

**SUPERIOR COURT OF JUSTICE
IN BANKRUPTCY AND INSOLVENCY**

**IN THE MATTER OF THE NOTICE OF INTENTION TO MAKE A
PROPOSAL OF SKYGREECE AIRLINES S.A., AN INSOLVENT
PERSON, PURSUANT TO SECTION 50.4(1) THE
BANKRUPTCY AND INSOLVENCY ACT ("BIA")**

AFFIDAVIT OF BROOKS PICKERING

I, BROOKS PICKERING, of the City of Las Vegas, Nevada, MAKE OATH AND SAY:

1. I am the Chief Restructuring Officer for SkyGreece Airlines S.A. ("SkyGreece") and, as such, I have personal knowledge of the matters set out below. Where I do not have personal knowledge, I have stated the source of my information and I believe the information to be true.

2. I am swearing this affidavit in support of a motion for an order, among other things, approving interim financing and various charges over SkyGreece's property, assets, and undertakings ("Property") in connection with SkyGreece's restructuring, and extending the stay of proceeding arising by operation of section 69 of the *Bankruptcy and Insolvency Act*, as well as the stay of regulatory proceedings ordered by Justice Conway on September 8, 2015.

A. Overview

3. SkyGreece is an international airline, headquartered in Markopoulo Mesogaias, Greece. It was founded in 2013.

4. On Thursday, August 27, 2015, SkyGreece announced its decision to temporarily suspend flights owing to financial difficulties. At the time it suspended its operations, SkyGreece expected that it would begin a restructuring process and attempt to source new financing in order to resume operations, as reflected in SkyGreece's press release dated August 27, 2015, a copy of which is marked as **Exhibit "A"** to this affidavit. SkyGreece remains committed to that goal.

5. On September 3, 2014, SkyGreece filed a Notice of Intention to make a Proposal under section 50.4(1) of the *BIA*. A copy of the Notice of Intention is marked as **Exhibit "B"** to my affidavit, along with the Certificate of Filing issued by the Office of the Superintendent of Bankruptcy dated September 3, 2015 and SkyGreece's press release regarding the Notice of Intention.

6. SkyGreece commenced these proceedings on September 3, 2015, in the face of a number of debt enforcement and regulatory proceedings which threatened its restructuring effort.

7. On September 8, 2015, SkyGreece sought and obtained the order of this court extending the statutory stay of proceedings to regulatory proceedings by or before the Canadian Transportation Agency. I attach as **Exhibit "C"** a copy of Justice Conway's order dated September 8, 2015.

8. Since September 8, 2015, SkyGreece has taken a number of positive steps to prevent the further erosion of its business enterprise and to facilitate the presentation of a viable proposal to its creditors. In particular:

- (a) SkyGreece has implemented a communication strategy to address the concerns of customers affected by the cessation of operations, to identify stranded passengers (if any) and help them make alternate travel arrangements if necessary, and to gather claims and related information from these customers;
- (b) SkyGreece has been working to address the concerns of employees in Greece, in an effort to restore administrative functions that are essential to its restructuring and its ability to address the claims of creditors, including customers;
- (c) SkyGreece has prepared and sent out a notice to creditors;
- (d) SkyGreece has been in discussions with Bank of America with respect to the release of its plane, which is currently under seizure and grounded at Pearson International Airport in Toronto.
- (e) SkyGreece has been engaged in positive discussions with several third parties with respect to interim financing;
- (f) SkyGreece has been engaged in positive discussions with three parties with respect to performing charter flights on their behalf.

9. Detailed information in respect of SkyGreece and its restructuring objectives is provided below.

B. Corporate Structure and Governance

10. SkyGreece is incorporated pursuant to the laws of Greece, and its registered head office and executive office are located at Papadimitirou 33 K, Markopoulos, Mesogaias Greece. SkyGreece maintains regional offices for administrative purposes in at 36-33 33rd Street, Long Island City, NY 11101, and in Toronto and Montreal through its General Sales Agent, ^{Are} ~~Sky~~ Omega Holidays.

11. SkyGreece's current directors, per its most recent corporate filing in Greece on October 8, 2014 are Fr. Nicholas Alexandris, Vasileios Alefantis, Panagiotis Chilakos, Petros Chilakos, and Vasileios Dorizas.

12. The focal point of the Notice of Intention has thus far been on the financial and legal issues of SkyGreece, and I have assembled an experienced team of experts to assist with those issues ("Restructuring Team"). The Restructuring Team includes:

- (a) Paliare Roland, Canadian Counsel;
- (b) Ernst & Young (Canada), Canadian Trustee;
- (c) Dimitri Stavropoulos, SkyGreece Corporate Counsel;
- (d) Potamitis Vekris, Greek Counsel; and
- (e) Ernst & Young (Athens), Greek Audit.

13. As the restructuring effort is just entering the business planning and operations phase, I am currently finalizing my internal operations restructuring team, which presently includes, but may not be limited to:

- (a) Nick Manoudakis (finance), current CFO of SkyGreece Airlines, whom I have retained in a direct administrative finance role; and
- (b) Chris Sophinos (operations).

14. In addition, I am currently sourcing and interviewing potential experts to assist with the highly specialized aviation operations requirement of this restructuring effort. I am fortunate that SkyGreece has an extremely qualified and highly regarded flight operations and technical team who have provided a number of recommendations for third-party experts. I have also received recommendations from Bank of America's aviation department, Paliare Roland (significant prior aviation experience, including Air Canada), and several other venture capital and private equity sources, as well as from industry leaders with whom I'm personally acquainted in Greece.

15. Ultimate decision making authority for SkyGreece and related responsibility resides with its Board of Directors. However, as Chief Restructuring Officer, I am responsible for leading the Restructuring Team, and providing advice to the Board. Attached as **Exhibit "D"** is a copy of my *curriculum vitae*.

C. Historical Operations and Financial Results

16. SkyGreece commenced operating in 2013. Since its inception, an important part of its business plan has been to provide transportation to various niche destinations that are not well served by other commercial airlines.

17. SkyGreece initially commenced operating as a charter/wet lease operator, servicing their clients destinations globally.

18. On May 23, 2015, SkyGreece began providing regular scheduled service (seasonal) for the months of May thru October (with most flights terminating by September 17th). At the time that it ceased operations, Sky Greece provided scheduled flight services between Athens, Thessaloniki, Toronto, Montreal, Budapest, Zagreb, and New York. SkyGreece operates fixed-cost charter/wet lease services during the remainder of the year.

19. To carry on its business, SkyGreece has the following licenses and agreements in place:

(a) SkyGreece holds an EU Aircraft Operating Certificate (AOC) and an EU Commercial Operating License issued by the Hellenic Civil Aviation Association (EASA). SkyGreece is also approved by the Canadian Transportation Authority (CTA) in Canada and the Federal Aviation Administration (FAA) in the United States;

(b) SkyGreece has agreements in place with the following airport authorities:

- Athens International Airport (Base)

- Thessaloniki International Airport
 - JFK International Airport (Gate Agreement)
 - Pearson International Airport
 - Pierre Elliott Trudeau International Airport
 - Budapest International Airport
 - Zagreb International Airport
- (c) SkyGreece operated the only non-stop flights between Zagreb and Toronto and between Budapest and Toronto;
- (d) SkyGreece has a General Sales Agent (GSA) agreement with Air Omega Holidays, Inc. (a related entity) for sales in Canada and the United States; and
- (e) SkyGreece has a General Distribution System (GDS) agreement with Hahn Air Systems, which permits SkyGreece to complete sales through the online systems used by travel agents.

20. Notwithstanding the highly competitive nature of the airline industry, SkyGreece had quick success within the scheduled service market, managing to sell more than 8,000 seats within its first six weeks of sales.

21. I am advised by SkyGreece's Chief Financial Officer, Nick Manoudakis, that SkyGreece's financial results were generally encouraging for a start-up airline.

SkyGreece's revenues for its overall period of operation (June 2014 to August 2015) were in the range of \$11,000,000. Following a 2014 audited operating loss of approximately €3.94 million, initial unaudited results for the first six months of 2015 indicate a much smaller operating loss of less than €1.0 million. Copies of Sky Greece's financial Report for the year ending 2014 (the latest audited results) are marked as Exhibit "E" to this affidavit.

D. Suspension of Flight Operations and Commencement of Restructuring Proceedings

22. SkyGreece began to experience difficulties in late June 2015 in connection with the broader Greek financial crisis and the associated cross-border funding restrictions, which created an inability to access and maintain sufficient levels of cash, severely complicated fuel and parts purchases, and disrupted the Company's general ability to do business. Public response to the Greek crisis also resulted in a reduction in new reservations of more than 60%, which affected a majority of anticipated revenue.

23. On August 27, 2015, SkyGreece was forced to suspend its flight operations. At that time, SkyGreece employed approximately 85 staff, including flight crews, flight support services, reservations, finance, IT, administrative support, and management personnel. All of these employees are based in Greece.

24. The financial difficulties experienced by SkyGreece resulted in action being taken on a number of different fronts by SkyGreece's stakeholders:

- (a) SkyGreece employees in Greece stopped reporting to work, which created obstacles to accessing information and, initially, responding to passenger enquiries.
- (b) Bank of America took possession of SkyGreece's Boeing 767, located at Pearson International Airport.
- (c) A series of regulatory proceedings were commenced in Canada by passenger rights advocate, and, subsequently, by the Canadian Transportation Agency.
- (d) Customers whose flights were cancelled asserted claims and sought charge backs against their credit accounts. I expect that, where available, customers also sought indemnity from travel industry funds and insurers.
- (e) Various airport authorities seized or set-off against funds held on deposit. The Trustee has been contacted by Osler Hoskin Harcourt LLP acting as solicitors for the Greater Toronto Airport Authority ("GTAA") and Aeroports de Montreal ("ADM"). On behalf of GTAA and ADM, Osler has asserted claims against SkyGreece for unpaid terminal and landing services and related fees and for unremitted airport improvement fees. Counsel to the Trustee has advised Osler that the claims asserted on GTAA and ADM are currently stayed. In addition, with respect to the airport improvement fees, the GTAA and ADM have asserted that SkyGreece was obliged to hold amounts collected from passengers on account of these fees in trust. Currently, SkyGreece's bank accounts have been frozen as an offset

against charge-backs and funds held in trust for the payment of these fees (if any) are not immediately available. As addressed below, certain customer payments, which could include amounts on account of the airport improvement fees, are currently being held by third party payment processors or agents and counsel for the GTAA and ADM has been advised. Marked as Exhibits "F" & "G" to this affidavit is a copy of correspondence sent to the Trustee by counsel to the GTAA and ADM regarding their claims, along with the Proposal Trustee's response dated September 24, 2015

- (f) Hahn Air Systems GmbH withheld payment of amounts collected on behalf of SkyGreece (including amounts held on account of flights that were completed), and has recently advised that it intends to refund customers whose flights were not completed. Marked as Exhibit "H" to this affidavit is a copy of correspondence received from counsel to Hahn. Marked as Exhibit "I" is a copy of responding correspondence from counsel to SkyGreece.

25. In response to various proceedings against it and in an effort to gain control of a rapidly devolving situation, SkyGreece commenced these proceedings on September 3, 2015.

26. Since filing the Notice of Intention on September 3, 2015, SkyGreece has taken a number of steps to stabilize its situation and lay the groundwork for the resumption of flight operations once SkyGreece's current financial circumstances are addressed:

- (a) SkyGreece has opened lines of communication with stakeholders, including passengers. In particular, SkyGreece has:
- (i) Proactively contacted customer travel agents to confirm that their passengers are re-positioned. To date, SkyGreece has verbally confirmed that approximately 90% of all remaining passengers have been contacted. Further, to date, SkyGreece has also verbally confirmed that all of those contacted have been able to make alternative travel arrangements;
 - (ii) Opened up files with the Travel Industry Council of Ontario ("TICO") and the Office de la protection du consommateur ("OPC") in Quebec to make it possible for passengers from Ontario and Quebec to be compensated for their alternative travel arrangements from insurance funds collected by TICO and OPC which are paid for by passengers at the time of their ticket purchases. SkyGreece has been able to confirm that all passengers who booked through a "registered" travel agent in Ontario and who file a claim with TICO will be fully compensated for their alternative travel costs. Further, SkyGreece has been able to confirm that all passengers who booked through any travel agent in Quebec and who file a claim with OPC will be fully compensated for their alternative travel costs;

- (iii) Communicated with SkyGreece passengers by establishing a website (www.ey.com/ca/skygreece) ("Website"), hotline (855-941-7757), and email address (skygreece@ca.ey.com) for passengers to provide information and receive information about the claims process;
 - (iv) Issued press releases to notify passengers that information is available on the E&Y website about filing claims;
 - (v) Identified specific travel agents willing to assist stranded passengers in both North America and Europe and communicated this information through press releases and on the Proposal Trustee's website;
 - (vi) Sent notices to all known affected creditors, including passengers and those identified by Dr. Lukacs;
 - (vii) Posted documents on the Website, including the Notice of Intention, notices to creditors, claim information and other court documents; and,
 - (viii) Accepted proofs of claim from creditors, including passengers.
- (b) SkyGreece has made an effort to identify and assist "stranded" passengers. As of the date I swear this affidavit, I am not aware that any passengers are currently stranded. However, with one possible exception, Mr. Lukacs advised on September 9, 2015, that he was aware of one

passenger that was unable to return to Hungary. At this time, we have not received any updates with respect to that passenger.

- (c) SkyGreece has been engaged in negotiations with various persons related to or familiar with the airline regarding interim financing for the restructuring proceedings. As discussed further below, these negotiations have resulted in a commitment to provide a loan of USD\$250,000, subject to court approval of a charge to secure the loan.
- (d) SkyGreece has been communicating and cooperating with Bank of America with respect to the Boeing 767. In particular, since filing the Notice of Intention, Bank of America has engaged in ongoing, cooperative discussions about terms to release SkyGreece's Boeing 767 once interim financing is in place and SkyGreece is in a position to resume flight operations.
- (e) SkyGreece has also been engaged in discussions with employees and various Greek agencies representing their interest, regarding the payment of amounts owing to them and their return to work. The payment of employee wages is an especially pressing issue, as I am advised by SkyGreece's Greek lawyers that under Greek law, the failure to pay employee wages can result in criminal liability on the part of directors and officers.
- (f) SkyGreece has also been in contact with officials from the Canadian Federal Labour Program regarding the suspension of its operations and

the impact (if any) on employees located in Canada. That issue has been resolved.

- (g) Lastly, having regard to the fact that it is not operating and in order to conserve cash, SkyGreece's has suspended all non-essential expenses, including payment of certain insurance premiums. This has resulted in the recent suspension of its licence in Canada. Marked as **Exhibit "J"** to this affidavit is a notice of suspension from the Canadian Transportation Agency dated September 18, 2015. SkyGreece's international licence has also been suspended.

27. SkyGreece is also now aware that, subsequent to the order of Justice Conway on September 8, 2015, Mr. Luckacs filed a complaint against SkyGreece with the Office of the Privacy Commissioner of Canada ("Privacy Commissioner") on September 10, 2015.

28. As set out in Mr. Luckacs' complaint, a copy of which is attached as **Exhibit "K"**, Mr. Lukacs alleges that private passenger information is not secured on SkyGreece's booking website. Specifically, Mr. Lukacs contends that he has accessed passenger information on the website by randomly changing numbers for passenger itineraries.

29. Upon Mr. Lukacs advising SkyGreece that he had commenced a complaint to the Privacy Commissioner, SkyGreece took appropriate steps to inform the third party service provider who operates the website about the potential privacy issue. The website operator reports that it has been unable to replicate the concern raised Mr. Lukacs and it is unclear at this time whether private passenger information has been

accessed or is at risk. However, in the circumstances, SkyGreece has directed that the website be shutdown.

30. To date, SkyGreece has not been contacted by the Privacy Commissioner about the processing of Mr. Lukacs' complaint.

E. Assets and Liabilities

31. On review of available records and information, it appears that SkyGreece's only significant asset is its interest in a Boeing 767-300ER ("Boeing 767"). I am not aware of an appraisal of the Boeing 767, but I am advised and do verily believe that they estimate its approximate value to be USD\$5.0 million. Bank of America, which provided lease financing in respect of the Boeing 767, claims that it is owed approximately \$2.5 million and that this amount is secured by an interest in the Boeing 767.

32. In addition, SkyGreece has:

- (a) accounts receivable totalling approximately CAD\$1,269,000, including approximately USD\$600,000.00 that is currently in the possession of Hahn Air Systems GmbH ("Hahn Air"), a VAT credit of approximately €200,000.00; and past due charter revenue from Fly Olympic, S.A. of approximately €116,000;
- (b) various cash bonds and security deposits totaling approximately CAD\$1,222,000 held as follows:
 - (i) a €146,000 bond held by the Hellenic Civil Aviation Authority (license);

- (ii) a USD\$150,000 bond held by U.S. Customs and Border Protection (customs bond);
 - (iii) a security deposit of approximately CAD\$105,422.00 held by the Greater Toronto Airport Authority ("GTAA") (landing fees);
 - (iv) a security deposit of approximately CAD\$53,000.00 held by Aeroport de Montreal ("ADM") (landing fees);
 - (v) a security deposit of approximately €15,000 held by Zagreb International Airport (landing fees);
 - (vi) a security deposit of approximately CAD\$100,000 held by Swissport (ground handling);
 - (vii) a security deposit of approximately CAD\$100,000 held by NavCanada (overflight);
 - (viii) a purchase deposit of approximately USD\$200,000 held by HiFly (deposit for Airbus 340-300);
 - (ix) a purchase deposit of approximately USD\$100,000 held by Jordan Aviation (deposit for Airbus 330-200); and,
 - (x) a security deposit of approximately CAD\$25,000 held by Newrest (catering).
- (c) Licences issued by aviation authorities in the European Union, Canada, and the United States; and

- (d) Gate agreements with airports in Toronto, Montreal, New York, Budapest, Athens, Thessaloniki, and Zagreb.

