ΕΝΩΠΙΟΝ
Της κ. ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΩΣ ΤΟΥ ΑΡΕΙΟΥ ΠΑΓΟΥ
κ.κ. Γεωργίας Αδειλίνη

(Διά του κ. Εισαγγελέως Πρωτοδικών Κορίνθου)

ΜΗΝΥΤΗΡΙΑ ΑΝΑΦΟΡΑ

Του Παναγιώτη **Σταμάτη**, του Δημητρίου, και της Κανέλλας, κατοίκου Κορίνθου, οδός Ποσειδωνίας, αριθμ. 37, ανώτερου αξιωματικού 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

ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΠΡΑΞΕΙΣ

(ενδεικτικά: 14,26,27, 42,45,46, παρ. 1β, 48, **390, 236 ΠΚ, Ν. 4557/2018**)

ΚΑΤΑ

1. **ΠΑΝΤΟΣ ΥΠΕΥΘΥΝΟΥ** – συμμετόχου και εμπλεκομένου, διά κοινής δράσης και κοινού δόλου**,** αρμοδίου υπηρεσιακού παράγοντος και εξωθεσμικού τοιούτου συναυτουργού ή ηθικού αυτουργού, κατ' άρθρα **45-49 ΠΚ** όπως θα προκύψει από την προανακριτική διαδικασία.

2. **Και κάθε άλλου προσώπου** ως προς το οποίο προκύπτουν αποχρώσες ενδείξεις ενοχής.

Για τις αξιόποινες πράξεις, **αυτεπαγγέλτως διωκόμενες, ενδεικτικά:**

α) **Απιστία σε βαθμό κακουργήματος άρθρο 390 ΠΚ**

β) **Δωροδοκία αξιωματούχων άρθρο 236 ΠΚ**

γ) **Νομιμοποίηση εσόδων από εγκληματικές δραστηριότητες, Ν. 4557/2018, όπως τροποποιήθηκε από τον Ν. 4816/2021**

Ι. Εισαγωγή

Αξιότιμη κυρία Εισαγγελεύ του Αρείου Πάγου,

Εκθέτω στην κρίση Σας τα ακόλουθα πραγματικά περιστατικά που πραγματώνουν την τέλεση σοβαρών ποινικών αδικημάτων, και μάλιστα με εγγύτατο νομικό χαρακτηρισμό, **αυτεπαγγέλτως διωκόμενα, καθώς και οποιουδήποτε άλλου αδικήματος προκύψει από την εισαγγελική έρευνα, τετελεσμένο ή σε απόπειρα** και αιτούμαι τα κατά το νόμο.

Τα κρίσιμα πραγματικά περιστατικά και οι σύστοιχες συμπεριφορές πραγματώθηκαν από άγνωστους σε μένα, ενδεικτικά την 15 Μαρ 2015 και αφορούν την σύμβαση του Ελληνικού Δημοσίου (ΥΠΕΘΑ) με ανάδοχο την εταιρεία Lockheed Martin, για την εκτέλεση των εργασιών εκσυγχρονισμού και την αναβάθμιση των αεροσκαφών ναυτικής συνεργασίας (ΑΦΝΣ) P3 του Πολεμικού Ναυτικού.

Αναφέρομαι σε Εσάς κ. Εισαγγελεύ ζητώντας την συνδρομή σας, προκειμένου να διερευνηθεί από τα αρμόδια όργανα της Ελληνικής Δικαιοσύνης το σκάνδαλο των **500 εκατ. δολαρίων και η πληρωμή των 45 εκατ. δολαρίων** στη Lockheed Martin που ενεργοποιεί τη σύμβαση αναβάθμισης των αεροσκαφών.

Μάλιστα σε μια χρονική περίοδο (2015) που τα ταμειακά διαθέσιμα του Δημοσίου έχουν σχεδόν εξαντληθεί και στην κυβέρνηση αμφιταλαντεύονται 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 αναζητά εναγωνίως κονδύλια για να πληρώσει μισθούς και συντάξεις, δεσμεύοντας καταθέσεις ΔΕΚΟ, ή 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 βρισκόντουσαν στα όρια της απόλυτης φτώχειας!!!

II. Τα κρίσιμα νομικά και πραγματικά περιστατικά.

Είμαι ανώτερος αξιωματικός του Πολεμικού Ναυτικού και από το έτος 2012 εν αποστρατεία, από δε το έτος 2019, εκλεγμένο μέλος του Δ.Σ. της Ενώσεως Αποστράτων Αξιωματικών Ναυτικού (ΕΑΑΝ).

Έχοντας λοιπόν και προσωπική γνώση και κρίση, σας παραθέτω την χρονική σειρά των γεγονότων, για ένα 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 P3**.

Το πρόγραμμα 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 Orion, τα οποία αποκτήθηκαν δωρεάν από τις ΗΠΑ την περίοδο 1991-1992 και είναι **ηλικίας 49 ετών**, δύο είναι κατασκευής 1966 και τέσσερα 1967, όμως αν και έχει καταβληθεί όλο το ποσό, με τελευταία δόση στις 15 Σεπτεμβρίου 2020, το ΠΝ δεν έχει παραλάβει μέχρι και σήμερα (2024), ούτε ένα εκσυγχρονισμένο αεροσκάφος.

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, 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.

Ομάδα 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 Γ.Α.ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ από το Καστελόριζο, για την προσφυγή της Ελλάδος στο ΔΝΤ.

Στο πλαίσιο της μελέτης 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 – ΕΜΖ 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 ενεργοποίηση 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 του 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 Ευάγγελός 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% (ΜΤΝ, ΤΑΝ, ΟΓΑ). **(ΣΧΕΤ.1)**

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, μετά την πάροδο 4 ετών ακινησίας ήρθε ένα νέο ΑΝΣ με την υπ΄ αριθ. 167 /13 της 38ης/ 20-12-13 απόφαση της Ολομέλειας και 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».

Όπως είναι γνωστό τα θέματα προς συζήτηση και λήψη αποφάσεως εισέρχονται προς συζήτηση στο ΑΝΣ, κατόπιν εγκρίσεως του Α/ΓΕΝ ως Πρόεδρο του ΑΝΣ, οπότε καλό θα ήταν να γνωρίζουμε ποιοι ήταν στις κρίσιμες και συγκεκριμένες περιόδους Α/ΓΕΝ, ποιοι συμμετείχαν ως μέλη στις συνεδριάσεις του ΑΝΣ και αν υπήρξε κάποια διαφωνία.

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 P 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.

Το πρόγραμμα και η σχετική σύμβαση, διακρατική συμφωνία **LOA GR-P-GLI**, 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. **(ΣΧΕΤ.2)**

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.

Από ότι είμαι σε θέση να γνωρίζω δεν έγινε διαγωνισμός από το ΥΠΕΘΑ για τη Lockheed Martin, όπως προβλέπει η οδηγία της ΕΕ για την άμυνα. 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.

Να σημειωθεί ότι 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, 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.»

