

«Προς τη Βουλή των Ελλήνων

Πρόταση για τη σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής που θα διερευνήσει τα γεγονότα που σχετίζονται με την επιζήμια παραχώρηση των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά σε ιδιωτικά επιχειρηματικά συμφέροντα, με τις επιζήμιες για τα Ελληνικά Ναυπηγεία ΑΕ συμβάσεις Β12/00 και Β21/02, με την επιζήμια για τα Ελληνικά Ναυπηγεία Α.Ε. κατάρτιση και υλοποίηση της Εκτελεστικής Συμφωνίας ανάμεσα στο Ελληνικό Δημόσιο, τα Ελληνικά Ναυπηγεία ΑΕ, την Howaldtswerke-Deutsche Werft (HDW), την ThyssenKrupp Marine Systems AG και την Abu Dhabi Mar LLC (ADM), η οποία κυρώθηκε με το Νόμο 3885/2010 «Κύρωση των Συμβάσεων που αφορούν το μέλλον των Ελληνικών Ναυπηγείων ΑΕ», και τέλος με την εξασφάλιση των θέσεων εργασίας καθώς και τα προγράμματα των υποβρυχίων του Πολεμικού Ναυτικού.
(σύμφωνα με τα άρθρα 68 παρ.2 Σ και 144 επ. Κανονισμού της Βουλής)

Εισαγωγή

Η σημερινή κατάσταση των ναυπηγείων Σκαραμαγκά, (Ελληνικά Ναυπηγεία ΑΕ, στο εξής ΕΝΑΕ) της σημαντικότερης ναυπηγικής μονάδας της Μεσογείου είναι δραματική.

Το πρόγραμμα κατασκευής υποβρυχίων τύπου 214 για το ΠΝ έχει οδηγηθεί σε τέλμα. Ολοκαίνουρια υποβρύχια σκουριάζουν κυριολεκτικά παρατημένα σε εγκαταστάσεις οι οποίες διατηρούνται ακόμη σε ικανοποιητική κατάσταση αποκλειστικά χάρη στις ηρωικές προσπάθειες των απλήρωτων εργαζόμενων.

Πάνω από 1.200 εργαζόμενοι είναι πλέον εκτός εργασίας, ενώ παραμένουν απλήρωτοι για πολλούς μήνες. Το εμπορικό κομμάτι των ΕΝΑΕ δεν λειτουργεί πια.

Το κόστος, το οποίο κλήθηκε να πληρώσει ο φορολογούμενος για την κατάσταση αυτή δεν είναι καθόλου αμελητέο: από το πρόγραμμα ναυπήγησης των υποβρυχίων του ΠΝ η γερμανική «Howaldtswerke-Deutsche Werft» (εφεξής HDW) αρχικά και στην συνέχεια ο - «επενδυτής» της Κυβέρνησης Παπανδρέου - κ. Ισκαντάρ Σάφα εισέπραξαν περίπου 2,5 δις. ευρώ κατά το χρονικό διάστημα 2000 - 2011. Μετά από 11 χρόνια και 2,5 δις ευρώ το Ελληνικό Δημόσιο βλέπει τα υποβρύχια του ΠΝ να σαπίζουν, την παραγωγική δραστηριότητα των ναυπηγείων να εκμηδενίζεται, τους «επενδυτές» να εξαφανίζονται, ενθυλακώνοντας τεράστια ποσά, και τους εργαζόμενους καταδικασμένους στην ανέχεια.

Απέναντι σε αυτήν την κατάσταση κανείς δεν δικαιούται να παραμείνει σιωπηλός.

Ο ΣΥΡΙΖΑ, προσεγγίζοντας το πρόβλημα των ΕΝΑΕ υπεύθυνα, αντικειμενικά και ανεπηρέαστος από τα πολυποίκιλα επιχειρηματικά συμφέροντα, που εμποδίζουν το δικομματικό σύστημα ΝΔ - ΠΑΣΟΚ να αναδείξει την αλήθεια, ζητά την σύσταση εξεταστικής επιτροπής ώστε η Ελληνική Βουλή να εξετάσει σε βάθος τις αιτίες που οδήγησαν στο κλείσιμο των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά και στην εγκατάλειψη των Υποβρυχίων του Πολεμικού Ναυτικού με στόχο:

- να ξαναλειτουργήσουν άμεσα τα Ναυπηγεία με πλήρεις λειτουργίες και διευρυμένη δραστηριότητα στους τομείς της κατασκευής και της μεταλλουργίας,
- να παραληφθούν τα υποβρύχια,
- να αποκατασταθούν οι θέσεις εργασίας και, φυσικά,
- να αναζητηθούν οι ευθύνες, πολιτικές καταρχήν και, εάν από την έρευνα στοιχειοθετηθούν, και ποινικές.

Θεωρούμε ότι το σύνολο των βουλευτών του ελληνικού Κοινοβουλίου δεν μπορεί παρά να

συμφωνήσει στην αναγκαιότητα της πρότασης του ΣΥΡΙΖΑ.