33. Presently, I am not according any liquidation value to Sky Greece's accounts receivable and funds held on deposit, given the potential for set off and other claims. The licences and gate agreements have significant enterprise value to SkyGreece given the cost to secure them and the fact that they are barriers to entry into the industry. However, the transferability of those assets is open to dispute and, accordingly, I do not accord them any liquidation value, either.

34. The most up-to-date list of SkyGreece creditors is marked as Exhibit "L" to this affidavit. I note that, at this time, passenger claims remain to be quantified, and this list remains subject to revision. Currently, excluding passenger and employee claims, SkyGreece's liabilities are believed to be in excess of \$9.0 million. While the current list of creditors states that outstanding claims are in the range of \$12.0 million that amount is incorrect. The amount owing to the Greenland Airport is only \$2,000.00 – not \$2.579 million as indicated on the creditor list.

35. As of the date I swear this affidavit, SkyGreece has been unable to access all of SkyGreece's computer records owing to the refusal by SkyGreece employees to report for work. As a result, I have been unable to ascertain passwords or gain access to all computer systems. Once access to all computer records and information has been restored, further assets and liabilities may be identified.

F. Restructuring Plan

1. Objective and timing

36. SkyGreece's objective continues to be to resume flight operations and to present a proposal to its creditors sometime in the first quarter of 2016, or sooner if possible.

37. Since the attendance before Justice Conway on September 8, 2015, SkyGreece has taken a number of positive steps to permit it to develop a long-term business plan and present a viable proposal to creditors. A number of these have already been described in paragraph 26, above. Issues of immediate importance looking ahead are: the need to maintain cash flow through interim financing, addressing pressing liability issues, and regularizing the terms of the restructuring professionals' engagements. These items are elaborated upon below.

2. Interim Financing

38. To date, third party sources have already provided security for the payment of professional fees to the extent of approximately CAD\$250,000.00.

39. SkyGreece has been negotiating a CAD\$1.5 million interim financing facility to fund the restructuring proceedings. I am reasonably confident that we will be able to obtain a binding commitment and complete this financing in the next few weeks.

40. In order to address immediate needs, SkyGreece has secured a commitment to provide it with additional emergency funding in the amount of USD\$250,000.00 ("Emergency DIP Loan") on the terms described in the Term Sheet marked as Exhibit "L". Importantly, the Emergency DIP Loan:

- (a) creates a small hardship fund to be used to provide financial assistance to passengers who are stranded and who are otherwise unable to return home, and to persons who are in severe financial distress as a result of SkyGreece's suspension of flight operations;
- (b) is conditioned upon the funds being secured by a charge over all of the property, assets and undertakings of SkyGreece, and ranking in priority to the claims of any unsecured creditors;
- (c) is conditioned upon the funds being used only to fund professional fees, payment of arrears owing to employees, the hardship fund described above, and such other immediate and pressing restructuring expenses as are contemplated by SkyGreece's cashflow statement or are approved by the lender.

3. D&O Liability

41. An immediate concern relates to the payment of amounts owing to SkyGreece employees. I am advised by SkyGreece's counsel in Greece that there are a number of Greek laws that impose personal liability on officers and directors; in particular, directors and officers can be subject to significant civil and even criminal liability in the event that amounts due to employees remain unpaid.

42. I am not prepared to subject myself to this personal liability and I do not expect anyone else will be either. Consequently, for the restructuring effort to continue, it is essential that outstanding amounts be paid, and that SkyGreece's directors and officers be granted an indemnity and charge for any liabilities that they may incur after the filing

of notice of intention or proposal by virtue of holding their office. SkyGreece has no directors and officers liability insurance to cover these potential liabilities and, based on past experience, SkyGreece is unable acquire such insurance at a reasonable cost at this time. It would be expected that an insurer would need to review financial history and operating plans in order to assess risk and price for the insurance, and we are not in a position to provide that information at this time.

4. Administrative Charges

43. Similarly, the various professionals who are working on this matter are seeking assurances that they will be paid for their services. At the outset of these proceedings, the restructuring professionals were provided with cash retainers from third party sources. Those retainers will likely remain in place. However, given SkyGreece's very limited cash flow, the professionals are also requesting a charge over SkyGreece's Property to cover any unanticipated spikes in fees and expenses. This would also allow SkyGreece to more easily and predictably manage its cash flow.

G. Alternatives to Restructuring

44. At this junction, the only available alternative to restructuring would be liquidation. However, in the circumstances, liquidation would result in a poor outcome for creditors. It is premature at this time to determine the realizable value of SkyGreece's assets and an estimated dividend per creditor in a bankruptcy. As noted above, I am unable to assign any liquidation value to SkyGreece's accounts receivable and funds held on deposit in light of the potential for set off and other claims. As well, the transferability and value of SkyGreece's licences and gate agreements are open to dispute.

45. Allowing SkyGreece the time and space necessary to restructure, develop a plan and secure the necessary financing to resume operations is in the interests of creditors and has the potential to offer a better result than can be realized currently under a liquidation plan.

H. Foreign Proceedings

46. Given the concentration of interests in Greece, it appears possible that SkyGreece may eventually need to commence insolvency proceedings in that jurisdiction. However, it is not clear to me, at this time, whether those proceedings would be main proceedings or non-main proceedings. It may also be necessary for SkyGreece to commence non-main proceedings in those jurisdictions to which SkyGreece flies. No relief is being sought by SkyGreece at this time, but it may in future ask that a foreign representative be appointed.

47. Allowing SkyGreece the time and space necessary to restructure, develop a plan and secure the necessary exit financing to resume operations, all in the interests of stakeholders

48. I swear this affidavit in support of the relief sought in the Notice of Motion and for no other purpose.

SWORN before me at

this 28th day of September, 2015.



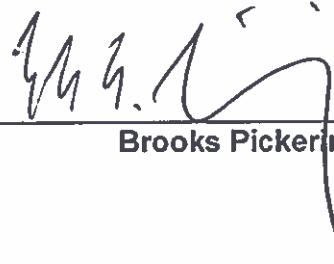
~~A Commissioner for Taking Affidavits~~

witness.

Αλεξία Α. Τζούνι

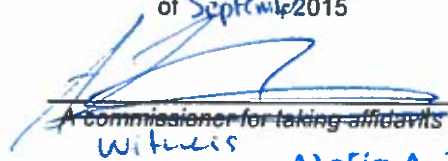
Δικηγόρος

ΑΜ ΔΣΑ 33093



Brooks Pickering

This is Exhibit "A"
referred to in the Affidavit of Brooks Pickering,
sworn before me this 28th day
of September 2015


~~A commissioner for taking affidavits~~
Witwies

Αλεξία Α. Τζούνι
Δικηγόρος
ΑΜ ΔΣΑ 33093



SkyGreece Airlines, S.A.
Athens, Greece

For Immediate Release – August 27, 2015

SkyGreece Airlines would like to apologize to all of its passengers who have been affected as a result of the Company's current operational crisis. The founders, managers and employees of SkyGreece care deeply about their passengers and have been working around the clock to resolve the problem.

Shortly after launching scheduled international service in May, SkyGreece suffered financial setbacks as a result of the Greek economic crisis. In spite of the resulting immediate and dramatic reduction in ticket sales, the Company's founders have worked tirelessly to maintain scheduled service. Unfortunately, as a result of recent technical issues, the Company is now facing a system-wide multi-day delay and significant additional expenses.

As a result, SkyGreece management regrets to announce that it must temporarily cease all operations. The Company expects to resume operations soon.

Passengers should contact their travel agent to arrange for alternate travel and/or accommodations.

Passenger rights under EC Regulation No 261/2004:

SkyGreece Airlines, its subsidiaries and affiliates make every effort to operate to their published schedules. There are occasions, however, where it is not possible to do so and a flight may be delayed or cancelled. Should this happen, EC Regulation No 261/2004 provides passengers with specific rights. This law is applicable to all passengers departing from an airport within the EU and to all passengers travelling into an EU Member State on an EU carrier. EC Regulation No. 261/2004 explains how to claim compensation, a refund or reimbursement under this law with respect to flights operated by SkyGreece Airlines S.A.

This is Exhibit "B"
referred to in the Affidavit of Brooks Pickering,
sworn before me this 28th day
of September 2015


~~A commissioner for taking affidavits~~

Witness

Αλεξία Α. Τζούνη
Δικηγόρος
ΑΜ ΔΣΛ 33093

District of: Ontario
Division No. 31 - Toronto
Court No.
Estate No.


- FORM 33 -
Notice of Intention To Make a Proposal
(Subsection 50.4(1) of the Act)

In the matter of the proposal of
SkyGreece Airlines, S.A.

Take notice that:

1. I, SkyGreece Airlines, S.A., an insolvent person, state, pursuant to subsection 50.4(1) of the Act, that I intend to make a proposal to my creditors.
2. Ernst & Young Inc. of 222 Bay Street, Toronto, ON, M5K 1J7, a licensed trustee, has consented to act as trustee under the proposal. A copy of the consent is attached.
3. A list of the names of the known creditors with claims of \$250 or more and the amounts of their claims is also attached.
4. Pursuant to section 69 of the Act, all proceedings against me are stayed as of the date of filing of this notice with the official receiver in my locality.

Dated at the city of Toronto in the Province of Ontario, this 3rd day of September 2015.



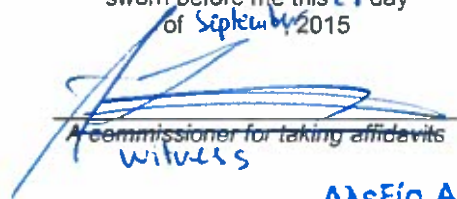
SkyGreece Airlines, S.A.
Insolvent Person

To be completed by Official Receiver:

Filing Date

Official Receiver

This is Exhibit "C"
referred to in the Affidavit of Brooks Pickering,
sworn before me this 29th day
of September 2015


A commissioner for taking affidavits
Witness

Αλεξία Α. Τζούνη
Δικηγόρος
ΑΜ ΔΣΑ 33093



Court File No. 31-2032828

**SUPERIOR COURT OF JUSTICE
IN BANKRUPTCY AND INSOLVENCY**

**IN THE MATTER OF THE NOTICE OF INTENTION TO MAKE A
PROPOSAL OF SKYGREECE AIRLINES S.A., AN INSOLVENT
PERSON, PURSUANT TO SECTION 50.4(1) THE
BANKRUPTCY AND INSOLVENCY ACT ("BIA")**

JUSTICE CONWAY

)
)
)
)

TUESDAY, THE 8th

DAY OF SEPTEMBER, 2015

ORDER

THIS MOTION made by the Applicant, SkyGreece Airlines S.A., for an order pursuant to section 69.6(4) of the *BIA* declaring that the stay of proceedings provided by section 69(1) of the *BIA* applies to proceedings against SkyGreece commenced at the Canadian Transportation Agency as a result of its suspension of flights on or after September 27, 2015, bearing Case Nos. 15-03972 and 15-03912 ("69.6(4) Motion") and for an order applying the stay under 69(1) of the *BIA* pursuant to section 69.6(3) of the *BIA* to any and all proceedings against SkyGreece commenced at the Canadian Transportation Agency a result of its suspension of flights on or after August 27, 2015, including Case Nos. 15-03972 and 15-03912, was heard this day at 330 University Avenue, Toronto, Ontario, M5G 1E6.

ON READING the Applicant's Motion Record, Factum and Brief of Authorities, the letter submissions received on behalf of the Canadian Transportation Agency and Dr. Gabor Lukacs (without conceding his standing before this Court), and on hearing the submissions of SkyGreece, Ernst & Young Inc. as Proposal Trustee for SkyGreece ("Proposal Trustee"), and Dr. Lukacs, who participated by way of telephone conference,

1. **THIS COURT ORDERS THAT** the time for service and filing of the Applicant's Motion Record, Factum and Brief of Authorities is hereby abridged and validated so that the motion is properly returnable today. The court dispenses with further service thereof.
2. **THIS COURT FURTHER ORDERS THAT** Dr. Lukacs' request for an adjournment of the motion is denied.
3. **THIS COURT FURTHER ORDERS THAT** actions, suits and proceedings taken by or before the Canadian Transportation Agency are stayed under section 69.6(3) of the *BIA* on the following terms:
 - (i) The stay is in effect only until September 28, 2015. The parties are to return to court on that day regardless of whether SkyGreece is seeking a continuation of the stay.
 - (ii) The stay only applies to actions, suits and proceedings taken by and before the Canadian Transportation Agency that arise from SkyGreece's suspension of operations on August 27, 2015, provided that this stay shall not restrict the Agency from suspending a scheduled international licence

where the Agency determines that, in respect of the service for which the licence was issued, the licensee ceases to meet any of the requirements of subparagraphs 69(1)(a)(i) to (iii).

- (iii) SkyGreece and the Proposal Trustee shall do everything reasonably in their power to identify and quantify passengers' claims in the insolvency process.
- (iv) SkyGreece shall respond to requests for information by the Canadian Transportation Agency, notwithstanding the stay.
- (v) SkyGreece and the Proposal Trustee shall prioritize identifying any stranded passengers (if any). SkyGreece shall assist passengers with non-monetary logistics and information requests promptly.
- (vi) A copy of this endorsement shall be sent today via email to the Canadian Transportation Agency's counsel and Dr. Lukacs.
- (vii) All materials updating this court as to the situation and restructuring efforts shall be delivered by no later than noon on September 24, 2015.
- (viii) The Section 69.6(4) Motion is withdrawn by SkyGreece without prejudice and this court makes no determination as to whether the Canadian Transportation Agency's own motion investigations are or are not subject to the automatic stay in section 69(1) of the *BIA*.
- (ix) Without conceding his standing, Dr. Lukacs may participate by telephone on September 28, 2015. Any materials that he wishes to deliver may be done via

email to the Commercial List office or to SkyGreece's counsel who has undertaken to file them with the Commercial List office.

A handwritten signature, appearing to be "Conway", is written in black ink over a solid horizontal line. The signature is cursive and somewhat stylized, with the letters "C", "o", "n", "w", "a", "y" clearly visible. The line extends to the right of the signature.

IN THE MATTER OF THE NOTICE OF INTENTION TO MAKE A PROPOSAL OF SKYGREECE AIRLINES S.A., AN
INSOLVENT PERSON, PURSUANT TO SECTION 50.4(1) THE BANKRUPTCY AND INSOLVENCY ACT ("BIA")

ONTARIO
SUPERIOR COURT OF JUSTICE
IN BANKRUPTCY AND INSOLVENCY

PROCEEDING COMMENCED AT
TORONTO

ORDER

PALIARE ROLAND ROSENBERG ROTHSTEIN LLP

Barristers

155 Wellington St. W., 35th floor

Toronto ON M5V 3H1

Tel: 416.646.4300

Fax: 416.646.4301

Kenneth T. Rosenberg (LSUC #21102H)

Email: ken.rosenberg@paliareroland.com

Massimo Starnino (LSUC #41048G)

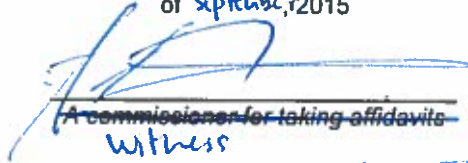
Email: max.starnino@paliareroland.com

Debra McKenna (LSUC #60233P)

Email: debra.mckenna@paliareroland.com

Lawyers for the Applicant

This is Exhibit "D"
referred to in the Affidavit of Brooks Pickering,
sworn before me this 28th day
of September, 2015



~~A commissioner for taking affidavits~~
Witness

Αλεξία Α. Τζούνι
Δικηγόρος
ΑΜ ΔΣΑ 33093

Brooks E. Pickering

9484 Eastern Avenue • Suite 105 • Las Vegas, NV 89123
mobile: (702)280-7820 • email: brooks@brookspickering.com

Brooks Pickering is a strategic growth consultant specializing in corporate turnarounds, restructurings and expansions. He brings expertise in resizing both public and private companies ranging in size from a USD \$3.0 million B-to-B alcohol beverage business to a USD \$500 million consumer infomercial business. His hands-on pragmatic approach is founded on the principals of proper corporate governance, effective executive management, and measurable operating results. Prior to relocating to Las Vegas, Nevada in 2008, Mr. Pickering was a bonded State Court Receiver and Federal Bankruptcy Trustee in California who served more than a dozen appointments. Under his direct leadership, he has created more than USD \$750 million of positive shareholder/lender value while protecting the rights of employees and creditors.

Selected Restructuring Achievements

National Media Corporation – Restructuring consultant responsible for overall corporate restructuring of the largest global infomercial company following the company's failed acquisition of a major television production company. Instituted major cost reduction program that included a complete restructuring of executive and middle management teams, elimination of more than 100 redundant staff, relocation of corporate offices, and the creation of a 250,000 square foot distribution and call center facility. Overall savings/value creation of more than USD \$58 million.

Kelley Technologies – CEO, hired to take a struggling public technology integration company private. Following completion of the initial public-private transaction, built new executive management team and instituted corporate restructuring plan that transitioned company during U.S. recession from USD \$6.1 million revenue with USD \$3.8 million loss to USD \$24.6 million revenue with USD \$1.8 million net profit.

Coolidge Redwood Equities – State Court Receiver for a USD \$425 million bulk loan purchase of non-performing assets throughout the western United States. Responsible for protecting commercial real estate and business assets of acquired loan fund. Significant involvement with numerous public agencies to prevent government "taking" of property and imposition of fines by labor and tax authorities.

Henry Mayo Newhall Memorial Hospital – State Court Receiver hired by the Kern County Public Employees Retirement Fund to manage state imposed earthquake upgrade requirements.

Newport Digital Technologies – Hired to create strategic vision for a public interactive digital signage company. Directly responsible for the development of first-of-their-kind applications with customers that include the San Diego Padres, Advantage Sales and Marketing (for use in Sam’s Club, Kroger, Albertson’s, Safeway and Costco), Southland Corporation, Cleveland Clinic, Anheuser Busch, and Live Nation.

Buy.com – Hired to oversee the liquidation of all assets in bankruptcy.

Fontainebleau Las Vegas – Chairman of the Creditor’s Committee representing all un-secured creditors of major bankruptcy.