Μάλιστα 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 βασισμένες 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 υπαρχόντων 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 χείριστη και ποινικά ερευνητέα, για όλα τα αληθή και πραγματικά

περιστατικά που αναφέρονται στη παρούσα. **(ΣΧΕΤ.3)**

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

Μετά ταύτα 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 ΕΑΒ.

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 είδα 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".

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. (ΣΧΕΤ. 4)**

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. **(ΣΧΕΤ. 5)**

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 της χρονιάς από την EAB 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.

Στο ίδιο χρονικό διάστημα στις 24 .6.2020 Το γερμανικό Υπουργείο Άμυνας ανακοίνωσε ότι το πρόγραμμα εκσυγχρονισμού των αεροσκαφών ναυτικής συνεργασίας P-3C Orion σταματάει, λόγω κόστους και τεχνικών δυσκολιών. Σύμφωνα με την ανακοίνωση του γερμανικού Υπουργείου Άμυνας ο τερματισμός του προγράμματος αναβάθμισης των P-3C αποφασίστηκε κατόπιν συνεκτίμησης της έκθεσης του Γερμανικού Ναυτικού σχετικά με τη διαθεσιμότητα των P-3C, της έκθεσης επί του όλου προγράμματος, από την Airbus, και μιας έκθεσης οικονομικού ρίσκου. Πλέον το Γερμανικό Ναυτικό στρέφει την προσοχή του στην επιλογή της αντικατάστασης των P-3C με ένα νέο αεροσκάφος ναυτικής συνεργασίας.

Τον Δεκέμβριο του 2020 ξεκίνησαν οι παραδόσεις των αεροσκαφών ναυτικών επιχειρήσεων (ΑΦΝΕ) ATR-72 600T στο Τουρκικό Ναυτικό και στις 8.4.2023 ολοκληρώθηκαν με την παραλαβή του έκτου αεροσκάφους, στο πλαίσιο του προγράμματος MELTEM-III.

Η Τουρκία είχε αρχικά επιλέξει να προμηθευτεί 10 αεροσκάφη το 2005, με τροποποίηση το 2012, περιόρισε τα αεροσκάφη σε έξι. Τα ATR-72 600T διαθέτουν παρόμοιο εξοπλισμό με τα υπάρχοντα CN-235 του Τουρκικού Ναυτικού (επίσης έξι στον αριθμό). Επιπλέον, έχουν Link 16 και είναι ικανά να φέρουν τορπίλες.

Εύκολα μπορούμε να συμπεράνουμε ότι τόσο το η Γερμανία που σταμάτησε το πρόγραμμα εκσυγχρονισμού των ΑΦΝΣ P-3C Orion όσο και η Τουρκία που προμηθεύτηκε τα ATR-72 600T, αυτά που ήθελε το ΑΝΣ του 2009 να αποκτήσει το ΠΝ και δυστυχώς με την αλλαγή της κυβέρνησης και της προσφυγής μας στο ΔΝΤ, έμεινε ανεκπλήρωτη, γνώριζαν και αποφάσισαν καλύτερα από εμάς.

Όπως λοιπόν αποδεικνύεται πλέον περίτρανα ούτε επιτακτική ανάγκη ήταν ο εκσυγχρονισμός των ΑΦΝΣ P-3C Orion, ούτε η καλύτερη επιλογή.

Η συγκεκριμένη απόφαση και η εκταμίευση λήφθηκε μέσα σε συνθήκες οιονεί δημοσιονομικής χρεοκοπίας και οξείας οικονομικής κρίσης των πολιτών, σε μία περίοδο που οι πολίτες «μάτωναν» για να κλείσουν τα ελλείμματα.

Αναντίλεκτα λοιπόν με βάση τις επείγουσες αμυντικές ανάγκες της χώρας το 2015, στο σύνολο των Ενόπλων Δυνάμεων, συμπεριλαμβανομένου του Στρατού Ξηράς και της Πολεμικής Αεροπορίας δεν ήταν η μέγιστη προτεραιότητα ο εκσυγχρονισμός αυτών των 5 αεροσκαφών, που όπως προείπα ακόμα και σήμερα ούτε ένα από αυτά δεν είναι επιχειρησιακά ενεργό και δεν υπάρχει καμία επίσημη πρόβλεψη για τα υπόλοιπα τέσσερα.

Εν κατακλείδι και εκ του μέχρι και σήμερα αποτελέσματος, οι αρμόδιοι που έκριναν και είχαν εισηγηθεί ότι αυτή είναι η επιβαλλόμενη λύση για την εθνική ασφάλεια και υπέγραψαν το 2015, για το πρόγραμμα και τη σχετική διακρατική συμφωνία **LOA GR-P-GLI,** για τον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση των αεροσκαφών ναυτικής συνεργασίας P3, ενήργησαν αμελώς και ασφαλώς είναι ερευνητέα η όλη συμπεριφορά των εμπλεκομένων, στρατιωτικών, πολιτικών και ιδιωτών από τις αρμόδιες αρχές.

Τελικά και από ότι φαίνεται δεν ήταν μόνο ο Άκης και ο Γιάννος που ενήργησαν ιδιοτελώς στα εξοπλιστικά προγράμματα και εις βάρος των Ε.Δ. αλλά ακολούθησαν και άλλοι, οι οποίοι είναι καλό για τη δικαιοσύνη να το διερεύνηση άμεσα, γιατί όλοι οι εμπλεκόμενοι στα προηγούμενα σκάνδαλα, απέφυγαν τον ποινικό κολασμό, λόγω παραγραφής του αξιόποινου.

Η επιλογή της αναδόχου εταιρίας είναι 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 πτήσει (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.

Επίσης η επιλογή της ΕΑΒ, δεν ήταν η καλύτερη, 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 (ΕΑΒ) 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.

Η συγκεκριμένη εταιρεία, συμφερόντων Κρίστιαν Χατζημηνά, θεωρείται ο μόνιμος υποκατασκευαστής της Lockheed και τελικώς πέτυχε να συμπεριληφθεί στη σύμβαση επιτυγχάνοντας **ένα συμβόλαιο ύψους 50 εκατ. δολαρίων για να αλλάξει τα ηλεκτρονικά συστήματα στα υπέργηρα αεροσκάφη του Πολεμικού Ναυτικού.**

Κι αν η Lockheed είχε εκ των προτέρων επιλέξει την ΕΑΒ κατόπιν της απαίτησης της Ελληνικής πλευράς, προκειμένου να στηριχθεί η κρατική αεροπορική βιομηχανία, δεν έχει δοθεί μια ξεκάθαρη απάντηση 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. **(ΣΧΕΤ. 3)**

Τώρα όμως, η εταιρεία Διεθνή Συστήματα Διαλειτουργικότητας Ελλάς κατάφερε με αυτόν τον κύκλο εργασιών να αναλάβει ένα πρόγραμμα 50 εκατ. Δολαρίων.