Η προμήθεια Υποβρυχίων 209 και 214

Η υπόθεση της προμήθειας υποβρυχίων που έχουν οδηγήσει τα ΕΝΑΕ στην οικονομική κατάρρευση, και σε τεράστιες οικονομικές ζημιές του Ελληνικού Δημοσίου και ως εκ τούτου αποτελεί ένα διαρκές οικονομικό και πολιτικό σκάνδαλο ξεκίνησε με τις αποφάσεις του ΚΥΣΕΑ τον Μάρτιο 1998 και έλαβε συγκεκριμένη μορφή με τις συμβάσεις 012B/00 και 021B/02 οι οποίες υπεγράφησαν επί θητείας του ήδη πρωτοδίκως καταδικασθέντος για την ίδια υπόθεση κ. Άκη Τσοχατζόπουλου, μεταξύ των ΕΝΑΕ και της Γενικής Διεύθυνσης Εξοπλισμών.

Συγκεκριμένα οι συμβάσεις αυτές προέβλεπαν η μεν πρώτη την προμήθεια τριών (3) υποβρυχίων τύπου 214 με δικαίωμα προαίρεσης (option) για ένα (1) ακόμη, εκ των οποίων το πρώτο (1ο) (ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ) προβλέφθηκε να ναυπηγηθεί στην Γερμανία (Κίελο) και τα υπόλοιπα 3 (ΠΙΠΙΝΟΣ - ΜΑΤΡΩΖΟΣ - ΚΑΤΣΩΝΗΣ) στο Σκαραμαγκά η δε δεύτερη τον εκσυγχρονισμό τριών (3) υποβρυχίων τύπου 209 με δικαίωμα προαίρεσης για ακόμη ένα (1).

Πρέπει δε να σημειωθεί ότι η πρώτη σύμβαση δεν προέβλεπε την προμήθεια τορπιλών βαρέως τύπου για τα νέα υποβρύχια του ΠΝ !

Τα αντίστοιχα συμβατικά τιμήματα ανέρχονταν σε 2,145 δις ευρώ για την πρώτη σύμβαση και σε 826.173.947 ευρώ για τη δεύτερη Σύμβαση. Παρά τις καταβολές από το 2000 μέχρι το 2009, επί κυβερνήσεων, δηλαδή, τόσο ΠΑΣΟΚ όσο και ΝΔ, ποσού της τάξης των 2.033.039.679 ευρώ κανένα υποβρύχιο δεν παραλήφθηκε και, τελικά, οι συμβάσεις καταγγέλθηκαν από τους αντισυμβαλλόμενους του Ελληνικού Δημοσίου στις 21/9/2009.

Κατασκευαστές των υποβρυχίων, και από το 2001 ιδιοκτήτες των ναυπηγείων, ήταν οι γερμανικές HDW και Ferrostaal ενώ από το 2005 τα ναυπηγεία περνούν στον έλεγχο και την πλήρη ιδιοκτησία της ThyssenKrupp η οποία εξαγόρασε την HDW και απέκτησε το σύνολο του πακέτου της Ferrostaal.

Τα όσα συνέβησαν κατά τη διάρκεια ισχύος των συμφωνιών μεταξύ των Γερμανών κατασκευαστών και ιδιοκτητών των ναυπηγείων και της Ελληνικής Κυβέρνησης ερευνώνται ήδη από την ελληνική δικαιοσύνη η οποία με την απόφασή της τον Οκτώβριο του 2013 επέβαλε στον υπεύθυνο για την υπογραφή των συμβάσεων, Υπουργό κ. Άκη Τσοχατζόπουλο, τους συγγενείς και τους συνεργάτες του, πολυετείς ποινές κάθειρξης σε πρώτο βαθμό για ξέπλυμα μαύρου χρήματος που έλαβαν από τους Γερμανούς κατασκευαστές των υποβρυχίων αλλά και προξενηθείσες στο Ελληνικό Δημόσιο ζημιές πολλών εκατομμυρίων ευρώ.

Μια ακόμη δίκη θα διεξαχθεί με κατηγορούμενους από το ΥΠΕΘΑ και τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά για την ίδια υπόθεση. Αναπάντητο, όμως, παραμένει το ερώτημα γιατί δεν διώχθηκαν και οι Γερμανοί συνεργοί του πρώην Υπουργού. Σε κάθε περίπτωση ερευνητέα είναι όλα τα γεγονότα που σχετίζονται με την κατάρτιση και υλοποίηση των ανωτέρω συμβάσεων και προετοίμασαν το έδαφος για την καταστροφική εκτελεστική συμφωνία του 2010.

Η εκτελεστική συμφωνία του 2010 (Νόμος 3885/2010)

Μετά από την καταγγελία των συμβάσεων 012B/00 και 021B/02 από την Γερμανική HDW στις 21/9/2009 ακολούθησε σειρά διερευνητικών επαφών και διαπραγματεύσεων και στη συνέχεια η αρμόδια υποεπιτροπή της Βουλής με πλειοψηφία που σχηματίστηκε από τους βουλευτές του ΠΑΣΟΚ και του ΛΑΟΣ ενέκρινε την υπογραφή συμφωνίας-πλαίσιου μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και των εταιρειών ThyssenKrupp Marine Systems AG, Howaldtswerke Deutsche

Werft GmbH (HDW), Abu Dhabi MAR LLC και ENAE η οποία υπεγράφη στις 18 Μαρτίου του 2010.

Το νομοσχέδιο για την κύρωση της κύριας σύμβασης έφερε τις υπογραφές των κ.κ. Γιώργου Παπακωνσταντίνου, Ευάγγελου Βενιζέλου, Χάρη Παμπούκη, Λούκας Κατσέλη, Μιχάλη Χρυσοχοϊδή και Παναγιώτη Μπεγλίτη. Η κύρια εκτελεστική συμφωνία ενσωματώθηκε «σε σχέδιο» σε νόμο που εισήχθη στην Ολομέλεια της Βουλής και υπερψηφίστηκε μόνο από το ΠΑΣΟΚ και το ΛΑΟΣ.