Personal Information

Mr. Pickering serves on the Board of Directors of Project Z USA. He has previously held board roles with five public or private companies.

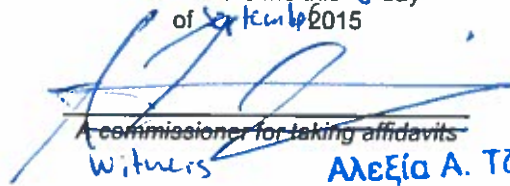
As a successful real estate developer, Mr. Pickering completed multiple single-family home projects in the greater L.A. area, condominium developments in Redondo Beach, Santa Monica and Pacific Palisades, and was the developer of the largest adaptive re-use project (at the time) in Downtown Los Angeles.

For years, Mr. Pickering’s company, FPM Group, provided use of its office buildings to the Los Angeles Police Department’s SWAT division and in 1998 he was recognized by the L.A.P.D. with a Citizen Appreciation Award.

Mr. Pickering attended the Cornell University School of Hotel Administration, completed his management training with Hyatt Hotels, and is an active member of the Cornell Hotel Society.

Mr. Pickering is married and the proud father of four daughters.

This is Exhibit "E"
referred to in the Affidavit of Brooks Pickering,
sworn before me this 28th day
of September 2015


~~A commissioner for taking affidavits~~
Witness

Αλεξία Α. Τζούνη
Δικηγόρος
ΑΜ ΔΣΑ 33093

2014

SKYGREECE ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

**ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΧΡΗΣΗΣ 2014
(01 Ιανουαρίου 2014 έως 31 Δεκεμβρίου 2014)**

Σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής
Αναφοράς



A. ΕΚΘΕΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗΣ ΟΡΚΩΤΗΣ ΕΛΕΓΚΤΡΙΑΣ ΛΟΓΙΣΤΡΙΑΣ	5
B. ΕΚΘΕΣΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΣΗ 2014 (2η χρήση 01/01/2014-31/12/2014)	7
Γ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΠΟΥ ΕΛΗΞΕ ΤΗΝ 31η ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2014	11
Δ. ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	16
1. Γενικές πληροφορίες	16
1.1 Επωνυμία, έδρα, διοίκηση και εξέλιξη εταιρείας	16
1.2 Αντικείμενο δραστηριότητας.....	16
1.3 Πληροφορίες επί των Οικονομικών της Καταστάσεων σύμφωνα με τα Δ.Π.Χ.Α.	17
2. Πλαίσιο κατάρτισης Οικονομικών Καταστάσεων.....	18
3. Αλλαγές σε Λογιστικές Αρχές.....	20
4. Περίληψη σημαντικών λογιστικών πολιτικών.....	26
4.1 Ενσώματα Πάγια.....	26
4.2 Άυλα Στοιχεία του Ενεργητικού.....	27
4.3 Λοιπά μη κυκλοφορούντα στοιχεία του ενεργητικού.....	27
4.4 Αποθέματα.....	27
4.5 Λογαριασμοί Εισπρακτέοι και Πιστωτική Πολιτική.....	27
4.6 Μισθώσεις.....	28
4.6.1 Χρηματοδοτικές μισθώσεις.....	28
4.7 Λειτουργικές Μισθώσεις.....	28
4.8 Ταμειακά Διαθέσιμα και Ταμειακά Ισοδύναμα	28
4.9 Μετοχικό Κεφάλαιο.....	28
4.9.1 Έξοδα αύξησης μετοχικού κεφαλαίου	28
4.9.2 Μεριίσματα μετοχών	28
4.10 Φορολογία Εισοδήματος και Αναβαλλόμενη Φορολογία	28
4.10.1 Τρέχουσα Φορολογία Εισοδήματος.....	28
4.10.2 Αναβαλλόμενη Φορολογία Εισοδήματος.....	29
4.11 Κρατικές επιχορηγήσεις.....	29
4.12 Χρηματοοικονομικά Μέσα	29
4.12.1 Αρχική Αναγνώριση	29
4.12.2 Ταξινόμηση και Αποτίμηση Χρηματοοικονομικών Στοιχείων του Ενεργητικού	30
4.12.3 Αποτίμηση Χρηματοοικονομικών Υποχρεώσεων.....	31
4.12.4 Μέθοδοι Επιμέτρησης Εύλογης Αξίας.....	32

4.12.5	Αποαναγνώριση.....	32
4.12.6	Συμφηφισμός.....	32
4.12.7	Παράγωγα Χρηματοοικονομικά Μέσα και Λογιστική Αντιστάθμισης.....	32
4.12.8	Λογιστική Αντιστάθμισης Ταμειακών Ροών	33
4.13	Απομείωση Αξίας Στοιχείων του Ενεργητικού	33
4.13.1	Μη Χρηματοοικονομικά Στοιχεία του Ενεργητικού	33
4.13.2	Χρηματοοικονομικά Στοιχεία του Ενεργητικού.....	34
4.14	Μετατροπή σε Ξένο Νόμισμα.....	34
4.15	Συναλλαγές σε ξένο νόμισμα.....	34
4.16	Παροχές στο Προσωπικό	35
4.16.1	Πρόγραμμα καθορισμένων παροχών (Μη χρηματοδοτούμενο)	35
4.17	Προβλέψεις, Ενδεχόμενες Υποχρεώσεις και Ενδεχόμενα Στοιχεία του Ενεργητικού	36
4.18	Αναγνώριση εσόδων – εξόδων.....	36
4.19	Κόστος δανεισμού	37
4.20	Σημαντικές κρίσεις και λογιστικές εκτιμήσεις της διοίκησης.....	37
4.20.1	Κρίσεις.....	38
4.21	Εκτιμήσεις και Υποθέσεις	39
4.22	Προβλέψεις.....	40
4.23	Ενδεχόμενα Στοιχεία του Ενεργητικού και Ενδεχόμενες Υποχρεώσεις.....	41
4.24	Γνωστοποιήσεις συνδεδεμένων μερών (Δ.Λ.Π. 24)	41
5.	Κίνδυνοι και Διαχείριση κινδύνων.....	41
5.1	Συναλλαγματικός κίνδυνος.....	42
5.2	Κίνδυνος επιτοκίου	42
5.3	Πιστωτικός κίνδυνος.....	43
5.4	Κίνδυνος ρευστότητας.....	43
5.5	Λοιποί κίνδυνοι και Δράσεις της Διοίκησης.....	44
6.	Πολιτικές και διαδικασίες διαχείρισης κεφαλαίου	44
7.	Παρουσίαση των χρηματοοικονομικών περιουσιακών στοιχείων και υποχρεώσεων ανά κατηγορία	45
8.	Ενσώματα πάγια	46
9.	Άυλα περιουσιακά στοιχεία	47
10.	Λοιπά μη κυκλοφορούντα στοιχεία του ενεργητικού	48
11.	Πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις.....	48
12.	Λοιπά κυκλοφορούντα στοιχεία ενεργητικού	49

13. Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	49
14. Μετοχικό κεφάλαιο	50
15. Αναβαλλόμενες φορολογικές υποχρεώσεις.....	50
16. Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία.....	51
17. Δανειακές υποχρεώσεις	52
18. Προμηθευτές και λοιπές υποχρεώσεις.....	53
19. Προβλέψεις.....	54
20. Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις.....	54
21. Πωλήσεις.....	55
22. Κόστος πωληθέντων, έξοδα διοίκησης και διάθεσης	55
23. Λοιπά έσοδα	56
24. Λοιπά έξοδα.....	56
25. Επενδυτικά αποτελέσματα.....	57
26. Λοιπά Χρηματοοικονομικά αποτελέσματα.....	57
27. Χρηματοοικονομικά κόστη.....	57
28. Χρηματοοικονομικά έσοδα.....	57
29. Φόρος εισοδήματος.....	57
30. Κόστος και αριθμός εργαζομένων	58
31. Εμπράγματα θάρη	58
32. Ανέλεγκτες φορολογικά χρήσεις	58
33. Λοιπές ενδεχόμενες υποχρεώσεις και ενδεχόμενες απαιτήσεις	58
34. Δεσμεύσεις	59
35. Συναλλαγές και υπόλοιπα με συνδεδεμένα μέρη.....	59
36. Προσαρμογές στα ίδια κεφάλαια και στα αποτελέσματα χρήσης.....	60
37. Γεγονότα μετά την ημερομηνία αναφοράς των οικονομικών καταστάσεων.....	61

Α. ΈΚΘΕΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗΣ ΟΡΚΩΤΗΣ ΕΛΕΓΚΤΡΙΑΣ ΛΟΓΙΣΤΡΙΑΣ

Προς τους Μετόχους της Εταιρείας SKYGREECE ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Έκθεση επί των Οικονομικών Καταστάσεων

Ελέγξαμε τις συνημμένες οικονομικές καταστάσεις της Εταιρείας SKYGREECE ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ, οι οποίες αποτελούνται από την κατάσταση οικονομικής θέσης της 31ης Δεκεμβρίου 2014, τις καταστάσεις αποτελεσμάτων χρήσεως και συνολικών εσόδων, μεταβολών ιδίων κεφαλαίων και ταμειακών ροών της χρήσεως που έληξε την ημερομηνία αυτή, καθώς και περίληψη σημαντικών λογιστικών αρχών και μεθόδων και λοιπές επεξηγηματικές πληροφορίες.

Ευθύνη της Διοίκησης για τις Οικονομικές Καταστάσεις

Η διοίκηση έχει την ευθύνη για την κατάρτιση και εύλογη παρουσίαση αυτών των οικονομικών καταστάσεων σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς, όπως αυτά έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση, όπως και για εκείνες τις εσωτερικές δικλίδες, που η διοίκηση καθορίζει ως απαραίτητες, ώστε να καθίσταται δυνατή η κατάρτιση οικονομικών καταστάσεων απαλλαγμένων από ουσιώδη ανακρίβεια, που οφείλεται είτε σε απάτη είτε σε λάθος.

Ευθύνη του Ελεγκτή

Η δική μας ευθύνη είναι να εκφράσουμε γνώμη επί αυτών των οικονομικών καταστάσεων με βάση τον έλεγχό μας. Διενεργήσαμε τον έλεγχό μας σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Ελέγχου. Τα πρότυπα αυτά απαιτούν να συμμορφωνώμαστε με κανόνες δεοντολογίας, καθώς και να σχεδιάζουμε και διενεργούμε τον έλεγχο με σκοπό την απόκτηση εύλογης διασφάλισης για το εάν οι οικονομικές καταστάσεις είναι απαλλαγμένες από ουσιώδη ανακρίβεια.

Ο έλεγχος περιλαμβάνει τη διενέργεια διαδικασιών για την απόκτηση ελεγκτικών τεκμηρίων, σχετικά με τα ποσά και τις γνωστοποιήσεις στις οικονομικές καταστάσεις. Οι επιλεγόμενες διαδικασίες βασίζονται στην κρίση του ελεγκτή περιλαμβανομένης της εκτίμησης των κινδύνων ουσιώδους ανακρίβειας των οικονομικών καταστάσεων, που οφείλεται είτε σε απάτη είτε σε λάθος. Κατά τη διενέργεια αυτών των εκτιμήσεων κινδύνου, ο ελεγκτής εξετάζει τις εσωτερικές δικλίδες που σχετίζονται με την κατάρτιση και εύλογη παρουσίαση των οικονομικών καταστάσεων της εταιρείας, με σκοπό το σχεδιασμό ελεγκτικών διαδικασιών κατάλληλων για τις περιστάσεις, αλλά όχι με σκοπό την έκφραση γνώμης επί της αποτελεσματικότητας των εσωτερικών δικλίδων της εταιρείας. Ο έλεγχος περιλαμβάνει επίσης την αξιολόγηση της καταλληλότητας των λογιστικών αρχών και μεθόδων που χρησιμοποιήθηκαν και του εύλογου των εκτιμήσεων που έγιναν από τη διοίκηση, καθώς και αξιολόγηση της συνολικής παρουσίας των οικονομικών καταστάσεων.

Πιστεύουμε ότι τα ελεγκτικά τεκμήρια που έχουμε συγκεντρώσει είναι επαρκή και κατάλληλα για τη θεμελίωση της ελεγκτικής μας γνώμης.

Βάση για Γνώμη με Επιφύλαξη

Από τον έλεγχό μας προέκυψαν τα εξής:

1. Λόγω άρνησης των αρμοδίων της Εταιρείας δεν επαληθεύσαμε με καταμέτρηση το υπόλοιπο του λογαριασμού «Ταμείο», ποσού ευρώ 512.895,95 και συνεπώς διατηρούμε επιφύλαξη για την ύπαρξη αυτού του περιουσιακού στοιχείου.
2. Οι φορολογικές δηλώσεις της Εταιρείας δεν έχουν εξεταστεί από τις φορολογικές αρχές για τις χρήσεις 2013 (α' υπερδωδεκάμηνη χρήση) και 2014. Ως εκ τούτου τα φορολογικά αποτελέσματα των χρήσεων αυτών δεν έχουν καταστεί οριστικά. Η Εταιρεία δεν έχει προβεί σε εκτίμηση των πρόσθετων φόρων και των προσουξήσεων που πιθανόν καταλογιστούν σε μελλοντικό φορολογικό έλεγχο και δεν έχει σχηματίσει σχετική πρόβλεψη για αυτή την ενδεχόμενη υποχρέωση. Από τον έλεγχό μας, δεν έχουμε αποκτήσει εύλογη διασφάλιση σχετικά με την εκτίμηση του ύψους της πρόβλεψης που τυχόν απαιτείται.

Γνώμη με Επιφύλαξη

Κατά τη γνώμη μας, εκτός από τις πιθανές επιπτώσεις των θεμάτων που μνημονεύονται στην παράγραφο 'Βάση για Γνώμη με Επιφύλαξη', οι συνημμένες οικονομικές καταστάσεις παρουσιάζουν εύλογα, από κάθε ουσιώδη άποψη, την οικονομική θέση της Εταιρείας SKYGREECE ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ κατά την 31η Δεκεμβρίου 2014 και τη χρηματοοικονομική της επίδοση και τις ταμειακές της ροές για τη χρήση που έληξε την ημερομηνία αυτή σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς, όπως αυτά έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Έμφαση Θέματος

Επιστούμε την προσοχή σας στη σημείωση 5.5 των οικονομικών καταστάσεων, όπου περιγράφεται το θέμα ότι το σύνολο των Ιδίων Κεφαλαίων της Εταιρείας έχει καταστεί αρνητικό, και συντρέχει περίπτωση εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 48 του κωδ. Ν. 2190/1920. Επιπλέον το σύνολο της αξίας των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων της Εταιρείας υπερβαίνει τη συνολική αξία των κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων κατά το ποσό ευρώ 2.416.045,06 με αποτέλεσμα να υπάρχει η πιθανότητα να μην είναι σε θέση να αποπληρώσει μέρος των συμβατικών της υποχρεώσεων. Οι παραπάνω συνθήκες υποδηλώνουν την ύπαρξη ουσιώδους αβεβαιότητας που μπορεί να εγείρει σημαντική αμφιβολία για την ικανότητα της Εταιρείας να συνεχίσει την δραστηριότητά της. Η διοίκηση της Εταιρείας, όπως αναφέρεται στην ίδια σημείωση, έχει προβεί στον σχεδιασμό κατάλληλων δράσεων για τη βελτίωση της χρηματοοικονομικής θέσης, της ταμειακής ρευστότητας και της απρόσκοπτης συνέχισης της επιχειρηματικής δραστηριότητας της Εταιρείας, προϋπόθεση η οποία έχει ληφθεί υπόψη κατά τη σύνταξη των συνημμένων οικονομικών καταστάσεων που συντάχθηκαν με δεδομένη την αρχή της συνέχισης της επιχειρηματικής δραστηριότητας της Εταιρείας. Στη γνώμη μας δεν διατυπώνεται επιφύλαξη σε σχέση με το θέμα αυτό.

Άλλο θέμα

Οι οικονομικές καταστάσεις της Εταιρείας SKYGREECE ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ που υποβάλλονται στις αρμόδιες τοπικές αρχές και στη δημοσιότητα, έχουν προετοιμαστεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Ε.Γ.Α.Σ. και δεν έχουν ελεγχθεί από Ορκωτό Ελεγκτή Λογιστή. Η Εταιρεία, έχει συντάξει τις συνημμένες οικονομικές καταστάσεις, της χρήσης που έληξε 31/12/2014 και της συγκριτικής υπερδωδεκάμηνης χρήσης 5/10/2012-31/12/2013 σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς με σκοπό να υποβληθούν στην ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ, στα πλαίσια εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) αριθμ. 1008/2008 «σχετικά με τους κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα» .

Αναφορά επί Άλλων Νομικών και Κανονιστικών Θεμάτων

Επαληθεύσαμε τη συμφωνία και την αντιστοίχιση του περιεχομένου της Έκθεσης Διαχείρισης του Διοικητικού Συμβουλίου με τις συνημμένες οικονομικές καταστάσεις, στα πλαίσια των οριζόμενων από τα άρθρα 43α και 37 του Κ.Ν. 2190/1920.

Περιορισμοί διανομής και χρήσεως

Η έκθεσή μας προορίζεται αποκλειστικά για την Εταιρεία SKYGREECE ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ και την ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ και δεν πρέπει να διανέμεται ή να χρησιμοποιείται από άλλα μέρη εκτός από την Εταιρεία SKYGREECE ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ και την ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ.

Αθήνα, 29 Ιουνίου 2015
Η Ορκωτή Ελέγκτρια Λογίστρια



Βασιλική Παπαζήσιμου
ΑΜ ΣΟΕΛ 32821



Grant Thornton
An instinct for growth™

Ορκωτοί Ελεγκτές Σύμβουλοι Επιχειρήσεων
Σταύρου 88, 17894 Παιείο Φθιάρας
Α.Μ. ΣΟΕΛ 127

Β. ΈΚΘΕΣΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΣΗ 2014 (2η χρήση 01/01/2014-31/12/2014)

Κύριοι Μέτοχοι,

Το Διοικητικό Συμβούλιο της SKYGREECE ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ παρουσιάζει με την παρούσα έκθεση στους μετόχους, τις οικονομικές καταστάσεις της Εταιρείας για την διαχειριστική χρήση 2014. Η παρούσα έκθεση του Δ.Σ. συντάχθηκε σύμφωνα με το άρθρο 43α παρ.3 του Κ.Ν.2190/1920.

