότητα ανάλυσης κάθε ξεχωριστού προβλήματος, αλλά και επιτυχημένης και γρήγορης επίλυσης του. Είναι ένας άνθρωπος ιδιαίτερα αγαπητός στο χώρο της ναυτιλίας, άριστος γνώστης της ιστορίας, πολύγλωσσος, ευρυμαθής, με PhD και κανείς δεν αμφισβητεί την προσφορά του στα δρώμενα της ναυτιλίας. Στη συνέντευξη που ακολουθεί αναφέρεται αποκλειστικά στο ορόσημο της μακρόχρονης ναυτιλιακής παράδοσης της οικογένειας Πατέρα και σχολιάζει τις τελευταίες εξελίξεις στη ναυτιλία.**

### - Γιατί γιορτάζει η οικογένεια Πατέρα το 2021 ;

- Το 2021 είναι ένα σημαντικό ορόσημο για την πατρίδα μας γιατί γιορτάζουμε τα 200 χρόνια από την απελευθέρωση μας. Το 2021 είναι εξίσου σημαντικό για την οικογένεια μας γιατί γιορτάζουμε 200 χρόνια ναυτικής παράδοσης και προσφοράς στην Ελληνική ναυτιλία. Όπως γράφει στο βιβλίο του "Το Χρονικό των Οινουσσών" ο Ανδρέας Γ. Λαιμός το έτος 1961, (σελ.171), "Η Επανάσταση του 1821 βρίσκει τους Οινουσιούς και τους Καρδαμυλιούς με μικρά πλεούμενα, τόσα ώστε, να καθίσταται υποδειγματική Σχολή και Φυτώριον για το αθρόων εμβολιασμό που θα επακολούθησε αργότερα. Ο Κωνσταντής Κανάρης ευρίσκει μεταξύ των θαλασσών στο λιμανάκι των Ψαρρών τον Διαμαντή Λαιμό και τον παίρνει ως πλοηγό του εις την εξόρμηση του προς πυρπόλησιν της Ναυαρχίδας του Καρά Αλή στο λιμάνι της Χίου. Ο Διαμαντής Λαιμός οδηγεί τον Κανάρη και το πυρπολικόν του δια τον περίπλου της βόρειας Χίου εις τον όρμον των Παρπάντων και εκεί διημερεύει την προτεραία της πυρπολήσεως καμουφλαρισμένος από τα μάτια της Τουρκικής Αρμάδας". Η ιστορία λοιπόν του Αιγνουσιώτη ναυτικού αρχίζει από τις πρώτες δεκαετίες του 19ου αιώνα μεταξύ 1800-1820 και είναι αξιοσημείωτη η πορεία αυτής μέσα από τα ιστιοφόρα, τα ατμόπλοια και το ολοκαύτωμα του Α΄ και Β΄ παγκόσμιου πολέμου όπου παρά τον αφανισμό των πλοίων εξακολουθούν την εργασία τους με διαρκή παρουσία στον Διεθνή Ναυτιλιακό στίβο.

### - Κάντε μας μια ιστορική αναδρομή για την εκατονταετία από το 1850 μέχρι το 1950;

- Ο Γενάρχης της οικογένειας "Πατέρα" με βάση το οικογενειακό δέντρο που έχει αποτυπωθεί το 1770 είναι ο Ιωάννης Πατέρας ο οποίος είχε 5 γιούς, τους Νικόλαο, Γεώργιο, Κωνσταντή, Ηλία και Μιχαήλ. Ο εγγονός του Κωνσταντή, βαφτίστηκε Χατζής και έκτοτε δημιουργήθηκε το Χατζηπατερέικο. Από το 1800-1853 οι Αιγνουσιώτες μέσα σε αυτήν την πεντηκονταετία γίνονται οι θαλασσινοί караβοκύρηδες στις μεταφορές Χίου-Μυτιλήνης-Σμύρνης και Μικράς Ασίας με τα πλοία τους. Ο Κριμαϊκός πόλεμος του 1853 μας βρίσκει με αξιόλογο αριθμό πλοίων σε όλες τις οικογένειες του νησιού μας : Πατέρας, Λαιμός, Νικηφόρος, Σάμωνας, Λύρας, Φράγκος κλπ.