Ο σχετικός Νόμος 3885/2010 δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ στις 29.9.2010. Η εκτελεστική συμφωνία υπεγράφη τελικά στις 30 Σεπτεμβρίου του 2010 από τον τότε υπουργό Οικονομικών κ. Γιώργο Παπακωνσταντίνου, τον κ. Ευάγγελο Βενιζέλο, τότε Υπουργό Εθνικής Άμυνας και τον κύριο Σάφα.

Με την ανωτέρω συμφωνία έγιναν αμοιβαία αποδεκτά τα εξής:

(α) Στο πλαίσιο του προγράμματος ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ συμφωνήθηκε να παραληφθεί το υποβρύχιο ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ με το κλείσιμο της Συμφωνίας, και τα υπόλοιπα τρία (3) υποβρύχια να παραληφθούν μετά την ολοκλήρωση των απαραίτητων εργασιών και δοκιμών.

(β) Στο πλαίσιο του προγράμματος Neptune II συμφωνήθηκε η ολοκλήρωση των εργασιών εκσυγχρονισμού στο υποβρύχιο ΩΚΕΑΝΟΣ και η παραγγελία δυο (2) νέων υποβρυχίων τύπου 214, αντί του εκσυγχρονισμού δυο (2) υποβρυχίων τύπου 209.

(γ) Το Ελληνικό Δημόσιο αποδέχτηκε να καταβάλει 117 εκατ. ευρώ στην HDW για πρόσθετα υλικά (excess materials) τα οποία η γερμανική εταιρεία ισχυρίστηκε ότι είχαν αγοραστεί πριν την Εκτελεστική Συμφωνία για τον εκσυγχρονισμό των υποβρυχίων τύπου 209, που τελικά δεν έγινε εξαιτίας της Συμφωνίας αυτής.

Ο ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ παραδόθηκε στις 27 Οκτωβρίου 2010. Οι νέες ημερομηνίες παράδοσης των υπόλοιπων υποβρυχίων είχαν ως εξής:

A. Πρόγραμμα ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ

Υ/Β ΠΙΠΙΝΟΣ : Απρίλιος 2012 + 3 μήνες χάριτος = Ιούλιος 2012

Υ/Β ΜΑΤΡΩΖΟΣ : Φεβρουάριος 2013 + 3 μήνες χάριτος = Μάιος 2013

Υ/Β ΚΑΤΣΩΝΗΣ : Δεκέμβριος 2013 + 3 μήνες χάριτος = Μάρτιος 2014

B. Πρόγραμμα NEPTUNE II

Υ/Β ΩΚΕΑΝΟΣ: Μάιος 2012

Υ/Β 214 No 1: 27 Ιουλίου 2018

Υ/Β 214 No 2: 27 Ιουλίου 2019

Με τον Νόμο 3885/2010 το Ελληνικό Δημόσιο παραιτήθηκε από οποιαδήποτε απαίτησή του σε βάρος των Γερμανών, αποδέχθηκε ως αληθή τα αποτελέσματα των δοκιμών του ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗ που διεξήχθησαν το 2008, επέστρεψε στην HDW τις εγγυητικές επιστολές καλής εκτέλεσης της κύριας σύμβασης και καθιέρωσε έναν μηχανισμό επιβολής κυρώσεων, που είναι ουσιωδώς διαφορετικός από τα ισχύοντα στο εθνικό και κοινοτικό δίκαιο δημοσίων συμβάσεων.

Ειδικότερα, σε περίπτωση υπερημερίας του αναδόχου το εθνικό και κοινοτικό δίκαιο δημοσίων συμβάσεων προστατεύει το δικαίωμα της αναθέτουσας αρχής να αποδεσμευθεί από τον ασυνεπή αντισυμβαλλόμενο και να εξυπηρετήσει τις ανάγκες της αζήμια μέσω άλλων προμηθευτών, ενώ στην περίπτωση των υποβρυχίων ο Νόμος 3885/2010 απέκλεισε οποιαδήποτε τέτοια δυνατότητα, οριστικοποίησε την ομηρία του ελληνικού Δημοσίου από τους Γερμανούς και καθιέρωσε μια δυνατότητα καταγγελίας ασύμφορη για το Ελληνικό Δημόσιο και επωφελή για τον ασυνεπή ανάδοχο αφού δεν οδηγεί ούτε σε κατάρπωση εγγυητικών επιστολών, ούτε σε αποκατάσταση της

αποθετικής ζημίας του Πολεμικού Ναυτικού.

Επιπρόσθετα, το Ελληνικό Δημόσιο παραιτήθηκε από οποιαδήποτε απαίτησή του εξαιτίας των Αντισταθμιστικών Ωφελημάτων (ΑΩ) που δεν υλοποίησε προσηκόντως η HDW. Η παραίτηση αυτή έρχεται σε αντίθεση με την επιλογή της ίδιας Πολιτικής Ηγεσίας του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας (κ.κ. Ευάγγελος Βενιζέλος και Παναγιώτης Μπεγλίτης) να θεσμοθετήσει την μετάβαση σε ΑΩ «νέου τύπου» με το άρθρο 87 του Νόμου 3883/2010, το οποίο εξουσιοδότησε τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας να καθορίσει μετά από διαβούλευση με τους συλλογικούς φορείς της αμυντικής βιομηχανίας το αντικείμενό τους, πράγμα που ποτέ δεν έγινε.