1. Εξέλιξη των εργασιών της εταιρείας

Το 2014, η εταιρεία διέθετε ένα αεροπλάνο τύπου B767- 300, το οποίο εκτελούσε ναυλωμένα δρομολόγια (charters). Η εταιρεία δεν εκτέλεσε τακτικά δρομολόγια κατά το 2014. Η κύρια επιχειρησιακή δραστηριότητα της εταιρείας το 2014 ήταν να προετοιμάσει τα απαραίτητα συστήματα και άδειες για τακτικές πτήσεις προς τον Καναδά και Νέα Υόρκη.

2. Οικονομικά αποτελέσματα για τη χρήση που έληξε 31/12/2014

Βασικοί οικονομικοί δείκτες με τους οποίους η Διοίκηση της Εταιρείας επιμετρά την απόδοση τους έχουν ως εξής:

Οικονομικοί Δείκτες	31.12.2014	31.12.2013
Περιθώριο Μεικτού Κέρδους	-67%	-
Περιθώριο Καθαρού Κέρδους	-144%	-

2.1 Κατάσταση Αποτελεσμάτων

2.2 Κατάσταση Αποτελεσμάτων

Πιο αναλυτικά τα αποτελέσματα χρήσης της εταιρείας παρατίθενται ως ακολούθως:

Ο κύκλος εργασιών της εταιρείας για τη χρήση 2014 ανήλθε στο ποσό των € 2.771.250,77. Κατά τη συγκριτική περίοδο ο κύκλος εργασιών ήταν € 0,00.

Κόστος πωληθέντων: Το κόστος πωληθέντων για τη χρήση 2014 ανήλθε στο ποσό των € 4.620.398,66. Κατά τη συγκριτική περίοδο το κόστος πωληθέντων ήταν € 0,00.

Έξοδα διοίκησης και διάθεσης: Τα έξοδα διοίκησης και διάθεσης για τη χρήση 2014 ανήλθαν στο ποσό των € 796.100,77 και € 38.788,75 αντίστοιχα από € 659.477,05 και € 0,00 αντίστοιχα το 2013.

Λοιπά Έσοδα: Το εν λόγω κονδύλι ανήλθε στο ποσό των € 486.950,39 από € 0,05 το 2013.

Λοιπά Έξοδα: Το εν λόγω κονδύλι ανήλθε στο ποσό των € 127.228,96 από € 79.417,50 το 2013.

Επενδυτικά Αποτελέσματα: Το εν λόγω κονδύλι ανήλθε στο ποσό των € 81.415,33 από € 110.333,45 το 2013.

Λοιπά Χρηματοοικονομικά Αποτελέσματα: Για τη χρήση 2014 το εν λόγω κονδύλι ανήλθε στο ποσό των € 1.119.391,97, από € 285.489,17 το 2013 παρουσιάζοντας αύξηση 292%.

Χρηματοοικονομικά Κόστη και Έσοδα: Τα χρηματοοικονομικά έξοδα για τη χρήση 2014 ανήλθαν στο ποσό των € 487.197,16 και τα χρηματοοικονομικά έσοδα στο ποσό των € 3.074,70 από € 224.565,43 και € 398,55 αντίστοιχα το 2013.

Το αποτέλεσμα της χρήσης 2014 ήταν ζημιές μετά από φόρους € 3.994.670,17 από ζημιές € 828.858,98 το 2013 .

2.3 Ανάλυση κονδυλίων Κατάστασης Οικονομικής Θέσης

Τα συστατικά στοιχεία της Κατάστασης Οικονομικής Θέσης έχουν ως εξής:

Τα μη κυκλοφορούντα στοιχεία ενεργητικού ανήλθαν την 31/12/2014 σε € 6.036.957,02 από € 7.060.053,82 το προηγούμενο έτος. Το σημαντικότερο κονδύλι είναι οι ενσώματες ακινητοποιήσεις που ανέρχονται σε € 5.905.913,36 (2013:€6.999.505,43).

Τα κυκλοφορούντα στοιχεία του ενεργητικού ανήλθαν την 31/12/2014 σε € 891.554,86 από € 235.572,06 το προηγούμενο έτος με σημαντικότερο κονδύλι τα ταμειακά διαθέσιμα.

Το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων την 31/12/2014 προσδιορίστηκε στο αρνητικό ποσό των € 3.795.772,24 έναντι €198.897,93 (θετικό ποσό) την 31/12/2013. Η οικονομική κατάσταση της εταιρείας κατά την 31/12/2014 είναι αρνητική εξ αιτίας της συσσώρευσης των ζημιών των χρήσεων 2013-2014. Η εταιρεία έλαβε άδεια πραγματοποίησης πτήσεων το 2014 ενώ συστάθηκε την 5/10/2012 και αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την συσσώρευση ζημιών στο χρόνο αναμονής για την λήψη των απαραίτητων αδειών εκμετάλλευσης. Η καθυστέρηση αυτή οδήγησε την εταιρεία στη συσσώρευση ζημιών έτσι ώστε η καθαρή θέση της εταιρείας να έχει γίνει αρνητική.

Οι μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις την 31/12/2014 ανήλθαν στο ποσό των € 7.416.684,20 έναντι € 6.018.164,81 την 31/12/2013 εκ των οποίων οι δανειακές υποχρεώσεις ανέρχονται σε € 7.379.443,34 (2013: €5.980.174,37) και αφορούν χρηματοδοτική μίσθωση αεροπλάνου (€1.178.029) και ομολογιακό δάνειο (€ 6.201.414,34). Οι υποχρεώσεις παροχών προσωπικού ανήλθαν σε € 15.759,33 έναντι € 933,34 την προηγούμενη χρήση.

Οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις ανήλθαν την 31/12/2014 σε € 3.307.599,92 (2013: € 1.078.563,15) εκ των οποίων € 1.293.561,23 (2013: € 68.496,06) αφορά υποχρεώσεις σε προμηθευτές και € 1.366.414,48 (2013: € 930.792,91) μακροπρόθεσμα δάνεια πληρωτέα στην επόμενη χρήση και λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις ποσό € 646.624,22 (2013: € 78.274,18).

3. Κίνδυνοι, αβεβαιότητες και διαχείριση

Κατωτέρω ακολουθεί μια συνοπτική περιγραφή και ανάλυση των κινδύνων στους οποίους εκτίθεται η εταιρεία.

Συναλλαγματικός Κίνδυνος

Η εταιρεία λόγω του δανεισμού της και της πραγματοποίησης λειτουργικών εξόδων της σε δολάρια, όπως καύσιμα, ασφάλιστρα αεροσκαφών, ανταλλακτικά και συντήρηση, είναι εκτεθειμένη στον κίνδυνο μεταβολής των συναλλαγματικών ισοτιμιών.

Πιστωτικός Κίνδυνος

Η εταιρεία δεν αντιμετωπίζει σημαντικούς πιστωτικούς κινδύνους. Με στόχο την ελαχιστοποίηση των πιστωτικών κινδύνων και επισφαλειών, έχει θεσπίσει τις κατάλληλες διαδικασίες σε σχέση με τα όρια έκθεσης ανά αντισυμβαλλόμενο, βάσει της πιστοληπτικής του ικανότητας.

Κίνδυνος Ρευστότητας

Η εταιρεία διαχειρίζεται τις ανάγκες ρευστότητας σε καθημερινή βάση, μέσω συστηματικής παρακολούθησης των βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων, καθώς επίσης και μέσω της καθημερινής παρακολούθησης των πραγματοποιούμενων πληρωμών.

Λοιποί κίνδυνοι

Το σύνολο των Ιδίων Κεφαλαίων της Εταιρείας, είναι κατώτερο από το (1/10) του μετοχικού κεφαλαίου και συνεπώς συντρέχουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 48 του κωδ. Ν. 2190/1920 Επιπλέον το σύνολο της αξίας των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων της Εταιρείας υπερβαίνει τη συνολική αξία των κυκλοφορούντων περιουσιακών της στοιχείων.

Δράσεις διοίκησης

Η Διοίκηση της Εταιρείας έχει σχεδιάσει μία σειρά μέτρων και ήδη προχωρήσει σε μερικά από αυτά, τα οποία θα επιφέρουν σημαντικές διαφοροποιήσεις ως προς την αναδιάρθρωση των εσόδων και balance sheet improvement.

Έχει επικεντρωθεί στην αύξηση μετοχικού κεφαλαίου και στην εισαγωγή νέων επενδυτών. Αυτό αποτελούσε πρωταρχικό στόχο της διοικήσεως και πλέον βρίσκεται στα τελικά στάδια διαπραγμάτευσης με τους μελλοντικούς επενδυτές.

Η εταιρεία σκοπεύει να αυξήσει δραστικά την εκμετάλλευση του στόλου αυξάνοντας σημαντικά το μικτό κέρδος της και να συνεχίσει την βελτίωση της πληρότητας των πτήσεων χρησιμοποιώντας εντατικό και στοχευμένο marketing και δημόσιες σχέσεις.

4. Προβλεπόμενη πορεία της εταιρείας

Η εταιρία για το 2015 αναμένει μια αύξηση του τζίρου κυρίως συνεργαζόμενη με καινούργιες αγορές δρομολογεί τις προβλεπόμενες πτήσεις προς Καναδά και Αμερική. Επειδή πρόκειται για καινούριες αγορές για την εταιρεία οι οποίες θα χρειαστούν χρόνο για να ωριμάσουν, αναμένονται αρχικές ζημιές.

Τα τακτικά δρομολόγια από Ευρώπη προς Καναδά και Νέα Υόρκη αναμένονται να αποδώσουν ικανοποιητικούς συντελεστές πληρότητας κατά τη διάρκεια της υψηλής περιόδου (Ιούνιο- Οκτώβριο). Κατά τη διάρκεια χαμηλής περιόδου, η εταιρεία θα συνεχίσει τις τακτικές πτήσεις, και θα συμπληρώνει το πτητικό έργο με πτήσεις charter, το οποίο είναι ένα ρίσκο γιατί η αγορά των charters είναι αβέβαιη.

Η εταιρεία σκοπεύει να χρησιμοποιήσει ένα δεύτερο αεροπλάνο για να εκτελέσει τα τακτικά δρομολόγια από Ευρώπη προς Νέα Υόρκη και βρίσκεται στη διαδικασία απόκτησης του δεύτερου αεροπλάνου. Μέχρι την απόκτηση του δεύτερου αεροπλάνου θα χρησιμοποιήσει ενοικιαζόμενα για να εκτελέσει τα δρομολόγια προς Νέα Υόρκη.

5. Συναλλαγές με συνδεδεμένα μέρη

Στην παρούσα ενότητα περιλαμβάνονται συναλλαγές και υπόλοιπα της Εταιρείας με τις συνδεδεμένες επιχειρήσεις και πρόσωπα κατά την έννοια του άρθρου 42^ε του Κ.Ν. 2190/20 και των διατάξεων των Δ.Π.Χ.Α. Οι συναλλαγές της Εταιρείας με τα συνδεδεμένα μέρη έχουν ως ακολούθως:

<u>Αγορές άυλων</u>	Ποσά σε €	
	31/12/2014	31/12/2013
Λοιπά συνδεδεμένα μέρη	48.722,73	0,00
	48.722,73	0,00

<u>Αγορές υπηρεσιών</u>	Ποσά σε €	
	31/12/2014	31/12/2013
Μέτοχοι (τόκοι ομολογιακού δανείου)	167.814,00	45.400,21
Λοιπά συνδεδεμένα μέρη	191.511,65	2.180,53
	359.325,65	47.580,74

Τα υπόλοιπα της Εταιρείας με συνδεδεμένα μέρη έχουν ως εξής:

<u>Υποχρεώσεις προς συνδεδεμένα μέρη</u>	<u>Ποσά σε €</u>	
	<u>31/12/2014</u>	<u>31/12/2013</u>
Μέτοχοι	6.546.566,64	4.468.953,69
Λοιπά συνδεδεμένα μέρη	105.922,87	13.100,00
	<u>6.652.489,51</u>	<u>4.482.053,69</u>

Δεν υπάρχουν απαιτήσεις προς συνδεδεμένα μέρη.

Την 31/12/2014 το υπόλοιπο του ομολογιακού δανείου, βάσει της συμβάσεως που έχει συνάψει με συνδεδεμένο μέρος και δεν έχει εκδώσει η Εταιρεία ανέρχεται σε ποσό € 9.039.451,52 (\$ 10.974.798,09).

Οι ανωτέρω συναλλαγές έγιναν με βάση τους συνήθεις εμπορικούς όρους της αγοράς.

Δεν υπάρχουν, εκτός των ανωτέρω άλλες συναλλαγές, υπόλοιπα απαιτήσεων – υποχρεώσεων και δεσμεύσεων με συνδεδεμένα μέρη σύμφωνα με τις διατάξεις του ΔΛΠ 24.

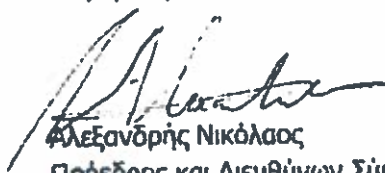
6. Σημαντικά γεγονότα που συνέβησαν από τη λήξη της χρήσης μέχρι την ημερομηνία υποβολής της παρούσας έκθεσης

Το 2015 η εταιρεία άρχισε τα τακτικά δρομολόγια από Ευρώπη για Καναδά και ΗΠΑ. Για τα δρομολόγια προς τον Καναδά η εταιρεία χρησιμοποιεί το B767-300.

Δεν υπάρχουν άλλα μεταγενέστερα των οικονομικών καταστάσεων γεγονότα, που να χρήζουν αναφοράς σύμφωνα με τα Δ.Λ.Π.

Μαρκόπουλο, 29/6/2015

Εκ μέρους του Διοικητικού Συμβουλίου



Αλεξανδρής Νικόλαος
Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος

Γ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΠΟΥ ΕΛΗΞΕ ΤΗΝ 31η ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2014

Οι συνημμένες Οικονομικές Καταστάσεις για την χρήση που έληξε 31/12/2014, εγκρίθηκαν από το Διοικητικό Συμβούλιο της SKYGREECE ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ την 29/06/2015, με σκοπό την υποβολή τους στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2014

(Όλα τα ποσά είναι εκφρασμένα σε ευρώ)

	Σημ.	31/12/2014	31/12/2013
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ			
Μη Κυκλοφορούντα Στοιχεία του Ενεργητικού			
Ενσώματα Πάγια	8	5.905.913,36	6.999.505,43
Άυλα περιουσιακά στοιχεία	9	121.331,79	56.238,39
Λοιπά μη κυκλοφορούντα στοιχεία του ενεργητικού	10	9.711,87	4.310,00
Σύνολο		6.036.957,02	7.060.053,82
Κυκλοφορούντα Στοιχεία του Ενεργητικού			
Πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	11	4.934,39	0,00
Λοιπά κυκλοφορούντα στοιχεία ενεργητικού	12	372.856,37	143.140,23
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	13	513.764,10	92.431,83
Σύνολο		891.554,86	235.572,06
Σύνολο Ενεργητικού		6.928.511,88	7.295.625,88
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ & ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ			
Ίδια Κεφάλαια			
Μετοχικό κεφάλαιο	14	1.036.000,00	1.036.000,00
Αποτελέσματα εκ νέων		-4.831.772,24	-837.102,07
Σύνολο Ίδων Κεφαλαίων		-3.795.772,24	198.897,93
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις			
Αναβαλλόμενες φορολογικές υποχρεώσεις	15	21.481,52	37.057,10
Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	16	15.759,33	933,34
Μακροπρόθεσμες Δανειακές Υποχρεώσεις	17	7.379.443,34	5.980.174,37
Σύνολο		7.416.684,20	6.018.164,81
Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις			
Προμηθευτές και λοιπές υποχρεώσεις	18	1.293.561,23	68.496,06
Μακροπρόθεσμο δάνεια πληρωτέα στην επόμενη χρήση	17	1.366.414,48	930.792,91
Βραχυπρόθεσμες Προβλέψεις	19	1.000,00	1.000,00
Λοιπές βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	20	646.624,22	78.274,18
Σύνολο		3.307.599,92	1.078.563,15
Σύνολο Υποχρεώσεων		10.724.284,12	7.096.727,96
Σύνολο Ίδων Κεφαλαίων και Υποχρεώσεων		6.928.511,88	7.295.625,88

Οι συνημμένες σημειώσεις αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα των οικονομικών καταστάσεων

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΗΣ ΠΟΥ ΕΛΗΞΕ ΚΑΤΑ ΤΗΝ 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2014
(Όλα τα ποσά είναι εκφρασμένα σε ευρώ)

	Σημ.	31/12/2014	31/12/2013
Πωλήσεις	21	2.771.250,77	0,00
Κόστος πωληθέντων	22	-4.620.398,66	0,00
Μικτό Κέρδος		-1.849.147,89	0,00
Έξοδα διοίκησης	22	-796.100,77	-659.477,05
Έξοδα διάθεσης	22	-38.788,75	0,00
Λοιπά έσοδα	23	486.950,39	0,05
Λοιπά έξοδα	24	-127.228,96	-79.417,50
Λειτουργικό κέρδος		-2.324.315,98	-738.894,50
Επενδυτικά αποτελέσματα	25	-81.415,33	-110.333,45
Λοιπά Χρηματοοικονομικά αποτελέσματα	26	-1.119.391,97	285.489,17
Χρηματοοικονομικά κόστη	27	-487.197,16	-224.565,43
Χρηματοοικονομικά έσοδα	28	3.074,70	398,55
Κέρδη προ φόρων		-4.009.245,74	-787.905,66
Φόρος εσοδήματος	29	14.575,58	-40.953,32
Κέρδη (ζημιές) μετά από φόρους		-3.994.670,17	-828.858,98
Κέρδη χρήσης μετά από φόρους		-3.994.670,17	-828.858,98
Κατανεμημένα σε:			
Ιδιοκτήτες της μητρικής		-3.994.670,17	-828.858,98