Ο Κωνσταντίνος Ι. Χατζηπατέρας αναφέρει ενδεικτικά στο βιβλίο του Ανδρέα Λαιμού (σελ.185), ότι το 1868 τα Αιγνουσιώτικα καράβια είναι 30 σε σύνολο 3.160 τόνων. Οι τύποι των πλοίων είναι Βουβαργόι, Γουλέτται, Βρίκια και Σκούνες.

Ναυπηγούνται νέα πλοία στην Σύρο και επεκτείνεται ο κύκλος πλεύσεων τους προς την Γένοβα, Μασσαλία, Βαρκελώνη και τις ακτές της Δυτικής Αφρικής.

Το 1903 δημιουργήθηκε ο αλληλοσφαιριστικός οργανισμός "Αι Οινουσσοί" υπό τους Κωνσταντίνo Ι. Χατζηπατέρα, Νικόλα Ι. Πατέρα, Διαμαντή Ι. Πατέρα, Χρήστο Λαιμό, Παναγιώτη Λαιμό, Κωνσταντίνo Μ. Λαιμό, Μάρκο Λύρα με αποκλειστικό σκοπό την αλληλοσφάλεια των "Οινουσιώτικων πλοίων".

Το 1905 με την αγορά του πλοίου "Μαριέττα Ράλλη" άρχισε η μεταπήδηση εις τα ατμόπλοια με τις οικογένειες των Πατέρα, Χατζηπατέρα και Λαιμού να κάνουμε άλμα από τα ιστία στον ατμό.

Μέσα σε μια δεκαετία αγοράστηκαν από Αιγνουσιώτες εφοπλιστές πολλά παρόμοια πλοία, όπως το Λέανδρος, Θεοδώρα, Σαπφώ, Αδαμάντιος Λαιμός, Δημήτριος Πατέρας, Αρχιμήδης, Κωστής, Δίρφης, κλπ.

Από το 1923 έως το 1939 η δύναμη των Οινουσσών ξεπερνούν τα 65 πλοία.

Χαρακτηριστικά τα ατμόπλοια που ανήκαν σε μέλη της οικογένειας "Πατέρα" ήταν τα εξής 23:

Διαμαντής (Δ. Πατέρας & Υιούς), Νικόλαος (Νικ. Ι. Πατέρας & Υιούς), Κατίγκω (Κ. Χατζηπατέρας & Υιούς), Χαράλαμπος Π. (Χ. Πατέρα & Υιούς), Νικόλαος Πάτερας (Ν. Ι. Πατέρας), Κωνσταντής (Κ.Δ.Πατέρα & Υιούς), Οινουσιός, Χρυσάνθη και Ιωάννης Πατέρας (Ν.Πατέρας & Υιούς), Κωνσταντής και Αίας (Κ.Δ.Πατέρα & Υιών), Αγία Ειρήνη (Ηλία Πατέρα), Λίλη και Βικτωρία (Χαραλάμπου Ν. Πατέρα), Καλλιόπη και Διαμαντής (Διαμαντή Πατέρα & Υιών), Λεωνίδας και Λέανδρος (Κ.Χατζηπατέρας & Υιών), Άγιοι Βίκτωρες και Όρος Κυλλήνη (Ν.Ι. Πατέρας Υιοί), Δίρφης (Βασίλη & Νικόλα Πατέρα), Μαρούκο Πατέρα και Αναστάσιος Πατέρας (Αναστάσιος Πατέρας & Υιοί).

Από τα ιστορικά αρχεία το 1/3 των ατμόπλοιων των Οινουσσών πλοιοκτητών πριν την έναρξη του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου ανήκαν στις οικογένειες Πατέρα και Χατζηπατέρα.

