

ΕΝΩΠΙΟΝ
Του ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ
κ.κ. Νικολάου-Γεωργίου Δένδια

Υ Π Ο Μ Ν Η Μ Α

Του Παναγιώτη **Σταμάτη**, του Δημητρίου, και της Κανέλλας, κατοίκου Κορίνθου, οδός Ποσειδωνίας, αριθμ. 37, Αν. Αξιωματικού ΠΝ, ε.α., **Μέλος ΔΣ/ΕΑΑΝ**, με ΑΔΤ ΑΚ 150921/Τ.Α. Εξαρχείων /22-2-2012, με Α.Φ.Μ. 021428287/Δ.Ο.Υ. Κορίνθου, γεννηθέντος στην Πάτρα, κιν. 6977516516, e mail: panos_stamatis@yahoo.gr

ΘΕΜΑ: Η Σύμβαση Εκσυγχρονισμού των 5 Αεροσκαφών Ναυτικής Συνεργασίας Ρ3.



Κόρινθος, 2.9.2024

Αξιότιμε κ. Υπουργέ,

Σας αποστέλλω την με **ΑΒΜ: Ε24/156 Μηνυτήρια Αναφορά μου ενώπιον της κ. Εισαγγελέως του Αρείου Πάγου**, που εγχειρίστηκε στο κατάστημα της Εισαγγελίας Πρωτοδικών Κορίνθου, την Τρίτη, 20 Αυγούστου 2024 και ώρα 09.56.48 και δημοσιεύθηκε στις 25.8.2024 στην Κυριακάτικη έκδοση της εφημερίδας ΠΡΩΤΟ ΘΕΜΑ.

Μετά ταύτα αιτούμαι την συγκέντρωση και αποστολή στη δικαιοσύνη όλων των εγγράφων εκ μέρους Σας που αναφέρονται στο παρόν, καθώς επίσης και όσα άλλα κρίνεται ότι είναι απαραίτητα, ώστε να μην υπάρξει καθυστέρηση στην διερεύνηση, νομική αξιολόγηση των καταγγελλομένων και ποινικό κολασμό των υπευθύνων.

Επιπλέον αιτούμαι να δηλώσετε υποστήριξη της κατηγορίας που αποσκοπεί στην υποβοήθηση του ανακριτικού έργου, με στόχο την αποκάλυψη της αλήθειας με ψυχραιμία, νηφαλιότητα, δυνάμει των άρθρων **63, 68 παρ.2, 82 παρ.1 και 84 ΚΠΔ** και με τον επιβεβλημένο σκοπό, την προστασία του δημοσίου συμφέροντος.

ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Με το ανά χείρας υπόμνημα παρέχονται στοιχεία τεκμηρίωσης για ένα τεράστιο σκάνδαλο στο εξοπλιστικό πρόγραμμα του Πολεμικού Ναυτικού, που αφορά τη σύμβαση με ανάδοχο την εταιρεία Lockheed Martin του εκσυγχρονισμού και την αναβάθμιση **των 5 αεροσκαφών ναυτικής συνεργασίας P-3 Orion** (έτος παραγωγής **1960**), έχοντας λοιπόν προσωπική γνώση και κρίση, σας παραθέτω την χρονική σειρά των γεγονότων.

Το πρόγραμμα «Εκσυγχρονισμός Μέσης Ζωής (EMZ) των Αεροσκαφών Ναυτικής Συνεργασίας (ΑΦΝΣ) P-3B του ΠΝ» (Mid-Life Upgrade – MLU) θα διαρκούσε επτά χρόνια (2015-2020) και αφορούσε τον εκσυγχρονισμό, τη συντήρηση και εν συνεχεία την υποστήριξη πέντε εκ των έξι αεροσκαφών τύπου **P-3B TACNAVMOD**, (σε αντικατάσταση των HU-16B Albatross που υπηρέτησαν το Πολεμικό Ναυτικό, μέχρι το 1995), τα οποία αποκτήθηκαν δωρεάν, **μεταχειρισμένα, από τις ΗΠΑ την περίοδο 1991-1992** (η παραγωγή τους σταμάτησε το **1991**) και **ηλικίας 49 ετών (2015)**, δύο είναι κατασκευής **1966** και τέσσερα **1967**.

Πλην όμως αν και έχει καταβληθεί όλο το ποσό, σε επτά ετήσιες τμηματικές δόσεις από το 2015 έως και το 2021, το ΠΝ δεν έχει παραλάβει μέχρι και σήμερα (2024), ούτε ένα εκσυγχρονισμένο αεροσκάφος.

Η χρονική σειρά:

Το 2007 – 2008 έγινε από το ΠΝ διαδικασία εκτίμησης της δομικής κατάστασης των ΑΦΝΣ, P-3B. Μετά το πέρας της διαδικασίας διαπιστώθηκε σοβαρή καταπόνηση των αεροσκαφών και η απαίτηση εκτέλεσης εκτεταμένων δομικών αντικαταστάσεων και εργασιών, προκειμένου να αποφευχθεί η άμεση καθήλωση τους.

Τέλος του 2008 αποφασίστηκε η αγορά νέου τύπου ΑΦΝΣ (με ταυτόχρονη εγγραφή στο τότε ΕΜΠΑΕ πίστωσης 250.000.000 ευρώ για 4 + 1 αεροσκάφη) και οριστική καθήλωση των υπαρχόντων P3B.

Τα Αεροσκάφη Ναυτικής Συνεργασίας ΑΦΝΣ, P-3B του ΠΝ παροπλίστηκαν το 2009, με απόφαση του Ανωτάτου Ναυτικού Συμβουλίου (ΑΝΣ) υπ' αριθμόν 247/53ης /22-12-2009, με ΥΕΘΑ τον κ. Ευ. Βενιζέλο, Α/ΓΕΝ και Πρόεδρο του ΑΝΣ, τον Αντιναύαρχο Γεώργιο Καραμαλίκη ΠΝ (5.2.2008-18.2.2010).

Αιτία παροπλισμού ήταν η συμπλήρωση ωρών πτήσης (ΩΠ) για βαριά εργοστασιακή συντήρηση (PDM), αλλά και το μηδενικό υπόλοιπο ΩΠ για την εκτέλεση επιπλέον

ειδικών δομικών επιθεωρήσεων στις κρίσιμες περιοχές του αεροσκάφους. Τα αεροσκάφη αυτά είχαν αποκτηθεί δωρεάν από τις ΗΠΑ [την περίοδο 1991-1992]. Πρέπει να σημειωθεί επίσης ότι τα αεροσκάφη παραχωρήθηκαν από τις ΗΠΑ μεταχειρισμένα και όχι καινούρια.

Στο ανωτέρω πλαίσιο προκρίθηκε η επιλογή πρόσκτησης νέου Α/φους ΑΦΝΣ, με δυνατότητες αντίστοιχες του P-3, και τρόπο υλοποίησης τον Ανοιχτό Μειοδοτικό Διαγωνισμό (Α.Μ.Δ). Μετά το πέρας της διαδικασίας διαπιστώθηκε σοβαρή καταπόνηση των αεροσκαφών και η απαίτηση εκτέλεσης εκτεταμένων δομικών αντικαταστάσεων και εργασιών, προκειμένου να αποφευχθεί η άμεση καθήλωση τους.

Τέλος του 2008 αποφασίστηκε η αγορά νέου τύπου ΑΦΝΣ (με ταυτόχρονη εγγραφή στο τότε ΕΜΠΑΕ πίστωσης 250.000.000 ευρώ για 4 + 1 αεροσκάφη) και οριστική καθήλωση των υπαρχόντων P3B.

Κλιμάκιο αξιωματικών του ΠΝ, είχε μεταβεί αρχές του 2009 στην Ιταλία και επισκέφτηκε την εταιρία κατασκευής των **ATR-72 600T**, που διαθέτουν παρόμοιο εξοπλισμό με τα υπάρχοντα Α/φη P-3B του ΠΝ και επιπλέον, έχουν Link 16 και είναι ικανά να φέρουν τορπίλες, κόστος των ATR-72 600T ήταν περίπου 120 εκ ευρώ έκαστο.

Το πρόγραμμα αγοράς των ATR-72 600T σταμάτησε με την αλλαγή της κυβέρνησης και την ανακοίνωση του κ. πρωθυπουργού Γ. Α. Παπανδρέου από το Καστελόριζο, για την προσφυγή της Ελλάδος στο ΔΝΤ.