Τελικώς με την θέση σε ισχύ του Νόμου 3885/2010 η γερμανική ιδιοκτησία των ΕΝΑΕ απέφυγε οποιαδήποτε κύρωση για την συμβατική της ασυνέπεια μέχρι τον Σεπτέμβριο 2009, «ξεφορτώθηκε» ΑΩ αξίας 250 εκ. ευρώ μαζί με ενδεχόμενες ευθύνες για πλαστά και εικονικά τιμολόγια υλοποίησης ΑΩ πίσω από τα οποία ευλόγως μπορεί να πιθανολογηθεί, σύμφωνα με την προηγούμενη εμπειρία, ότι κρύβονταν «μίζες» και επιπλέον έλαβε μια νέα παραγγελία αξίας σχεδόν 1 δισ. ΕΥΡΩ.

Όσο για την ζημία του Ελληνικού Δημοσίου από την μη εκτέλεση των συμφωνημένων ΑΩ, ήδη αυτή είχε τονιστεί στην από 3 Αυγούστου 2011 έκθεση του βουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ, μέλους της Ειδικής Διαρκούς Επιτροπής Εξοπλιστικών Προγραμμάτων και Συμβάσεων σχετικά με τα κρισιμότερα στοιχεία για τις συμβάσεις των υποβρυχίων 214 και 209 και τις αντίστοιχες συμβάσεις ΑΩ.

Τεράστια, όμως, ερωτήματα εγείρει και η προσθήκη που κατατέθηκε σε νομοσχέδιο του Υπουργείου Υγείας (ήδη Νόμος 3892/2010) με πρωτοβουλία του τότε Υπουργού Εθνικής Άμυνας κ. Ε. Βενιζέλου σύμφωνα με την οποία εγκρίνεται η μεταβίβαση των ΕΝΑΕ στην εταιρεία Prinvest με ιδιοκτήτη τον κ. Ισκαντάρ Σάφα ο οποίος έκτοτε είναι αποκλειστικός κύριος των ναυπηγείων Σκαραμαγκά.

Τελικώς, οι διθύραμβοι της Κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ και του κ. Ευάγγελου Βενιζέλου για την μεγάλη επένδυση στα ναυπηγεία κατέληξαν σε έναν (1) ενδιάμεσο και μια (1) εταιρεία με μετοχικό κεφάλαιο 25.000 ευρώ (!!!) και με μηδενική δυνατότητα μεταφοράς τεχνογνωσίας.

Αυτό που πρέπει πάντως και σε κάθε περίπτωση να ερευνηθεί είναι αν τα ποσά που εκταμιεύθηκαν σε εφαρμογή της εκτελεστικής συμφωνίας κατέληξαν στα ταμεία της Prinvest και όχι στα ταμεία των ΕΝΑΕ όπως προέβλεπε η αρχική συμφωνία και να διευκρινιστούν τα πραγματικά γεγονότα, οι διαδικασίες αλλά και νομικά ερωτήματα που σχετίζονται με τις συναφείς τροπολογίες.

Αναπάντητα ερωτηματικά αφήνει το άρθρο 10 παρ. 4 του ίδιου νόμου για το οποίο είναι απαραίτητο να ξεκαθαριστεί εάν εμπόδισε φορολογικούς ελέγχους τόσο της κύριας σύμβασης, όσο και της σύμβασης αντισταθμιστικών ωφελημάτων και τελικά ωφέλησε περαιτέρω τους Γερμανούς πρώην ιδιοκτήτες των ναυπηγείων.

Η κατάσταση μετά την εκτελεστική συμφωνία

Α. Κατά την υπογραφή της εκτελεστικής συμφωνίας οι πληρωμές που έγιναν από το Ελληνικό Δημόσιο, σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία, φτάνουν στα 357.700.000 ευρώ ενώ μετά την εκτελεστική συμφωνία καταβλήθηκαν 362.750.000 ευρώ. Ως εκ τούτου προκύπτει ότι η εκτελεστική συμφωνία έχει στοιχίσει μέχρι στιγμής στο Ελληνικό Δημόσιο 720.450.000 ευρώ ενώ το υπολειπόμενο τίμημα είναι 1.321.000.000 ευρώ.

Πρέπει να ερευνηθεί δε αν τα ποσά αυτά καταβλήθηκαν απευθείας στα ΕΝΑΕ όπως θα ήταν το αναμενόμενο ή αν καταβλήθηκαν σε τρίτες ως προς τα ΕΝΑΕ εταιρείες.

Η επιτροπή της Βουλής θα πρέπει να εξετάσει κάθε πληρωμή που πραγματοποιήθηκε από το ΥΠΕΘΑ την περίοδο και με αφορμή την επίδικη σύμβαση, πριν την υπογραφή της και μετά από αυτή, να προσκομισθούν όλα τα σχετικά έγγραφα, τραπεζικοί λογαριασμοί, εντολές πληρωμών και οι δικαιούχοι.

