

**Σχέδιο νόμου «Κύρωση των συμβάσεων που αφορούν το μέλλον των
«Ελληνικών Ναυπηγείων ΑΕ» και τα προγράμματα των υποβρυχίων του
Πολεμικού Ναυτικού»**

Αιτιολογική Έκθεση

1. Με την ανάληψη των καθηκόντων της, τον Οκτώβριο του 2009, η Κυβέρνηση βρέθηκε αντιμέτωπη με μια οξεία εν εξελίξει κρίση στα ΕΝ.Α.Ε. (Ναυπηγεία Σκαραμαγκά) που αφορούσε τόσο το μέλλον της επιχείρησης και των θέσεων εργασίας όσο και την προοπτική δυο εξαιρετικά σημαντικών προγραμμάτων του Πολεμικού Ναυτικού: ενός για την κατασκευή 4 νέων υποβρυχίων τύπου 214, όσο κι ενός για τον εκσυγχρονισμό 3 παλαιών υποβρυχίων τύπου 209, συνολικού προϋπολογισμού 2.838 περίπου εκ. ευρώ από τα οποία είχαν ήδη καταβληθεί εκ μέρους του ελληνικού Δημοσίου 2.032 εκ. ευρώ χωρίς να έχει παραλειφθεί κανένα απολύτως υποβρύχιο.

Πιο συγκεκριμένα: στις 21/9/2009, μεσούσης της προεκλογικής περιόδου, η γερμανική πλευρά (ThyssenKrupp Marine Systems, που ελέγχει μέχρι στιγμής το 100% του μετοχικού κεφαλαίου των ΕΝ.Α.Ε. και της γερμανικής εταιρείας HDW που είναι η κατασκευάστρια των υποβρυχίων και κάτοχος της σχετικής τεχνογνωσίας) κατάγγειλε τις συμβάσεις των προγραμμάτων των υποβρυχίων τύπου 214 (σύμβαση «Αρχιμήδης») και 209 (σύμβαση «Ποσειδών»), προσέφυγε στη διαιτησία του ICC και δήλωσε την πρόθεσή της να διακόψει τη λειτουργία των ναυπηγείων λόγω αδυναμίας, ή πάντως έλλειψης βούλησης να συνεχίσει την χρηματοδότησή τους, υποβάλλοντας δήλωση παύσης πληρωμών κατά τα προβλεπόμενα στο Πτωχευτικό Δίκαιο.

2. Στο υπόβαθρο της διαφωνίας μεταξύ του ελληνικού Δημοσίου και της ThyssenKrupp Marine Systems βρισκόταν, σε μεγάλο βαθμό, το ζήτημα της τεχνικής επάρκειας του πρώτου από τα υποβρύχια τύπου 214 («Παπανικολής») που είχε ναυπηγηθεί από την HDW όχι στο Σκαραμαγκά αλλά στα ναυπηγεία της

στο Κίελο. Όπως προκύπτει από το ιστορικό της υπόθεσης στις 30/9/2006, ημερομηνία κατά την οποία η γερμανική πλευρά είχε τη συμβατική υποχρέωση παράδοσης του «Παπανικολής», αυτό δεν παραλείφθηκε από την ελληνική πλευρά λόγω τεχνικών προβλημάτων που είχαν εντοπιστεί κατά τη φάση των εν πλω δοκιμών και πιο συγκεκριμένα τον Μάιο του 2005 και στις αρχές Σεπτεμβρίου του 2006, οπότε και εμφανίστηκε υπερβολική κλίση του πλοίου υπό συνθήκες πολύ υψηλού κυματισμού. Παρά ταύτα, στις 30/9/2006 δεν δηλώθηκε από ελληνικής πλευράς άρνηση παραλαβής, ούτε καταγγέλθηκε η σχετική σύμβαση, αλλά συνεχίστηκαν οι επαφές των δυο πλευρών με στόχο τη βελτίωση των τεχνικών χαρακτηριστικών του υποβρυχίου, ώστε αυτό να καταστεί αποδεκτό από την ελληνική πλευρά. Όπως όμως προκύπτει από τα στοιχεία που τηρούνται στο ΓΕΝ, το 2008 επαναλήφθηκαν οι εν πλω δοκιμές υπό συνθήκες πολύ υψηλού κυματισμού και η αρμόδια γερμανική κρατική αρχή πιστοποίησης ποιότητας (BWB) βεβαίωσε την αποκατάσταση των σχετικών τεχνικών προβλημάτων και άρα την τεχνική επάρκεια του «Παπανικολής». Προέκυψε συνεπώς έκτοτε πρόβλημα υπερημερίας του Ελληνικού Δημοσίου λόγω της μη καταβολής των συμβατικά προβλεπόμενων δόσεων του τιμήματος.

Κατάληξη της εκκρεμότητας που δημιουργήθηκε ήταν η καταγγελία των συμβάσεων από τη γερμανική πλευρά και η συνολική εμπλοκή του Σεπτεμβρίου του 2009.

3. Η γενική συνεπώς εικόνα της υπόθεσης Σκαραμαγκά – υποβρυχίων, όπως διαμορφώθηκε μέχρι τον Οκτώβριο του 2009, είναι συνοπτικά η εξής: το ελληνικό Δημόσιο έχει καταβάλλει παραπάνω από τα 2/3 του συνολικού τιμήματος (2.033 εκ. ευρώ επί συνόλου 2.838) χωρίς να έχει παραλάβει ούτε ένα νέο ή εκσυγχρονισμένο υποβρύχιο, η δε γερμανική πλευρά έχει αναλάβει την πρωτοβουλία καταγγελίας των συμβάσεων και προσφυγής σε διεθνή διαιτησία, απειλώντας διαρκώς με δήλωση παύσης πληρωμών, διακοπή της λειτουργίας του ναυπηγείου και απόλυση των εργαζομένων.