Αξίζει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με την ισπανική εφημερίδα «El Confidencial», «**Η Ελλάδα ξόδεψε 200 εκατ. Ευρώ επιπλέον επειδή δεν αποδέχθηκε την προσφορά της Airbus Ισπανίας για τον εκσυγχρονισμό των αεροσκαφών».**

Ένα άλλο κρίσιμο γεγονός, ήταν λάθος πληροφόρηση από το Πολεμικό Ναυτικό, βαριά αμέλεια ή εσκεμμένη παραπληροφόρηση; Πώς εξηγείται το γεγονός ότι η κυβέρνηση εκτίμησε ότι τα αεροσκάφη P-3B που είχαν αποκτηθεί δωρεάν από τις ΗΠΑ «είναι σήμερα ηλικίας 25 ετών»;

Τα ντοκουμέντα με τα serial numbers (buno) που αποκαλύπτει το «ΘΕΜΑ» δείχνουν ότι τα έξι P-3B που ήταν παροπλισμένα στις εγκαταστάσεις της Ελληνικής Αεροπορικής Βιομηχανίας (ΕΑΒ) στην Τανάγρα και στην αεροπορική βάση της Ελευσίνας έχουν κατασκευαστεί πριν από σχεδόν 50 χρόνια! Από τα έξι αεροσκάφη ναυτικής συνεργασίας του Πολεμικού Ναυτικού που είναι σήμερα καθηλωμένα, τα δύο είναι κατασκευής **1966 και τα άλλα τέσσερα κατασκευάστηκαν από τη Lockheed το 1967**, δηλαδή είναι σήμερα (2015) **ηλικίας 49 και 48 ετών. (ΣΧΕΤ.3)**

Ο **αεροναυπηγός Φαίδων Καραϊωσηφίδης** επισημαίνει σχετικά με την κατάσταση των αεροσκαφών: «στην Ελευσίνα βρίσκονται τα P-3B τα οποία είχαν αρχίσει σταδιακά από το 2007 να καθηλώνονται. Δύο από αυτά που είχαμε πάρει τη δεκαετία του 1990 δεν χρησιμοποιήθηκαν ποτέ, ενώ αν πάει κάποιος σήμερα και τα αγγίξει με τα δάχτυλά του θα δει τη σκουριά που θα πέσει πάνω του από την εγκατάλειψη».

Η κατάσταση των αεροσκαφών την χρονική στιγμή που αποφασλιστηκε ο εκσυγχρονισμός τους, ήταν η εξής:

Σκουριά και πεταμένοι έλικες. Σημάδια σκουριάς είναι εμφανή σε μεγάλα κομμάτια των αεροσκαφών. Κυρίως στις μπροστινές πλευρές, στα πτερύγια, αλλά και εκεί όπου κάποτε υπήρχαν κινητήρες.

Οι μηχανές με τους έλικες λείπουν και στη θέση τους έχουν τοποθετηθεί πρόχειρα μπαλώματα, για να προφυλάξουν το εσωτερικό από τη διάβρωση, χωρίς όμως ιδιαίτερο αποτέλεσμα, αφού τα μπαλώματα δεν εφαρμόζουν σε όλα τα σημεία, με αποτέλεσμα να υπάρχει κενό από το οποίο μπαίνουν νερό και σκόνη.

Τα τζάμια από το πιλοτήριο σε κάποια σημεία έχουν σπάσει, με αποτέλεσμα το νερό της βροχής να έχει εισχωρήσει στο εσωτερικό του κόκπιτ με ανυπολόγιστες ζημιές.

Είναι αλήθεια πως σε ένα από τα αεροσκάφη φαίνεται να έχει διαβρωθεί το ρύγχος, εκεί όπου είναι το αεροδυναμικό κάλυμμα του ραντάρ, το οποίο είναι κατασκευασμένο από σύνθετα υλικά. Σε ένα άλλο, όπως φαίνεται στις φωτογραφίες, έχουν ξηλωθεί και οι τέσσερις κινητήρες, ενώ πίσω από ένα P-3B διακρίνεται ένα από τα αεροπλάνα P-3A που αποκτήθηκαν για τον λεγόμενο «κανιβαλισμό», δηλαδή για ανακύκλωση όποιων ανταλλακτικών μπορούν να επαναχρησιμοποιηθούν.

Δηλαδή στην κυβέρνηση αποφάσισαν να πληρώσουν 500 εκατ. δολάρια για να επαναφέρουν σε πτητική κατάσταση αεροσκάφη **που είναι σήμερα (2015) σχεδόν 50 ετών και σχεδιάζεται να εκτελούν πτήσεις μέχρι και 80 χρόνια από το έτος κατασκευής τους.**

Σε παρέμβασή του από τη Βουλή, το 2015, κατά την έναρξη της συνεδρίασης της Επιτροπής για το Λογιστικό Έλεγχο του Χρέους, ο αρμόδιος για την καταπολέμηση της διαφθοράς υπουργός Επικρατείας και πρώην αντιεισαγγελέας του Αρείου Πάγου, Παναγιώτης Νικολούδης ανέλυσε το σκανδαλώδες και πολυπλόκαμο σύστημα της «μίζας» που είχε στηθεί στη χώρα, με πρωταγωνιστές εντός και εκτός των συνόρων, και που

η λειτουργία του κόστισε στην ελληνική οικονομία πολλές δεκάδες δισεκατομμύρια.

Αφού, δε, έδωσε με συγκεκριμένα παραδείγματα «γεύση» ως προς το εύρος του φαινομένου, σημείωσε ότι οι ευθύνες πρέπει να καταλογιστούν όχι μόνο στους αποδέκτες, αλλά και στους «χορηγούς» του παράνομου χρήματος. προχώρησε σε συνοπτική καταγραφή τριών κατηγοριών περιπτώσεων όπου καταγράφονται έκνομη δραστηριότητα κατά τη σύναψη συμβάσεων εκ μέρους του Δημοσίου, μιλώντας μεταξύ άλλων για μίζες που κυμαίνονται από 2% έως και 23%, υπογραμμίζοντας πως όλα τα παραδείγματα που παρουσίασε είναι «απολύτως υπαρκτά και απολύτως ακριβή»:

«Είναι πλήρως διακριβωμένο ότι σε πάρα πολλές περιπτώσεις συμβάσεων αγοράς οπλικών συστημάτων που υπέγραψε το υπουργείο Εθνικής Άμυνας, **η παράνομη προμήθεια, ή άλλως «μίζα», που δινόταν σε Έλληνες αξιωματούχους, προκειμένου με παράνομο τρόπο να συμβάλουν στην κατάρτιση αυτών των συμβάσεων, ήταν κατά μέσο όρο 4%.** Απώλεια για το ελληνικό Δημόσιο. Στο συντριπτικά μεγαλύτερο ποσοστό των συμβάσεων αυτών, ήταν έξω από τη χώρα εκείνοι που πουλούσαν τα όπλα και που έδιναν τα χρήματα, τα οποία κάποιοι όντως μέσα στη χώρα παρανόμως εισέπρατταν».