Β. Από τη συνολική αρχική αγορά των επτά Υποβρυχίων της αρχικής σύμβασης όπως περιγράφονται παραπάνω συνολικού τιμήματος 2.250.000.000 αλλά και με τις τροποποιήσεις που επέφερε η εκτελεστική συμφωνία, επίσης όπως περιγράφηκαν παραπάνω που αύξησε το συνολικό τίμημα κατά 1.240.000.000 παραδόθηκε μέχρι σήμερα μόνο ένα υποβρύχιο τύπου S214 (Παπανικολής).

Τρία Υ/Β τύπου S214 τα οποία ναυπηγήθηκαν και ένα τύπου S209 που εκσυγχρονίστηκε στα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά με ποσοστό ναυπήγησης μεταξύ 75%-85% βρίσκονται σήμερα εγκαταλελειμμένα στα Ναυπηγεία, ασυντήρητα και ανασφάλιστα με άμεσο κίνδυνο ολικής ή μερικής καταστροφής. Δύο ακόμα υποβρύχια τύπου S214 που παραγγέλθηκαν το έτος 2010 και για τα οποία πληρώθηκαν ήδη 130.000.000 Ευρώ δεν υπάρχουν ούτε στα χαρτιά.

Γ. Τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά ουσιαστικά ουδέποτε λειτούργησαν μετά την μεταβίβαση τους στην Ptivinvest, συμφερόντων Ισκαντάρ Σάφα ενώ από το Μάιο του 2012 λειτούργησαν με το προσωπικό απασχολούμενο εκ περιτροπής 1 μέρα την εβδομάδα και από 1/10/2013 έχουν διακόψει οριστικά κάθε λειτουργία, εγκαταλειφθέντα οριστικά από τον πρώην ιδιοκτήτη τους, και το προσωπικό παραμένει απλήρωτο για παραπάνω από 18 μήνες.

Δ. Πέρα από τα 360.000.000 περίπου που το ελληνικό δημόσιο έχει καταβάλει σε εταιρείες συμφερόντων Σάφα σε εκτέλεση των μεταξύ τους συμβάσεων, χωρίς να εκτελεστεί οποιαδήποτε εργασία ναυπήγησης, αυτή τη στιγμή απειλείται να καταβάλει περαιτέρω αποζημίωση ύψους 1.000.000.000 ευρώ λόγω της προσφυγής Σάφα στο Διεθνές Εμπορικό Δικαστήριο (I.C.C.).

Η επιτροπή της Βουλής θα πρέπει να ερευνήσει ενδελεχώς ποιες ενέργειες έχουν γίνει από τους αρμόδιους Υπουργούς και δημόσιες υπηρεσίες για την αποτελεσματική νομική Άμυνα του Ελληνικού Δημοσίου απέναντι στις διεκδικήσεις του Σάφα και αν υπήρξαν ενέργειες οι οποίες ενδεχομένως με πρόθεση έβλαψαν την υπερασπιστική θέση του Ελληνικού Δημοσίου, ωφελώντας τον αντίδικό του.

Αντικείμενα Έρευνας

1. Το ελληνικό δημόσιο διατήρησε σταθερή προτίμηση στα υποβρύχια της HDW, τα οποία η Ελλάδα παραγγέλνει πριν από οποιαδήποτε άλλη χώρα για τους γνωστούς πλέον λόγους. Εκ του αποτελέσματος, είναι σήμερα σαφές ότι η ιδιότυπη αυτή «αποκλειστικότητα» της γερμανικής εταιρείας που συνεχίστηκε και μετά το 2010 δεν ευνόησε το δημόσιο συμφέρον.

Για το λόγο αυτό, με σκοπό τη βελτιστοποίηση και τη θεσμική θωράκιση της λήψης αποφάσεων σε ζητήματα προμήθειας στρατιωτικού εξοπλισμού, είναι απαραίτητο να διερευνηθούν σε βάθος η διαδικασία, τα κριτήρια και τα συλλογικά όργανα, που «έδωσαν» για δεκαετίες το Ελληνικό Δημόσιο σε συγκεκριμένους προμηθευτές πίσω από τους οποίους κρύβονται αθέμιτες πρακτικές.

2. Η Ελλάδα δεν αποτέλεσε το μοναδικό θύμα των αθέμιτων πρακτικών της HDW. Ενδεικτικά και μόνον αναφέρεται ότι η γερμανική εταιρεία από το 1987 έως το 2005 μπήκε στην «μαύρη λίστα» του ινδικού πολεμικού ναυτικού για «μίξεις» και το 2011 ξεκίνησε έρευνα σε βάρος της και πάλι για «μίξεις» σχετικά με την πώληση υποβρυχίων στην Νότιο Κορέα. Στην 17/1/2013, κατά την διάρκεια ομιλίας του στην Ολομέλεια της Βουλής ο κ. Ευάγγελος Βενιζέλος επιβεβαίωσε την

χρήση τέτοιων πρακτικών.

Εισηγούμενος την ψήφιση του Νόμου 3885/2010, ο κ. Ευάγγελος Βενιζέλος υποστήριξε ότι η παραίτηση του Ελληνικού Δημοσίου από τις συμβατικές του απαιτήσεις σε βάρος των Γερμανών υπήρξε επωφελής!

Η αλήθεια, όμως, είναι ότι μια τέτοια παραίτηση, όχι μόνο είναι αυτοδικαίως άκυρη ως αντίθετη σε διεθνή συνθήκη (Σύμβαση ΟΟΣΑ για την καταπολέμηση της δωροδοκίας αλλοδαπών δημόσιων λειτουργών στις διεθνείς επιχειρηματικές συναλλαγές – Νόμος 2656/1998) με υπερνομοθετική ισχύ, αλλά και επιφέρει μόνον ζημιά, αφού στο κόστος ναυπήγησης των υποβρυχίων είναι πλέον κοινός τόπος ότι προστίθενται και οι «μίζες».