4. Ενόψει αυτής της κατάστασης η σημερινή Κυβέρνηση επεδίωξε με σειρά ενεργειών και κυρίως με σειρά επαφών με την ThyssenKrupp Marine Systems, να διαμορφώσει, κατ' αρχάς, ένα κοινά αποδεκτό διαδικαστικό πλαίσιο,

ικανό να οδηγήσει σε συνολική διευθέτηση, τέτοια, που να επιτρέπει αφ' ενός μεν τη συνέχιση της λειτουργίας των ναυπηγείων και τη διασφάλιση των θέσεων εργασίας, αφ' ετέρου δε την ομαλή ολοκλήρωση των προγραμμάτων των υποβρυχίων, ώστε να αποκτήσουν αντίκρισμα τα 2.033 εκ. που έχει ήδη καταβάλλει από το 2000 έως το 2008 το ελληνικό Δημόσιο και να αποτραπεί μια μακροχρόνια αντιδικία, χωρίς ναυπηγεία, χωρίς θέσεις εργασίας, χωρίς υποβρύχια και χωρίς επιστροφή των χρημάτων του Δημοσίου.

5. Το κοινά αποδεκτό διαδικαστικό πλαίσιο συνίστατο, πρώτον, στον ορισμό της εταιρείας Lazard ως ανεξάρτητης εκτιμήτριας για τον έλεγχο της αξιοπιστίας του εταιρικού σχήματος προς το οποίο η ThyssenKrupp Marine Systems θα μεταβίβαζε το σύνολο ή τη συντριπτική πλειοψηφία των μετοχών των ΕΝ.Α.Ε. και, δεύτερον, στη συνέχιση των διαπραγματεύσεων ως προς τα προγράμματα των υποβρυχίων 214 και 209 ώστε να διαμορφωθεί μια λύση συμφέρουσα για το ελληνικό Δημόσιο και ωφέλιμη για το Πολεμικό Ναυτικό αλλά και για τα ΕΝ.Α.Ε. ως βασική συνιστώσα της ελληνικής ναυπηγικής και αμυντικής βιομηχανίας.

6. Ταυτοχρόνως, η ελληνική Κυβέρνηση κατέστησε σαφές προς πάντες ότι το μέλλον των ναυπηγείων Ελευσίνας – Σύρου και όλου του ναυπηγικού τομέα, είναι για το ελληνικό Δημόσιο πρόβλημα εξίσου σημαντικό με το μέλλον των ναυπηγείων Σκαραμαγκά.

7. Η ThyssenKrupp Marine Systems αφού διερεύνησε πιθανές λύσεις ως κάτοχος του συνόλου των μετοχών των Ελληνικών Ναυπηγείων Α.Ε., τελικώς πρότεινε προς την ελληνική Κυβέρνηση μια και μόνη λύση για τη μεταβίβαση των μετοχών της στα ΕΝ.Α.Ε: Αυτή της εταιρείας Abu Dhabi Mar, με την οποία η ThyssenKrupp Marine Systems διαμόρφωσε, ούτως ή άλλως, στρατηγική συνεργασία και στη Γερμανία για τη ναυπήγηση πολεμικών πλοίων επιφανείας και πλοίων αναψυχής, με τη μεταβίβαση μετοχών της επί των εταιρικών σχημάτων που ελέγχουν τα ναυπηγεία της στο Αμβούργο. Η συνεργασία αυτή μεταξύ ΤΚΜΣ και ΑΔΜ εγκρίθηκε από την Γερμανική Κυβέρνηση και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

8. Σημειώνεται εδώ ότι το δικαίωμα του ελληνικού Δημοσίου να ανακόπτει και να ελέγχει τη μεταβίβαση του μετοχικού κεφαλαίου των ΕΝ.Α.Ε. από την ThyssenKrupp Marine Systems σε άλλο νομικό ή φυσικό πρόσωπο, απορρέει από τη σύμβαση ιδιωτικοποίησης των ναυπηγείων και πιο συγκεκριμένα από τη σύμβαση μεταβίβασης των μετοχών (άρθρο 5) που κατείχαν η ΕΤΒΑ και ο Συνεταιρισμός των Εργαζομένων των Ναυπηγείων το 2001 προς την HDW που τώρα ανήκει στο χαρτοφυλάκιο της ThyssenKrupp Marine Systems. Σημειώνεται επίσης ότι αυτό το δικαίωμα αρνητικού ελέγχου του ελληνικού Δημοσίου ισχύει κατά τη σύμβαση ιδιωτικοποίησης μέχρι το Νοέμβριο του 2011.

9. Η Lazard, αφού διερεύνησε την παραπάνω πρόταση της TKMS, τη θεώρησε κατ' αρχάς αποδεκτή, δεδομένου ότι, πρώτον, το 75,1% του μετοχικού κεφαλαίου της Abu Dhabi Mar ελέγχεται από την πριγκιπική οικογένεια του Abu Dhabi και, δεύτερον, η γερμανική Κυβέρνηση, εκ του αποτελέσματος, αποδέχεται την εισδοχή της Abu Dhabi Mar, σε σημαντικές ναυπηγικές δραστηριότητες της ThyssenKrupp Marine Systems στη Γερμανία και μάλιστα για πολεμικά πλοία επιφανείας.