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2014

(Όλα τα ποσά είναι εκφρασμένα σε ευρώ)

	31/12/2014	31/12/2013
Ζημιές χρήσης μετά από φόρους	-3.994.670,17	-828.858,98
Λοιπά συνολικά έσοδα:		
Ποσά που δεν αναταξινομούνται στην Κατάσταση Αποτελεσμάτων	0,00	0,00
Ποσά που αναταξινομούνται στην Κατάσταση Αποτελεσμάτων	0,00	0,00
Λοιπά συνολικά έσοδα χρήσης μετά φόρων	0,00	0,00
Συγκεντρωτικά συνολικά έσοδα χρήσης μετά φόρων	-3.994.670,17	-828.858,98
Κατανεμημένα σε:		
Ιδιοκτήτες της μητρικής	-3.994.670,17	-828.858,98

Οι συνημμένες σημειώσεις αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα των οικονομικών καταστάσεων

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΜΕΤΑΒΟΛΩΝ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2014
(Όλα τα ποσά είναι εκφρασμένα σε ευρώ)

	Αριθμός Μετοχών	Μετοχικό κεφάλαιο	Κέρδη εις Νέον	Σύνολο ιδίων κεφαλαίων
Υπόλοιπο την 1/1/2014	1.036.000,00	1.036.000,00	-837.102,07	198.897,93
Συναλλαγές με ιδιοκτήτες		0,00	0,00	0,00
Αποτέλεσμα χρήσης		0,00	-3.994.670,17	-3.994.670,17
Λοιπά συνολικά έσοδα:				
Λοιπά συνολικά έσοδα χρήσης μετά από φόρους		0,00	0,00	0,00
Συγκεντρωτικά συνολικά έσοδα χρήσης μετά φόρων		0,00	-3.994.670,17	-3.994.670,17
Υπόλοιπο την 31/12/2014	1.036.000,00	1.036.000,00	-4.831.772,24	-3.795.772,24

	Αριθμός Μετοχών	Μετοχικό κεφάλαιο	Κέρδη εις Νέον	Σύνολο ιδίων κεφαλαίων
Έκδοση μετοχικού κεφαλαίου	1.036.000,00	1.036.000,00	0,00	1.036.000,00
Έξοδα σύστασης μετοχικού κεφαλαίου		0,00	-11.139,32	-11.139,32
Αναβαλλόμενος φόρος		0,00	2.896,22	2.896,22
Συναλλαγές με ιδιοκτήτες	1.036.000,00	1.036.000,00	-8.243,10	1.027.756,90
Αποτέλεσμα χρήσης		0,00	-828.858,98	-828.858,98
Λοιπά συνολικά έσοδα:				
Λοιπά συνολικά έσοδα χρήσης μετά από φόρους		0,00	0,00	0,00
Συγκεντρωτικά συνολικά έσοδα χρήσης μετά φόρων		0,00	-828.858,98	-828.858,98
Υπόλοιπο την 31/12/2013	1.036.000,00	1.036.000,00	-837.102,07	198.897,93

Οι συνημμένες σημειώσεις αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα των οικονομικών καταστάσεων

**ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΑΜΕΙΑΚΩΝ ΡΟΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2014 – Έμμεση μέθοδος
(Όλα τα ποσά είναι εκφρασμένα σε ευρώ)**

	31/12/2014	31/12/2013
Ταμειακές ροές από λειτουργικές δραστηριότητες		
Κέρδη (Ζημιές) πρό φόρων	(4.009.245,74)	(787.905,66)
Κέρδη Περιόδου πρό φόρων από διακοπείσα δραστηριότητα	0,00	0,00
Προσαρμογές για:		
Αποσβέσεις	1.708.740,43	5.126,88
Απομειώσεις ενσώματων και αύλων περιουσιακών στοιχείων	73.558,28	110.333,45
Απομειώσεις αποπτήσεων	113.792,50	78.876,79
Μεταβολές στις υποχρεώσεις λόγω συνταξιοδότησης του προσωπικού	14.825,99	933,34
Μη πραγματοποιηθέντα κέρδη από συναλλαγματικές διαφορές	-301.534,35	-301.534,35
Μη πραγματοποιηθείσες ζημιές από συναλλαγματικές διαφορές (Κέρδη)/ Ζημιές από την πώληση ενσώματων παγίων	1.420.926,32	41.494,39
	7.857,05	0,00
Πιστωτικοί τόκοι και συναφή έσοδα	-3.074,70	-398,55
Χρεωστικοί τόκοι και συναφή έξοδα	487.197,16	224.565,43
Σύνολο προσαρμογών	3.522.288,68	159.397,38
Ταμειακές Ροές από λειτουργικές δραστηριότητες πριν τις μεταβολές του κεφαλαίου κίνησης	-486.957,06	-628.508,28
Μεταβολές Κεφαλαίου κίνησης		
(Αύξηση) / μείωση αποπτήσεων	-122.180,13	-4.310,00
(Αύξηση) / μείωση λοιπών λογαριασμών κυκλοφορούντος ενεργητικού	-84.716,14	-222.017,02
Αύξηση / (μείωση) υποχρεώσεων (πλήν τραπεζών)	1.579.254,04	57.946,41
Καθαρή Αύξηση/(μείωση) εμπορικού χαρτοφυλακίου	15.575,58	0,00
(Αύξηση)/Μείωση Προθεσμιακών τραπεζικών καταθέσεων	-145.000,00	0,00
(Αύξηση)/Μείωση Μακροπρόθεσμων δεσμευμένων τραπεζικών καταθέσεων	-1.948,63	0,00
	1.240.984,72	-168.380,61
Ταμειακές ροές από λειτουργικές δραστηριότητες	754.027,66	-796.888,89
Καταβληθέντες τόκοι	-355.696,96	-179.165,22
Καθαρές ταμειακές ροές από λειτουργικές δραστηριότητες	398.330,70	-976.054,11
Ταμειακές ροές από επενδυτικές δραστηριότητες		
Αγορές ενσώματων παγίων	-626.555,10	-4.040.471,17
Αγορές ασώματων παγίων	-156.219,94	-61.365,27
Έσοδα από την πώληση ενσώματων παγίων	21.117,95	0,00
Τόκοι που εισπράχθηκαν	3.074,70	398,55
Καθαρές ταμειακές ροές από επενδυτικές δραστηριότητες	-758.582,39	-4.101.437,89
Ταμειακές ροές από χρηματοδοτικές δραστηριότητες		
Έκδοση κοινών μετοχών	0,00	1.036.000,00
Έξοδα αύξησης μετοχικού κεφαλαίου	0,00	-11.139,32
Δάνεια πληρωθέντα σε συνδεδεμένα μέρη	-25.000,00	-959.960,62
Εξοφλήσεις υποχρεώσεων από χρηματοδοτικές μισθώσεις	-411.861,42	-436.954,41
Δάνεια αναληφθέντα από συνδεδεμένα μέρη	1.218.799,59	5.541.978,18
Καθαρές Ταμειακές ροές από χρηματοδοτικές δραστηριότητες	781.938,17	5.169.923,83
Καθαρή (μείωση)/ αύξηση στα ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	421.686,48	92.431,83
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα στην αρχή της περιόδου από συνεχιζόμενες δραστηριότητες	92.431,83	0,00
Συναλλαγματικές διαφορές στα ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα από συνεχιζόμενες δραστηριότητες	-354,21	0,00
Ταμειακά διαθέσιμα και ταμειακά ισοδύναμα στο τέλος της χρήσης	513.764,10	92.431,83

Οι συνημμένες σημειώσεις αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα των οικονομικών καταστάσεων.

Δ. ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

1. Γενικές πληροφορίες

1.1 Επωνυμία, έδρα, διοίκηση και εξέλιξη εταιρείας

Η SKYGREECE ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ με τους διακριτικούς τίτλους «SKYGREECE ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ» και «SKYGREECE AIRLINES» ιδρύθηκε στις 05/10/2012, η έδρα της βρίσκεται στο Μαρκόπουλο Αττικής και η καταστατική της διάρκεια έχει οριστεί σε 50 έτη (λήξη διάρκειας 04/10/2062).

Η διάρκεια της Εταιρείας μπορεί να παραταθεί ή συντημηθεί σε τροποποίηση του άρθρου 4 του καταστατικού.

Σύμφωνα με το άρθρο 20 του καταστατικού (30/12/2013) της εταιρείας SKYGREECE ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ η σύνθεση του αρχικού Δ.Σ., είχε ως εξής:

- Παναγιώτης Βασιλείος Χειλάκος (Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος)
- Χειλάκος Πέτρος (Μέλος)
- Γαλατσάνος Χαράλαμπος (Μέλος) και η θητεία του πρώτου Δ.Σ. ορίζεται μέχρι την πρώτη Τακτική Γενική Συνέλευση των μετόχων της Εταιρείας.

Με την από 8/10/2014 Έκτακτη Γενική Συνέλευση των μετόχων, με πλειοψηφία των παρισταμένων μετόχων, τέσσερις υπέρ που εκπροσωπούν το 85% του καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου και ένας κατά που εκπροσωπεί το 15% του καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου, εκλέχθηκε το νέο Διοικητικό Συμβούλιο, με τα ακόλουθα μέλη (οι ρόλοι αποφασίστηκαν στην από 8/10/2014 συνεδρίαση του νέου Δ.Σ.):

- Νικόλαος Αλεξανδρής (Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος)
- Αλεφραντής Βασιλείος (Αντιπρόεδρος)
- Παναγιώτης Βασιλείος Χειλάκος (Γραμματέας)
- Χειλάκος Πέτρος (Μέλος)
- Δόριζας Βασιλείος (Μέλος)

Τα παραπάνω μέλη ΔΣ ενέκριναν τις οικονομικές καταστάσεις της χρήσης που έληξε 31/12/2014.

Στις 31/12/2014 η Εταιρεία απασχολούσε 58 άτομα με σχέση εξαρτημένης εργασίας (31/12/2013: 27 άτομα).

Εποπτεύουσα αρχή: ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ Π.Ε ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ Δ/ΝΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Αριθμός φορολογικού μητρώου: 800441815

Αρμόδια Δ..Ο.Υ: ΦΑΕ ΑΘΗΝΩΝ

Αρ.ΓΕΜΗ: 122671201000

1.2 Αντικείμενο δραστηριότητας

Σκοπός της Εταιρείας είναι:

α. Η διεξαγωγή οποιασδήποτε δραστηριότητας και παροχή αεροπορικών υπηρεσιών, δηλαδή:

- Η ανάπτυξη και η οργάνωση δραστηριοτήτων αερομεταφορέα με τακτικές και έκτακτες ναυλωμένες πτήσεις με χρήση αεροπλάνων, ελικοπτέρων, υδροπλάνων, για την παροχή υπηρεσιών στον τομέα δημοσίων ή και ιδιωτικών αεροπορικών μεταφορών, για την μεταφορά επιβατών, εμπορευμάτων και πάσης φύσεως φορτίου, συμπεριλαμβανομένου και του ταχυδρομείου, εντός και εκτός της ελληνικής επικράτειας, από και προς την Ελλάδα και μεταξύ οποιονδήποτε περιορισμών στο εξωτερικό.
- Η παροχή υπηρεσιών αεροπορικών εφαρμογών πάσης φύσεως.
- Η παροχή υπηρεσιών σε τρίτους για συντηρήσεις και συναρμολογήσεις αεροσκαφών και εξαρτημάτων αυτών, η παροχή τεχνικής και επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών.
- Η πρακτόρευση αεροπορικών εταιρειών και η τεχνική ή άλλης μορφής εξυπηρέτηση αυτών.

β. Η εισαγωγή, εμπορία, αντιπροσώπευση και πρακτόρευση ή με οποιοδήποτε ιδιοκτησιακό καθεστώς απόκτηση και εκμετάλλευση αεροσκαφών κάθε είδους και τύπου, καινούριων ή μεταχειρισμένων καθώς και ανταλλακτικών αυτών, εγχωρίου παραγωγής ή αλλοδαπής προέλευσης και η παροχή πάσης φύσεως υπηρεσιών

σχετικά με την επίσκεψη και συντήρηση αυτών, η εκμίσθωση και υπεκμίσθωση κάθε είδους και τύπου αεροσκαφών για την εκτέλεση των προαναφερθεισών αποστολών ή και ιδιωτικών αερομεταφορών και λοιπών αεροπορικών εφαρμογών.

γ. Οι έκτακτες ναυλωμένες πτήσεις «αεροταξί» (CHARTER), ασθενών και VIP's και λοιπών φυσικών προσώπων στο εσωτερικό και εξωτερικό με αεροσκάφη.

δ. Η διαφημιστική εκμετάλλευση των αεροσκαφών, των πτήσεων και του χρόνου πτήσεων, των εντύπων, των προϊόντων και κάθε άλλου περιουσιακού στοιχείου της Εταιρείας, ιδιόκτητων ή μισθωμένων.

ε. Η άσκηση εν γένει κάθε άλλης συναφούς με τα παραπάνω αεροπορικής, τεχνικής και εμπορικής εργασίας και εκμετάλλευσης, περιλαμβανομένων και υπηρεσιών εξυπηρέτησης επιβατών και αεροσκαφών (HANDLING), εκπαίδευσης προσωπικού γενικά, ως και κάθε άλλης εργασίας που μπορεί να εξυπηρετήσει, άμεσα ή έμμεσα τους σκοπούς της εταιρείας.

Για την επίτευξη των ως άνω σκοπών της η Εταιρεία μπορεί:

- Να προβαίνει στη δημιουργία κάθε αναγκαίας υποδομής για την παροχή των ως άνω υπηρεσιών, εγκατάσταση και συντήρηση εξοπλισμού.
- Να προβαίνει στην άσκηση οποιασδήποτε εμπορικής δραστηριότητας και την παροχή κάθε υπηρεσίας συναφούς με ή επικουρικής προς τα παραπάνω.
- Να συνάπτει κάθε είδους σύμβαση, συμπεριλαμβανομένων δανειακών συμβάσεων και συμβάσεων εγγυήσεων με φυσικά ή νομικά πρόσωπα με τα οποία έχει εμπορικές συναλλαγές ή μη και εξυπηρετεί σκοπούς της Εταιρείας.
- Να ιδρύει ή συμμετέχει με οποιαδήποτε μορφή συμμετοχής, σε όμοιες, συναφείς ή παρεμφερείς επιχειρήσεις, οποιασδήποτε εταιρικής μορφής στην Ελλάδα και στην αλλοδαπή.
- Να ιδρύει υποκαταστήματα, γραφεία ή πρακτορεία στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.
- Να συνεργάζεται με οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο ημεδαπό ή αλλοδαπό με οποιονδήποτε τρόπο στην Ελλάδα και την αλλοδαπή.
- Να προβαίνει σε κάθε πράξη που κρίνεται απαραίτητη άμεσα ή έμμεσα για την εκπλήρωση του σκοπού της στην Ελλάδα και την αλλοδαπή.

1.3 Πληροφορίες επί των Οικονομικών της Καταστάσεων σύμφωνα με τα Δ.Π.Χ.Α.

Οι Οικονομικές Καταστάσεις της Εταιρείας την 31η Δεκεμβρίου 2014 που καλύπτουν την 2^η χρήση από την 1^η Ιανουαρίου 2014 έως και την 31η Δεκεμβρίου 2014:

- Έχουν συνταχθεί με βάση την αρχή της συνέχισης της δραστηριότητας (going concern) και είναι σύμφωνες με τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς (ΔΠΧΑ) που έχουν εκδοθεί από την Επιτροπή Διεθνών Λογιστικών Προτύπων (IASB), καθώς και των διερμηνειών τους, οι οποίες έχουν εκδοθεί από την Επιτροπή Ερμηνείας Προτύπων (I.F.R.I.C.) και έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση μέχρι την 31/12/2014.
- Έχουν συνταχθεί με βάση την αρχή του ιστορικού κόστους.
- Το νόμισμα λειτουργίας της Εταιρείας, δηλαδή το νόμισμα του πρωτεύοντος οικονομικού περιβάλλοντος στο οποίο δραστηριοποιείται η Εταιρεία είναι το Ευρώ. Όλα τα ποσά παρουσιάζονται σε ευρώ εκτός εάν αναφέρεται διαφορετικά.
- Τα οικονομικά στοιχεία των οικονομικών καταστάσεων της χρήσης που έληξε 31/12/2014, όπως παρουσιάζονται στην παρούσα ετήσια έκθεση, δεν είναι συγκρίσιμα με την συγκριτική χρήση καθώς κάλυπτε περίοδο μεγαλύτερη του 12μήνου (α' υπερδωδεκάμηνη χρήση από 5/10/2012 - 31/12/2013)
- Στις αρμόδιες αρχές (ΓΕΜΗ) η Εταιρεία υποβάλλει οικονομικές καταστάσεις σύμφωνα με τις διατάξεις του Ε.Γ.Α.Σ. οι οποίες δεν ελέγχονται από Ορκωτό Ελεγκτή Λογιστή.
- Η σύνταξη των οικονομικών καταστάσεων σύμφωνα με τα ΔΠΧΑ είναι προαιρετική. Σκοπός σύνταξης των οικονομικών καταστάσεων σύμφωνα με τα Δ.Π.Χ.Α. είναι η υποβολή τους στην ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ, στα πλαίσια εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) αριθμ. 1008/2008 «σχετικά με τους κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα» και ειδικότερα σύμφωνα

με το άρθρο 8 αυτού.

- Η Εταιρεία βρίσκεται σε ιδρυτικό και οργανωτικό ακόμα στάδιο και έλαβε άδεια εκμετάλλευσης από το αρμόδιο υπουργείο στις 26/02/2014 (δεν έχει επέλθει διακοπή εκμετάλλευσης/δραστηριότητας).
- Έχουν εγκριθεί, συμπεριλαμβανομένου και της συγκριτικής χρήσης, ομόφωνα από το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας στις 29/06/2015. Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία δεν επιτρέπονται προσθήκες στις οικονομικές καταστάσεις μετά την έγκρισή τους.
- Για την α' υπερδωδεκάμηνη χρήση (συγκριτική χρήση) δεν έχει εκδοθεί έκθεση ελέγχου ανεξάρτητου ελεγκτή λογιστή.