Ακολούθησε μελέτη στο πλαίσιο της Δομής Δυνάμεων του ΠΝ, η οποία εγκρίθηκε από το ΚΥΣΕΑ τον Μάρτιο του 2013, για την κάλυψη των επιχειρησιακών απαιτήσεων του ΠΝ σε ΑΦΝΣ υπολογίστηκε με βάση τον ΝΑΤΟϊκό αλγόριθμο CAL- Capability Assignment Logic, για την από αέρος επιτήρηση τριών περιοχών ενδιαφέροντος ήτοι Ιόνιο Πέλαγος, Αιγαίο Πέλαγος και Θαλάσσιο χώρο μεταξύ ν. Κρήτης και ν. Κύπρου, απαιτούνται 8 αεροσκάφη τύπου P-3.

Το ΑΝΣ ωστόσο αποφάσισε την απομείωση του αριθμού των ΑΦΝΣ σε 5 για συγκράτηση του κόστους πρόσκτησης. Δεδομένου ότι τα επιχειρησιακά έργα δεν μειώνονται, συνάγεται ότι τα εν λόγω ΑΦΝΣ θα πρέπει να έχουν τις καλύτερες δυνατές επιχειρησιακές δυνατότητες και πτητικά χαρακτηριστικά προκειμένου όπως ανταποκριθούν στον καλύτερο δυνατό βαθμό.

Το πρόγραμμα για τα ΑΦΝΣ είναι ταξινομημένο στα υψηλής προτεραιότητας εξοπλιστικά προγράμματα, τόσο εντός ΠΝ με απόφαση ΑΝΣ υπ' αριθμόν 33/9ης /27-2-2013, όσο και διακλαδικά με απόφαση ΣΑΓΕ υπ' αριθμόν 3/34ης /24-12-13.

Στη συνέχεια παρατίθενται όλες οι αποφάσεις των θεσμικών οργάνων που συμμετείχαν στην επικύρωση και επιλογή του P-3B ως προσφορότερης λύσης ΑΦΝΣ για το ΠΝ:

α. Τον Δεκ 09 το Ανώτατο Ναυτικό Συμβούλιο (ΑΝΣ) με την απόφαση 247/2009// 22-12-2009 αποφάσισε τον παροπλισμό των Αεροσκαφών Ναυτικής Συνεργασίας P-3B, ενόψει των αποτελεσμάτων του διαγωνισμού που ήταν σε εξέλιξη για την προμήθεια νέου ΑΦΝΣ.

β. Τον Δεκ 09 ο κ. ΥΕΘΑ ενέκρινε την ακύρωση του διαγωνισμού 02/2009 για την προμήθεια πέντε (συν ένα option) Αεροσκαφών Ναυτικής Συνεργασίας (ΑΦΝΣ), ελλείψει απαραίτητων δικαιολογητικών στην πρώτη φάση διενέργειας του διαγωνισμού.

γ. Τον Ιουν 11 το ΑΝΣ με την απόφαση 99/11 της 16-6-11 ενέκρινε την αναγκαιότητα και σκοπιμότητα ανάληψης των απαιτούμενων ενεργειών για την εκτέλεση δομικών επιθεωρήσεων/ εργασιών σε αριθμό ή στο σύνολο των αεροσκαφών P-3B με σκοπό την ενεργοποίηση και επιχειρησιακή εκμετάλλευση τους για χρονικό διάστημα που θα προκύψει/ καθοριστεί μετά την ολοκλήρωση των εν λόγω εργασιών. Τον Αυγ 11 το ΣΑΓΕ, με την γνωμάτευση υπ' αριθμόν 4 της 23ης Συνεδρίασης της 31-8-11 γνωμάτευσε υπέρ της ανωτέρω απόφασης του ΑΝΣ. Το υποπρόγραμμα αυτό ακυρώθηκε τον Αύγουστο 2012 στο πλαίσιο λήψης έκτακτων δημοσιονομικών μέτρων.

δ. Τον Φεβ 13 το ΑΝΣ, με την απόφαση υπ. αριθ. 33/13 της 27ης/27-2-2013, γνωμοδότησε υπέρ της επικαιροποίησης/ επιβεβαίωσης της αναγκαιότητας/ σκοπιμότητας πρόσκτησης έως πέντε (5) ΑΦΝΣ για το ΠΝ.

ε. Τον Μαρ 13 το ΣΑΜ, με την απόφαση υπ. αριθ. 3 της 6ης/4-3-2013, ενέκρινε την αναγκαιότητα / σκοπιμότητα πρόσκτησης έως πέντε (5) ΑΦΝΣ για το ΠΝ.

στ. Τον Μάιο 13 το ΚΥΣΕΑ με την απόφαση υπ. αριθ. 1 της 5ης/30-5-2013 συνεδρίασης, ενέκρινε την Δομή Δυνάμεων των ΕΔ 2013 – 2027, στην οποία προβλέπεται μεταξύ άλλων και η ύπαρξη πέντε (5) ΑΦΝΣ στις μονάδες κρούσεως του ΠΝ από το 2013.

ζ. Το ΑΝΣ με την υπ' αριθ. 167 /13 της 38ης/ 20-12-13 απόφαση της Ολομέλειας με Α/ΓΕΝ και Πρόεδρο ΑΝΣ, τον Αντιναύαρχο Ευάγγελο Αποστολάκη ΠΝ (7.3.2013-16.9.2015), ενέκρινε την Μελέτη Επιχειρησιακών Απαιτήσεων και Προδιαγραφών Επιδόσεων (ΜΕΑ-ΠΕ) με τίτλο «Εκσυγχρονισμός Μέσης Ζωής (ΕΜΖ) των Αεροσκαφών Ναυτικής Συνεργασίας (ΑΦΝΣ) P-3B του ΠΝ» και την Τεχνική Προδιαγραφή (ΤΠ) ως Παράρτημα «Ε» αυτής.

η. Το ΣΑΓΕ με την υπ' αριθ. 3 της 34ης/ 24-12-13 γνωμοδότησε υπέρ της μεμονωμένης ενεργοποίησης υποπρογράμματος «Εκσυγχρονισμός Μέσης Ζωής – EMZ και αναβάθμιση/ ολοκλήρωση νέων επιχειρησιακών συστημάτων για την επιχειρησιακή εκμετάλλευση έως πέντε (5) αεροσκαφών P-3B του ΠΝ», κατά τα προβλεπόμενα από τις διατάξεις του άρθρου 1 του Ν. 3978/11 και του άρθρου 76 του Ν. 3883/11.

θ. Την 2/1/2014 η ελληνική πλευρά απέστειλε προς το USN Letter of Request (LOR), με τις απαιτήσεις του προγράμματος και την 22/10/2014, η αμερικανική πλευρά διαβίβασε το προτεινόμενο σχέδιο της διακρατικής συμφωνίας «Draft LOA». Στο παραπάνω πλαίσιο, την 27/10/2014 η ΓΔΑΕΕ συγκρότησε την Επιτροπή Διαπραγματεύσεων

ι. Τον Ιούλιο '14 η Ειδική Διαρκής Επιτροπή Εξοπλιστικών Προγραμμάτων και συμβάσεων της Βουλής των Ελλήνων με την Έκθεση από 30 Ιουλίου '14 γνωμοδότησε υπέρ της ενεργοποίησης του υποπρογράμματος.

ια. Τον Οκτ '14 το ΚΥΣΕΑ με την απόφαση υπ. Αριθμ.6 της 8ης/ 13-10-2014 Συνεδρίασης, ενέκρινε την ενεργοποίηση του υποπρογράμματος και ανέθεσε στον κ. ΥΕΘΑ την ανάληψη ενεργειών αρμοδιότητας του.

ιβ. Την 27η Οκτ 14 ο κ. ΥΕΘΑ αποφάσισε την ενεργοποίηση του υποπρογράμματος (Απόφαση Ενεργοποίησης Υποπρογράμματος (ΑΕΥ)), εγκρίνοντας την έναρξη διενέργειας διαπραγματεύσεων, δίνοντας εντολή στην ΓΔΑΕΕ να διενεργήσει τις διαδικασίες που απαιτούνται για τη σύναψη της σύμβασης σύμφωνα με τους όρους και τις Τεχνικές Προδιαγραφές, και της προτεινόμενης «Draft LOA».

ιγ. Την 31 Οκτ '14 ο κ. ΥΕΘΑ αποδέχθηκε την εισήγηση της ΚΓΕΠ/ΓΔΑΕΕ, ενέκρινε την τροποποίηση των όρων του υποπρογράμματος σε 7,5 έτη και το τελικό κόστος του σε 499,8 εκ. \$ και έδωσε εντολή στον Γεν. Διευθυντή της ΓΔΑΕΕ για την υπογραφή και αποστολή επιστολής προς την αρμόδια αρχή της Κυβέρνησης των ΗΠΑ με τις τελικές θέσεις του ΥΠΕΘΑ στο πλαίσιο εκπόνησης της τελικής LOA.