Κλείνοντας ο κ. Νικολούδης έκανε λόγο για «διττά έκνομες ενέργειες» καθώς, όπως είπε, αφορούσαν πρόσωπα και φορείς εντός και εκτός της χώρας. Υπό αυτό την έννοια, τόνισε, «ως τελικό συμπέρασμα εξάγεται πως οι οικονομικές συνέπειες από τις ενέργειες αυτές, θα πρέπει να βαρύνουν και εκείνους στους οποίους τα παράνομα χρήματα ήρθαν, αλλά και αυτούς από τους οποίους τα παράνομα χρήματα προήλθαν. Μια τέτοια πράξη, είναι πράξη δικαιοσύνης». **(ΣΧΕΤ.6)**

Εν κατακλείδι τίθενται τα εξής εύλογα ερωτήματα:

Γιατί ο ΥΕΘΑ κ. Πάνος Καμένος αποφάσισε για την συγκεκριμένη σύμβαση, ήταν πλήρως ενημερωμένος, από τους άμεσα εμπλεκομένους υφισταμένους του;

Γνώριζε όλη την ιστορική διαδρομή των πέντε αεροσκαφών και την κατάστασή τους;

Είχε ενημερωθεί για την επιστολή της αμερικανικής εταιρείας Lockheed Martin προς το ΓΕΝ/ΔΕΕ Υπουργείο Εθνικής Άμυνας από 7 Μαΐου 2013, στην οποία η ανάδοχος εταιρία 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).»

Γνώριζε για τις προηγούμενες συμβάσεις της αμερικανικής εταιρείας Lockheed Martin που έμειναν ανεκτέλεστες με βλάβη του δημοσίου;

Γιατί ο Γ.Γ. του ΥΠΕΘΑ κ. Γ. Ταφύλλης δεν ενημέρωσε τον κ. υπουργό για την Lockheed και για τις προηγούμενες συμβάσεις που έμειναν ανεκτέλεστες με βλάβη του δημοσίου καθώς ο ίδιος είχε αναλάβει στο παρελθόν, ως υπεργολάβος με την εταιρεία HOMS - Ελληνικά Λειτουργικά Συστήματα Διοίκησης Α.Ε. πρόγραμμα αντισταθμιστικών ωφελημάτων (Α.Ω.) της Lockheed στην Πολεμική Αεροπορία και από τη θέση του ήταν έμπειρος να προστατεύσει το συμφέρον του δημοσίου.Πρόκειται για το πρόγραμμα WOM-SQOM (Wing Operetations Management και Squadron Operations Management)

Το 2013 είχε μάλιστα βρεθεί στο επίκεντρο της αντιπαράθεσης μεταξύ της τότε κυβέρνησης και του ΣΥΡΙΖΑ, όταν ο Ευάγγελος Βενιζέλος ως Αντιπρόεδρος της κυβέρνησης είχε δημοσίως «δείξει» τον Ταφύλλη ως ένα στέλεχος με πλούσια εμπειρία και εμπλοκή σε υποθέσεις με αντισταθμιστικά ωφελήματα στον τομέα της Άμυνας.

Είχε πει τότε ο κ. Ευ. Βενιζέλος κατά τη συζήτηση για την Εξεταστική για τα υποβρύχια απευθυνόμενος στον κ. Αλέξη Τσίπρα:

«**Εξυπηρετείτε οφσετάδες. Εξυπηρετείτε επαγγελματίες των αντισταθμιστικών ωφελημάτων».**

Με συνέντευξή του στην ΑΥΓΗ ο κ. Γ. Ταφύλλης, ως μέλος της τότε Γραμματείας Εξωτερικών και Άμυνας του ΣΥΡΙΖΑ, είχε απαντήσει ότι από τον Οκτώβριο του 2003 μέχρι το 2006 συμμετείχε σε πρόγραμμα, που είχε σκοπό να οδηγήσει την Πολεμική Αεροπορία τεχνολογικά στον 21ο αιώνα. Ωστόσο, το 2006 αυτό το πρόγραμμα «πάγωσε» από την εταιρεία που το είχε αναλάβει.

Ο ίδιος ο κ. Ταφύλλης είχε παραδεχθεί πως είχε εργαστεί για δύο χρόνια στην εταιρεία Ελληνικά Λειτουργικά Συστήματα Α.Ε ως project manager για την ανάπτυξη πληροφοριακού συστήματος με τελικό αποδέκτη την Πολεμική Αεροπορία. Η σύμβαση αυτή ακυρώθηκε το 2006 από την οφειλέτρια εταιρεία (LM) και ανατέθηκε σε τρίτη.

Ο κ. Ταφύλλης παραιτήθηκε από την Πολεμική Αεροπορία με τον βαθμό του Σμηνάρχου το 2001. Ως αξιωματικός ε.α. εκ του νόμου όφειλε να μην εμπλακεί σε καμία επιχειρηματική δραστηριότητα μέχρι την παρέλευση πέντε ετών από την αποστράτευσή του, όπως προβλέπεται από την **παράγραφο 12, άρθρο 66 του Ν.Δ. 1400/73** «περί καταστάσεως αξιωματικών**». (ΣΧΕΤ.7)**

Αρχηγός Ναυτικού την κρίσιμη εκείνη περίοδο και Πρόεδρος του ΑΝΣ, ήταν ο Αντιναύαρχος Ευάγγελος Αποστολάκης ΠΝ (7.3.2013-16.9.2015), μάλιστα ο ίδιος είχε τεράστια πείρα, ως αναφορά τα εξοπλιστικά προγράμματα των Ε.Δ., καθώς είχε υπηρετήσει στο ΥΠΕΘΑ, την περίοδο (2001-2003), από την θέση του Υπασπιστή του Υπουργού Εθνικής Άμυνας σε δύο πρώην ΥΕΘΑ, που είχαν πολλαπλώς και ποικιλοτρόπως ασχοληθεί με τα εξοπλιστικά των Ε.Δ., μάλιστα απασχόλησαν επί μακρόν τη δικαιοσύνη και καταδικάστηκαν αμετακλήτως, οι κ. Άκης Τσοχατζόπουλο και Γιάννος Παπαντωνίου.

Στις 10.9.2015 Μεϊμαράκη – Καμμένου στο debate, ο πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας έστρεψε τα βέλη του και στον Αλέξη Τσίπρα. Την ώρα της τοποθέτησης του προέδρου των ΑΝΕΛ, ο Ευάγγελος Μεϊμαράκης είπε στον Αλέξη Τσίπρα «Ξέρω ότι θες να με χτυπήσεις, γιατί βάζεις τον Πάνο να κάνει τη βρώμικη δουλειά;». Ο επικεφαλής του ΣΥΡΙΖΑ του απάντησε: «Μην με μπλέκεις εμένα σ' αυτά», με τον πρόεδρο της ΝΔ να φέρεται να του έχει απαντήσει με την σειρά του:

«Με την υπογραφή σου μια ημέρα πριν παραιτηθείς έκανες αρχηγό ΓΕΕΘΑ τον υπασπιστή του Παπαντωνίου», συνέχισε ο πρόεδρος της ΝΔ απευθυνόμενος στον Αλ.Τσίπρα.».