Λίγα από αυτά τα πλοία επέζησαν τον πόλεμο και χάσαμε πολλούς συγγενείς και φίλους ανάμεσα στους αξιωματικούς και ναύτες.

### - Τι έγινε μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο;

- Μετά το πέρας του πολέμου οι Αιγυπτιακές αγόρασαν 14 από τα πρώτα 100 Liberty εκ των οποίων η οικογένεια Πατέρα & Χατζηπατέρα παρέλαβε τα 8:

Άγιος Νικόλαος (Νικ. Χατζηπατέρας & Υιοί), Κώστας Χατζηπατέρας (Ιωαν. Χατζηπατέρας & Υιοί), Κωνσταντής (Κ.Δ. Πατέρας & Υιοί), Νικόλαος Πατέρας (Ν. Ι. Πατέρας Υιοί), Αναστάσιος (Αναστάσιος Πατέρας & Υιοί), Δίρφυς (Ν.Ι. Πατέρας & Β.Ι. Πατέρας), Καλλιόπη (Διαμαντής Πατέρας & Υιοί) και Νικόλαος (Χαράλαμπος Πατέρας).

Τα υπόλοιπα (6) Liberty παρέλαβαν οι οικογένειες Λαιμού, Λύρα, και Μαυροφίλιππα.

Από το 1950 μέχρι και σήμερα, εκατοντάδες βαπόρια αγοράστηκαν "second-hand" ή ναυπηγήθηκαν από Οινούσσιους εφοπλιστές, τους Πατεράιους, Χατζηπατεράιους, Λαιμούς, Σαμωνάδες, Λυραίους, Κολλάκιδες, Αγγελάκους, Λυγυγούς κλπ., σε ναυπηγεία της Ευρώπης και της Ασίας.

Είμαι λοιπόν περήφανος που είμαι μέλος μιας εκ των ιστορικότερων οικογενειών κερματικών που επί 200 χρόνια και 7 συνεχόμενες γενεές υπήρξαν πρωτοπόροι στην δημιουργία του "Ελληνικού ναυτικού θαύματος" και ευελπιστώ ότι και η νέα γενιά θα συνεχίσει με επιτυχία αυτήν την μοναδική ναυτική παράδοση των προγόνων μας.

### - Ποιά είναι η κοινωνική προσφορά των Οινούσσιων εφοπλιστών προς την πατρίδα;

- Η προσφορά τους είναι τεράστια. Οι οικογένειες Πατέρα, Χατζηπατέρα, Λαιμού, Λύρα, Κολλάκη, Σάμωνα, Αγγελάκου, έχουν κατασκευάσει Σχολεία, Ναυτικές Σχολές, Εκκλησίες, Νοσοκομεία, Γηροκομεία, Κοινωνικά Ιδρύματα και έχουν προσφέρει εκατοντάδες υποτροφίες και οικονομική στήριξη στους συνανθρώπους μας στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Όπως έχει δηλώσει και ο Εθνικός Ευεργέτης, Ιωάννης Διαμαντή Πατέρας, "Οι γονείς μου με δίδαξαν ότι τα χρήματα που κερδίζουμε στην ζωή είναι δανεικά και πρέπει να τα επιστρέφουμε στην κοινωνία και στους ανθρώπους του μόχθου, που έχουν ανάγκη βοήθειας".