ιδ. Την 11 Δεκ 14 απεστάλη από τις αμερικανικές αρχές τελικό έγγραφο LOA (Letter of Offer and Acceptance), μετά την ολοκλήρωση των διαπραγματεύσεων της αρμόδιας επιτροπής που συστάθηκε από την ΓΔΑΕΕ.

ιε. Την 15 Μαρ 2015 το ΚΥΣΕΑ με απόφαση υπ. Αριθμ.1 της 5ης/ 15-3-2015 Συνεδρίασης, **Πρωθυπουργός κ. Αλέξιος Τσίπρας, ΥΕΘΑ κ. Πάνος Καμμένος, ΓΕΕΘΑ Στρατηγός Μιχαήλ Κωσταράκος και Α/ΓΕΝ Αντιναύαρχος Ευάγγελος Αποστολάκης**

ΠΝ, ενέκρινε το σχέδιο Διακρατικής Συμφωνίας (LOA) και εν συνεχεία ο Γεν. Διευθυντής ΓΔΑΕΕ υπέγραψε και απέστειλε την Διακρατική Συμφωνία στις Αμερικανικές αρχές.

ιστ. Την 15/3/2015, η ΓΔΑΕΕ κοινοποίησε τη κατακυρωτική απόφαση (ΑΔΑ: Β50Ν6-ΣΥΦ) για το πρόγραμμα, η οποία έλαβε υπόψη της μεταξύ άλλων το σχετ. (β) Επιστολή Α/ΓΕΝ προς CNOUSN/2 Ιαν. 2014LOR (Letter of Request), στη δε **σελίδα Β-5**, χαρακτηρίζουν τη σύμβαση ως μη ειδικό εξοπλιστικό πρόγραμμα το οποίο υπόκειται σε κρατήσεις 6,144% (MTN, TAN, ΟΓΑ).

Εύκολα μπορεί λοιπόν να συμπεράνει και ο ποιο καλόπιστος πολίτης το παράδοξο αν όχι και επιλήψιμο, ότι ενώ το ΑΝΣ το 2009 κατόπιν εισήγησης του Α΄ Κλάδου, έκρινε ότι τα ΑΦΝΣ ήταν ακατάλληλα και επικίνδυνα για οποιαδήποτε χρήση, ήρθε ένα άλλο ΑΝΣ, μετά την πάροδο 4 ετών ακινησίας και με την υπ΄ αριθ. 167 /13 της 38ης/ 20-12-13 απόφαση της Ολομέλειας, ενέκρινε την Μελέτη Επιχειρησιακών Απαιτήσεων και Προδιαγραφών Επιδόσεων (ΜΕΑ-ΠΕ) με τίτλο «Εκσυγχρονισμός Μέσης Ζωής (ΕΜΖ) των Αεροσκαφών Ναυτικής Συνεργασίας (ΑΦΝΣ) Ρ-3Β του ΠΝ».

Όπως είναι γνωστό τα θέματα προς συζήτηση και λήψη αποφάσεως εισέρχονται προς συζήτηση στο ΑΝΣ, κατόπιν εισηγήσεως του αρμοδίου κλάδου και εγκρίσεως του Α/ΓΕΝ ως Πρόεδρος του ΑΝΣ, οπότε καλό θα ήταν να γνωρίζουμε ποιοι ήταν στις κρίσιμες και συγκεκριμένες περιόδους Α/ΓΕΝ, ποιοι συμμετείχαν ως Εισηγητές και ποιοι ως Μέλη, στις συνεδριάσεις του ΑΝΣ και αν υπήρξε κάποια διαφωνία από κάποιο Μέλος.

Τελικά την 31 Οκτ '14 ο κ. ΥΕΘΑ αποδέχθηκε την εισήγηση της ΚΓΕΠ/ΓΔΑΕΕ, ενέκρινε την τροποποίηση των όρων του υποπρογράμματος σε 7,5 έτη και το τελικό κόστος του σε 499,8 εκ. \$. Στην πρόταση υπήρχε:

- Διακρατική συμφωνία με τις ΗΠΑ για να γίνουν δομικές επιθεωρήσεις στα **δύο πρώτα αεροσκάφη Ρ 3C**, με στόχο την επέκταση ορίου ζωής κατά 1000 ώρες. Τα οποία θα παραδοθούν **σε σύντομο χρονικό διάστημα** για να αρχίσουν τις περιπολίες.
- Ταυτόχρονα θα μπορούν να γίνουν οι εργασίες πλήρους δομικής αναβάθμισης σε άλλα δύο αεροσκάφη, με στόχο όριο ζωής τα 25 χρόνια και 15.000 ώρες πτήσης.
- Με την ολοκλήρωση των εργασιών σ' αυτά τα αεροσκάφη, τα δύο πρώτα θα περάσουν από την ίδια διαδικασία.

Η ανωτέρω απόφαση έμεινε ανεκτέλεστη, αφού δεν κατεβλήθη προκαταβολή για να ενεργοποιήσει την σύμβαση.

Όμως την **15 Μαρ 2015 το ΚΥΣΕΑ** με την απόφαση υπ. Αριθμ.1 της 5ης/ 15-3-2015 Συνεδρίασης αποφασίστηκε τελικά το επικαιροποιημένο πρόγραμμα και η σχετική σύμβαση με διακρατική συμφωνία **LOA GR-P-GLI** και υπεγράφη μεταξύ της Γενικής Διεύθυνσης Αμυντικών Εξοπλισμών και Επενδύσεων και του US NAVY με ανάδοχο την εταιρεία Lockheed Martin και εκτέλεση των εργασιών εκσυγχρονισμού από την Ελληνική Αεροπορική Βιομηχανία (ΕΑΒ), για την αναβάθμιση των αεροσκαφών ναυτικής συνεργασίας P3, στην οποία προβλέπεται η ενεργοποίηση ενός Α/φους «ενδιάμεσης λύσης» για πλέον των 2000 ΩΠ, προκειμένου να υλοποιηθούν δράσεις, όπως η αεροπορική επιχειρησιακή παρουσία του ΠΝ στην Ανατολική Μεσόγειο το συντομότερο δυνατό (εκτίμηση **Β' εξάμηνο 2016**).

Σε χρόνο ρεκόρ, προτού καν συμπληρωθούν 20 μέρες από την έγκριση του ΚΥΣΕΑ, το υπουργείο Εθνικής Άμυνας έσπευσε να ενεργοποιήσει την σύμβαση με τις ΗΠΑ καταβάλλοντας την **προκαταβολή των 45 εκατ. ευρώ** στην ανάδοχο εταιρεία, αφού συγκέντρωσε ευρώ-ευρώ το κονδύλι που συμφωνήθηκε με τους Αμερικανούς.

Τελευταία επιχειρήθηκε (από διάφορους) να εμπλέξουν τις προηγούμενες αποφάσεις των ΚΥΣΕΑ του 2012 (ή του 2014), με απώτερο σκοπό να κάνουν διάχυτη την ευθύνη της σκανδαλώδους σύμβασης.

Πέραν του ότι κακοποιείται η ίδια η αλήθεια, με τέτοιες ενέργειες προσβάλλεται και η κοινή λογική, καθώς είναι προφανές ότι αν η ενεργοποίηση του προγράμματος εκσυγχρονισμού προβλεπόταν σε απόφαση του ΚΥΣΕΑ του 2012 (ή του 2014) τότε δεν υπήρχε κανένας λόγος το Κυβερνητικό Συμβούλιο Εξωτερικών και Άμυνας να συνεδριάσει ξανά στις 15 Μαρτίου του 2015 για να δώσει έγκριση για την αναβάθμιση των P-3 Orion και την εκταμίευση 500 εκατ. δολαρίων.

Σκόπιμες διαρροές από αγνώστους, δήθεν πολιτικούς κύκλους, με υπονοούμενα, δεν είναι σε θέση να συγκαλύψουν την αλήθεια.

Επιλήψιμο είναι ότι **δεν έγινε διαγωνισμός από το ΥΠΕΘΑ** για τη Lockheed Martin, όπως προβλέπει η οδηγία **2009/81/ΕΚ** «σχετικά με τον συντονισμό των διαδικασιών σύναψης ορισμένων συμβάσεων έργων, προμηθειών και παροχής υπηρεσιών που συνάπτονται από αναθέτουσες αρχές ή αναθέτοντες φορείς στους τομείς της άμυνας και της ασφάλειας καθώς και την τροποποίηση των οδηγιών **2004/17/ΕΚ και 2004/18/ΕΚ**».