Ο συγκεκριμένος διάλογος αποτελεί συνέχεια σε όσα έγιναν την προηγούμενη μέρα, με τη συνέντευξη του κ. Π. Καμμένου στην ΕΡΤ. Συγκεκριμένα, ο Ευάγγελος Μεϊμαράκης είχε πάρει τηλέφωνο στην ΕΡΤ για να απαντήσει σε όσα τον κατηγορούσε ο πρόεδρος των ΑΝΕΛ σχετικά με την υπόθεση με τα υποβρύχια.

Κάτι αντίστοιχο αναφερόταν σε ανακοίνωση της ΝΔ που εκδόθηκε το μεσημέρι της Τετάρτης, λίγες ώρες πριν το ντιμπέιτ.

«Για όλα αυτά όμως, ο κ. Καμμένος θα μπορούσε να έχει λεπτομερή ενημέρωση από τον τότε υπασπιστή Ναυτικού του κ. Παπαντωνίου, κ. Ευάγγελο Αποστολάκη ο οποίος διαχειριζόταν το φάκελο μεταξύ ΓΕΝ και του τότε Υπουργού και ο οποίος μια μέρα πριν την παραίτηση της Κυβέρνησης Τσίπρα – Καμμένου, δια περιφοράς, νύχτα, με υπογραφή του κ. Τσίπρα και εισήγηση του κ. Καμμένου προς το ΚΥΣΕΑ, επελέγη αρχηγός ΓΕΕΘΑ» αναφερόταν στην ανακοίνωση της ΝΔ για τους κυρίους Καμμένο και τον νέο αρχηγό ΓΕΕΘΑ ναύαρχο Αποστολάκη». **(ΣΧΕΤ.8)**

<u>ΚΡΙΣΙΜΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ:</u>

Γιατί το Ελληνικό Δημόσιο υπέγραψε σύμβαση με ανάδοχο εταιρία που στο παρελθόν δεν είχε υπάρξει συνεπής.

Γιατί δεν έλαβαν σοβαρά υπόψη τους, την επιστολή της 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.

Ήταν λάθος πληροφόρηση από το Πολεμικό Ναυτικό, βαριά αμέλεια ή εσκεμμένη παραπληροφόρηση;

Πώς εξηγείται το γεγονός ότι η κυβέρνηση εκτίμησε ότι τα αεροσκάφη P-3B που είχαν αποκτηθεί δωρεάν από τις ΗΠΑ «είναι σήμερα ηλικίας 25 ετών»; Όταν σύμφωνα με τα serial numbers (buno) δείχνουν ότι τα έξι P-3B που ήταν παροπλισμένα στις εγκαταστάσεις της Ελληνικής Αεροπορικής Βιομηχανίας (ΕΑΒ) στην Τανάγρα και στην αεροπορική βάση της Ελευσίνας έχουν κατασκευαστεί πριν από σχεδόν 50 χρόνια! Από τα έξι αεροσκάφη ναυτικής συνεργασίας του Πολεμικού Ναυτικού που είναι σήμερα καθηλωμένα, τα δύο είναι κατασκευής **1966 και τα άλλα τέσσερα κατασκευάστηκαν από τη Lockheed το 1967**, δηλαδή είναι σήμερα (2015) **ηλικίας 49 και 48 ετών.**

Αξιότιμη κ. Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου, θα πρέπει να αποδοθούν οι ευθύνες για την εξόφθαλμα και αποδεδειγμένα πλέον, επιβλαβή για το Ελληνικό Δημόσιο σύμβαση με ανάδοχο την εταιρεία Lockheed Martin για την εκτέλεση των εργασιών εκσυγχρονισμού και την αναβάθμιση των αεροσκαφών ναυτικής συνεργασίας P3 του Πολεμικού Ναυτικού.

Υπήρξε αδιαμφισβήτητα επιβλαβής η ανωτέρω σύμβαση 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.

Έτσι δεν είναι κ. Εισαγγελεύ, σε μια χρονική περίοδο(2015) που τα ταμειακά διαθέσιμα του Δημοσίου έχουν σχεδόν εξαντληθεί και στην κυβέρνηση αμφιταλαντεύονται 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 αναζητά εναγωνίως κονδύλια για να πληρώσει μισθούς και συντάξεις, δεσμεύοντας καταθέσεις ΔΕΚΟ, ή 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 βρισκόντουσαν στα όρια της απόλυτης φτώχειας, κάποιοι αποφάσισαν για να πετάξουν 500 εκατ. σε μια προφανώς μη αναγκαία και επιβλαβή συμφωνία εκσυγχρονισμού υπέργηρων αεροσκαφών. **(ΣΧΕΤ.9)**

IIΙ. Νομική θεμελίωση της παρούσας μηνυτήριας αναφοράς.

1. Οι διατάξεις των άρθρων **26 και 27 Π.Κ** προσδιορίζουν την έννοια της υπαιτιότητας και του δόλου, που συνιστούν προϋπόθεση του ποινικού κολασμού των κακουργηματικών πράξεων. Η έννοια του δόλου, **27 § 1 Π.Κ**. ορίζει ότι "με δόλο (πρόθεση) πράττει όποιος θέλει την παραγωγή των περιστατικών που κατά το νόμο απαρτίζουν την έννοια κάποιας αξιόποινης πράξης. Επίσης όποιος γνωρίζει ότι από την πράξη του ενδέχεται να παραχθούν αυτά τα περιστατικά και το αποδέχεται". Η τελευταία αυτή διάταξη διακρίνει το δόλο σε άμεσο και ενδεχόμενο. Ορίζει δε ότι με άμεσο δόλο πράττει αυτός που "θέλει" την παραγωγή του εγκληματικού αποτελέσματος, καθώς και εκείνος που δεν επιδιώκει μεν αυτό, προβλέπει όμως ότι τούτο αποτελεί αναγκαία συνέπεια της πράξεώς του και, παρά ταύτα, δεν αφίσταται αυτής. Αντίθετα, με ενδεχόμενο δόλο πράττει εκείνος που προβλέπει το εγκληματικό αποτέλεσμα ως δυνατή συνέπεια της πράξεώς του και το "αποδέχεται". Κατά τον προσδιορισμό της έννοιας του ενδεχόμενου δόλου ο ποινικός κώδικας ακολούθησε τη θεωρία της εγκληματικής επιδοκιμασίας σύμφωνα με την οποία για την ύπαρξη της συγκεκριμένης μορφής υπαιτιότητας πρέπει να διακριβωθεί πρώτον μεν ότι ο δράστης προέβλεψε το αποτέλεσμα ως δυνατή συνέπεια της πράξεώς του και δεύτερον ότι το αποδέχτηκε **(Ολ.ΑΠ 8 και 11/2005, ΑΠ 69/2013, προβλ. επίσης ΑΠ 2149/2014**). Η διάταξη αυτή ισχύει και για τις ενοχές άλλων κλάδων του ενοχικού δικαίου κι έτσι αποκτά γενικότερη σημασία που ξεπερνά τα πλαίσια της ευθύνης από προϋφιστάμενη ενοχή (**ΑΠ 677/2010**).