2. Πλαίσιο κατάρτισης Οικονομικών Καταστάσεων

Οι οικονομικές καταστάσεις της Εταιρείας έχουν συνταχθεί με βάση την αρχή του ιστορικού κόστους όπως αυτή τροποποιείται με την αναπροσαρμογή συγκεκριμένων στοιχείων ενεργητικού και παθητικού σε τρέχουσες αξίες, την αρχή της συνέχισης της δραστηριότητας (going concern) και είναι σύμφωνες με τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς (ΔΠΧΑ) τα οποία έχουν εκδοθεί από την Επιτροπή Διεθνών Λογιστικών Προτύπων (IASB), καθώς και των ερμηνειών τους, οι οποίες έχουν εκδοθεί από την Επιτροπή Ερμηνείας Προτύπων (I.F.R.I.C.) της IASB και τα οποία έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η Εταιρεία έχει υιοθετήσει όλα τα πρότυπα και τις διερμηνείες, η εφαρμογή των οποίων είναι υποχρεωτική κατά την 01 Ιανουαρίου 2014.

Διεθνές Λογιστικό Πρότυπο	Περιγραφή
ΔΛΠ 1	Παρουσίαση των οικονομικών καταστάσεων
ΔΛΠ 2	Αποθέματα
ΔΛΠ 7	Κατάσταση Ταμειακών Ροών
ΔΛΠ 8	Λογιστικές πολιτικές, μεταβολές των λογιστικών εκτιμήσεων και λάθη
ΔΛΠ 10	Γεγονότα μετά την ημερομηνία του Ισολογισμού
ΔΛΠ 11	Συμβάσεις Κατασκευής
ΔΛΠ 12	Φόροι εισοδήματος
ΔΛΠ 16	Ενσώματες ακινητοποιήσεις
ΔΛΠ 17	Μισθώσεις
ΔΛΠ 18	Έσοδα
ΔΛΠ 19	Παροχές σε εργαζόμενους
ΔΛΠ 20	Λογιστική των κρατικών επιχορηγήσεων και γνωστοποίηση της κρατικής υποστήριξης
ΔΛΠ 21	Οι επιδράσεις μεταβολών των τιμών συναλλάγματος
ΔΛΠ 23	Κόστος δανεισμού
ΔΛΠ 24	Γνωστοποιήσεις συνδεδεμένων μερών
ΔΛΠ 26	Λογιστικός χειρισμός και παρουσίαση των προγραμμάτων παροχών εξόδου από την υπηρεσία
ΔΛΠ 27	Ατομικές Οικονομικές Καταστάσεις
ΔΛΠ 28	Επενδύσεις σε Συγγενείς και Κοινοπραξίες
ΔΛΠ 29	Παρουσίαση οικονομικών στοιχείων σε υπερπληθωριστικές οικονομίες
ΔΛΠ 31	Συμμετοχές σε κοινοπραξίες
ΔΛΠ 32, ΔΛΠ 39, ΔΠΧΑ 9	Χρηματοοικονομικά Μέσα: Παρουσίαση» - Συμφηφισμός χρηματοοικονομικών στοιχείων του ενεργητικού και χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων

ΔΛΠ 33	Κέρδη κατά μετοχή
ΔΛΠ 34	Ενδιάμεση χρηματοοικονομική αναφορά
ΔΛΠ 36	Απομείωση αξίας περιουσιακών στοιχείων
ΔΛΠ 37	Προβλέψεις, ενδεχόμενες υποχρεώσεις και ενδεχόμενα περιουσιακά στοιχεία
ΔΛΠ 38	Άυλα περιουσιακά στοιχεία
ΔΛΠ 40	Επενδύσεις σε ακίνητα
ΔΛΠ 41	Γεωργία
ΜΕΔ 7	Εισαγωγή του Ευρώ
ΜΕΔ 10	Κρατική υποστήριξη - Καμία ειδική σχέση με επιχειρηματικές δραστηριότητες
ΜΕΔ 12	Ενοποίηση - Οικονομικές οντότητες ειδικού σκοπού
ΜΕΔ 13	Από κοινού ελεγχόμενες οικονομικές οντότητες - Μη χρηματικές συνεισφορές από κοινοπρακτούντες
ΜΕΔ 15	Λειτουργικές μισθώσεις - Κίνητρα
ΜΕΔ 21	Φόροι εισοδήματος - Ανάκτηση αναπροσαρμοσμένων μη αποσβέσιμων περιουσιακών στοιχείων
ΜΕΔ 25	Φόροι εισοδήματος - Μεταβολές στο φορολογικό καθεστώς μιας οικονομικής οντότητας ή των μετόχων της
ΜΕΔ 27	Εκτίμηση της ουσίας των συναλλαγών που συνεπάγονται το νομικό τύπο της μίσθωσης
ΜΕΔ 29	Γνωστοποίηση - Συμφωνίες για την παραχώρηση του δικαιώματος παροχής υπηρεσιών
ΜΕΔ 31	Έσοδα - Πράξεις ανταλλαγής που αφορούν υπηρεσίες διαφήμισης
ΜΕΔ 32	Άυλα περιουσιακά στοιχεία - Κόστος δικτυακού τόπου
ΔΠΧΑ 1	Πρώτη εφαρμογή των διεθνών προτύπων χρηματοοικονομικής αναφοράς
ΔΠΧΑ 2	Παροχές που εξαρτώνται από την αξία των μετοχών
ΔΠΧΑ 3	Συνενώσεις επιχειρήσεων
ΔΠΧΑ 4	Ασφαλιστήρια συμβόλαια
ΔΠΧΑ 5	Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία που κατέχονται προς πώληση και διακοπείσες δραστηριότητες
ΔΠΧΑ 6	Έρευνα και αξιολόγηση ορυκτών πόρων
ΔΠΧΑ 7	Χρηματοοικονομικά Μέσα: Γνωστοποιήσεις
ΔΠΧΑ 8	Λειτουργικοί τομείς
ΔΠΧΑ 10	Ενοποιημένες Οικονομικές Καταστάσεις
ΔΠΧΑ 11	Σχήματα Υπό Κοινό Έλεγχο» (JointArrangements)
ΔΠΧΑ 12	Γνωστοποιήσεις Συμμετοχών σε άλλες Οντότητες»
ΔΠΧΑ 13	Εύλογες αξίες
ΕΔΔΠΧΑ 1	Μεταβολές σε υφιστάμενες υποχρεώσεις παροπλισμού, αποκατάστασης και συναφείς υποχρεώσεις
ΕΔΔΠΧΑ 2	Μετοχές μελών σε συνεταιριστικές οικονομικές οντότητες και παρόμοια μέσα
ΕΔΔΠΧΑ 4	Προσδιορισμός του εάν μία συμφωνία εμπεριέχει μίσθωση
ΕΔΔΠΧΑ 5	Δικαιώματα συμμετοχών σε ταμεία παροπλισμού, αποκατάστασης και περιβαλλοντικής εξυγίανσης
ΕΔΔΠΧΑ 6	Υποχρεώσεις που απορρέουν από τη συμμετοχή σε συγκεκριμένη αγορά - Απόβλητα ηλεκτρολογικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού

ΕΔΔΠΧΑ 7	Εφαρμογή της προσέγγισης της επαναδιατύπωσης βάσει του ΔΛΠ 29 Χρηματοοικονομική αναφορά σε υπερπληθωριστικές οικονομίες
ΕΔΔΠΧΑ 8	Πεδίο εφαρμογής του ΔΠΧΑ 2
ΕΔΔΠΧΑ 9	Επανεκτίμηση των ενσωματωμένων παραγώγων
ΕΔΔΠΧΑ 10	Ενδιάμεση οικονομική αναφορά και απομείωση
ΕΔΔΠΧΑ 11	ΔΠΧΑ 2 - Συναλλαγές ομίλου και ιδίων μετοχών
ΕΔΔΠΧΑ 12	Διακανονισμοί για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας
ΕΔΔΠΧΑ 13	Προγράμματα πιστότητας πελατών
ΕΔΔΠΧΑ 14	Το όριο σε ένα περιουσιακό στοιχείο καθορισμένων παροχών, οι ελάχιστες κεφαλαιακές υποχρεώσεις και οι αλληλεπιδράσεις τους
ΕΔΔΠΧΑ 15	Συμβάσεις για την κατασκευή ακινήτων
ΕΔΔΠΧΑ 16	Αντισταθμίσεις μιας καθαρής επένδυσης σε εκμετάλλευση εξωτερικού
ΕΔΔΠΧΑ 17	Κατανομές μη ρευστών στοιχείων ενεργητικού στους ιδιοκτήτες
ΕΔΔΠΧΑ 18	Μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων από πελάτες
ΕΔΔΠΧΑ 19	Εξόφληση χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων με συμμετοχικούς τίτλους
ΕΔΔΠΧΑ 20	Κόστος αποκάλυψης στη φάση παραγωγής ορυχείου επιφάνειας
ΕΔΔΠΧΑ 21	Εισφορές (Levies)

Στις παραγράφους 3.1 και 3.2 παρουσιάζονται τα νέα πρότυπα, διερμηνείες, αναθεωρήσεις και τροποποιήσεις υφιστάμενων προτύπων τα οποία έχουν υιοθετηθεί από την Ε.Ε. και έχουν τεθεί σε ισχύ και που δεν έχουν τεθεί ακόμα σε ισχύ.

Οι πολιτικές που αναφέρονται παρακάτω έχουν εφαρμοσθεί με συνέπεια σε όλες τις χρήσεις που παρουσιάζονται.

Η σύνταξη των Οικονομικών Καταστάσεων σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς (ΔΠΧΑ) απαιτεί από τη Διοίκηση το σχηματισμό κρίσεων, εκτιμήσεων και υποθέσεων οι οποίες επηρεάζουν τα στοιχεία του ενεργητικού και τις υποχρεώσεις, τις γνωστοποιήσεις των ενδεχόμενων απαιτήσεων και υποχρεώσεων καθώς και τα έσοδα και έξοδα κατά τις παρουσιαζόμενες περιόδους. Τα πραγματικά αποτελέσματα ενδέχεται να διαφέρουν από αυτά που έχουν εκτιμηθεί. Οι εκτιμήσεις και οι κρίσεις βασίζονται στην εμπειρία του παρελθόντος και σε άλλους παράγοντες, συμπεριλαμβανομένων και των προσδοκιών για μελλοντικά γεγονότα τα οποία θεωρούνται λογικά στις συγκεκριμένες συνθήκες, ενώ επαναξιολογούνται συνεχώς βάσει όλων των διαθέσιμων πληροφοριών.

Οι βασικές κρίσεις και εκτιμήσεις που πραγματοποιεί η Διοίκηση της Εταιρείας και που έχουν την σημαντικότερη επίδραση στα ποσά που αναγνωρίζονται στις Οικονομικές Καταστάσεις σχετίζονται κυρίως:

- Απομείωση Αύλων και Ενσώματων Στοιχείων
- Ωφέλιμη Ζωή Αποσβέσιμων Στοιχείων
- Προβλέψεις
- Ανακτησιμότητα των απαιτήσεων
- Ενδεχόμενα Στοιχεία του Ενεργητικού και Ενδεχόμενες Υποχρεώσεις
- Κατά πόσο μια μίσθωση που συνάπτεται με έναν εκμισθωτή κατατάσσεται ως λειτουργική ή χρηματοδοτική

3. Αλλαγές σε Λογιστικές Αρχές

Στις Οικονομικές Καταστάσεις έχουν τηρηθεί οι λογιστικές αρχές με ισχύ 1/1/2014, προσαρμοσμένων με νέα Πρότυπα, και τις αναθεωρήσεις επί των Προτύπων, που επιτάσσουν τα ΔΠΧΑ (βλ. παραγράφους 3.1 έως 3.2).

3.1 Νέα Πρότυπα, Διερμηνείες, αναθεωρήσεις και τροποποιήσεις υφιστάμενων Προτύπων, τα οποία έχουν τεθεί σε ισχύ και έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση

Οι ακόλουθες τροποποιήσεις και Διερμηνείες των ΔΠΧΑ εκδόθηκαν από το Συμβούλιο Διεθνών Λογιστικών Προτύπων (IASB) και η εφαρμογή τους είναι υποχρεωτική από την 01/01/2014 ή μεταγενέστερα. Τα σημαντικότερα Πρότυπα και Διερμηνείες αναφέρονται ακολούθως:

- **ΔΠΧΑ 10 «Ενοποιημένες Οικονομικές Καταστάσεις», ΔΠΧΑ 11 «Σχήματα Υπό Κοινό Έλεγχο» (Joint Arrangements), ΔΠΧΑ 12 «Γνωστοποιήσεις Συμμετοχών σε άλλες Οντότητες», ΔΛΠ 27 «Ατομικές Οικονομικές Καταστάσεις» και ΔΛΠ 28 «Επενδύσεις σε Συγγενείς και Κοινοπραξίες» (εφαρμόζεται για ετήσιες λογιστικές περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 01/01/2014)**

Τον Μάιο του 2011 το IASB εξέδωσε τρία νέα Πρότυπα και συγκεκριμένα τα ΔΠΧΑ 10, ΔΠΧΑ 11 και ΔΠΧΑ 12. Το ΔΠΧΑ 10 «Ενοποιημένες Οικονομικές Καταστάσεις» αναφέρει ένα μοντέλο ενοποίησης που καθορίζει τον έλεγχο ως τη βάση για την ενοποίηση όλων των τύπων επιχειρήσεων. Το ΔΠΧΑ 10 αντικαθιστά το ΔΛΠ 27 «Ενοποιημένες και Ατομικές Οικονομικές Καταστάσεις» και την ΜΕΔ 12 «Ενοποίηση – Οικονομικές Μονάδες Ειδικού Σκοπού». Το ΔΠΧΑ 11 «Σχήματα Υπό Κοινό Έλεγχο» καθορίζει τις αρχές αναφορικά την χρηματοοικονομική πληροφόρηση των μελών που συμμετέχουν σε έναν Κοινό Διακανονισμό (Joint Arrangement). Το ΔΠΧΑ 11 αντικαθιστά το ΔΛΠ 31 «Συμμετοχές σε Κοινοπραξίες» και τη ΜΕΔ 13 «Από Κοινού Ελεγχόμενες Οικονομικές Μονάδες – Μη Νομισματικές Συνεισφορές από Μέλη μίας Κοινοπραξίας». Το ΔΠΧΑ 12 «Γνωστοποιήσεις Συμμετοχών σε άλλες Οντότητες» συνενώνει, εμπλουτίζει και αντικαθιστά τις απαιτήσεις γνωστοποιήσεων για τις θυγατρικές, τις από κοινού ελεγχόμενες επιχειρήσεις, τις συγγενείς επιχειρήσεις και τις μη ενοποιούμενες επιχειρήσεις. Ως συνέπεια των ανωτέρω νέων Προτύπων, το IASB εξέδωσε επίσης το τροποποιημένο ΔΛΠ 27 με τίτλο ΔΛΠ 27 «Ατομικές Οικονομικές Καταστάσεις» και το τροποποιημένο ΔΛΠ 28 με τίτλο ΔΛΠ 28 «Επενδύσεις σε Συγγενείς και Κοινοπραξίες». Τα πρότυπα δεν έχουν επίδραση στις Οικονομικές Καταστάσεις της Εταιρείας.

- **Οδηγός Μετάβασης: Ενοποιημένες Οικονομικές Καταστάσεις, Σχήματα Υπό Κοινό Έλεγχο, Γνωστοποιήσεις Συμμετοχών σε άλλες Οντότητες (Τροποποιήσεις στα ΔΠΧΑ 10, ΔΠΧΑ 11 και ΔΠΧΑ 12) (εφαρμόζεται για ετήσιες λογιστικές περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 01/01/2014)**

Τον Ιούνιο του 2012, το IASB προέβη στην εν λόγω έκδοση η οποία παρέχει διευκρινίσεις αναφορικά με τις μεταβατικές διατάξεις του ΔΠΧΑ 10. Οι τροποποιήσεις παρέχουν επιπλέον πρόσθετες διευκολύνσεις κατά την μετάβαση στα ΔΠΧΑ 10, ΔΠΧΑ 11 και ΔΠΧΑ 12 μειώνοντας τις απαιτήσεις παροχής προσαρμοσμένων συγκριτικών πληροφοριών μόνο κατά την προηγούμενη συγκριτική περίοδο. Επιπλέον, αναφορικά με τις γνωστοποιήσεις για μη ενοποιούμενες επιχειρήσεις, οι τροποποιήσεις αφαιρούν την απαίτηση παρουσίασης συγκριτικής πληροφόρησης. Οι τροποποιήσεις δεν έχουν επίδραση στις Οικονομικές Καταστάσεις της Εταιρείας.

- **Επενδυτικές Οντότητες (Τροποποιήσεις στα ΔΠΧΑ 10, ΔΠΧΑ 12 ΚΑΙ ΔΛΠ 27) (εφαρμόζεται για ετήσιες λογιστικές περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 01/01/2014)**

Τον Οκτώβριο του 2012, το IASB προέβη στην έκδοση τροποποιήσεων στα ΔΠΧΑ 10, ΔΠΧΑ 12 και ΔΛΠ 27. Οι τροποποιήσεις έχουν εφαρμογή στην κατηγορία «Επενδυτικές Οντότητες». Το IASB χρησιμοποιεί τον όρο «Επενδυτικές Οντότητες» για να αναφερθεί σε όσες δραστηριοποιούνται αποκλειστικά στην επένδυση κεφαλαίων για τις αποδόσεις από την υπεραξία του κεφαλαίου, για εισόδημα από επενδύσεις ή και τα δύο. Οι επενδυτικές οντότητες θα πρέπει να αξιολογούν την απόδοση των επενδύσεών τους με βάση την εύλογη αξία. Στην εν λόγω κατηγορία μπορούν να συμπεριληφθούν εταιρίες ιδιωτικών επενδυτικών κεφαλαίων, οργανισμοί διαχείρισης επενδυτικών κεφαλαίων, ιδιωτικά συνταξιοδοτικά ταμεία, κρατικά επενδυτικά κεφάλαια και λοιπά

επενδυτικά κεφάλαια. Ορίζεται, ως εξαίρεση στις απαιτήσεις του ΔΠΧΑ 10 σχετικά με την ενοποίηση, ότι οι επενδυτικές οντότητες θα επιμετρούν συγκεκριμένες θυγατρικές στην εύλογη αξία μέσω αποτελεσμάτων και δεν θα τις ενοποιούν, παραθέτοντας τις απαραίτητες γνωστοποιήσεις. Οι τροποποιήσεις δεν έχουν επίδραση στις Οικονομικές Καταστάσεις της Εταιρείας.