Η δε εγκύκλιος της ευρωπαϊκής οδηγίας ορίζει ρητά ότι μετά την ανάθεση ενός προγράμματος στον κύριο κατασκευαστή, οι διαδικασίες θα πρέπει να διασφαλίζουν

την ισότιμη πρόσβαση των ευρωπαϊκών εταιρειών στο υποκατασκευαστικό έργο, δηλαδή θα πρέπει να γίνονται διαγωνισμοί.

Φαίνεται ότι ο απώτερος σχεδιασμός ήταν να χρησιμοποιηθεί η διακρατική σύμβαση για να «τακτοποιηθούν» συγκεκριμένες εταιρείες ή και ίσως κάποια προσωπικά συμφέροντα.

Είναι απορίας άξιο και ερευνητέο, γιατί αν και η εταιρεία Lockheed Martin στο παρελθόν δεν ήταν συνεπής με το Ελληνικό Δημόσιο επιλέχθηκε ως ανάδοχος εταιρία του έργου.

Η επιλογή της αναδόχου εταιρίας ήταν προβληματική καθώς στο παρελθόν δεν υπήρξε συνεπής με το Ελληνικό Δημόσιο, στις 29 Ιανουαρίου 2003 υπεγράφη σύμβαση αξίας **\$272.720.603** με την Lockheed Martin Alenia Tactical Transport Systems για την προμήθεια 12 αεροσκαφών τύπου C-27J Spartan. Τα 8 στη βασική τους διαμόρφωση και τα 4 με δυνατότητα εναέριου ανεφοδιασμού.

Με πολύ μεγάλες καθυστερήσεις, τον Ιούλιο του 2011 είχαμε παραλάβει τα 8 C-27 και είχαμε πληρώσει **\$198.594.721**. Μόνο που τα προβλήματα υποστήριξης των αεροσκαφών **δεν τους επέτρεπαν να πετάνε**.

Στις 26 Ιουλίου 2012 το ΚΥΣΕΑ αποφάσισε να ματαιωθεί η παραλαβή των τεσσάρων τελευταίων αεροσκαφών που θα είχαν τη δυνατότητα εναέριου ανεφοδιασμού. Ο λόγος ήταν ότι **η κατασκευάστρια εταιρεία δεν μπορούσε να πιστοποιήσει το σύστημα ανεφοδιασμού στον αέρα**.

Με απόφαση του ΚΥΣΕΑ στις 26 Απριλίου 2012 ματαιώθηκε η παραλαβή των 4 τελευταίων Α/Φ, για τα οποία **ο κατασκευαστής επέδειξε παρατεταμένη αδυναμία πιστοποίησης του συστήματος ανεφοδιασμού εν πτήξει (IFRS)**, επιτρέποντας συμψηφισμό των υπολειπόμενων πληρωμών και λοιπών απαιτήσεων του ελληνικού Δημοσίου.

Το αποτέλεσμα είναι ότι οι φορολογούμενοι πλήρωσαν σχεδόν **200.000.000 δολάρια** και η ΠΑ μέσο μεταφορικό αεροσκάφος δεν διαθέτει.

Αξιοπερίεργο επίσης είναι η επιστολή της αμερικανικής εταιρείας Lockheed Martin προς το ΓΕΝ/ΔΕΕ Υπουργείο Εθνικής Άμυνας από 7 Μαΐου 2013 ως απάντηση του ΦΑΞ της ΓΕΝ.ΔΕΕ με αριθμ. 484/26-04-13, που επισημαίνει ότι:

«Η ενεργοποίηση των P-3B δεν αποτελεί την ενδεδειγμένη επιλογή χαμηλού κόστους και ρίσκου βραχυπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα και ως εκ τούτου παραμένουμε στην

πρόταση που υπεβλήθη με ανάλογη επιστολή μας στην **Ηγεσία του ΠΝ, την 27η Μαρτίου 2013**, με βάση την ανακατασκευή Α/Φ P-3C του USN (Excess Defence Articles - EDA).» και προειδοποιούσε την ηγεσία του ΠΝ, ο κ. Ντένης Πλέσσας, αντιπρόεδρος της Lockheed Martin και επικεφαλής του γραφείου της αμερικανικής εταιρείας οπλικών συστημάτων στην Αθήνα!

Στην επιστολή που είχε αποστείλει προς τη Διεύθυνση Εξοπλισμών του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού τον Μάιο του 2013 **ο αντιπρόεδρος της Lockheed Ντένης Πλέσσας χαρακτήριζε με τρόπο αδιαμφισβήτητο τη λύση της ανακατασκευής των P-3B ως «μη τεχνικοοικονομικά συμφέρουσα» και ξεκαθάριζε ότι τα παροπλισμένα αεροσκάφη ναυτικής συνεργασίας του Πολεμικού Ναυτικού δεν είναι σύγχρονα.**

Μάλιστα πρότεινε στο Πολεμικό Ναυτικό:

«Αντί της ανακατασκευής των P-3B του Πολεμικού Ναυτικού, να ληφθεί απόφαση για προμήθεια των νεότερων αεροσκαφών P-3C από τα αποθέματα του Αμερικανικού Ναυτικού, επισημαίνοντας ότι η λύση αυτή θα κοστίσει στο Ελληνικό Δημόσιο λιγότερα χρήματα, ικανοποιεί πλήρως τις μακροπρόθεσμες ανάγκες των ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων και παραλλήλως καλύπτει τις βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις του Ναυτικού με αεροσκάφη «πολύ πιο σύγχρονα από τα υφιστάμενα αεροσκάφη του Π.Ν.»

Στην ίδια επιστολή συνεχίζει:

«Από τον **Απρίλιο 2011**, όταν για πρώτη φορά γνωστοποιήσαμε στο Πολεμικό Ναυτικό τις εξελίξεις σχετικά με τα νεότερα αεροσκάφη P-3C του USN, η LM Aeronautics προχώρησε στην εκπόνηση μιας σειράς εναλλακτικών προτάσεων για την κάλυψη των απαιτήσεων του ΠΝ βασιζόμενες πλήρως στο P-3C, **προκειμένου να αποφευχθεί το μεγάλο ρίσκο που ενέχει η προσπάθεια ενεργοποίησης των P-3B**. Μάλιστα, η τελευταία πρότασή μας ήταν η υλοποίηση ενός προγράμματος βασισμένο στα ακόλουθα:

■ Το ΠΝ σε συνεργασία με το USN και την Lockheed Martin θα επιλέξουν τα τέσσερα (4) καλύτερα διαθέσιμα προς παραχώρηση αεροσκάφη P-3C, τα οποία και θα παραδοθούν, από το USN, στις εγκαταστάσεις της Lockheed Martin στο Greenville SC. Η Lockheed Martin θα εκτελέσει μια σειρά δομικών επιθεωρήσεων στα πρώτα δύο (2) αεροσκάφη, στον ελάχιστο δυνατό χρόνο, με σκοπό να επεκτείνει το υπόλοιπο ορίου ζωής των κατά 1000 ώρες πτήσης (2 χρόνια), συμπεριλαμβανομένου και της ορθής λειτουργίας των συστημάτων Avionics (radar και EO/TR συστημάτων, κλπ), και θα τα παραδώσει στο ΠΝ σε πτήσιμη κατάσταση προκειμένου να καλυφθούν οι άμεσες ανάγκες του ΠΝ.

■ Στα άλλα δύο (2) αεροσκάφη η Lockheed Martin θα εκτελέσει το πρόγραμμα πλήρους δομικής αναβάθμισης και ανακατασκευής που περιλαμβάνει την τοποθέτηση νέων πτερύγων, δομικές παρεμβάσεις και την τοποθέτηση αναβαθμισμένων κινητήρων, δίδοντας έτσι ένα όριο ζωής τουλάχιστον 15.000 ωρών πτήσεως. Η συντήρηση των υπάρχοντων ηλεκτρονικών συστημάτων και η τοποθέτηση ενός νέου mission system, ανεπτυγμένο από ελληνική εταιρεία, θα πραγματοποιηθεί από την εταιρεία μας και τα αεροσκάφη θα είναι διαθέσιμα για την εκτέλεση αποστολών ναυτικής συνεργασίας και επιτήρησης.

■ Με την παράδοση των δύο πλήρως αναβαθμισμένων αεροσκαφών στο ΠΝ, τα πρώτα δύο αεροσκάφη θα επιστρέψουν στις εγκαταστάσεις της Lockheed Martin, προκειμένου να εφαρμοσθούν και σε αυτά οι εργασίες της δομικής αναβάθμισης και της τοποθέτησης του νέου mission system.

Η νέα προσέγγιση της Lockheed Martin Aeronautics εκτιμάται ότι ικανοποιεί πλήρως τις μακροπρόθεσμες επιχειρησιακές ανάγκες του ΠΝ. Η συγκεκριμένη πρόταση καλύπτει δε χρονικά και τις βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις του ΠΝ και μάλιστα με Α/Φ πολύ πιο σύγχρονα από τα υφιστάμενα Α/Φ P-3B του ΠΝ.».