2. Κατά το άρθρο **46 παρ. 1β` του ΠΚ**, "με την ποινή του αυτουργού τιμωρείται όποιος με πρόθεση παρείχε άμεση συνδρομή στο δράστη κατά τη διάρκεια της πράξης και στην εκτέλεση της κύριας πράξης". Από τη διάταξη αυτή σαφώς συνάγεται ότι, για την ύπαρξη άμεσης συνέργειας στην τελούμενη από άλλον αξιόποινη πράξη, απαιτείται παροχή άμεσης συνδρομής από τον δράστη στον αυτουργό κατά την τέλεση και κατά την διάρκεια εκτέλεσης της κύριας πράξης και μάλιστα κατά τέτοιο τρόπο, ώστε χωρίς αυτή τη συνδρομή δεν θα ήταν δυνατή με βεβαιότητα ή διάπραξη του εγκλήματος υπό τις περιστάσεις που τελέστηκε.

3. Κατά το άρθρο **390 του ΠΚ** Απιστία, 1.«Όποιος κατά παράβαση των κανόνων επιμελούς διαχείρισης προκαλεί εν γνώσει βέβαιη ζημία στην περιουσία άλλου, της οποίας βάσει νόμου ή δικαιοπραξίας έχει την επιμέλεια ή διαχείριση (ολική ή μερική ή μόνο για ορισμένη πράξη), τιμωρείται με φυλάκιση και αν η ζημία που προξενήθηκε είναι ιδιαίτερα μεγάλη, με φυλάκιση τουλάχιστον τριών μηνών και χρηματική ποινή. Αν η ζημία που προκλήθηκε υπερβαίνει συνολικά το ποσό των 120.000 ευρώ επιβάλλεται κάθειρξη έως δέκα έτη και χρηματική ποινή (αρθρ.94, **Ν.4855/2021**)

   Αν η απιστία στρέφεται άμεσα κατά του νομικού προσώπου του ελληνικού δημοσίου, των νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου ή των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης και η ζημία που προκλήθηκε υπερβαίνει συνολικά των ποσό των 120.000 ευρώ επιβάλλεται κάθειρξη τουλάχιστον δέκα ετών και χρηματική ποινή έως χίλιες ημερήσιες μονάδες.

   Για την κατάφαση της απιστίας απαιτούνται: α) η νόμιμα θεμελιωμένη εξουσία αντιπροσώπευσης στο πρόσωπο εκείνου που έχει τη διαχείριση ή επιμέλεια μιας ξένης περιουσίας, εν προκειμένω της περιουσίας ενός νομικού προσώπου, εξουσία που μπορεί όμως κατά τον ΠΚ να είναι ολική, μερική ή για ορισμένη μόνο πράξη, β) πράξη ή παράλειψη εξωτερικού και δικαιοπρακτικού χαρακτήρα, δηλ. όχι αποκλειστικά εσωτερικής ή/και υλικής απλά δράσης, γ) η κατάχρηση

της έναντι τρίτων αντιπροσωπευτικής εξουσίας του διαχειριστή, δηλ. η υπέρβαση των ορίων της επιτρεπτής δράσης του στη βάση της εσωτερικής σχέσης που τον συνδέει με το νομικό πρόσωπο, και ειδικότερα μια συμπεριφορά που παραβιάζει τους κανόνες επιμέλειας, οι οποίοι αφορούν ειδικά στη διαχείριση της περιουσίας, αλλά και των οποίων η παραβίαση έχει άμεση επίπτωση στην περιουσία, δ) η πρόκληση βέβαιης (όπως ορίζει η νέα αντικειμενική υπόσταση του εγκλήματος) και οριστικής ζημίας στην ξένη περιουσία, εδώ του νομικού προσώπου, και ε) άμεσος δόλος (α' ή β' βαθμού) για τα πιο πάνω στοιχεία. Η παράβαση του κανόνα της επιχειρηματικής κρίσης που αποδίδει την παράβαση των κανόνων της καλής διαχείρισης, πρέπει να αφορά ειδικά την παράβαση καθηκόντων που είναι πρόσφορα να επηρεάσουν την περιουσιακή κατάσταση του νομικού προσώπου, αλλά και έχουν άμεσες περιουσιακές επιπτώσεις σ' αυτό (Μ. Καϊάφα-Γκμπάντι, Απιστία και ευθύνη διοικητών και διευθυντικών στελεχών νομικών προσώπων, ΠοινΔικ 2016, σελ. 841 επ. και εκεί παραπέρα παραπομπές σε θεωρία και νομολογία, Θ. Παπακυριάκου, Το αδίκημα της απιστίας στον νέο ΠΚ ως χαρακτηριστικό παράδειγμα του νέου δικαιοπολιτικού μοντέλου προστασίας των εννόμων αγαθών της ιδιοκτησίας και περιουσίας, Εισήγηση σε επιμορφωτικό σεμινάριο της Εθνικής Σχολής Δικαστικών Λειτουργών με θέμα «Ο νέος Ποινικός Κώδικας- ο νέος Κώδικας Ποινικής Δικονομίας», 2019, σελ. 2 επ., δημοσιευμένη σε ιστότοπο www.esdi.gr).

Διαχειριστής, δε, ξένης περιουσίας είναι εκείνος που ενεργεί όχι απλώς «υλικές» πράξεις, αλλά «νομικές» διαχειριστικές πράξεις επί της ξένης περιουσίας με εξουσία αντιπροσωπεύσεως του εντολέως του, έχοντας δυνατότητα ανάπτυξης πρωτοβουλίας και λήψεως αποφάσεων με κίνδυνο και ευθύνη του ιδίου. Η νομότυπη αντιπροσωπευτική εξουσία του διαχειριστή μπορεί να θεμελιώνεται στον νόμο (λ.χ. όπως ο διαχειριστής νομικού προσώπου), σκοπός δε της διατάξεως του άρθρου 390 ΠΚ είναι να τιμωρήσει τον εκ των έσω δρώντα σε βάρος της περιουσίας και καταχρώμενο της ανατιθέμενης σε αυτόν εξουσίας [Αναγνωστόπουλος, Ζητήματα απιστίας, άρθρα

390 και 256 ΠΚ, έκδοση 2003, παρ. 20, Μυλωνόπουλος, Ποινικό Δίκαιο, Ειδικό Μέρος, έκδοση 2001, § 16, αριθ. 1117, σ. 579, Χαραλαμπάκης (-Παπαθανασίου), Ποινικός Κώδικας, τ. ΙΙ, άρθρο 390, αριθ. 11, σ. 2078].

Μεταξύ της συμπεριφοράς του δράστη και της περιουσιακής ζημίας απαιτείται αντικειμενικός αιτιώδης σύνδεσμος, ενώ μεταξύ της παραβάσεως των κανόνων επιμελούς διαχειρίσεως και της ζημίας απαιτείται και συνάφεια κινδύνου. Η ζημία, δηλαδή, θα πρέπει να είναι πραγμάτωση εκείνου ακριβώς του κινδύνου που έθεσε ο δράστης, όταν εν γνώσει του παρέβη τους κανόνες της επιμελούς διαχειρίσεως. Για την υποκειμενική υπόσταση του εγκλήματος απαιτείται γνώση του δράστη, ήτοι άμεσος δόλος β΄ βαθμού, κατ' άρθρο 27 παρ. 2 εδ. α΄ ΠΚ (ΑΠ 101/2018, ΑΠ 43/2016, ΑΠ 1531/2013, ΑΠ 532/2011, ΑΠ 341/2010, ΑΠ 204/2010, δημ. ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ).