10. Στις 1.3.2010 η Ελληνική Κυβέρνηση με επίσημη ανακοίνωση που εκδόθηκε από τη Γενική Γραμματεία Επικοινωνίας και Ενημέρωσης, χαιρέτησε «την απόφαση του ομίλου ADM να επενδύσει στο ελληνικό ναυπηγοεπισκευαστικό τομέα αποκτώντας την πλειοψηφία του μετοχικού κεφαλαίου των Ελληνικών Ναυπηγείων ΑΕ (Σκαραμαγκάς) και των αρχών του Εμιράτου Abu Dhabi να υποστηρίξουν αυτή την απόφαση». Η κρίσιμη όμως διαπραγμάτευση για τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά και τα υποβρύχια 214 και 209 διεξήχθη και διεξάγεται μεταξύ της ThyssenKrupp Marine Systems και του ελληνικού Δημοσίου, ανεξαρτήτως της εισόδου της Abu Dhabi Mar ως βασικού μετόχου των ΕΝ.Α.Ε. καθώς ο κύριος όγκος των κρίσιμων θεμάτων αφορούν τη HDW ως θυγατρική της ThyssenKrupp Marine Systems. Αυτά τα θέματα είναι πρωτίστως τα σχετιζόμενα με την τύχη του υποβρυχίου «Παπανικολής», τον υπολογισμό του ανεκτελέστου υπολοίπου της σύμβασης εκσυγχρονισμού υποβρυχίων τύπου 209, το κόστος ναυπήγησης νέων υποβρυχίων τύπου 214,

αντί της συνέχισης εκσυγχρονισμού παλαιών υποβρυχίων τύπου 209. Είναι συνεπώς προφανές ότι τα κρίσιμα σημεία της όλης διαπραγμάτευσης θα ήταν τα ίδια ανεξαρτήτως του αν ο μελλοντικός βασικός μέτοχος των ΕΝ.Α.Ε. είναι αραβικών, γερμανικών, ελληνικών ή οποιονδήποτε άλλων συμφερόντων εταιρεία.

11. Διαμορφώθηκε κατά τον τρόπο αυτό το πεδίο της διαπραγμάτευσης με στόχο ένα συνολικό διακανονισμό, που θα διασφάλιζε ταυτοχρόνως: α. την ομαλή λειτουργία και το μέλλον των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά β. τις θέσεις εργασίας γ. την απόδοση των 2.033 εκ. ευρώ που έχει ήδη καταβάλλει το ελληνικό Δημόσιο χωρίς ουσιαστικό αντίκρισμα δ. την παραλαβή αξιόπιστων σύγχρονων υποβρυχίων για τις επιχειρησιακές ανάγκες του Πολεμικού Ναυτικού.

12. α. Η ελληνική Κυβέρνηση είναι προφανές ότι δεν μπορούσε να αποδεχτεί μείωση των θέσεων εργασίας και μάλιστα κατά 350 όπως αρχικά είχε προταθεί από κοινού από την ThyssenKrupp Marine Systems και την Abu Dhabi Mar. Άρα δεν μειώνονται οι θέσεις εργασίας και ισχύει, χωρίς εξαιρέσεις, η εργατική και ασφαλιστική νομοθεσία.

β. Βασική εκτίμηση του ΓΕΝ που επιβεβαιώθηκε με πρόσφατη ad hoc απόφαση του Ανωτάτου Ναυτικού Συμβουλίου είναι ότι δεν είχε νόημα η συνέχιση των προγραμμάτων εκσυγχρονισμού υποβρυχίων τύπου 209 λόγω της μεγάλης πλέον ηλικίας τους και του μεγάλου κόστους του εκσυγχρονισμού, όπως απεδείχθη, στην περίπτωση του πρώτου και μόνο εκσυγχρονισμένου υποβρυχίου «Ωκεανός», που ακόμη δεν έχει παραλειφθεί και στο οποίο τελικώς ενσωματώθηκε επένδυση περίπου 400 εκ. ευρώ. Κρίθηκε συνεπώς επιχειρησιακά προτιμητέα και συμφέρουσα η αντικατάσταση του εκσυγχρονισμού των δυο υποβρυχίων 209 με την κατασκευή δυο νέων υποβρυχίων τύπου 214 που είναι πλέον ο εν χρήσει τύπος σύγχρονων υποβρυχίων.

γ. Ακανθώδες ζήτημα ήταν και είναι πάντα η τύχη του υποβρυχίου «Παπανικολής». Αρχική θέση της Κυβέρνησης ήταν η πώληση του υποβρυχίου από την HDW σε τρίτη χώρα με αναπλήρωση του υποβρυχίου αυτού μέσω της