Ουδέποτε το Ελληνικό Δημόσιο και ουδείς εκ των αρμοδίων Υπουργών επέβαλαν οποιαδήποτε κύρωση στην HDW για τις δωροδοκίες Ελλήνων αξιωματούχων και για το λόγο αυτό πρέπει να διερευνηθούν οι κάθε είδους ευθύνες τους.

3. Η επιλογή του προσφορότερου αγοραστή των ΕΝΑΕ δεν έγινε με διαφανείς διαγωνιστικές διαδικασίες, αλλά αποτέλεσε το προϊόν προσωπικών επαφών Υπουργών με διευθυντικά στελέχη και ταξιδιών στο εξωτερικό.

Μέχρι και σήμερα δεν έχει καταστεί γνωστό ποιά ήταν τα κριτήρια επιλογής του κ. Ισκαντάρ Σάφα, με ποιούς άλλους υποψήφιους αγοραστές συγκρίθηκε, ποια μεθοδολογία ακολουθήθηκε για την σύγκρισή του με αυτούς και σε ποιά τελικά σημεία αποδείχθηκε συμφερότερος για το Ελληνικό Δημόσιο.

Για τον λόγο αυτό είναι αναγκαίο να εξεταστεί η ευθύνη όλων των συναρμόδιων Υπουργών.

4. Ο Νόμος 3885/2010 δεν πέτυχε κανέναν από τους διακηρυγμένους στόχους του.
Ειδικότερα:

Ο «επενδυτής» δεν ήρθε ποτέ. Ούτε η ABU DHABI MAR, ούτε η PRIVINVEST, ούτε και οποιοσδήποτε άλλος προέβη σε οποιαδήποτε επένδυση στα ΕΝΑΕ. Η εταιρεία του κ. Ισκαντάρ Σάφα δεν προέβη σε καμία μεταφορά τεχνογνωσίας προς τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά.

Είναι χαρακτηριστικό ότι, μετά την καταγγελία των συμβάσεων υπεργολαβίας από την HDW, περιήλθε σε οριστική αδυναμία διεξαγωγής οποιασδήποτε εργασίας. Όσο για την οικονομική της φερεγγυότητα, αρνείται να χρηματοδοτήσει έστω την μισθοδοσία των εργαζομένων, εάν δεν πληρώνεται σε τακτά χρονικά διαστήματα από το Ελληνικό Δημόσιο.

Οι διαβεβαιώσεις της Πολιτικής Ηγεσίας όλων των συναρμόδιων Υπουργείων, καθώς και των αξιωματούχων τους, αποδείχθηκαν εκ του αποτελέσματος ανακριβείς και πρέπει να ελεγχθούν τόσο τα πραγματικά περιστατικά, που οδήγησαν στην διατύπωσή τους, όσο και οι σκοπιμότητες, που τελικά εξυπηρετήθηκαν.

Επίσης πρέπει να διασαφηνιστεί ο χρόνος καταγγελίας της υπεργολαβικής σύμβασης για να διαπιστωθεί αν και για πόσο χρόνο το ελληνικό δημόσιο συνέχιζε να καταβάλλει χρηματικά ποσά παρά την προφανή αδυναμία των ΕΝΑΕ να εκτελέσουν το έργο.

Τέλος, έρευνα πρέπει να διεξαχθεί και αναφορικά με την ακρίβεια των εκθέσεων, που συνέταξε, σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση του Ν. 3885/2010, η εταιρεία Lazard για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου και αφορούσαν τον έλεγχο της αξιοπιστίας της ADM προς την οποία θα μεταβιβάζονταν τα ΕΝΑΕ καθώς και να διευκρινισθεί αν έγινε αντίστοιχος έλεγχος για την

Privinvest του κυρίου Σάφα στην οποία στη συνέχεια μεταβιβάστηκαν τα ΕΝΑΕ με την τροπολογία του νόμου 3892/2010.

5. Εκ του αποτελέσματος, οι πληρωμές δεν συνδέθηκαν ποτέ με την πρόοδο των εργασιών. Μετά τον Νόμο 3885/2010 το Ελληνικό Δημόσιο έφτασε στο σημείο να έχει καταβάλει το 96% του τιμήματος ενός προγράμματος ναυπήγησης τεσσάρων (4) υποβρυχίων, αλλά να έχει παραλάβει μόνο τον ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗ.

Επίσης, καταβλήθηκαν 132.250.000 ευρώ για την ναυπήγηση δυο (2) νέων υποβρυχίων τύπου 214, χωρίς οι εργασίες να έχουν έστω ξεκινήσει, και 107 εκατ. ευρώ για «πρόσθετα υλικά», τα οποία δεν παραλήφθηκαν ποτέ, ενώ, ακόμα και εάν παραληφθούν, η χρησιμότητά τους είναι αμφίβολη.

6. Το Ελληνικό Δημόσιο δεν έχει στην κατοχή του εγγυητικές επιστολές των νέων αγοραστών, από τις οποίες να μπορεί να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις του παρά τις τεράστιες προκαταβολές. Το μετοχικό κεφάλαιο της ιδιοκτήτριας των ΕΝΑΕ εταιρείας ανέρχεται σε μόλις 25.000 ευρώ (!) και, φυσικά, δεν επαρκεί για την είσπραξη των απαιτήσεων του Πολεμικού Ναυτικού.