### - Σήμερα με τον εξάδελφό σας Νικόλα Δ. Πατέρα και Πρόεδρο της Contships διοικείτε την εταιρεία Contships Management Inc. Ποιο είναι το επιχειρηματικό μοντέλο της Contships;

- Καταρχήν θα ήθελα να εκφράσω την μεγάλη μου ικανοποίηση για την άψογη και αγαστή συνεργασία με τον εξάδελφό μου και Πρόεδρο της Contships, μια χαρισματική επιχειρηματική προσωπικότητα που ξεκίνησε την καριέρα του στη ναυτιλία το 1986. Ως γνωστόν ο Νίκος ξεκίνησε την καριέρα του στην "Pateras Brothers Limited" το 1986 και στη συνέχεια το 1993 δημιούργησε την "Pacific & Atlantic", που εξειδικεύονταν στην διαχείριση πλοίων ξηρού φορτίου. Μεταξύ του 2002 και 2007 η εταιρεία είχε ένα στόλο 52 πλοίων και λίγο πριν το ξεκίνημα της οικονομικής κρίσης πούλησε τα πλοία της με σημαντικά κέρδη. Στην συνέχεια ίδρυσε την "Contships" το 2015 μετά από προσεκτική μελέτη της αγοράς και η εταιρεία ελέγχει σήμερα 40 container πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 50.000 τευ μεταφέροντας 1.000.000 τευ ετησίως. Απασχολεί στα πλοία της 800 ναυτικούς και 100 άτομα προσωπικό στην Ήρα. Το 2020 πούλησε 6 πλοία τα: Contship Ace, Box, Cup, Day καθώς και τα BFP Galaxy και BFP Melody και τα αντικαταστήσαμε με 3 μεγαλύτερα και νεότερα πλοία: τα Contship Ono, Leo και Key.

### - Ως πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος ποια ήταν τα κυριότερα θέματα που σας απασχόλησαν την χρονιά που πέρασε και ποια τα μελλοντικά σας σχέδια;

- Καταρχήν να πούμε ότι έχουμε μια άριστη συνεργασία με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και το Υπουργείο Ναυτιλίας καθώς είμαστε ο θεσμικός σύμβουλος του κράτους στα θέματα που απασχολούν όλους τους κλάδους της ναυτιλίας.

Το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος μαζί με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και το Εμπορικό & Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Πειραιώς ιδρύσαμε το Maritime Hellas – Navigate the Greek Cluster. Σήμερα έχει πάνω από 100,000 μέλη το ελληνικό ναυτιλιακό Cluster.

Το μεγαλύτερο μας project αυτή τη στιγμή είναι η ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου, ένα μεγάλο έργο που θα μας απασχολήσει τα επόμενα χρόνια. Επίσης μας απασχολεί η διαδικασία της απανθράκωσης της ναυτιλίας (zero-carbon targets) για το 2030 και το 2050 ανάλογα με την εξέλιξη της τεχνολογίας. Πιστεύω για τα πορθμεία και τα ημερόπλοια η πρόωση θα είναι με μπαταρίες και ηλεκτρικά μοτέρ ενώ για τα μεγάλα πλοία η αμμωνία και το υδρογόνο θα είναι η λύση της ενέργειας στο μέλλον.

Όστόσο η ναυτιλία όσα χρόνια και να περάσουν λόγω της φύσης της θα παραμείνει ο πιο οικονομικός και οικολογικός τρόπος μεταφοράς των φορτίων παγκοσμίως, όποια και αν είναι η εξέλιξη της τεχνολογίας. Σύμφωνα με μελέτη του IMO τα πλοία εκπέμπουν μόνο 8gr CO2 ανά ton-km, ενώ το τρένο 35gr, το φορτηγό 110gr και το αεροπλάνο 665gr.

Έχουμε μια πολύ καλή συνεργασία με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών στην προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα για τη αντιμετώπιση της έλλειψης ικανών αξιωματικών. Το ναυτικό επάγγελμα είναι προσιτό, με καλές προοπτικές και αποδοχές. Ακόμα για την προστασία της ελληνικής θάλασσας συνεργαστήκαμε με την WWF και την HELMEPA για εκπαιδευτικά προγράμματα.



Ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος Θεόδωρος Κηλιάρης αποδέχεται δωρεά της Contships για ιατρικό εξοπλισμό προς την αντιμετώπιση του COVID-19

The Admiral of the Hellenic Coast Guard Theodoros Kiliaris accepts a donation of COVID-19 medical equipment from Contships

## Dr. George D. Pateras President of Hellenic Chamber of Shipping Deputy Chairman of Contships Management Inc.

200 years maritime tradition of the Pateras family

Interview: Stefanos Papandreou & Theano Kalapotharakou

*When you talk with George Pateras you gain a positive perspective for what is happening in shipping and our lives. George Pateras is one of the most active presidents of the Hellenic Chamber of Shipping with extensive experience and analytical capabilities. He is respected in the shipping community, well-educated with a PhD and with great knowledge of our culture and history. George Pateras, President of the Hellenic Chamber of Shipping and Deputy Chairman of Contships Management Inc., exclusively talks about the milestones of the Pateras family shipping tradition and comments on the latest shipping developments.*

### - Why is 2021 the anniversary year for the Pateras family?

- The year 2021 is an important landmark for our country because we celebrate 200 years of Greek Independence.

2021 is also an important milestone for our family because we celebrate 200 years of maritime tradition and contribution to Greek shipping. According to the book "Chronicles of Oinousses" written by Mr. Andreas G. Lemos in 1961 (page. 171), "The revolution of 1821 finds the Oinoussiens and Kardamylians with small vessels, enough though, to operate a Nautical School, cultivating seamanship for the years to come. Konstantinos Kanaris, when approaching the port of Psarra, met Diamantis Lemos, whom he took as his navigator for the raid on Kara Ali's flagship in the port of Chios.

Diamantis Lemos navigates Kanaris and his fireship to the northern shores of Chios, to the small bay of Parpantos and hides for a day undetected by the Turks before the raid on Kara Ali's flagship".

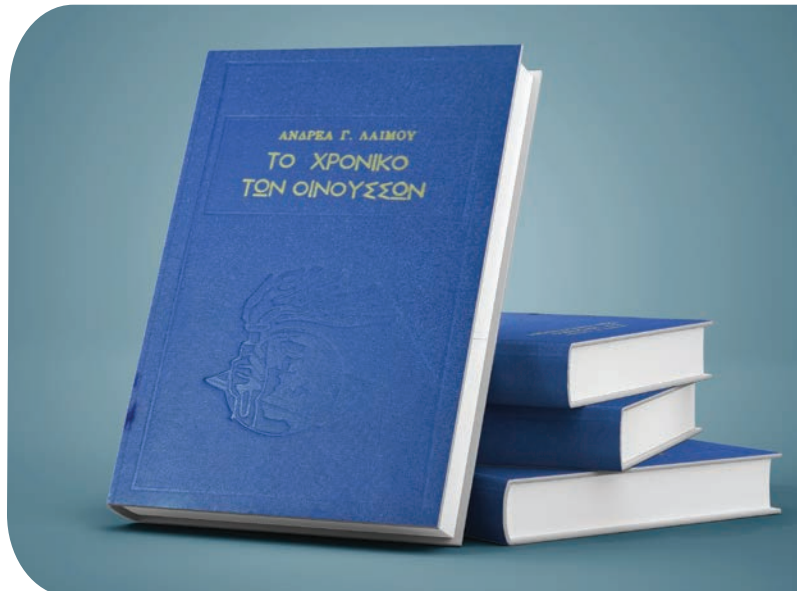
The history of the Oinoussian seaman begins from the first decades of the 19th century, between 1800-1820 and their remarkable achievements from owning sailing boats, through steamships and the 1st and 2nd World War and despite the tremendous losses of ships and lives they continued to flourish in the International Maritime arena.

### - Can you give a historical account for the period from 1850 until 1950?

- The forefather of the Pateras family is Ioannis Pateras, who had 5 sons, Nikolaos, Georgios, Konstantis, Ilias and Michael based on the family tree from 1770.