κατασκευής ενός νέου υποβρυχίου ιδίου τύπου 214 στα Ναυπηγεία Σκαρμαμαγκά. Κατά την εκτίμηση του ΓΕΝ και της ΓΔΑΕΕ η αξία του υποβρυχίου «Παπανικολής» έπρεπε να κυμανθεί στο επίπεδο της μέσης τιμής ανά υποβρύχιο κατά τη σύμβαση του 2000 για την κατασκευή 4 υποβρυχίων τύπου 214 (συνολικός προϋπολογισμός 1853 εκ. \div 4 = 463,25 ανά υποβρύχιο). Κατά την εκτίμηση επίσης του ΓΕΝ και της ΓΔΑΕΕ η σημερινή αξία ενός νέου υποβρυχίου τύπου 214 θα έπρεπε να κυμανθεί ως τελική τιμή μεταξύ 480 και 540 εκ. ευρώ. Σημειώνεται εδώ ότι από το 2008 η γερμανική πλευρά με δική της πρωτοβουλία είχε (στο πλαίσιο όμως μιας συνολικής συμφωνημένης λύσης και με τα δεδομένα εκείνης της εποχής) προτείνει ατύπως προς το ΥΠ.Ε.Θ.Α. την αντικατάσταση του εκσυγχρονισμού 2 υποβρυχίων τύπου 209 με την κατασκευή 2 νέων υποβρυχίων ιδίου τύπου 209 χωρίς μεταβολή της οροφής του σχετικού προϋπολογισμού. Η σύμβαση όμως του 2003 («Ποσειδών») για τον εκσυγχρονισμό των υποβρυχίων τύπου 209 δεν προέβλεπε σταθερές τιμές, το δε κόστος εκσυγχρονισμού του πρώτου από τα υποβρύχια τύπου 209 («Ωκεανός») έχει ήδη εξαντλήσει το 50% του συμβατικού προϋπολογισμού και άρα δεν φαίνεται να έχει νόημα η διαίρεση του συμβατικού αυτού προϋπολογισμού δια τρία. Ακόμη όμως και υπό τις επεικέστερες αριθμητικές προϋποθέσεις (συνολικός προϋπολογισμός σύμβασης «Ποσειδών» δια τρία, χωρίς προσαρμογές) η καταβολή του επιπλέον τιμήματος που συμφωνήθηκε προκειμένου αντί να κατασκευαστούν και να παραληφθούν εν έτει 2018-2020 υποβρύχια τύπου 209, να κατασκευαστούν και να παραληφθούν και μάλιστα σε fixed price υποβρύχια τύπου 214, είναι διακανονισμός απολύτως επωφελής για το Πολεμικό Ναυτικό και το ελληνικό Δημόσιο. Η εκτίμηση αυτή του ΓΕΝ και της ΓΔΑΕΕ ήδη αναφέρθηκε και αποτυπώνεται στις σχετικές αποφάσεις του ΣΑΜ και του ΚΥΣΕΑ.

13. Με δεδομένη την απόλυτη άρνηση της γερμανικής πλευράς να συμφωνήσει τιμή μεταπώλησης για το Υποβρύχιο «Παπανικολής» μεγαλύτερη των 300 εκατομμυρίων ευρώ (ενώ η μέση τιμή κάθε υποβρυχίου τύπου 214 κατά την αρχική σύμβαση του 2000 είναι 463,25 εκατομμύρια €), κρίθηκε τελικά ότι συμφέρον για το ελληνικό δημόσιο είναι να αποκτήσει το υποβρύχιο «Παπανικολής» ως περιουσιακό στοιχείο, με στόχο αυτό να μεταβιβασθεί σε

τρίτη χώρα σε τιμή ανάλογη της πραγματικής του αξίας που έχει αδίκως τρωθεί λόγω της χρονίζουσας εκκρεμότητας ως προς την τεχνική του επάρκεια, η οποία όμως πιστοποιείται τόσο από την BWB όσο και από το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό που θα υψώσει την δική του Σημαία επί του σκάφους αναβαθμίζοντας έτσι την επιχειρησιακή και οικονομική αξία του στη διεθνή αγορά πολεμικών σκαφών αυτού του τύπου στο επίπεδο που πράγματι αρμόζει στο πλοίο.

Σημειώνεται ότι η τεχνική επάρκεια του «Παπανικολής» ελέγχθηκε και πάλι μετά την υπογραφή του Framework Agreement της 18.3.2010. Οι υπολειπόμενες εν πλω δοκιμές διεξήχθησαν στο Κίελο και τη Νορβηγία υπό την ευθύνη της BWB, παρουσία κλιμακίου Ελλήνων αξιωματικών. Η επάρκεια του «Παπανικολής» πιστοποιείται συνεπώς από το αρμόδιο κρατικό γερμανικό φορέα BWB, κυρίως όμως πιστοποιείται από το κλιμάκιο των αξιωματικών του Πολεμικού Ναυτικού που παρακολούθησε τις εν πλω δοκιμές τόσο του Οκτωβρίου του 2008, όσο και της άνοιξης-καλοκαιριού 2010. Χαρακτηριστική είναι εν προκειμένω η σχετική υπηρεσιακή αναφορά του Αντιπλοιάρχου Κυβερνήτη του Υποβρυχίου που υπηρετεί στη θέση αυτή τα τελευταία έξι χρόνια.

14. Με βάση τα παραπάνω δεδομένα διαμορφώθηκε με τη συμφωνία-πλαίσιο της 18.3.2010 το σχήμα του συνολικού διακανονισμού ανάμεσα στο Ελληνικό Δημόσιο, την ThyssenKrupp Marine Systems και την Abu Dhabi Mar ως προς τα ENAE (Ναυπηγεία Σκαραμαγκά) και τα υποβρύχια τύπου 214 και 209. Το σχήμα αυτό έχει ως εξής:

α. Το ελληνικό Δημόσιο αποδέχεται να μεταβιβαστεί ποσοστό του μετοχικού κεφαλαίου των ENAE ύψους 75,1% στην Abu Dhabi Mar και να παραμείνει στο χαρτοφυλάκιο της ThyssenKrupp Marine Systems ποσοστό του μετοχικού κεφαλαίου ίσου προς το 24,9%.