Κατά συνέπεια, η θέση του σήμερα είναι αποδυναμωμένη. Η επιλογή να αφεθεί το Ελληνικό Δημόσιο «γυμνό» με τον νόμο 3885/2010 σε αντίθεση με ό,τι συνέβαινε στο παρελθόν αλλά και με ότι αρμόζει σε τέτοιες περιπτώσεις απέναντι στον νέο ιδιοκτήτη των Ναυπηγείων υπήρξε καταστροφική για τα συμφέροντά του και πρέπει να εξεταστεί ο ρόλος όσων ευθύνονται γι' αυτό.

7. Ο Νόμος 3885/2010 δεν κατοχύρωσε επαρκές σύστημα προστασίας των συμφερόντων του Ελληνικού Δημοσίου σε περίπτωση καταγγελίας της σύμβασης και με λεόντειες ρήτρες περιέφερε το Πολεμικό Ναυτικό σε θέση αισθητά δυσμενέστερη από εκείνη την οποία έχει στις υπόλοιπες δημόσιες συμβάσεις, που καταρτίζει.

Είναι χαρακτηριστική επί του προκειμένου η διορατική πρόβλεψη του ΣΥΡΙΖΑ, όπως διατυπώθηκε στην από 3 Αυγούστου 2011 έκθεση του βουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ, μέλους της Ειδικής Διαρκούς Επιτροπής Εξοπλιστικών Προγραμμάτων και Συμβάσεων σχετικά με τα κρισιμότερα στοιχεία για τις συμβάσεις των υποβρυχίων 214 και 209 και τις αντίστοιχες συμβάσεις ΑΩ: «Ο νόμος 3885/2010 δεν επιλύει το πρόβλημα, καθώς ουσιαστικά δεν αναγνωρίζει και δεν ανατρέπει τις αδυναμίες των δύο κύριων συμβάσεων (για παράδειγμα, ως προς τον τρόπο καταβολών του Δημοσίου ή τις ποινικές ρήτρες), αλλά τις επαναλαμβάνει και τις αναβιβάζει σε νόμο του κράτους. Δεν εξασφαλίζει την βιωσιμότητα των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά, αλλά ούτε και την παραλαβή των υποβρυχίων».

8. Ο Νόμος 3885/2010, σε συνδυασμό με το άρθρο 10 παρ. 4 του Νόμου 3892/2010, υπήρξε ιδιαίτερα αποτελεσματικός στην συγκάλυψη του σκανδάλου των ΑΩ, που όφειλε η γερμανική ιδιοκτησία των Ναυπηγείων. Σε αντίθεση με την πολιτική επιλογή της τότε Πολιτικής Ηγεσίας του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας να παράσχει προθεσμία υλοποίησης ΑΩ νέου τύπου σε όλες τις εταιρείες, που βαρύνονταν με ανεκτέλεστες συμβάσεις Αντισταθμιστικών Ωφελημάτων, στην περίπτωση της HDW η παροχή ΑΩ αφενός καταργήθηκε εντελώς, αφετέρου απαγορεύθηκε ο περαιτέρω έλεγχος της υλοποίησής τους από το ΣΔΟΕ. Με βάση τα δημοσιοποιημένα στοιχεία, η ζημία του Ελληνικού Δημοσίου από την μη υλοποίηση των οφειλόμενων ΑΩ ξεπερνά τα 250 εκατ. ευρώ και φυσικά πρέπει να ερευνηθούν σε βάθος τα αίτια και οι υπαίτιοι του συγκεκριμένου σκανδάλου.

9. Ο Νόμος 3885/2010 δεν προνόησε για την ακριβοδίκαιη επίλυση του χρονίζοντος προβλήματος προμήθειας τορπιλών βαρέως τύπου. Υπό την πιο καλόπιστη ερμηνευτική του προσέγγιση, ο παραπάνω Νόμος απλώς θεσμοθέτησε διαδικαστικό πλεονέκτημα της γερμανικής κατασκευάστριας εταιρείας τέτοιων τορπιλών, χωρίς όμως και να διασφαλίζει την ολοκλήρωση της

προμήθειας.

Η επιλογή αυτή δεν προξενεί έκπληξη, αφού η προμήθεια μειζόνων οπλικών συστημάτων χωρίς πυρομαχικά αποτελεί το σήμα κατατεθέν των Κυβερνήσεων ΝΔ και ΠΑΣΟΚ. Είναι, όμως, αναγκαίο να διερευνηθεί η ζημία του Πολεμικού Ναυτικού από αυτήν την παράλειψη και να αποδοθούν προσηκόντως οι κάθε είδους ευθύνες, όπως και να διερευνηθεί το πραγματικό τελικό κόστος της προμήθειας.

10. Ακόμη μεγαλύτερα είναι τα ερωτηματικά, που πρέπει να απαντηθούν για την διαχείριση της σύμβασης από την Κυβέρνηση του κ. Αντώνη Σαμαρά. Οι «λύσεις» του κ. Νίκου Αναστασόπουλου και ο ανεπίσημος τρόπος με τον οποίο κοινοποιήθηκαν μέσω φίλα προσκείμενων ΜΜΕ αφήνουν πολλά ερωτηματικά αναπάντητα τα οποία πρέπει να απαντηθούν.