Στην Μηνυτήρια αναφορά μου περιγράφονται με πλήρη λεπτομέρεια οι συνθήκες τέλεσης των διερευνώμενων και στην παρούσα δικογραφία αδικημάτων, και αναδύονται, άνευ αμφιβολίας, ΕΠΑΡΚΕΣΤΑΤΕΣ ΕΝΔΕΙΞΕΙΣ ενοχής **για την παραπομπή όλων των αναφερομένων σε δίκη, για θέματα που πρέπει να απασχολήσουν το Δικαστήριο κατά την ακροαματική διαδικασία, τα εχέγγυα της οποίας εξασφαλίζουν την απαραίτητη Διαφάνεια και Επάρκεια, ώστε να αποδειχθεί η τέλεση των αδικημάτων, τόσο στην αντικειμενική τους, όσο κυρίως στην υποκειμενική τους υπόσταση.**

Το κριτήριο για την αξιολόγηση των στοιχείων που απαιτούνται για την παραπομπή στο ακροατήριο είναι το πλούσιο αποδεικτικό υλικό, πολλαπλώς διασταυρωμένο, το οποίο επιβάλει την άσκηση ποινικής δίωξης κατά των υπαιτίων, καθώς και μόνο η ύπαρξη απλής και μόνο πιθανότητας τέλεσης αξιόποινων πράξεων ή απλών ενδείξεων ενοχής των αναφερομένων αρκεί για να απασχολήσουν το Δικαστήριο κατά την ακροαματική διαδικασία ώστε να αποδειχθεί η

τέλεση των αδικημάτων που αναφέρονται λεπτομερέστατα στην παρούσα.

Τέλος το υψηλό επίπεδο της θεσμικής λειτουργίας που έχουμε επιτύχει ως συντεταγμένη πολιτεία, πρέπει εμμόνως να διατηρείται ασκίαστο και να μην επιτρέπει ούτε καν σε επίπεδο υποψίας και ενδεχομένου σκέψεις περί αποφυγής ποινικής δίωξης για τις παρεκκλίνουσες συμπεριφορές του λευκού κολάρου **«white-collar crime»,** ενώ για τις κατώτερες κοινωνικο-οικονομικές ομάδες οι ίδιες συμπεριφορές που παρουσιάζουν την ίδια βλαπτικότητα ή επικινδυνότητα για τις προστατευόμενες αξίες της ιδιοκτησίας (περιουσία) να οδηγούνται με απευθείας κλήση στο ακροατήριο του αρμόδιου Δικαστηρίου. Στην περίπτωση της εγκληματικότητας του λευκού κολάρου η παράμετρος της εξουσίας και η κατάχρηση της αποτελούν τον εννοιολογικό πυρήνα.

Επειδή, αναμφίρρηστα, έχουν διαπραχθεί ιδιαιτέρως σοβαρά ποινικά αδικήματα, κατά τα άρτι ανωτέρω εκτεθέντα και τιμωρούνται από τις διατάξεις του **Π.Κ**. και των ειδικών ποινικών νόμων.

Επειδή, έχω το απαραίτητο έννομο συμφέρον (αρθ**. 40 ΚΠΔ**), είναι δε η παρούσα Μηνυτήρια αναφορά μου νόμιμη, βάσιμη, αληθής και εξαιρετικής φύσης.

Επειδή, στην συγκεκριμένη περίπτωση, από όσα προαναφέρθηκαν άγνωστοι σε εμένα αξιωματούχοι, που συνέταξαν και συνυπέγραψαν τα ανωτέρω έγγραφα με σκοπό την κατάρτιση της επιβλαβούς σύμβασης, εις πλήρη γνώση τους ότι αδικοπραγούσαν, τέλεσαν τα αδικήματα και μάλιστα με εγγύτατο νομικό χαρακτηρισμό, τόσο κατά την αντικειμενική, όσο και κατά την υποκειμενική τους υπόσταση, σύμφωνα με τα όσα περιγράφονται παραπάνω.

Επειδή, προστατευόμενο έννομο αγαθό είναι η τήρηση της νομιμότητας, της αξιοπρέπειας και της εμπιστοσύνης στο κράτος, επιβάλλεται η ανίχνευση και εν συνεχεία η τεκμηρίωση των καταγγελλομένων.

Επειδή, τα πρόσωπα που τέλεσαν από κοινού τα ανωτέρω αναφερόμενα αδικήματα είναι δυνατόν να προσδιορισθούν από την διενεργηθησομένη προκαταρκτική εξέταση, αλλά και την διαταχθησομένη ανάκριση.

Επειδή, συμφώνως με την έννοια του μεν άρθρου **36 ΚΠοινΔικ** καθιερώνεται η αρχή της αυτεπαγγέλτου ποινικής διώξεως η οποία μη υποκειμένη εις τύπον γίνεται άμα ο αρμόδιος εισαγγελεύς πληροφορηθεί την τέλεση του εγκλήματος, είτε κατόπιν μηνύσεως ή αναφοράς δημοσίας αρχής ή ιδιώτου (άρθρ. 37-40 και 42), είτε κατόπιν οιασδήποτε "άλλης ειδήσεως" όπως εξ ιδίων πληροφοριών ή ιδίας αντιλήψεως εξ επιστολής (και ανωνύμου έτι) ή και της κοινής φήμης όταν, εννοείται, εις την τελευταίαν αυτή περίπτωση έχει ο εισαγγελεύς σοβαρούς λόγους να πιστεύει ότι ετελέσθη έγκλημα (Μπουρόπουλος όπου ανωτ. σελ. 57) παθών εκ του οποίου, ειρήσθω, είναι παν πρόσωπον είτε νομικόν είτε φυσικόν, είτε ικανό προς καταλογισμόν είτε ακαταλόγιστον, το οποίον είναι φορεύς του εννόμου αγαθού, καθ' ού στρέφεται η πράξη (Χωραφάς όπου ανωτ.).

Επειδή, Σας είναι γνωστό, ότι **για την άσκηση ποινικής διώξεως είναι αρκετή και η απλή πιθανότητα τελέσεως αξιόποινων πράξεων** καθώς και ότι στην παρούσα περίπτωση υπάρχει πλούσιο αποδεικτικό υλικό, πολλαπλώς διασταυρωμένο, το οποίο επιβάλλει την άσκηση ποινικής δίωξης κατά των υπαιτίων, η ύπαρξη απλής και μόνο πιθανότητας τέλεσης αξιόποινης πράξης ή απλών ενδείξεων ενοχής του μηνυομένου ως δράστη αυτής **καθιστά υποχρεωτική για τον Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών την άσκηση της ποινικής δίωξης (βλεπ. Κ. Σταμάτη «Η προκαταρκτική εξέταση»,σελ,.257,274).** Η Εισαγγελική Αρχή δεν είναι διάδικος αλλά **αυτοτελές όργανο της δικαιοσύνης** και κατά την κυρία και βασική λειτουργία της ανήκει στη δικαστική, με ευρεία έννοια, λειτουργία, και η άσκηση ή μη της ποινικής δίωξης (κατ΄άρθρα 27, 43 Κ.Π.Δ.) συνιστά για τον Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών κυρία λειτουργική αρμοδιότητα με οιονεί δικαιοδοτικό χαρακτήρα (βλεπ. Κ. Σταμάτη «Ο Εισαγγελικός Θεσμός» Ποιν. Χρον. Λ΄ σελίς 609 επομ.) και όχι απλή έκφραση γνώμης.