Ο νέος μέτοχος των Ελληνικών Ναυπηγείων Α.Ε. αποδέχεται το δικαίωμα του ελληνικού Δημοσίου να ελέγχει τυχόν μεταβίβαση ποσοστών μετοχικού κεφαλαίου και να καταγγέλλει τις συμβάσεις του Πολεμικού Ναυτικού εφ' όσον η ThyssenKrupp Marine Systems απολέσει την απόλυτη πλειοψηφία

του μετοχικού κεφαλαίου, σε κάθε δε περίπτωση να διατυπώνεται εκ μέρους του ελληνικού δημοσίου αντίρρηση για την μεταβίβαση ποσοστού του μετοχικού κεφαλαίου για λόγους αναγόμενους στην εθνική ασφάλεια και τη δημόσια τάξη.

Το δικαίωμα αυτό του ελληνικού δημοσίου δεν εξαντλείται το Νοέμβριο του 2011, όπως προβλέπεται στις ισχύουσες σήμερα συμβάσεις, αλλά ισχύει στο διηνεκές εφ' όσον εκτελούνται στα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά προγράμματα του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού, στις συμβάσεις των οποίων θα περιλαμβάνεται εφεξής σχετική ρήτρα. Επιπλέον το Ελληνικό Δημόσιο αποκτά δικαίωμα αρνητικού ελέγχου (βέτο) ως προς τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου των ΕΝΑΕ για λόγους επίσης αναγόμενους στην εθνική ασφάλεια και τη δημόσια τάξη.

β. Η HDW, τον έλεγχο της οποίας εξακολουθεί να έχει ως πλειοψηφών μέτοχος η ThyssenKrupp Marine Systems με μειοψηφική συμμετοχή της Abu Dhabi Mar, εξακολουθεί να παραμένει ως η υπό-κατασκευάστρια εταιρεία και για τα δύο προγράμματα υποβρυχίων, όπως αυτά τροποποιούνται.

γ. Κατά το σκέλος που αφορά τα εξοπλιστικά προγράμματα αυτά καθ' αυτά και σύμφωνα με τις θέσεις που διατύπωσε το Ανώτατο Ναυτικό Συμβούλιο, το Συμβούλιο Αρχηγών Γενικών Επιτελείων και το Συμβούλιο Άμυνας θα ολοκληρωθεί η κατασκευή των τριών υποβρυχίων τύπου 214 που έχουν ναυπηγηθεί στον Σκαραμαγκά και θα αρχίσουν οι εν πλω δοκιμές τους. Θα αρχίσουν επίσης οι εν πλω δοκιμές για το εκσυγχρονισμένο υποβρύχιο τύπου 209 («Ωκεανός»), ενώ όπως ήδη σημειώθηκε, ο εκσυγχρονισμός δύο υποβρυχίων τύπου 209 που υπολείπεται θα αντικατασταθεί με την κατασκευή δύο νέων υποβρυχίων τύπου 214 σε σταθερές τιμές χωρίς προσαρμογές (fixed price) 500 εκατομμυρίων ανά υποβρύχιο, τιμή που εκρίθη απολύτως συμφέρουσα, σύμφωνα με τις εισηγήσεις του ΓΕΝ και της ΓΔΑΕΕ, από το ΣΑΜ, το ΚΥΣΕΑ και την αρμόδια κοινοβουλευτική υποεπιτροπή.

δ. Αυτό σημαίνει ότι με δεδομένο το συνολικό προϋπολογισμό των 2.838 εκατομμυρίων € (1.853+895,1) και με δεδομένο ότι έχει ήδη καταβάλει το

Ελληνικό Δημόσιο ποσό 2.033.000.000 €, απομένουν σύμφωνα με τις αρχικές συμβάσεις προς πληρωμή 806.000.000 €.

Συμφωνείται ότι ποσό 602.000.000 € αντιστοιχεί στο μη εκτελεσμένο τμήμα της σύμβασης εκσυγχρονισμού υποβρυχίων 209, το οποίο αναλύεται ειδικότερα σε ποσό 117.000.000 € ως αξία ανταλλακτικών που ήδη έχουν αγοραστεί από την ThyssenKrupp Marine Systems και μεταβιβάζονται προς το Ελληνικό Δημόσιο προκειμένου να αξιοποιηθούν για την υποστήριξη του συνόλου των υποβρυχίων 209 του ελληνικού στόλου όσο αυτά βρίσκονται εν λειτουργία και σε χρηματικό ποσό ύψους 485.000.000 €.

Εφόσον ο συνολικός νέος προϋπολογισμός για τα νέα υποβρύχια τύπου 214 είναι 1000 εκ. €, δημιουργείται ανάγκη πρόσθετου προϋπολογισμού 515 εκ. € από τα οποία όμως πρέπει να αφαιρεθεί η υπολογιζόμενη τιμή πώλησης του υποβρυχίου «Παπανικολής» που αν για τις ανάγκες του υπολογισμού μας μετριοπαθώς εκτιμηθεί σε 350 εκ. € οδηγεί στο συμπέρασμα ότι απαιτείται αύξηση του συνολικού προϋπολογισμού του προγράμματος αμυντικών προμηθειών για τον διακανονισμό αυτό ύψους περίπου 175 εκ. €.