Όπως επίσης είναι κρίσιμο να διευκρινιστούν οι λόγοι για τους οποίους η ελληνική κυβέρνηση δεν προχώρησε σε καταγγελία της εκτελεστικής συμφωνίας όταν θεμελίωσε το αντίστοιχο δικαίωμα.

11. Η διαχείριση της υπόθεσης των υποβρυχίων της περιόδου 2010 έως σήμερα παρουσιάζει ομοιότητες με εκείνη της περιόδου 2004 -2009. Τα ΕΝΑΕ υστερούν στην επίτευξη των συμβατικών στόχων, αλλά το Ελληνικό Δημόσιο δεν επιβάλλει καμία συμβατική κύρωση, ούτε και καταγγέλλει τις συμβάσεις. Επίσης, δεν ανέλαβε καμία πρωτοβουλία τροποποίησης των συμβάσεων, που είχε καταρτίσει το ΠΑΣΟΚ.

Κατά τραγική ειρωνεία, το αποτέλεσμα ήταν και πάλι το ίδιο: η ιδιοκτησία των Ναυπηγείων προσφεύγει σε διαιτησία, οι εργαζόμενοι παραμένουν απλήρωτοι και το Ελληνικό Δημόσιο απειλείται να καταβάλει αποζημίωση ύψους 1 δις ευρώ αν ευδοκιμήσει η αγωγή του κ. Σάφα. Είναι ανάγκη να εξεταστεί ποιές είναι οι αιτίες αυτού του «πισωγυρίσματος», ποιό είναι οι υπαίτιοι και ποιά είναι τελικά η λύση στο πρόβλημα.

12. Οι Κυβερνήσεις ΝΔ και ΠΑΣΟΚ απέτυχαν παταγωδώς στην διαχείριση του ζητήματος των κρατικών ενισχύσεων. Είναι χαρακτηριστικό ότι δεν κατάφεραν να αποτρέψουν το κλείσιμο του εμπορικού τμήματος των ΕΝΑΕ –εξαιτίας και της απαράδεκτης παρέμβασης των ανταγωνιστικών ναυπηγείων Ελευσίνας στην ΕΕ. Εξάλλου, ΝΔ και ΠΑΣΟΚ δεν κατάφεραν να υλοποιήσουν ούτε καν την - καταστροφική για την παραγωγική ανασυγκρότηση των Ναυπηγείων - «λύση» της εκποίησης των μη στρατιωτικών υποδομών των ΕΝΑΕ, την οποία μόνες τους διαπραγματεύτηκαν και συμφώνησαν.

Η πρωτοφανής, αλλά και περίεργη, αυτή «διοικητική αναποτελεσματικότητα» αποτελεί μια από τις βασικές αιτίες του σημαντικότερου εμποδίου στην επαναλειτουργία των Ναυπηγείων Σκαρμαγκά.

13. Κανένα ενδιαφέρον δεν επέδειξαν οι Κυβερνήσεις ΝΔ και ΠΑΣΟΚ για την εγκατάλειψη της κατασκευής τροχαίου υλικού από τα ΕΝΑΕ και κυρίως για την απαράδεκτη και άδικη αντιμετώπιση των εργαζομένων του Τροχαίου Υλικού από τα ΕΝΑΕ.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η υπόθεση των υποβρυχίων του ΠΝ εμφανίζει όλες εκείνες τις παθογένειες που οδήγησαν στην παρακμή την ελληνική ναυπηγική βιομηχανία. Μέσα από τις βλαπτικές για το δημόσιο συμφέρον επιλογές κυβερνητικών στελεχών και αξιωματούχων, αλλά και μέσα από την χαρτογράφηση των πληρωμών, είναι αναγκαίο να βρεθεί η λύση, που θα οδηγήσει στην επαναλειτουργία των Ναυπηγείων, την κατοχύρωση των θέσεων εργασίας, την παράδοση των υποβρυχίων στο ΠΝ και την αναγέννηση της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας στο σύνολό της.

Επομένως όλα τα ανωτέρω ερωτήματα θα πρέπει να απαντηθούν κατά τη διερεύνηση της υπόθεσης

από εξεταστική επιτροπή και να αποκαλυφθούν οι υπεύθυνοι για το διαρκές έγκλημα και την οικονομική ζημία που υπέστησαν το Ελληνικό Δημόσιο, το Πολεμικό Ναυτικό, η ελληνική οικονομία και, ιδιαίτέρως οι εργαζόμενοι αλλά και οι φορολογούμενοι.

Η επιτροπή θα πρέπει πέρα από την διερεύνηση της υπόθεσης και την ανάδειξη των πολιτικών και ενδεχομένως ποινικών ευθυνών που θα προκύψουν να συμβάλει στην εκπόνηση ενός μακροπρόθεσμου και βιώσιμου σχεδίου για την ανάπτυξη της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης μακριά από προνομιακές σχέσεις με ιδιωτικά συμφέροντα αμφίβολης αξιοπιστίας.

Το σχέδιο αυτό, κατά τη γνώμη του ΣΥΡΙΖΑ, προϋποθέτει τη μετάβαση των ΕΝΑΕ σε δημόσιο έλεγχο, διαχείριση και ιδιοκτησία καθώς και τη δημιουργία ενιαίου φορέα υπό δημόσιο και κοινωνικό έλεγχο για την ανασυγκρότηση του συνόλου της ναυπηγικής και ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας της χώρας».