Δυστυχώς όμως δεν επικράτησε η πιο συμφέρουσα λύση για το ΠΝ, αλλά η πλέον χερίστη και ποινικά ερευνητέα, για όλα τα αληθή και πραγματικά περιστατικά που Σας αναφέρω.

Παραδόξως δεν ακολουθήθηκε αυτή η ορθότερη και συμφέρουσα λύση, άραγε γιατί;

Εν τέλει την Πέμπτη **15 Σεπτεμβρίου 2016** πραγματοποιήθηκε η μεταστάθμευση από το στρατιωτικό αεροδρόμιο Ελευσίνας στις εγκαταστάσεις της Ελληνικής Αεροπορικής Βιομηχανίας, του δεύτερου αεροσκάφους ναυτικής συνεργασίας P3B-Orion από τα πέντε συνολικά, στο πλαίσιο προγράμματος εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης των εν λόγω αεροσκαφών.

Στις 28.9.2016 με διαδικασίες fast-track το Πολεμικό Ναυτικό αναζήτησε και βρήκε πιλότους για τα εκσυγχρονισμένα αεροσκάφη ναυτικής συνεργασίας P-3 Orion, που αυτή την στιγμή υπόκεινται σε εργασίες στην EAB.

Η επιλογή γίνεται με συνοπτικές διαδικασίες, από πιλότους που υπηρετούν στα ελικόπτερα AB-212 και πιο συγκεκριμένα μόνο από όσους εξ' αυτών προέρχονται από τις τάξεις 2006 και 2007 της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων.

Την **8.5.2019** με καθυστέρηση μηνών και ενώ η χώρα μας έχει πληρώσει μέχρι στιγμής **406 εκατομμύρια δολάρια έως τις 15 Μαρτίου 2019**, ανακοινώθηκε ότι εφόσον ισχύσουν οι αρχικές εκτιμήσεις επίκειται η παράδοση των 2 πρώτων αναβαθμισμένων αεροσκαφών στο δεύτερο τρίμηνο του 2022 και των υπολοίπων 2 τα δεύτερο και το τέταρτο τρίμηνο του 2023. Ήδη είχαν φτάσει από τις ΗΠΑ οι δύο νέες πτέρυγες για τα πρώτα δύο ΑΦΝΣ. Ήταν σε εξέλιξη η φάση εγκατάστασης και οι δοκιμές είχαν προγραμματιστεί για τα τέλη του 2020.

Σύμφωνα με ανακοίνωση στις 9.9.2019 στην παρουσίαση της Lockheed Martin προς τους εκπροσώπους του τύπου της Θεσσαλονίκης, που πραγματοποιήθηκε στο ξενοδοχείο Μακεδονία Παλλάς από τον κ. Ντένη Πλέσσα, αντιπροέδρου της αμερικανικής Lockheed Martin για Ευρώπη, Μέση Ανατολή, Αφρική. Το πρώτο εκσυγχρονισμένο P-3B Orion θα παραδοθεί το 2021. Παράλληλα, η ελληνική εταιρεία SCYTALIS πρώην ISI HELLAS προχωράει το νέο τακτικό σύστημα αποστολής του αεροσκάφους που πραγματικά απογειώνει τις δυνατότητες δικτυοκεντρικών επιχειρήσεων του ΑΦΝΣ καθώς και των επιχειρησιακών δυνατοτήτων σε όλα τα είδη του ναυτικού πολέμου.

Στις 18.12.2023 κατά τη διάρκεια της μεγάλης έκθεσης Άμυνας Egypt Defense Expo (EDEX 2023), η ομάδα της DEFENCE ReDEFiNED είχε την ευκαιρία να συνομιλήσει με στελέχη του Αμερικανικού κολοσσού εφ όλης της ύλης για τα εξοπλιστικά προγράμματα των Ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων, τα οποία “τρέχει”.

Στελέχη της εταιρίας δήλωναν ότι ο εκσυγχρονισμός των τεσσάρων αεροσκαφών ναυτικής συνεργασίας (ΑΦΝΣ) P-3B ORION του Πολεμικού Ναυτικού, συνεχίζεται ομαλά παρά τις όποιες ανακρίβειες έχουν δει το φως της δημοσιότητας, (τονίζει στέλεχος της εταιρείας), σημειώνοντας δε ότι τα επίμαχα αεροσκάφη θα είναι τα πιο σύγχρονα του τύπου παγκοσμίως.

Το σχέδιο της αναβάθμισης δίνει έμφαση στον ανθυποβρυχιακό πόλεμο με ηλεκτρονικά συστήματα και οι αισθητήρες αιχμής, καθώς και νέο πιλοτήριο (glass cockpit) με οθόνες αφής. Ενδεικτικά, τα αεροσκάφη θα διαθέτουν νέο σύστημα αποστολής, τερματικά ζεύξης δεδομένων τύπου Link 11/16/22, νέο ραντάρ επιφανείας και σύστημα υποκλοπών. Μόλις το πρώτο P-3B ολοκληρώσει τις δοκιμές εδάφους, θα αποδοθεί στην Αεροπορία Ναυτικού ίσως και στην εκπνοή του **2023**, ενώ θα αποτελέσει και το πρότυπο για τα υπόλοιπα P-3 που θα ακολουθήσουν.

Σύμφωνα με πληροφορίες, το δεύτερο αναμένεται να αποδοθεί το **2024** και θα ακολουθήσουν δύο ακόμη το **2025**, το αρχικό χρονοδιάγραμμα όταν υπεγράφη η σχετική σύμβαση το **2015**, προέβλεπε την παράδοση του πρώτου αεροσκάφους εντός

του **2019**, με τα τρία επόμενα να παραλαμβάνονται από το Πολεμικό Ναυτικό από το **2020** έως και το **2022**.

Ενώ μέχρι σήμερα υφίσταται μόνο το **P-3 της “ενδιάμεσης λύσης”** το διαβόητο πλέον «**744**» μετά την γενική συντήρηση που υπέστη στο μεσοδιάστημα από τότε που εισήλθε στην ΕΑΒ τον Ιούλιο του 2016.

Η πρώτη δοκιμή του **P-3 της “ενδιάμεσης λύσης”** ξεκίνησε τέλος του 2016, αλλά δεν ολοκληρώθηκε ποτέ καθώς σημειώθηκε υπερθέρμανση σε έναν από τους κινητήρες T56.

Δυστυχώς στην διαδικασία ελέγχων πριν από την πρώτη πτήση αποκαλύφθηκε ένα νέο σοβαρό πρόβλημα που είχε περάσει προηγουμένως απαρατήρητο, όπως ήταν η διάβρωση στην πτερυγική δεξαμενή (No5) του αεροσκάφους.

Η επιδιόρθωσή της απαιτούσε αντικατάσταση δομικού στοιχείου (T-section) το οποίο παραγγέλθηκε και παραδόθηκε από τις ΗΠΑ και έτσι μετά από την πολύχρονη καθυστέρηση, **τελικά αποδόθηκε το 2019 στο ΠΝ, χωρίς όμως να έχει υποστεί εκσυγχρονισμό.**

Η νέα αναβολή στην παραλαβή από το ΠΝ του πρώτου εκσυγχρονισμένου ΑΦΝΣ συνεπάγεται πλέον εννεαετή (9) καθυστέρηση.

Πρόκειται για πρόγραμμα το οποίο ήδη έχει εξοφληθεί συνολικού κόστους **499.843.145 δολαρίων USA**. Το πόσο έχει καταβληθεί μέσω του προϋπολογισμού του ΥΠΕΘΑ για τις εξοπλιστικές δαπάνες σε επτά ετήσιες τμηματικές δόσεις από το 2015 έως και το 2021.

Το πρόγραμμα, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα, θα έπρεπε να είχε ολοκληρωθεί από το 2022. Ωστόσο κανένας πλέον από τους αρμόδιους δεν μπορεί να δώσει ξεκάθαρη απάντηση ακόμα και στο ερώτημα αν και πότε το πρώτο από τα τέσσερα υπό αναβάθμιση αεροσκάφη θα μπορέσει να αρχίσει και κυρίως να ολοκληρώσει τις δοκιμές στο έδαφος και στον αέρα, ώστε να αποδοθεί επιχειρησιακό στο Πολεμικό Ναυτικό.