Πρόσκληση καθέλκυσης Φ/Γ ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ 1956 (Ν.Ι.ΠΑΤΕΡΑΣ ΥΙΟΙ)  
Launching invitation M/V OINOUSIOS 1956 (N.J.PATERAS SONS)



"Βιβλίο Ανδρέα Λαιμού 1961"  
"Book by Andreas Lemos 1961"

The grandson of Konstanti, was baptized Hadji and the Hadjipateras family was created. From 1800-1853, the Oinoussians were masters of the sea on the commercial sea routes between Chios – Mytilini – Smyrni and Asia Minor.

During the Crimean War of 1853 a considerable number of vessels were owned by the Oinoussian families: Pateras, Lemos, Nikiforos, Samonas, Lyras, Frangos, etc.

Konstantinos I. Hadjipateras mentions in the Andreas Lemos book (page 185), that in 1868 the Oinoussian vessels numbered 30 of 3.160 tons in total.

The types of vessels were: Bombards, Gulleys, Briggs and Schooners. New vessels were built in Syros and sailed between Genova, Marseilles, Barcelona and the West Africa coasts. In 1903 the first mutual marine insurance organization “Ai Oinoussai” was founded by Konstantinos J. Hadjipateras, Nikolas J. Pateras, Diamantis J. Pateras, Christos Lemos, Panagiotis Lemos, Konstantinos M. Lemos, Markos Lyras for the sole purpose of insuring the “Oinoussian vessels”.

In 1905 the acquisition of the vessel “Marietta Ralli” marked the transition to steam with the families of Pateras, Hadjipateras and Lemos taking the leap from sails to steam.

Within a decade, Oinoussian shipowners bought several similar vessels such as the Leandros, Theodora, Sapfo, Adamantios Lemos, Dimitrios Pateras, Archimidis, Kostis, Dirfys, etc.

From 1923 to 1939 the strength of Oinoussian owned fleet, grew to more than 65 vessels.

The steamships that belonged to members of Pateras family were the following 23:

Diamantis (D. Pateras & Sons), Nikolaos (Nik. J. Pateras & Sons), Katigo (K. Hadjipateras & Sons), Charalambos P. (Ch. Pateras & Sons), Nikolas Pateras (N. Pateras), Konstantis (K.D. Pateras & Sons), Oinoussios, Chrysanthi and Ioannis Pateras (N. Pateras & Sons), Constantis and Aias (K.D.Pateras & Sons), Agia Irini (Elias Pateras), Lily and Victoria (Charalambos N. Pateras), Kalliopi and Diamantis (Diamantis Pateras & Sons), Leonidas and Leandros (K. Hadjipateras & Sons), Agioi Viktoros and Oros Kyllini (N.J.Pateras Sons), Dirfys (Vassilis & Nikolas Pateras), Marouko Patera and Anastasios Pateras (Anastasios Pateras & Sons).

From the historical archives, 1/3 of the steamships that belonged to Oinoussian shipowners before the beginning of the 2nd World War were owned by the Pateras and Hadjipateras families. Only a few of these vessels survived the war and many relatives and friends were lost at sea among the officers and seafarers.



#### - What happened after the 2nd World War?

-After the end of the war the Oinoussians bought 14 of the first 100 Liberties that were sold by the US government 8 of which were bought by the Pateras and Hadjipateras family:

Agios Nikolaos (Nick Hadjipateras & Sons), Costas Hadjipateras (John Hadjipateras & Sons), Konstantis (K.D. Pateras & Sons), Nikolas Pateras (N.J.Pateras Sons), Anastasios (Anastasios Pateras & Sons), Dirfys (Vassilis & Nikolas Pateras), Kalliopi (Diamantis Pateras & Sons) and Nikolaos (Charalambos Pateras). The remaining 6 Liberties were delivered to the Lemos, Lyras and Mavrofilippas families.

From 1950 till today, hundreds of “newbuildings” and “second hand” vessels were acquired by Oinoussian shipowners, Pateras, Hadjipateras, Lemos, Samonas, Lyras, Kollakis, Angelakos, Lygnos, built in European and Asian shipyards.