Το απομένον τίμημα (χωρίς προς το παρόν να υπολογίζεται η επίπτωση της πώλησης του «Παπανικολής» σε τρίτη χώρα) θα καταβληθεί σε χρονικό διάστημα 9 περίπου ετών από σήμερα με μέγιστη ετήσια δόση 300.000.000 € σύμφωνα με τις υπολογισμένες «οροφές» του μακροπρόθεσμου προγράμματος προμηθειών αμυντικού υλικού, και του προγράμματος πληρωμών του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας όπως αυτό έχει συμφωνηθεί με το Υπουργείο Οικονομικών.

15. Με την υπογραφή της συμφωνίας - πλαίσιο της 18.3.2010. διασφαλίστηκε με τη χορήγηση δανείου 20 εκατ. ευρώ υπό την εγγύηση του ελληνικού Δημοσίου η ομαλή λειτουργία των ΕΝΑΕ. Αυτή, ούτως ή άλλως, από τον Νοέμβριο του 2009 μέχρι σήμερα υποστηρίζεται στην πραγματικότητα μόνο από το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας μέσω χρηματικών καταβολών για άλλες παλαιότερες συμβάσεις του Πολεμικού Ναυτικού. Έτσι, διασφαλίζεται έως τώρα η πληρωμή των αποδοχών των εργαζομένων.

16. Η υπογραφή του Framework Agreement που συμφωνήθηκε με την ThyssenKrupp Marine Systems, την Abu Dhabi Mar και την HDW, επέβαλε έναρξη διαπραγματεύσεων για την κατάρτιση των οριστικών συμβάσεων, οι οποίες μπορούν να τεθούν σε ισχύ μόνον μετά την κύρωσή τους δια νόμου από τη Βουλή των Ελλήνων.

17. Το Framework Agreement προέβλεπε ούτως ή άλλως την προηγούμενη έγκριση του από το ΚΥΣΕΑ και την Διυπουργική Επιτροπή Αποκρατικοποιήσεων μετά τη διατύπωση γνώμης της αρμόδιας Υποεπιτροπής της Βουλής των Ελλήνων. Όλες αυτές οι διαδικασίες τηρήθηκαν επακριβώς.

18. Το Framework Agreement προβλέπει επίσης την ισχύ του ελληνικού δικαίου και διαιτητική επίλυση των διαφορών στην Αθήνα με δυνατότητα χρήσης και της ελληνικής γλώσσας παράλληλα προς την αγγλική.

19. Σύμφωνα με το Framework Agreement της 18.3.2010 βασική προϋπόθεση για τη σύναψη των οριστικών συμβάσεων ήταν η επίλυση του προβλήματος της ανάκτησης των κρατικών ενισχύσεων που είχε χορηγήσει στο παρελθόν το ελληνικό Δημόσιο προς τα ΕΝΑΕ και οι οποίες κρίθηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή παράνομες κατά το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το ζήτημα αυτό διευθετήθηκε κατά τρόπο θετικό για τα ΕΝΑΕ σε κατ'αρχήν συμφωνία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις αρχές Αυγούστου 2010 υπό δύο βασικούς όρους: α. τον αποκλεισμό των ΕΝΑΕ από δραστηριότητες μη στρατιωτικού χαρακτήρα για περίοδο 15 ετών και β. τον διαχωρισμό και την εκποίηση μέσω πλειοδοτικού διαγωνισμού των υποδομών των ΕΝΑΕ που δεν είναι αναγκαίες για τα στρατιωτικού χαρακτήρα προγράμματά τους. Η λύση αυτή κρίθηκε ικανοποιητική από όλες τις συμβαλλόμενες πλευρές.

20. Μετά την υπογραφή του Framework Agreement της 18.3.2010, την χορήγηση του δανείου των 20 εκατομμυρίων ευρώ για τη διασφάλιση της ομαλής λειτουργίας των Ναυπηγείων υπό την εγγύηση του ελληνικού Δημοσίου και την διευθέτηση του ζητήματος των κρατικών ενισχύσεων με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατέστη εφικτή η διεξαγωγή και ολοκλήρωση σκληρών και λεπτομερών διαπραγματεύσεων για τη σύναψη των οριστικών συμβάσεων. Το σχήμα που

ακολουθήθηκε είναι η τροποποίηση των υφισταμένων συμβάσεων του 2000 για τα υποβρύχια τύπου 214 («Αρχιμήδης») και του 2003 για τα υποβρύχια 209 («Ποσειδών»).

Πιο συγκεκριμένα, η Εκτελεστική Συμφωνία (Implementation Agreement) αποτελείται από 6 κεφάλαια – ενότητες που ενσωματώνουν τις συμβάσεις για την εφεξής εκτέλεση των Προγραμμάτων Υποβρυχίων «Αρχιμήδης» και «Ποσειδών II» (Κεφάλαια Β και C αντίστοιχα), τις συμφωνίες των εμπλεκόμενων μερών για τη διευθέτηση των διαφορών τους από την εκτέλεση των εν λόγω Προγραμμάτων κατά το παρελθόν (Κεφάλαια Α και D) καθώς και μια σειρά από όρους και ρυθμίσεις για την ενεργοποίηση της εν λόγω Εκτελεστικής Συμφωνίας και για την συναφή προς αυτήν πώληση και μεταβίβαση της Ελληνικά Ναυπηγεία ΑΕ στην Abu Dhabi Mar (Κεφάλαια Ε και F αντίστοιχα). Η Εκτελεστική Συμφωνία περιλαμβάνει επίσης μια σειρά από παραρτήματα σε κάθε κεφάλαιο της που ρυθμίζουν κυρίως τεχνικής φύσης ζητήματα (τεχνικές προδιαγραφές Υποβρυχίων κλπ.).