Και ενώ οι δοκιμές του πρώτου αναβαθμισμένου P3 θα έπρεπε να είχαν ήδη προχωρήσει, σύμφωνα με τον σχεδιασμό που έγινε στην αρχή του 2024, από την ΕΑΒ και την κατασκευάστρια εταιρεία Lockheed Martin, μια σειρά από νέα προβλήματα κρατούν το αεροσκάφος καθηλωμένο, στο οποίο πάντως ολοκληρώθηκε – επίσης με πολύ μεγάλη καθυστέρηση – η ιδιαίτερα απλή εργασία βαφής.

Τον **Οκτώβριο του 2021**, ο κ. υπουργός Εθνικής Άμυνας μιλώντας από το βήμα του κοινοβουλίου, αναφέρθηκε με τα πλέον "μελανά" χρώματα στο πρόγραμμα αναβάθμισης των αεροσκαφών P-3, το περιέγραψε ως **"αμφιβόλου επείγοντος χαρακτήρα όσον αφορά τις απαιτήσεις των Ενόπλων Δυνάμεων"** και τόνισε ότι τα 500.000.000 ευρώ που κόστισε αναλογούν στην απόκτηση νέων τορπιλών βαρέως τύπου αλλά και στα κατευθυνόμενα Ισραηλινής κατασκευής βλήματα Spike Nlos.

Ο κ. ΥΕΘΑ πρόσθεσε ότι το πρόγραμμα "καρκινοβατεί" και υπάρχουν ήδη **υπερβάσεις στο τελικό κόστος.**

ΣΗΜΕΡΑ

Επανέρχεται σε πτητική κατάσταση το αεροσκάφος της "ενδιάμεσης" λύσης, το οποίο δεν είναι αναβαθμισμένο και κύριο στόχο έχει την εκπαίδευση των πληρωμάτων (έπρεπε να έχει παραληφθεί το 2017).

Σύμφωνα με τον αρχικό σχεδιασμό, το πρώτο εκσυγχρονισμένο P-3B Orion θα έπρεπε να παραδοθεί το 2020. Το πρόγραμμα αναθεωρείται και **η EAB καλείται να παραδώσει τα δύο πρώτα αεροσκάφη το 2022 και τα επόμενα δύο μέσα στο 2023.**

Εργασίες πραγματοποιούνται μόνο σε ένα από τα τέσσερα υπό αναβάθμιση αεροσκάφη και μάλιστα από μόλις 20 τεχνικούς, όταν απαιτούνται πάνω από 200 για να μην σημειωθούν καθυστερήσεις. **Το χρονοδιάγραμμα θεωρείται αδύνατον να υλοποιηθεί και μετακυλιέται εκ νέου κατά ένα έτος (2023 και 2024).**

Ανακοινώνεται ότι οι εργασίες στο αεροσκάφος Νο2 (το πρώτο αναβαθμισμένο P-3B Orion) έχουν ολοκληρωθεί σε ποσοστό περίπου 85% και αναμένεται η παράδοσή του κατά "το πρώτο διάστημα του νέου έτους". Οι εργασίες στο αεροσκάφος Νο3 έχουν αγγίξει το 50%, ενώ στο τέταρτο αεροσκάφος οι εργασίες βρίσκονται σε πρώιμο στάδιο.

Προκύπτει νέα αναθεώρηση του χρονοδιαγράμματος υλοποίησης, με την παράδοση του πρώτου εκσυγχρονισμένου P-3 Orion να τοποθετείται τον Απρίλιο του 2024, με το δεύτερο να ακολουθεί τον Ιούνιο, το τρίτο τον Δεκέμβριο και το τελευταίο εντός του 2025.

Πληροφορίες αναφέρουν ότι οι εργασίες στο πρώτο από τα τρία αεροπλάνα είχαν ολοκληρωθεί σε ποσοστό 75% (δηλαδή λιγότερο από το 85% που είχε ανακοινωθεί 8 μήνες νωρίτερα) και αναμένεται να ξεκινήσει δοκιμές εδάφους τον Σεπτέμβριο. Στο δεύτερο είχε συντελεστεί πρόοδος σε ποσοστό 50% ενώ στο τρίτο μόλις 20%.

Το χρονοδιάγραμμα τροποποιείται (εκ νέου) και η απόδοση του πρώτου P-3 προγραμματίζεται τον Αύγουστο του 2024, για να ακολουθήσουν ένα τον Δεκέμβριο του ίδιου έτους και ένα τον Δεκέμβριο του 2025.

Τίθεται υπό αμφιβολία η παράδοση του πρώτου αναβαθμισμένου αεροσκάφους («153415») κατά το έτος 2024, το οποίο αναμένεται να πραγματοποιήσει το πρώτο δοκιμαστικό “Run Up” τον Φεβρουάριο. Για την πλήρη εγκατάσταση ηλεκτρονικών συστημάτων και την έναρξη δοκιμών με ολοκληρωμένες τις εργασίες προετοιμασίας απαιτείται παρέλευση μηνών και η άφιξη ομάδος Αμερικανών που θα έλθουν για την εκτέλεση των πτητικών δοκιμών/

Σε ότι αφορά στο Νο3 αεροσκάφος, οι εργασίες αγγίζουν το 60%, ενώ το 4ο και τελευταίο P-3 μπήκε στο υπόστεγο τον Φεβρουάριο του 2024 και έχει ξεκινήσει η αποσυναρμολόγησή του, για να περάσει την διαδικασία της δομικής αναβάθμισης (ποσοστό 20%).

Αξίζει να σημειωθεί ότι τον Μάρτιο του 2023 έγινε γνωστό ότι το υπάρχον εκπαιδευμένο προσωπικό είναι υποχρεωμένο να μεταβαίνει ανά δίμηνο περίπου στο εξωτερικό προκειμένου να υφίσταται εκπαίδευση σε προσομοιωτή πτήσεως P-3.

Η εκπαίδευση αυτή πραγματοποιείται στην Γερμανία και κρίνεται απαραίτητη για την συντήρηση της πτητικής ικανότητας του προσωπικού, δεδομένου ότι το μοναδικό ενεργό P-3B Orion δεν επαρκεί για τον σκοπό αυτόν, λόγω των τακτικών καθηλώσεων του προκειμένου να υποβληθεί στις προβλεπόμενες διαδικασίες συντηρήσεως.

Τα αμείλικτα ερωτήματα που εγείρονται είναι τα ακόλουθα:

Δεν είναι αξιοσημείωτο πως η αμερικανική κυβέρνηση **απαλλάχθηκε «από την υποχρέωση καταβολής εγγυήσεων για την LOA GR-P-GLI σε εφαρμογή της παραγράφου 13 του άρθρου 33 του ν. 3433/2006»** (σελ. 4). Δηλαδή η αμερικανική κυβέρνηση μπορεί να νίψει τας χείρας της ως προς την καλή εκτέλεση του έργου χωρίς κόστος για την ίδια.

- Ποιες είναι οι πρόνοιες στην σύμβαση ως προς τα δικαιώματα της ελληνικής κυβέρνησης απέναντι στην Lockheed και την EAB;
- Εξαντλήθηκαν όλες οι άλλες επιλογές για τον εκσυγχρονισμό των αεροσκαφών ή την προμήθεια πιο σύγχρονων του ίδιου τύπου;

- Γιατί δεν περιμένουμε την απόσυρση των αμερικανικών P-3C όταν θα εισέρχονται στην υπηρεσία του αμερικανικού ναυτικού των P-8A; Ούτως ή άλλως, σύμφωνα με τη σύμβαση θα έχουμε και τα πέντε αεροσκάφη το 2022.
- Γιατί δεν κάναμε κρούση στην RAAF ώστε να δούμε την διαθεσιμότητα των δικών τους αεροσκαφών προς παραχώρηση ή προς πώληση;
- Αναζητήθηκε η οδός χρονομίσθωσης (leasing) Orion από άλλες χώρες που δεν έχουν πιεστικές ανάγκες και θέλουν να περικόψουν το κόστος χρήσης και συντήρησης;
- Γιατί το κόστος ανά αεροσκάφος ήταν μεγαλύτερο σε σχέση με άλλες χώρες;
- Γιατί δεν έλαβαν σοβαρά υπόψη τους, την επιστολή της Lockheed Martin, πλέον αρμόδιας για αυτό εταιρίας, ότι η επισκευή και εκσυγχρονισμός των αεροσκαφών δεν ήταν οικονομικά συμφέρουσα και ότι εγκυμονούσε κινδύνους.
- Γιατί δεν επιλέχθηκε η αγορά δύο (2) **ATR-72 600T** από την Ιταλία, ώστε να είναι άμεσα επιχειρησιακά έτοιμα και με option για άλλα δύο αργότερα;
- Γιατί δεν αποδέχθηκαν την προσφορά της Airbus Ισπανίας για τον εκσυγχρονισμό των αεροσκαφών με 200 εκατ. λιγότερα.
- Ποιες είναι οι επιπτώσεις για το Ελληνικό Δημόσιο, στη περίπτωση που η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μας καταγγείλει για παραβίαση της οδηγίας [2009/81/EK](#) «σχετικά με τον συντονισμό των διαδικασιών σύναψης ορισμένων συμβάσεων έργων, προμηθειών και παροχής υπηρεσιών που συνάπτονται από αναθέτουσες αρχές ή αναθέτοντες φορείς στους τομείς της άμυνας και της ασφάλειας καθώς και την τροποποίηση των οδηγιών 2004/17/EK και 2004/18/EK», **διότι υπογράψαμε απευθείας ανάθεση**;
- Το επταετούς διάρκειας πρόγραμμα προέβλεπε την ολοκλήρωση των παραδόσεων των εκσυγχρονισμένων αεροσκαφών έως το 2022, χωρίς μέχρι στιγμής να έχουν καθοριστεί οι ακριβείς ημερομηνίες παραλαβής, αν και στη διακρατική συμφωνία είχαν συμφωνηθεί τα κάτωθι διαστήματα-στόχοι για την υλοποίηση του προγράμματος:
 - εντός πρώτου τριμήνου του **2016** το πρώτο αεροσκάφος ενδιάμεσης λύσης
 - εντός τρίτου τριμήνου του **2019** και δεύτερου τριμήνου του 2020 το πρώτο εκσυγχρονισμένο αεροσκάφος