Επειδή, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο **24 παρ. 2 Κ.Ο.Δ.Κ.Δ.Λ.** «(Η Εισαγγελία) Δρα ενιαία και αδιάκριτα και έχει ως αποστολή την τήρηση της νομιμότητας, την προστασία του πολίτη και τη διαφύλαξη των κανόνων της δημόσιας τάξης.»

Επειδή, η δικαιοσύνη αποτελεί σ' αυτούς τους πραγματικά δύσκολους καιρούς την υπέρτατη προσδοκία και ελπίδα του πολίτη, καθώς και το τελευταίο καταφύγιό του.

Επειδή, ο Ελληνικός λαός προσβλέπει σε Εσάς για την ευθυκρισία και την τήρηση της νομιμότητας και στην εν λόγω περίπτωση.

Επειδή, οι νόμοι του κράτους μας υπάρχουν για να εφαρμόζονται και όχι να παραμένουν ανενεργοί, σαν «ακάλυπτες νομικές επιταγές».

Επειδή, οι υπαίτιοι εγκληματικών πράξεων πρέπει να ανευρίσκονται και να τιμωρούνται αναλόγως.

Επειδή, όλως ενδεικτικά, οι εν λόγω πράξεις έχουν τελεστεί την **15.3.2015**

Επειδή, όλοι οι περιεχόμενοι στην παρούσα μου ισχυρισμοί, καθώς και όλα τα ιστορούμενα πραγματικά περιστατικά αποδεικνύονται με τα προσκομισθέντα με επίκληση έγγραφα.

Κατόπιν όλων των ανωτέρω εκφράζω την άποψη ότι συντρέχουν οι αναγκαίες εκείνες ενδείξεις διάπραξης αξιόποινων πράξεων και μάλιστα σε τέτοιο βαθμό βεβαιότητας ώστε να επιβάλλεται η ποινική τους αξιολόγηση και συνεπακόλουθα την τεκμηρίωση τους.

Με την παρούσα μηνυτήρια αναφορά δεν έχω σκοπό να δυσφημήσω ή να εξυβρίσω τους μηνυόμενους, αλλά υποβάλλω αυτή επειδή αντιλαμβάνομαι ότι έχουν διαπραχθεί αυτεπαγγέλτως διωκόμενες αξιόποινες πράξεις και ως αξιωματικός έχω δικαιολογημένο συνταγματικό δικαίωμα και ενδιαφέρον, ηθικά και νομικά, να προστατεύω το δημόσιο συμφέρον, από μια επιβλαβή σύμβαση όπως η αναφερόμενη.

Επειδή, η παρούσα υπόθεση είναι εξαιρετικής φύσης παρακαλώ να ενεργήσετε σύμφωνα με το **άρθρο 32 Κ.Ποιν.Δ.** και να διενεργήσετε προκαταρκτική εξέταση καθώς επίσης να διατάξετε την κατά απόλυτη προτεραιότητα διεξαγωγή της ανάκρισης.

Μετά ταύτα υφισταμένων κατά την κρίση Σας των νομίμων προϋποθέσεων, **την εισαγωγή της υποθέσεως κατ΄ άρθρον 28 Κ.Ποιν.Δ. στο Δικαστήριο των Εφετών και τον ορισμό Εφέτου Ανακριτή,** εξαιτίας της σοβαρότητας του θέματος, έρευνα προς τιμωρία των υπευθύνων και παραδειγματισμό, καθόσον είναι πασίδηλη η επιβλαβής για το δημόσιο ανωτέρω σύμβαση.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ
ΑΥΤΟΥΣ

Με την επιφύλαξη παντός νομίμου δικαιώματός μου

Παρακαλώ όπως προβείτε σε κάθε νόμιμη ενέργεια, προκειμένου να διερευνήσετε, για την τέλεση των ανωτέρω αναφερομένων αναλυτικά ποινικών αδικημάτων και για την κατά νόμο τιμωρία των μηνυομένων.

Επιπλέον, δηλώνω ότι παρίσταμαι για την υποστήριξη της κατηγορίας για όλα τα αδικήματα που συρρέουν από τα αναφερόμενα-μηνυόμενα πρόσωπα.
Προς απόδειξη όλων των παραπάνω, προσάγω και επικαλούμαι τα εξής εννέα (9) δημοσιεύματα**:**

1. Δημοσίευμα ΠΡΩΤΟ ΘΕΜΑ 4.4.2015 Απευθείας ανάθεση 500 εκατ. Δολαρίων για πολεμικά αεροπλάνα

2. Δημοσίευμα ΠΡΩΤΟ ΘΕΜΑ 6.4.2015 Σάλος από την ανάθεση των 500 εκατ. Για τα αεροσκάφη του ΠΝ

3. Δημοσίευμα ΠΡΩΤΟ ΘΕΜΑ 19.4.2015 Ομολογία βόμβα της Lockheed: Δεν συμφέρει την Ελλάδα η συμφωνία των 500 εκατ. Για τα αεροπλάνα

4. Δημοσίευμα ON ALERT 13.7.2024 Αεροσκάφη Ναυτικής Συνεργασίας P3B ORION «Ολημερίς το χτίζανε το βράδυ γκρεμιζόταν»

5. Πίνακας εκταμίευσης δόσεων της σύμβασης

6. Δημοσίευμα ΠΡΩΤΟ ΘΕΜΑ 4.4.2015 Νικολούδης: Οι μίζες στα εξοπλιστικά ήταν 4%

7. Δημοσίευμα newmoney 26.4.2015 Ο Γ.Γ. του υπουργείου Άμυνας ήταν υπεργολάβος της Lockheed

8. Δημοσίευμα ΠΡΩΤΟ ΘΕΜΑ 10.9.2015 Η βρώμικη δουλειά του Πάνου και ο υπασπιστής του Γιάννου

9. Δημοσίευμα Capital 16.4.2015 Το πρώτο σκάνδαλο του σοσιαλισμού…

Αιτούμαι επικυρωμένο αντίγραφο της παρούσης.

Μετά τιμής

Κόρινθος, 20.8.2024

Ο Αναφέρων και Υποστηρίζων την Κατηγορία

Παναγιώτης Δ. **Σταμάτης**

Πλωτάρχης Π.Ν. ε.α.

Μέλος ΔΣ/ΕΑΑΝ