I am, therefore, proud to be a member of one of the most historic shipowning families who for 200 years and 7 continuous generations were pioneers in the creation of the “Greek shipping miracle” and I hope that the new generation will successfully continue this unique maritime tradition of our ancestors.

Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ “ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ” 1904-2007  
THE STORY OF “ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ” 1904-2007



M/V ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ - 1904 ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ & ΥΙΟΙ



M/V ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ - 1956 N. J. PATERAS SONS Ltd



M/V ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ - 2007 N.D. PATERAS (P&A)

***-What is the social responsibility contribution of Oinoussian shipowners to our country?***

-The social contribution of Oinoussians is tremendous. The families of Pateras, Hadjipateras, Lemos, Lyras, Kollakis, Samonas, Angelakos have funded the construction of Nautical Academies, Churches, Hospitals, Nursing Homes, Charitable Foundations together with hundreds of academic scholarships in Greece and abroad. As the national benefactor Ioannis Diamantis Pateras once said: "My parents taught me that the money we earn is borrowed and we should return it to society and the people in need".

***Today, you and your cousin Nikolas D. Pateras, the Chairman of Contships, manage the company Contships Management Inc. What is the business model of Contships?***

- Firstly, I would like to express my gratitude for the good cooperation with my cousin Nikolas, the Chairman of Contships, a gifted shipping personality, who started his career in 1986 in the family's company "Pateras Brothers Limited". In 1993 he created his own shipping company "Pacific & Atlantic", which specialized in managing bulk carriers and multipurpose ships. Between 2002 and 2007 the company owned a fleet of 52 vessels and just before the financial crisis of 2008 the fleet was sold making a considerable profit. In 2015 after a cautious monitoring of the market Nikolas set up "Contships" which today controls 40 container ships with a total fleet capacity of 50.000 teu carrying 1.000.000 teu annually. Contships employs 800 seafarers and 100 shore personnel. Following our renewal and expansion policy, in 2020 we sold six vessels, Contship Ace, Box, Cup, Day as well as the vessels BFP Galaxy and BFP Melody which were replaced by 3 larger and younger vessels, the Contship Ono, Leo and Key.

***- As President of the Hellenic Chamber of Shipping what were the most important initiatives of 2020 and the future plans of the chamber?***

- Before I describe our activities during 2020 and our future plans, I would like to underline our excellent cooperation with the Union of Greek Shipowners and the Ministry of Shipping. The Chamber is the institutional advisor to the government on all shipping matters. The Hellenic Chamber of Shipping together with the Union of Greek Shipowners and the Piraeus Chamber of Com-



merce & Industry set up Maritime Hellas – Navigate the Greek Cluster. Today we have over 100.000 members in the Greek maritime cluster. Apart from this achievement our biggest project currently is the renewal of the Greek passenger ferry fleet, an ambitious plan which will be our priority for the next several years.

Another serious issue that we are tackling is the decarbonization process of shipping for 2030 and 2050, (zero-carbon targets) with the aid of existing and developing technologies.

I believe that smaller passenger ferries (sea bridges) will be powered by batteries and electric motors. On the other hand the larger vessels will be fueled by hydrogen or ammonia which in my view will be the solution for the future.

However, shipping will remain the most efficient and ecologically friendly way for the global transportation of goods regardless of technological developments. According to the 3rd IMO report on CO<sub>2</sub>, ships emit only 8gr per ton-km compared to trains at 35gr, truck at 110gr and airplane at 650gr.

As I mentioned before we have an excellent cooperation with the Union of Greek Shipowners also on the issue of employing young people in the maritime profession, in order to combat the shortage in competent officers that we will face in the near future. The seaman's profession is a good, respectable and lucrative profession with excellent career opportunities.

Finally, we are cooperating with the WWF and HELMEPA to organize training programs for the protection of the Greek seas.