- μεταξύ πρώτου και τρίτου τριμήνου του **2020** το δεύτερο εκσυγχρονισμένο αεροσκάφος
- εντός πρώτου εξαμήνου του **2022** τα τρίτο και τέταρτο εκσυγχρονισμένα αεροσκάφη.
- Μολαταύτα, επί του θέματος αποκαλύφθηκαν νέες, πολύ ενδιαφέρουσες πληροφορίες, στο πλαίσιο του κοινοβουλευτικού ελέγχου, με σημαντικότερο το γεγονός πως διαψεύδονται πανηγυρικά οι κατά καιρούς δηλώσεις του υπουργού Εθνικής Άμυνας Πάνου Καμμένου στις **4.5.2015** στη Βουλή, σχετικά με την «έκπτωση 20% με 30%» αφού όπως ο ίδιος σημείωνε, *«κατά τη φάση των διαπραγματεύσεων μεταξύ των ελληνικών και αμερικανικών Αρχών, προ υπογραφής της διακρατικής συμφωνίας, επιτεύχθηκε έκπτωση κατά \$80 εκ., με αποτέλεσμα την τελική διαμόρφωση της τελικής οροφής στα \$499,8 εκ.»*.
- Υπενθυμίζεται ότι το υποπρόγραμμα «Εκσυγχρονισμός Μέσης Ζωής (EMZ) και Αναβάθμιση/Ολοκλήρωση Νέων Επιχειρησιακών Συστημάτων για την Επιχειρησιακή Εκμετάλλευση έως πέντε (5) Αεροσκαφών P-3B του ΠΝ» ενεργοποιήθηκε το 2015 με την προκαταβολή \$47,3 εκατ. και λόγω καθυστέρησης μετακυλίσθηκαν τα ακόλουθα προβλεπόμενα από τη διακρατική συμφωνία (LOA GR-P-GLI) ποσά στα επόμενα έτη που βαρύνουν τον Κωδικό Αριθμό Εξόδου (ΚΑΕ) 6912 του Προϋπολογισμού του ΥΠΕΘΑ για τις εξοπλιστικές δαπάνες των Ενόπλων Δυνάμεων:
 - 2015: \$ 86.736.591
 - 2016: \$ 129.669.114
 - 2017: \$ 106.902.201
 - 2018: \$ 67.874.558
 - 2019: \$ 46.923.664
 - 2020: \$ 35.015.243
 - 2021: \$ 26.721.774
 - ΣΥΝΟΛΟ: **\$ 499.843.145**
- **Ήταν λάθος πληροφόρηση από το Πολεμικό Ναυτικό, βαριά αμέλεια ή εσκεμμένη παραπληροφόρηση; ότι η κυβέρνηση εκτίμησε το 2015, ότι τα αεροσκάφη P-3B που είχαν αποκτηθεί μεταχειρισμένα, δωρεάν από τις ΗΠΑ «είναι σήμερα ηλικίας 25 ετών» ενώ ήταν 49 ετών;**
- Στο Letter of Request (LOR) που απέστειλε η ελληνική πλευρά στους Αμερικανούς αναφέρεται ρητά ότι το υπουργείο Εθνικής Άμυνας θα επιλέξει ελληνικές εταιρείες για την πλατφόρμα (EAB) αλλά και την ενσωμάτωση του συστήματος Mission System Suite

που έχει αναπτυχθεί και υποστηρίζεται από την ελληνική εταιρεία **ISI** του Κρίστιαν Χατζημηνά, μόνιμου υποκατασκευαστή της Lockheed Martin στην Ελλάδα.

- Με ποια κριτήρια αποφασίστηκε η συμμετοχή της ISI στην οποία ανατέθηκε έργο ύψους 50 εκατ. δολαρίων, δηλαδή το 10% της σύμβασης. Η εταιρεία του κ. Χατζημηνά ιδρύθηκε το 1993 και οι τζίροι της τα τελευταία χρόνια δεν ξεπερνούν κατά μέσο όρο τα 3 εκατ. ευρώ ετησίως. Για παράδειγμα, η **ISI Hellas** σύμφωνα με τους δημοσιευμένους ισολογισμούς της το 2007 είχε τζίρο 3,6 εκατ. ευρώ, το 2008 οι συνολικές πωλήσεις της ήταν 3,3 εκατ. ευρώ, το 2009 ο κύκλος εργασιών της ήταν 2,9 εκατ. ευρώ, το 2010 έπεσε στα 2,5 εκατ. ευρώ και το 2011 ο τζίρος της ISI του Κρίστιαν Χατζημηνά περιορίστηκε στα 2.026.981,17 ευρώ.
- Γνώριζε η κυβέρνηση ότι δύο μέλη του ΔΣ της εταιρίας **ISI Hellas A.E.** παρουσιάζονταν στη τότε δημοσιευμένη λίστα των **Panama Papers** ως στελέχη της εταιρίας **ISI Limited** με έδρα της **Βρετανικές Παρθένες Νήσους**;
- Ποια η σχέση των δύο μελών με τη διαχείριση **Αντισταθμιστικών Ωφελημάτων** μεταξύ ΥΠΕΘΑ και ξένων οίκων και σε ποιες άλλες offshore εταιρίες εμφανίζονται οι ανωτέρω;

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΗ

Τέλος δεν θα πρέπει να παροράται ότι άκρως ενδιαφέρουσα είναι η ομιλία του Υπουργού Εθνικής Άμυνας Ευάγγελου Αποστολάκη, στις **17.05.2019** στην τελετή παράδοσης του αεροσκάφους ναυτικής συνεργασίας (ΑΦΝΣ) P-3B ενδιάμεσης λύσης στο Πολεμικό Ναυτικό και η οποία πραγματοποιήθηκε στις εγκαταστάσεις της Ελληνικής Αεροπορικής Βιομηχανίας στην Τανάγρα, στον χαιρετισμό του ο κ. Αποστολάκης είπε:

«Αποτελεί ιδιαίτερη χαρά για μένα το γεγονός ότι παρίσταμαι στην τελετή παράδοσης στο Πολεμικό Ναυτικό του Αεροσκάφους Ναυτικής Συνεργασίας P-3B Ενδιάμεσης Λύσης. Το πρώτο βήμα στο σημαντικό πρόγραμμα εκσυγχρονισμού των εν λόγω αεροσκαφών, P-3B. Η χαρά μου σήμερα είναι διπλή, καθότι είμαι στην ευχάριστη θέση να αντικρίζω **τους πρώτους καρπούς μιας σημαντικής προσπάθειας που ξεκίνησε από την περίοδο που διατελούσα Αρχηγός του ΓΕΝ.**».

Έν κατακλείδι από όλα τα στοιχεία τελικά αποδεικνύεται ότι δεν ήταν η ενδεδειγμένη επιλογή από τον Α/ΓΕΝ, Αντιναύαρχο Ευάγγελο Αποστολάκη ΠΝ (7.3.2013-16.9.2015) και το ΑΝΣ, που εισηγήθηκε στο ΚΥΣΕΑ, την Μελέτη Επιχειρησιακών Απαιτήσεων και Προδιαγραφών Επιδόσεων (ΜΕΑ-ΠΕ) με τίτλο

«Εκσυγχρονισμός Μέσης Ζωής (EMZ) των Αεροσκαφών Ναυτικής Συνεργασίας (ΑΦΝΣ) P-3B του ΠΝ».