21. Υπόψη της Βουλής των Ελλήνων τίθενται συνεπώς με το παρόν σχέδιο νόμου τα σχέδια συμβάσεων που έχουν διαμορφωθεί σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο Framework Agreement της 18^{ης} .03.2010 με τα συνημμένα σε αυτά κείμενα.

Υπό στοιχείο Β του Άρθρου Μόνου του νομοσχεδίου παρατίθενται τα κείμενα αυτά πλην των τεχνικών παραρτημάτων τα οποία λόγου του όγκου και του χαρακτήρα τους έχουν μονογραφηθεί από το ΓΕΝ στο οποίο και θα φυλάσσονται τα σχετικά πρωτότυπα.

Με την ψήφιση του σχεδίου νόμου η Βουλή των Ελλήνων κρίνει η ίδια και χαρακτηρίζει ως συμφέρουσες και επωφελείς για το ελληνικό δημόσιο τις συμβάσεις αυτές και παρέχει στους Υπουργούς Οικονομικών και Εθνικής Άμυνας τη ρητή πληρεξουσιότητα, εντολή και εξουσιοδότηση να υπογράψουν, σε εκτέλεση του νόμου αυτού, τα σχέδια συμβάσεων καθώς και κάθε άλλο συναφές έγγραφο. Κατά τον τρόπο αυτό πιστοποιούνται τα σχετικά συμβατικά κείμενα, τίθενται σε ισχύ οι συμβάσεις και ταυτοχρόνως αποκτούν ισχύ νόμου.

Τα σχέδια των συμβάσεων εγκρίθηκαν από τη Διυπουργική Επιτροπή Αποκρατικοποιήσεων (απόφαση.....), το ΚΥΣΕΑ. (απόφαση.....) και το Υπουργικό Συμβούλιο (συνεδρίαση.....).

Τα σχέδια των συμβάσεων, παρότι τίθενται υπό τον έλεγχο της Βουλής προκειμένου να χορηγηθεί η εντολή υπογραφής τους και να κυρωθούν δια νόμου, έχουν αποσταλεί για προσυμβατικό έλεγχο και στο Ελεγκτικό Συνέδριο ώστε αυτό να έχει τη δυνατότητα να διατυπώσει τη γνώμη του.

Έχουν συνεπώς τηρηθεί στο μέγιστο δυνατό βαθμό όλες οι εγγυήσεις διαφάνειας με επίκεντρο την ίδια τη Βουλή ώστε να σπάσει ένας φαύλος κύκλος αμφισβητήσεων, φημών και υποψιών που ζημίωσε το δημόσιο συμφέρον και επιβάρυνε το δημόσιο βίο.

Σημειώνεται ότι για ζητήματα που σχετίζονται με τις αρχικές κύριες συμβάσεις των υποβρυχίων 214 και 209 και τις αντίστοιχες συμβάσεις αντισταθμιστικών ωφελημάτων διεξάγονται κοινοβουλευτικές, εισαγγελικές και διοικητικές-φορολογικές έρευνες. Με τις υπό κύρωση συμβάσεις προβλέπεται ρητά ότι θα τηρούνται όλοι οι όροι διαφάνειας που επιβάλλουν ο ΟΟΣΑ και η Ευρωπαϊκή Ένωση στα κράτη-μέλη, οι δε αντισυμβαλλόμενοι του ελληνικού Δημοσίου, αναλαμβάνουν την υποχρέωση να συνδράμουν με κάθε τρόπο το έργο των αρμοδίων ελληνικών εκλεκτικών αρχών. Επίσης σημειώνεται ότι η εταιρεία Ferrostaal με τις υπό κύρωση συμβάσεις παύει να μετέχει στα προγράμματα των υποβρυχίων 214 και 209

22. Η σύγκριση των υπό κύρωση συμβάσεων με τις αρχικές συμβάσεις του 2000/2003 και την κατάσταση που είχε διαμορφωθεί μέχρι τον Οκτώβριο του 2009 οδηγεί στα ακόλουθα συμπεράσματα:

α. Οι καταγγελίες των συμβάσεων στις οποίες είχε προβεί η γερμανική πλευρά και οι διαφορές που είχαν οδηγηθεί στην διαιτησία του ICC διακανονίζονται με την σύναψη νέων συμβάσεων με βελτιωμένους για το ελληνικό δημόσιο όρους.

β. Παύει ο διαρκής κίνδυνος και η συνεχής απειλή διακοπής της λειτουργίας και πτώχευσης των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά που θα είχε ως άμεση συνέπεια την απώλεια των θέσεων εργασίας και τον εγκλωβισμό των υπό κατασκευή και

εκσυγχρονισμό υποβρυχίων αλλά και των χρημάτων που έχει καταβάλλει (άνω των 2 δις ευρώ) το Ελληνικό Δημόσιο σε μία μακρά δικαστική περιπέτεια.