- **Τροποποιήσεις στο ΔΛΠ 32 «Χρηματοοικονομικά Μέσα: Παρουσίαση» - Συμψηφισμός χρηματοοικονομικών στοιχείων του ενεργητικού και χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων (εφαρμόζεται για ετήσιες λογιστικές περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 01/01/2014)**

Τον Δεκέμβριο του 2011, το IASB προέβη στην έκδοση τροποποιήσεων του ΔΛΠ 32 «Χρηματοοικονομικά Μέσα: Παρουσίαση» προκειμένου να παράσχει διευκρινήσεις σχετικά με τις απαιτήσεις του Προτύπου για τις περιπτώσεις συμψηφισμού χρηματοοικονομικών στοιχείων του ενεργητικού και χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων στην Κατάσταση Οικονομικής Θέσης. Οι τροποποιήσεις δεν έχουν επίδραση στις Οικονομικές Καταστάσεις της Εταιρείας.

- **Τροποποίηση στο ΔΛΠ 36 «Μείωση της Αξίας Στοιχείων του Ενεργητικού» - Γνωστοποιήσεις για το Ανακτήσιμο Ποσό Μη-Χρηματοοικονομικών Στοιχείων του Ενεργητικού (εφαρμόζεται για ετήσιες λογιστικές περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 01/01/2014)**

Τον Μάιο του 2013, το IASB προέβη στην έκδοση τροποποίησης περιορισμένου σκοπού στο ΔΛΠ 36 «Μείωση της Αξίας Στοιχείων του Ενεργητικού». Η παρούσα τροποποίηση ορίζει τις γνωστοποιήσεις που θα πρέπει να πραγματοποιούνται αναφορικά με το ανακτήσιμο ποσό ενός στοιχείου του ενεργητικού που έχει υποστεί μείωση της αξίας του, εάν αυτό το ποσό βασίζεται στην εύλογη αξία μείον τα κόστη πώλησης.

- **Τροποποιήσεις στο ΔΛΠ 39 «Χρηματοοικονομικά Μέσα: Αναγνώριση και Αποτίμηση» - Αντικατάσταση παραγώγων και αναστολή της λογιστικής αντιστάθμισης (εφαρμόζεται για ετήσιες λογιστικές περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 01/01/2014)**

Τον Ιούνιο του 2013, το IASB προέβη στην έκδοση τροποποιήσεων περιορισμένου σκοπού στο ΔΛΠ 39 «Χρηματοοικονομικά Μέσα: Αναγνώριση και Αποτίμηση». Ο στόχος των προτεινόμενων τροποποιήσεων είναι η εισαγωγή μίας εξαίρεσης περιορισμένου σκοπού, αναφορικά με την αναστολή της λογιστικής αντιστάθμισης, σύμφωνα με τις αρχές του ΔΛΠ 39. Συγκεκριμένα, εφόσον πληρούνται συγκεκριμένες προϋποθέσεις, προτείνεται μία εξαίρεση όταν ο αντισυμβαλλόμενος ενός παραγώγου που έχει προσδιοριστεί ως μέσο αντιστάθμισης, αντικαθίσταται από έναν κύριο αντισυμβαλλόμενο, ως αποτέλεσμα αλλαγών σε νόμους ή κανονισμούς. Σχετική εξαίρεση θα περιλαμβάνεται και στο ΔΠΧΑ 9 «Χρηματοοικονομικά Μέσα». Οι τροποποιήσεις δεν έχουν επίδραση στις Οικονομικές Καταστάσεις της Εταιρείας.

- **ΕΔΔΠΧΑ 21 «Εισφορές (Levies)» (εφαρμογή για τις ετήσιες περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 01/01/2014)**

Τον Μάιο του 2013, το IASB προέβη στην έκδοση της ΕΔΔΠΧΑ 21. Η Διερμηνεία αποσαφηνίζει πότε μία εταιρεία θα πρέπει να αναγνωρίσει την υποχρέωση για την καταβολή εισφοράς που έχει επιβληθεί από το κράτος, στις Οικονομικές Καταστάσεις. Το ΕΔΔΠΧΑ 21 είναι μία διερμηνεία του ΔΛΠ 37 «Προβλέψεις, Ενδεχόμενες Υποχρεώσεις και Ενδεχόμενα Στοιχεία του Ενεργητικού». Το ΔΛΠ 37 θέτει τα κριτήρια για την αναγνώριση μίας υποχρέωσης, ένα εκ των οποίων είναι η παρούσα δέσμευση που προκύπτει από γεγονός του παρελθόντος, γνωστό ως δεσμευτικό γεγονός. Η διερμηνεία αναφέρει ότι το δεσμευτικό γεγονός που δημιουργεί την υποχρέωση για την καταβολή της εισφοράς είναι η ενέργεια που περιγράφεται στη σχετική νομοθεσία και η οποία επιφέρει την πληρωμή της εισφοράς

3.2 Νέα Πρότυπα, Διερμηνείες, αναθεωρήσεις και τροποποιήσεις υφιστάμενων Προτύπων τα οποία δεν έχουν ακόμα τεθεί σε ισχύ ή δεν έχουν εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση

Τα ακόλουθα νέα Πρότυπα και Αναθεωρήσεις Προτύπων, αλλά και οι ακόλουθες Διερμηνείες για τα υπάρχοντα Πρότυπα, έχουν δημοσιευθεί αλλά είτε δεν έχουν ακόμη τεθεί σε ισχύ, είτε δεν έχουν εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Συγκεκριμένα:

- **ΔΠΧΑ 9 «Χρηματοοικονομικά Μέσα» (εφαρμογή για τις ετήσιες περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 01/01/2018)**

Τον Ιούλιο του 2014 το IASB εξέδωσε την τελική έκδοση του ΔΠΧΑ 9. Οι βελτιώσεις που επέφερε το νέο πρότυπο αφορούν την ύπαρξη ενός λογικού μοντέλου για την ταξινόμηση και την επιμέτρηση, ένα ενιαίο προνοητικό μοντέλο για αναμενόμενες ζημιές από απομείωση και επίσης μια ουσιαστικά αναμορφωμένη προσέγγιση για την λογιστική αντιστάθμισης. Η Εταιρεία θα εξετάσει την επίπτωση όλων των παραπάνω στις Οικονομικές Καταστάσεις της, αν και δεν αναμένεται να έχει καμία. Τα ανωτέρω δεν έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

- **ΔΠΧΑ 14 «Μεταβατικοί λογαριασμοί Ρυθμιζόμενων Δραστηριοτήτων» (εφαρμογή για τις ετήσιες περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 01/01/2016)**

Τον Ιανουάριο του 2014, εξέδωσε ένα νέο πρότυπο, το ΔΠΧΑ 14. Στόχος του ενδιαμέσου αυτού προτύπου είναι η ενίσχυση της συγκρισιμότητας των χρηματοοικονομικών αναφορών των εταιρειών που έχουν ρυθμιζόμενες δραστηριότητες. Σε πολλές χώρες υπάρχουν κλάδοι που υπόκεινται σε ειδική ρύθμιση, σύμφωνα με την οποία οι κυβερνητικές αρχές ρυθμίζουν την παροχή και την τιμολόγηση των συγκεκριμένων τύπων δραστηριοτήτων οικονομικής οντότητας. Η Εταιρεία θα εξετάσει την επίπτωση όλων των παραπάνω στις Οικονομικές Καταστάσεις της, αν και δεν αναμένεται να έχει καμία. Τα ανωτέρω δεν έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

- **ΔΠΧΑ 15 «Έσοδα από Συμβάσεις με Πελάτες» (εφαρμόζεται για ετήσιες περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 01/01/2017)**

Τον Μάιο του 2014 το IASB εξέδωσε ένα νέο πρότυπο, το ΔΠΧΑ 15. Το εν λόγω πρότυπο είναι πλήρως εναρμονισμένο με τις απαιτήσεις όσον αφορά την αναγνώριση των εσόδων τόσο κάτω από τις αρχές των ΔΠΧΑ όσο και των Αμερικάνικων λογιστικών αρχών (US GAAP). Το νέο πρότυπο έρχεται να αντικαταστήσει το ΔΛΠ 18 Έσοδα, ΔΛΠ 11 Κατασκευαστικές συμβάσεις και κάποιες διερμηνείες που είναι σχετιζόμενες με τα έσοδα. Η Εταιρεία θα εξετάσει την επίπτωση όλων των παραπάνω στις Οικονομικές Καταστάσεις της. Τα ανωτέρω δεν έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

- **Ετήσιες Βελτιώσεις Προτύπων Κύκλος 2010-2012 (για ετήσιες λογιστικές περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 01/07/2014)**

Το IASB προχώρησε τον Δεκέμβριο του 2013 στην έκδοση «Ετήσιες Βελτιώσεις των Διεθνών Προτύπων Χρηματοοικονομικής Αναφοράς Κύκλος 2010 - 2012», το οποίο αποτελείται από μία σειρά προσαρμογών σε 8 Πρότυπα και αποτελεί μέρος του προγράμματος για τις ετήσιες βελτιώσεις στα Πρότυπα. Οι τροποποιήσεις εφαρμόζονται για ετήσιες λογιστικές περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 1η Ιουλίου 2014, αν και οι οικονομικές οντότητες επιτρέπεται να τις εφαρμόσουν νωρίτερα. Τα θέματα που περιλαμβάνονται σε αυτόν τον κύκλο είναι οι εξής: ΔΠΧΑ 2: Ορισμός των προϋποθέσεων κατοχύρωσης, ΔΠΧΑ 3: Λογιστική αντιμετώπιση ενός ενδεχόμενου ανταλλάγματος σε συνενώσεις επιχειρήσεων, ΔΠΧΑ 8: Συνάθροιση λειτουργικών τομέων, ΔΠΧΑ 8: Συμφωνία του συνόλου των στοιχείων του ενεργητικού των προς παρουσίαση τομέων με τα στοιχεία του ενεργητικού της επιχείρησης, ΔΠΧΑ 13: Βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις και υποχρεώσεις, ΔΛΠ 7: Καταβληθέντες τόκοι που κεφαλαιοποιούνται, ΔΛΠ 16/ΔΛΠ 38: Μέθοδος αναπροσαρμογής – αναλογική αναδιστύπωση των συσσωρευμένων αποσβέσεων και ΔΛΠ 24: Βασικά Διευθυντικά Στελέχη. Η Εταιρεία θα

εξετάσει την επίπτωση όλων των παραπάνω στις Οικονομικές Καταστάσεις της. Τα ανωτέρω υιοθετήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση τον Δεκέμβριο του 2014.

- **Ετήσιες Βελτιώσεις Προτύπων Κύκλος 2011-2013 (για ετήσιες λογιστικές περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 01/07/2014)**

Το IASB προχώρησε τον Δεκέμβριο του 2013 στην έκδοση «Ετήσιες Βελτιώσεις των Διεθνών Προτύπων Χρηματοοικονομικής Αναφοράς Κύκλος 2011 - 2013», το οποίο αποτελείται από μία σειρά προσαρμογών σε 4 Πρότυπα και αποτελεί μέρος του προγράμματος για τις ετήσιες βελτιώσεις στα Πρότυπα. Οι τροποποιήσεις εφαρμόζονται για ετήσιες λογιστικές περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 1η Ιουλίου 2014, αν και οι οικονομικές οντότητες επιτρέπεται να τις εφαρμόσουν νωρίτερα. Τα θέματα που περιλαμβάνονται σε αυτόν τον κύκλο είναι τα εξής: ΔΠΧΑ 1: Η έννοια των υφιστάμενων ΔΠΧΑ, ΔΠΧΑ 3: Εξαιρέσεις για κοινοπραξίες, ΔΠΧΑ 13: Πεδίο εφαρμογής της παραγράφου 52 (εξαιρέση χαρτοφυλακίου), και ΔΛΠ 40: Αποσαφήνιση της αλληλεξάρτησης του ΔΠΧΑ 3 Συνενώσεις Επιχειρήσεων και ΔΛΠ 40 Επενδύσεις σε ακίνητα κατά την ταξινόμηση των ακινήτων ως επενδύσεις σε ακίνητα ή ως ιδιοχρησιμοποιούμενα ακίνητα. Η Εταιρεία θα εξετάσει την επίπτωση όλων των παραπάνω στις Οικονομικές Καταστάσεις της. Τα ανωτέρω υιοθετήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση τον Δεκέμβριο του 2014.

- **Ετήσιες Βελτιώσεις Προτύπων Κύκλος 2012-2014 (για ετήσιες λογιστικές περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 01/01/2016)**

Το IASB προχώρησε τον Σεπτέμβριο του 2014 στην έκδοση «Ετήσιες Βελτιώσεις των Διεθνών Προτύπων Χρηματοοικονομικής Αναφοράς Κύκλος 2012 - 2014», το οποίο αποτελείται από μία σειρά προσαρμογών σε 4 Πρότυπα και αποτελεί μέρος του προγράμματος για τις ετήσιες βελτιώσεις στα Πρότυπα. Οι τροποποιήσεις εφαρμόζονται για ετήσιες λογιστικές περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2016, αν και οι οικονομικές οντότητες επιτρέπεται να τις εφαρμόσουν νωρίτερα. Τα θέματα που περιλαμβάνονται σε αυτόν τον κύκλο είναι τα εξής: ΔΠΧΑ 5: Αλλαγές στις μεθόδους της Πώλησης, ΔΠΧΑ 7: Συμβάσεις υπηρεσίας και εφαρμογή των απαιτήσεων του ΔΠΧΑ 7 στις Ενδιάμεσες Οικονομικές Καταστάσεις, ΔΛΠ 19: Επιτόκιο προεξόφληση, και ΔΛΠ 34: Γνωστοποιήσεις πληροφοριών στην ενδιάμεση οικονομική αναφορά. Η Εταιρεία θα εξετάσει την επίπτωση όλων των παραπάνω στις Οικονομικές Καταστάσεις της. Τα ανωτέρω υιοθετήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση τον Δεκέμβριο του 2014.

- **Τροποποίηση στο ΔΛΠ 19: «Πρόγραμμα Καθορισμένων Παροχών: Εισφορές εργαζομένων» (για ετήσιες λογιστικές περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 01/07/2014)**

Το Νοέμβριο του 2013, το IASB προέβη στην έκδοση τροποποίησης περιορισμένου σκοπού στο ΔΛΠ 19 «Παροχές σε εργαζομένους» με τίτλο Πρόγραμμα καθορισμένων παροχών: Εισφορές Εργαζομένων (Τροποποιήσεις στο ΔΛΠ 19). Η παρούσα τροποποίηση έχει εφαρμογή σε εισφορές εργαζομένων ή τρίτων μερών αναφορικά με προγράμματα καθορισμένων παροχών. Ο σκοπός της τροποποίησης είναι να απλοποιήσει την λογιστική αντιμετώπιση για τις εισφορές που είναι ανεξάρτητες από τα έτη υπηρεσίας των εργαζομένων, όπως είναι για παράδειγμα, οι εισφορές που υπολογίζονται ως σταθερό ποσοστό επί της μισθοδοσίας. Η Εταιρεία θα εξετάσει την επίπτωση όλων των παραπάνω στις Οικονομικές Καταστάσεις της. Τα ανωτέρω υιοθετήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση τον Δεκέμβριο του 2014.