Ως εκ τούτου, εκ των ανωτέρω συμπεραίνεται χωρίς καμία δυνατότητα αμφιβολίας ότι το ΚΥΣΕΑ κατόπιν εισήγηση του ΓΕΝ, αποφάσισε το 2015 να πληρώσει 500 εκατ. δολάρια για να επαναφέρει σε πτητική κατάσταση αεροσκάφη που ήταν το 2015 σχεδόν 50 ετών και σχεδιάστηκε να εκτελούν πτήσεις μέχρι και 80 χρόνια από το έτος κατασκευής τους (1960).

Είναι προφανές ότι αν η ενεργοποίηση του προγράμματος εκσυγχρονισμού προβλεπόταν σε απόφαση του ΚΥΣΕΑ του 2012 ή του 2014, τότε δεν υπήρχε κανένας λόγος το Κυβερνητικό Συμβούλιο Εξωτερικών και Άμυνας να συνεδριάσει ξανά στις 15 Μαρτίου του 2015 για να δώσει έγκριση για την αναβάθμιση των P-3 Orion και την εκταμίευση 500 εκατ. Δολαρίων, άλλωστε υπήρξαν αρκετές αλλαγές μεταξύ του 2012 και του 2015 τόσο στο χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης του προγράμματος, όσο και στην ισοτιμία ευρώ –δολαρίου.

Επειδή, ήδη έχει ξεκινήσει μια προσπάθεια μετακύλισης των ευθυνών σε προηγούμενη κυβέρνηση και σε προηγούμενο ΚΥΣΕΑ για την απόφαση υπ. αριθμ.6 της 8ης/ 13-10-2014 Συνεδρίασης, η οποία προσβάλλει κατά κραυγαλέο τρόπο την αντικειμενική πραγματικότητα,

Σας επισημαίνω ότι:

Το γεγονός ότι υπάρχει απόφαση ΚΥΣΕΑ με σκοπό να γίνει ένα εξοπλιστικό πρόγραμμα δεν σημαίνει αυτομάτως ότι η προμήθεια θα υλοποιηθεί.

Για παράδειγμα, επί των κυβερνήσεων Σημίτη υπήρχαν δύο αποφάσεις του ΚΥΣΕΑ για αγορά μαχητικών Eurofighter οι οποίες ουδέποτε ενεργοποιήθηκαν γιατί δεν δόθηκαν προκαταβολές.

Στην υπόθεση του εκσυγχρονισμού των P-3 Orion που αποφάσισε η **κυβέρνηση Τσίπρα-Καμμένου** συμφωνώντας να καταβάλει το τίμημα των 500 εκατ. δολαρίων που ζήτησαν οι Αμερικανοί η σύμβαση ενεργοποιήθηκε σε χρόνο-ρεκόρ, μέσα σε 20 μέρες από την απόφαση του ΚΥΣΕΑ, αφού οι αρμόδιες υπηρεσίες κατάφεραν να συγκεντρώσουν **45 εκατ. ευρώ** για προκαταβολή, την ώρα που το υπουργείο Οικονομικών «μάζεψε» και το τελευταίο ευρώ από τα διαθέσιμα των ΔΕΚΟ και τα δημόσια ταμεία για να πληρώσει μισθούς και συντάξεις και τους δανειστές.

Είναι παγκοσμίως πρωτοφανή πρόβλεψη ότι η ελληνική κυβέρνηση θα καταβάλει «499,8 εκατ. δολάρια» για εκσυγχρονισμό μέσης ζωής «έως 5 αεροσκαφών ναυτικής

συνεργασίας», όπως αναφέρεται στη σύμβαση του υπουργείου Άμυνας με την αμερικανική Lockheed.

Τέτοιου είδους **«δημιουργική ασάφεια»,** να μη γνωρίζει δηλαδή το Ελληνικό Δημόσιο ούτε τον ακριβή αριθμό των αεροσκαφών που θα μπορέσουν να ανακατασκευαστούν, αλλά ούτε και να υπάρχει ρητή δέσμευση για το τελικό κόστος που θα κληθούν να καταβάλουν οι Έλληνες φορολογούμενοι, δεν υπήρχε ούτε στις συμφωνίες που είχαν υπογραφεί τις εποχές όπου γύρω από τους αμυντικούς εξοπλισμούς είχε στηθεί τρελό πάρτυ.

Σε μια χρονική περίοδο (2015) που τα ταμειακά διαθέσιμα του Δημοσίου είχαν σχεδόν εξαντληθεί και στην κυβέρνηση αμφιταλαντεύονταν από το δίλημμα αν θα πληρωθούν μισθοί και συντάξεις ή οι δόσεις προς τους δανειστές, σε μια περίοδο τρομακτικής οικονομικής στενότητας, που το Ελληνικό Δημόσιο αναζητούσε εναγωνίως κονδύλια για να πληρώσει μισθούς και συντάξεις, δεσμεύοντας καταθέσεις ΔΕΚΟ, ή ακόμα και τα διαθέσιμα των Περιφερειών, την δεδομένη στιγμή που έψαχνε η κυβέρνηση να βρεί 200 εκατομμύρια ευρώ για την ανθρωπιστική κρίση και για τους ανθρώπους που βρισκόταν στα όρια της απόλυτης φτώχειας, κάποιιο αποφάσισαν για να πετάξουν 500 εκατ. σε μια προφανώς μη αναγκαία και επιβλαβή συμφωνία εκσυγχρονισμού υπέργηρων αεροσκαφών.

Όλα αυτά συντεθειμένως υπολογιζόμενα μπορούμε ευχερώς να πούμε ότι είναι αδιαμφισβήτητα επιβλαβής η ανωτέρω σύμβαση για το Ελληνικό Δημόσιο, αφού αν και έχει από το 2020 εξοφληθεί πλήρως, ούτε ένα αεροσκάφος σήμερα το 2024 δεν είναι επιχειρησιακά έτοιμο να πετάξει!!!

Αποδεικνύεται πλήρως ότι δεν ήταν επιτακτική ανάγκη, αφού μόνο ένα αεροσκάφος της ενδιάμεσης λύσης παραδόθηκε μετά από τέσσερα χρόνια το **2019** και τα υπόλοιπα ακόμα και σήμερα δεν έχουν παραδοθεί.

Κατόπιν όλων των ανωτέρω που αναλυτικά Σας αναφέρω στο παρόν υπόμνημα και με τη βεβαιότητα ότι θα ανταποκριθείτε θετικά στο αίτημά μου, επιβάλλεται κ. Υπουργέ η συγκέντρωση, **όλων των σχετικών εγγράφων (Εισηγήσεις, Αποφάσεις ΑΝΣ, Επιστολές εταιριών- ΓΕΝ και όλες οι προσφορές αγοράς άλλων ΑΦΝΣ)** που ευρίσκονται στις υπηρεσίες ελέγχου Σας, και να αποσταλούν χωρίς υπαίτια καθυστέρηση στη δικαιοσύνη, για υποβοήθηση του έργου, την επιτάχυνση απόδοσης ευθυνών σε όσους με τη συμμετοχή τους ζημίωσαν το Ελληνικό Δημόσιο και την Εθνική Άμυνα της χώρας, διότι ελλοχεύει ο κίνδυνος παραγραφής, με συνέπεια την ατιμωρησία των υπευθύνων.

Αξιότιμε κ. Υπουργέ και διαπρεπή υπηρέτη της νομικής επιστήμης,

Περιμένοντας την έμπρακτη ανταπόκρισή Σας καθώς και την επιβεβλημένη πλέον άμεση ανάληψη ενεργειών Σας (**37ΚΠΔ**), διότι όταν παραβιάζεται κατάφωρα ο νόμος και η ίδια κοινή λογική, η προσφυγή στη δικαιοσύνη είναι η μόνη θεσμικά ενδεδειγμένη λύση σε μια δημοκρατική και ευνοούμενη πολιτεία.

Είμαι στη διάθεσή Σας να συνεισφέρω με επιπλέον στοιχεία, ώστε να συμβάλουμε άμεσα και αποτελεσματικά στην απονομή της δικαιοσύνης και στον ποινικό κολασμό των εγκληματικών συμπεριφορών (πράξεων ή παραλείψεων) των εμπλεκομένων (του λευκού κολάρου **«white-collar crime»**), όσο ψηλά και αν ευρίσκονται.

Διατελώ μεθ' υπολήψεως

Παναγιώτης Δ. **Σταμάτης**
Αν. Αξιωματικός ΠΝ ε.α.
Μέλος ΔΣ/ΕΑΑΝ