γ. Παύει η αδιέξοδη επικοινωνιακή απαξίωση του υποβρυχίου «Παπανικολής» χωρίς ούτε άρνηση παραλαβής ούτε καταγγελία των συμβάσεων εκ μέρους του Ελληνικού Δημοσίου. Αντιθέτως ελέγχθηκε και επιβεβαιώθηκε η τεχνική επάρκεια του υποβρυχίου που καθίσταται σοβαρό περιουσιακό στοιχείο του Ελληνικού Δημοσίου αλλά και σοβαρό επιχειρησιακό μέσο του Π.Ν. με ανοικτή την προοπτική επωφελούς μεταβίβασής του.

δ. Το νοσηρό κλίμα των αρχικών συμβάσεων αντικαθίσταται από συμβάσεις που περιλαμβάνουν αυστηρές εγγυήσεις διαφάνειας κατά τα πρότυπα του ΟΟΣΑ και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ενδεικτικά σημειώνεται η δυνατότητα του Ελληνικού Δημοσίου να ζητά τη διενέργεια ελέγχου από διεθνή ελεγκτικό οίκο, η απαγόρευση συναλλαγής με εξωχώριες εταιρείες, η υποχρέωση συνεργασίας των αντισυμβαλλομένων του Δημοσίου με τις κοινοβουλευτικές, εισαγγελικές και φορολογικές αρχές που διερευνούν πτυχές του παρελθόντος στις υποθέσεις των υποβρυχίων, η υποχρέωση γνωστοποίησης όλων των συμβάσεων μεταξύ κυρίου κατασκευαστή (ENAE) και υποκατασκευαστή (HDW), αλλά και των συμβάσεων με τους υπεργολάβους.

ε. Παύει να υπάρχει ο παθογενής μηχανισμός των αντισταθμιστικών ωφελημάτων που επιτρέπει την αντίστροφη ροή χρημάτων και επιβαρύνει το τελικό κόστος των συμβάσεων.

στ. Αποχωρεί η εταιρεία Ferrostaal από το συμβατικό σχήμα μετά και τις έρευνες που διεξάγονται σε Γερμανία και Ελλάδα για τον τρόπο εκτέλεσης των συμβάσεων αντισταθμιστικών ωφελημάτων που συνδέονται με τα υποβρύχια. Οι παλιές συμβάσεις Αντισταθμιστικών Ωφελημάτων κλείνουν στο σημείο στο οποίο βρίσκονται.

ζ. Καθιερώνεται πραγματικός μηχανισμός διασφάλισης των κονδυλίων που θα καταβάλλει σταδιακά το Ελληνικό Δημόσιο καθώς προβλέπεται αντίστοιχη μεταβίβαση ποσοστών κυριότητας επί των υπό κατασκευή υποβρυχίων.

η. Κατά την ίδια λογική οι πληρωμές του Ελληνικού Δημοσίου συνδέονται με την επίτευξη οροσήμων στην πορεία ολοκλήρωσης των υποβρυχίων, η μη επίτευξη των οποίων παρέχει στο Ελληνικό δημόσιο το δικαίωμα είτε επίσχεσης (αναστολής) των πληρωμών είτε καταγγελίας. Σε περίπτωση καταγγελίας ανεξάρτητα του ποιός προβαίνει σ'αυτήν, το Ελληνικό Δημόσιο αποκτά πλήρη κυριότητα στα μέχρι τότε κατασκευασθέντα υποβρύχια και έχει το δικαίωμα να ολοκληρώσει την κατασκευή χρησιμοποιώντας τους προμηθευτές ή υπεργολάβους του αναδόχου ή άλλους της επιλογής του.

23. Υποβάλλεται συνεπώς προς κύρωση ένας συνολικός διακανονισμός που η Βουλή καλείται να αξιολογήσει ως συμφέροντα και επωφελή για το Ελληνικό Δημόσιο έτσι ώστε να δοθεί η εντολή και πληρεξουσιότητα της υπογραφής των συμβάσεων και αυτές να τεθούν σε ισχύ.

Αθήνα, 17... Σεπτεμβρίου 2010

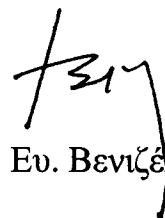
Οι Υπουργοί

Οικονομικών



Γ. Παπακωνσταντίνου

Εθνικής Άμυνας



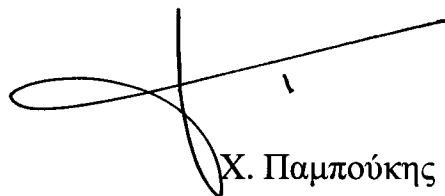
Ευ. Βενιζέλος

Οικονομίας, Ανάπτυξης,
Ανταγωνιστικότητας και
Ναυτιλίας



Μ. Χρυσοχάιδης

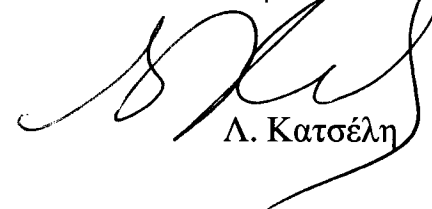
Επικρατείας



Χ. Παμπούκης

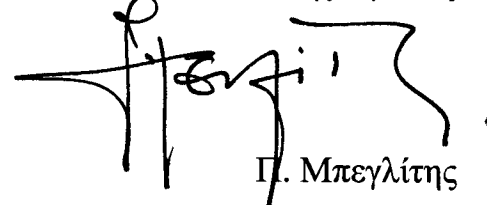
Εργασίας και Κοινωνικών

Ασφαλίσεων



Α. Κατσέλη

Αναπλ. Εθνικής Άμυνας



Π. Μπεγλίτης