- **Τροποποίηση στο ΔΛΠ 27: «Μέθοδος της καθαρής θέσης σε ατομικές Οικονομικές Καταστάσεις» (εφαρμόζεται για ετήσιες περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 01/01/2016):**

Τον Αύγουστο του 2014, το IASB έκδωσε περιορισμένου σκοπού τροποποίηση στο ΔΛΠ 27 «Μέθοδος της καθαρής θέσης σε ατομικές Οικονομικές Καταστάσεις». Με την παρούσα τροποποίηση, μία εταιρεία έχει την επιλογή να επιμετρήσει τις επενδύσεις της σε θυγατρικές, κοινοπραξίες και συγγενείς βάσει της μεθόδου της καθαρής θέσης στις ατομικές Οικονομικές Καταστάσεις της, κάτι το οποίο έως και την έκδοση της

συγκεκριμένης τροποποίησης, δεν ίσχυε. Η Εταιρεία θα εξετάσει την επίπτωση όλων των παραπάνω στις Οικονομικές Καταστάσεις της, αν και δεν αναμένεται να έχει καμία. Τα ανωτέρω δεν έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

- **Τροποποιήσεις στο ΔΠΧΑ 10 και στο ΔΛΠ 28: «Πωλήσεις ή Εισφορές Στοιχείων του Ενεργητικού μεταξύ ενός Επενδυτή και της Συγγενούς ή της Κοινοπραξίας του» (εφαρμόζεται για ετήσιες περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 01/01/2016)**

Το Σεπτέμβριο του 2014, το IASB προέβη στην έκδοση περιορισμένου σκοπού «Πωλήσεις ή Εισφορές Στοιχείων του Ενεργητικού μεταξύ ενός Επενδυτή και της Συγγενούς ή της Κοινοπραξίας» (τροποποιήσεις στα ΔΠΧΑ 10 και ΔΛΠ 28). Η τροποποίηση θα εφαρμόζεται από τις οικονομικές οντότητες μελλοντικά για πωλήσεις ή εισφορές στοιχείων του ενεργητικού που πραγματοποιούνται στις ετήσιες περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 01/01/2016. Προγενέστερη εφαρμογή επιτρέπεται, με απαραίτητη τη σχετική γνωστοποίηση αυτής στις Οικονομικές Καταστάσεις. Η Εταιρεία θα εξετάσει την επίπτωση όλων των παραπάνω στις Οικονομικές Καταστάσεις της. Τα ανωτέρω δεν έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

- **Τροποποιήσεις στο ΔΛΠ 16 και στο ΔΛΠ 41: «Γεωργία: Καρποφόρες Φυτείες» (εφαρμόζεται για ετήσιες περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 01/01/2016)**

Το Ιούνιο του 2014, το IASB προέβη στην έκδοση τροποποιήσεων μέσω των οποίων αλλάζει η χρηματοοικονομικά αναφορά καρποφόρων φυτειών. Με την τροποποίηση αυτή, αποφασίστηκε ότι οι καρποφόρες φυτείες που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την αύξηση της παραγωγής, θα πρέπει να λογιστικοποιούνται με το ίδιο τρόπο όπως τα ενσώματα πάγια (ΔΛΠ 16). Συνεπώς οι τροποποιήσεις συμπεριλαμβάνουν τις καρποφόρες φυτείες στο πεδίο εφαρμογής του ΔΛΠ 16 αντί του ΔΛΠ 41. Η παραγωγή που αναπτύσσεται στις καρποφόρες φυτείες παραμένει στο πεδίο εφαρμογής του ΔΛΠ 41. Η Εταιρεία θα εξετάσει την επίπτωση όλων των παραπάνω στις Οικονομικές Καταστάσεις της. Τα ανωτέρω δεν έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

- **Τροποποιήσεις στο ΔΛΠ 16 και στο ΔΛΠ 38: «Διευκρινήσεις αναφορικά με Αποδεκτές Μεθόδους Αποσβέσεων» (εφαρμόζεται για ετήσιες περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 01/01/2016)**

Το Μάιο του 2014, το IASB προέβη στην έκδοση τροποποιήσεων στο ΔΛΠ 16 και ΔΛΠ 38. Το ΔΛΠ 16 και το ΔΛΠ 38 καθιερώνουν τις αρχές προκειμένου να διευκρινιστεί ο τρόπος με τον οποίο αντιμετωπίζονται οι αποσβέσεις στο ρυθμό της αναμενόμενης ανάλωσης των μελλοντικών οικονομικών ωφελειών που ενσωματώνονται στο περιουσιακό στοιχείο. Το IASB έχει διευκρινίσει ότι η χρήση των μεθόδων που βασίζονται στα έσοδα για τον υπολογισμό της απόσβεσης ενός περιουσιακού στοιχείου δεν είναι κατάλληλη, διότι τα έσοδα που δημιουργούνται από μια δραστηριότητα που περιλαμβάνει τη χρήση ενός περιουσιακού στοιχείου γενικά αντανακλούν άλλους παράγοντες και όχι την ανάλωση των μελλοντικών οικονομικών ωφελειών που ενσωματώνονται στο περιουσιακό στοιχείο. Η Εταιρεία θα εξετάσει την επίπτωση όλων των παραπάνω στις Οικονομικές Καταστάσεις της. Τα ανωτέρω δεν έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

- **Τροποποιήσεις στο ΔΠΧΑ 11: «Λογιστικός χειρισμός των αποκτήσεων συμμετοχών σε από κοινού λειτουργίες» (εφαρμόζεται για ετήσιες περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 01/01/2016)**

Το Μάιο του 2014, το IASB προέβη στην έκδοση τροποποιήσεων στο ΔΠΧΑ 11. Οι εν λόγω τροποποιήσεις προσθέτουν νέες οδηγίες σχετικά με την λογιστική αντιμετώπιση της απόκτησης συμμετοχής σε μία από κοινού δραστηριότητα η οποία αποτελεί μία οικονομική οντότητα και διευκρινίζουν το κατάλληλο λογιστικό χειρισμό για τέτοιες αποκτήσεις. Η Εταιρεία θα εξετάσει την επίπτωση όλων των παραπάνω στις Οικονομικές Καταστάσεις της, αν και δεν αναμένεται να έχει καμία. Τα ανωτέρω δεν έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

- **Τροποποιήσεις στο ΔΛΠ 1: «Πρωτοβουλία Γνωστοποιήσεων» (εφαρμόζεται για ετήσιες περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 01/01/2016)**

Τον Δεκέμβριο του 2014, το IASB προέβη στην έκδοση τροποποιήσεων στο ΔΛΠ 1. Οι εν λόγω τροποποιήσεις έχουν ως στόχο την επίλυση θεμάτων που αφορούν στις υφιστάμενες απαιτήσεις παρουσίασης και γνωστοποίησης και τη διασφάλιση της ικανότητας άσκησης κρίσης από τις οικονομικές οντότητες κατά την κατάρτιση των Οικονομικών Καταστάσεων. Η Εταιρεία θα εξετάσει την επίπτωση όλων των παραπάνω στις Οικονομικές Καταστάσεις της. Τα ανωτέρω δεν έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

- **Τροποποιήσεις στο ΔΠΧΑ 10, ΔΠΧΑ 12 και ΔΛΠ 28: «Επενδυτικές οντότητες: Εφαρμόζοντας την εξαιρέση από την Ενοποίηση» (εφαρμόζεται για ετήσιες περιόδους που ξεκινούν την ή μετά την 01/01/2016)**

Τον Δεκέμβριο του 2014, το IASB προέβη στην έκδοση τροποποιήσεων περιορισμένου σκοπού στα ΔΠΧΑ 10, ΔΠΧΑ 12 και ΔΛΠ 28. Οι εν λόγω τροποποιήσεις εισάγουν επεξηγήσεις αναφορικά με τις απαιτήσεις λογιστικοποίησης των επενδυτικών οντοτήτων, ενώ παρέχουν εξαιρέσεις σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, οι οποίες θα μειώσουν τα κόστη που σχετίζονται με την εφαρμογή των προτύπων. Η Εταιρεία θα εξετάσει την επίπτωση όλων των παραπάνω στις Οικονομικές Καταστάσεις της, αν και δεν αναμένεται να έχει καμία. Τα ανωτέρω δεν έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

4. Περίληψη σημαντικών λογιστικών πολιτικών

4.1 Ενσώματα Πάγια

Τα πάγια στοιχεία του ενεργητικού απεικονίζονται στις Οικονομικές Καταστάσεις στις αξίες κτήσης τους, μείον τις συσσωρευμένες αποσβέσεις και τις τυχόν ζημίες απομείωσής τους. Το κόστος κτήσης περιλαμβάνει όλες τις άμεσα επιρριπτόμενες δαπάνες για την απόκτηση των στοιχείων αυτών.

Μεταγενέστερες δαπάνες καταχωρούνται σε επαύξηση της λογιστικής αξίας των ενσωμάτων παγίων ή ως ξεχωριστό πάγιο μόνον κατά την έκταση που οι δαπάνες αυτές αυξάνουν τα μελλοντικά οικονομικά οφέλη, που αναμένεται να εισρεύσουν από την χρήση του παγίου στοιχείου και το κόστος τους μπορεί να επιμετρηθεί αξιόπιστα.

Το κόστος επισκευών και συντηρήσεων αναγνωρίζεται στην κατάσταση αποτελεσμάτων όταν πραγματοποιείται.

Οι αποσβέσεις των ενσωμάτων παγίων (πλην οικοπέδων τα οποία δεν αποσβένονται και δεν κατέχει η εταιρεία μέχρι την 31/12/2014) υπολογίζονται με την σταθερή μέθοδο μέσα στην ωφέλιμη ζωή τους, που έχει, ως εξής:

Ενσώματα πάγια	Ωφέλιμη Ζωή
Αεροπλάνα Leasing	8 έτη
Αεροπλάνα Leasing-Συστατικό Συντήρησης	16 μήνες
Μηχ/κός εξοπλισμός & Εξοπλισμός Αεροσκαφών	2 - 8 έτη
Λοιπά Μεταφορικά Μέσα	3 έτη
Επιπλα και λοιτός εξοπλισμός	5 -10 έτη

Οι υπολειμματικές αξίες και οι ωφέλιμες ζωές των παγίων επανεξετάζονται στη λήξη κάθε ετήσιας περιόδου.

Όταν οι λογιστικές αξίες των ενσωμάτων παγίων υπερβαίνουν την ανακτήσιμη αξία τους, τότε η διαφορά (απομείωση) καταχωρείται άμεσα ως έξοδο στην κατάσταση συνολικών εσόδων.

Κατά την πώληση των ενσωμάτων παγίων, οι διαφορές μεταξύ του τιμήματος που λαμβάνεται και της λογιστικής τους αξίας καταχωρούνται ως κέρδη ή ζημίες στην κατάσταση αποτελεσμάτων

4.2 Άυλα Στοιχεία του Ενεργητικού

Στα άυλα στοιχεία του ενεργητικού περιλαμβάνονται κυρίως άδειες λογισμικού.

Ένα άυλο στοιχείο του ενεργητικού αποτιμάται αρχικά στο κόστος κτήσης του. Μετά την αρχική αναγνώριση, τα άυλα στοιχεία του ενεργητικού αποτιμώνται στο κόστος κτήσης μείον τις συσσωρευμένες αποσβέσεις και κάθε τυχόν σωρευμένη ζημιά απομείωσης. Οι αποσβέσεις διενεργούνται με βάση τη σταθερή μέθοδο κατά τη διάρκεια της ωφέλιμης ζωής των άυλων στοιχείων. Η περίοδος και η μέθοδος απόσβεσης αναθεωρούνται τουλάχιστον στη λήξη κάθε ετήσιας περιόδου αναφοράς.

4.3 Λοιπά μη κυκλοφορούντα στοιχεία του ενεργητικού

Τα λοιπά μη κυκλοφορούντα στοιχεία ενεργητικού καταχωρούνται πάντα στο ιστορικό κόστος χωρίς έκπτωση παρούσας αξίας από την ημερομηνία της αναμενόμενης λήξης ή πραγματοποίησης.

Οι εγγυητικές καταβολές αφορούν καταθέσεις για ορισμένους προμηθευτές για να εξασφαλίσουν τις υποχρεώσεις της εταιρείας προς αυτούς τους προμηθευτές. Τα ποσά παραμένουν ως απαιτήσεις κατά τη διάρκειά τους. Με τη λήξη αυτών των υποχρεώσεων, τα καταβληθέντα ποσά μπορούν να συμψηφισθούν έναντι όλου ή τμήματος εκκρεμών υποχρεώσεων σύμφωνα με τους όρους της καταβολής, ενώ το υπόλοιπο επιστρέφεται στην εταιρεία.

4.4 Αποθέματα

Τα αποθέματα αποτιμώνται στη χαμηλότερη του κόστους και της καθαρής ρευστοποιήσιμης αξίας. Το εν λόγω κόστος καθορίζεται από την μέθοδο του μέσου σταθμικού κόστους.

Οι διαφορές μεταξύ κόστους κτήσης και της καθαρής ρευστοποιήσιμης αξίας καταχωρούνται ως ζημίες στην Κατάσταση Αποτελεσμάτων όταν πραγματοποιούνται.

Χρηματοοικονομικά έξοδα δεν περιλαμβάνονται στο κόστος κτήσεως των αποθεμάτων.

Η καθαρή ρευστοποιήσιμη αξία εκτιμάται με βάση τις τρέχουσες τιμές πώλησης των αποθεμάτων στα πλαίσια της συνήθους δραστηριότητας αφαιρουμένων και των τυχόν εξόδων πώλησης, όπου συντρέχει περίπτωση.

Πρόβλεψη για βραδέως κινούμενα ή απαξιωμένα αποθέματα σχηματίζεται εφόσον κρίνεται απαραίτητο. Οι μειώσεις της αξίας των αποθεμάτων στην καθαρή ρευστοποιήσιμη αξία και οι λοιπές ζημίες από αποθέματα καταχωρούνται στην κατάσταση αποτελεσμάτων κατά την περίοδο, που εμφανίζεται. Στην τρέχουσα χρήση, τέτοια απομείωση δεν έχει κριθεί απαραίτητη.

Στις παρουσιαζόμενες χρήσεις η εταιρεία δεν έχει αποθέματα.

4.5 Λογαριασμοί Εισπρακτέοι και Πιστωτική Πολιτική

Οι βραχυπρόθεσμοι λογαριασμοί απαιτήσεων εμφανίζονται στην ονομαστική τους αξία, μετά από προβλέψεις για τυχόν μη εισπρακτέα υπόλοιπα, ενώ οι μακροπρόθεσμοι λογαριασμοί απαιτήσεων (υπόλοιπα, που υπερβαίνουν τους κανονικούς όρους πίστωσης) αποτιμώνται στο αποσβεσμένο κόστος με βάση τη μέθοδο του πραγματικού επιτοκίου. Η Εταιρεία έχει θεσπίσει κριτήρια για την παροχή πίστωσης στους πελάτες, τα οποία σε γενικές γραμμές βασίζονται στο μέγεθος των δραστηριοτήτων του πελάτη και τις εξασφαλίσεις που έχει λάβει, με παράλληλη εκτίμηση σχετικών οικονομικών πληροφοριών για τον έλεγχο της πιστοληπτικής ικανότητας του πελάτη. Σε κάθε ημερομηνία αναφοράς όλες οι καθυστερημένες ή επισφαλείς απαιτήσεις εκτιμώνται προκειμένου να προσδιοριστεί η αναγκαιότητα ή μη πρόβλεψης για επισφαλείς απαιτήσεις. Το υπόλοιπο της συγκεκριμένης πρόβλεψης για επισφαλείς απαιτήσεις προσαρμόζεται κατάλληλα σε κάθε ημερομηνία αναφοράς, ώστε να αντανakλά τους πιθανολογούμενους σχετικούς κινδύνους. Κάθε διαγραφή υπολοίπων πελατών χρεώνεται στην υπάρχουσα πρόβλεψη για επισφαλείς απαιτήσεις.

4.6 Μισθώσεις

4.6.1 Χρηματοδοτικές μισθώσεις

Οι χρηματοδοτικές μισθώσεις, που μεταφέρουν στην εταιρεία ουσιαστικά όλους τους κινδύνους και τα οφέλη που σχετίζονται με το μισθωμένο πάγιο, κεφαλαιοποιούνται κατά την έναρξη της μίσθωσης στην εύλογη αξία του μισθωμένου παγίου ή, αν αυτή είναι χαμηλότερη, στην καθαρή παρούσα αξία των ελάχιστων μισθωμάτων. Οι πληρωμές για χρηματοδοτικές μισθώσεις επιμερίζονται μεταξύ των χρηματοοικονομικών εξόδων και της μείωσης της χρηματοδοτικής υποχρέωσης, ώστε να επιτευχθεί ένα σταθερό επιτόκιο στο εναπομείναν υπόλοιπο της υποχρέωσης. Τα χρηματοοικονομικά έξοδα χρεώνονται στα αποτελέσματα. Τα κεφαλαιοποιηθέντα μισθωμένα πάγια αποσβένονται με βάση τη μικρότερη περίοδο από την εκτιμώμενη ωφέλιμη ζωή του παγίου ή τη διάρκεια της μίσθωσης.

4.7 Λειτουργικές Μισθώσεις

Μισθώσεις όπου ο εκμισθωτής διατηρεί όλους τους κινδύνους και τα οφέλη της ιδιοκτησίας του παγίου καταχωρούνται ως λειτουργικά μισθώματα. Οι πληρωμές των λειτουργικών μισθωμάτων αναγνωρίζονται ως έξοδο στην κατάσταση αποτελεσμάτων σε σταθερή βάση κατά τη διάρκεια της μίσθωσης.

4.8 Ταμειακά Διαθέσιμα και Ταμειακά Ισοδύναμα

Τα ταμειακά διαθέσιμα και ταμειακά ισοδύναμα περιλαμβάνουν μετρητά στο ταμείο, καταθέσεις όψεως, προθεσμιακές καταθέσεις, τραπεζικούς λογαριασμούς υπερανάληψης, καθώς και άλλες υψηλής ρευστότητας επενδύσεις. Η εταιρεία θεωρεί τις προθεσμιακές καταθέσεις και τις επενδύσεις υψηλής ρευστότητας με αρχική λήξη μικρότερη των τριών μηνών ως χρηματικά διαθέσιμα. Για τον σκοπό της σύνταξης της Κατάστασης των Ταμειακών Ροών, τα χρηματικά διαθέσιμα αποτελούνται από μετρητά και καταθέσεις σε τράπεζες καθώς και χρηματικά διαθέσιμα όπως προσδιορίζονται ανωτέρω.

4.9 Μετοχικό Κεφάλαιο

Το μετοχικό κεφάλαιο προσδιορίζεται σύμφωνα με την ονομαστική αξία των μετοχών που έχουν εκδοθεί.

4.9.1 Έξοδα αύξησης μετοχικού κεφαλαίου

Τα άμεσα έξοδα σχετικά με την έκδοση νέων μετοχών απεικονίζονται αφαιρετικά των ιδίων κεφαλαίων, καθαρά από φόρους.

4.9.2 Μερίσματα μετοχών

Τα μερίσματα μετοχών αναγνωρίζονται ως υποχρέωση στην χρήση που εγκρίνονται από την Γενική Συνέλευση των μετόχων της Εταιρείας.

4.10 Φορολογία Εισοδήματος και Αναβαλλόμενη Φορολογία

Η επιβάρυνση της χρήσης με φόρους εισοδήματος αποτελείται από τους τρέχοντες φόρους, τους αναβαλλόμενους φόρους και τις διαφορές φορολογικού ελέγχου προηγούμενων χρήσεων.

4.10.1 Τρέχουσα Φορολογία Εισοδήματος

Ο τρέχων φόρος υπολογίζεται σύμφωνα με τους φορολογικούς νόμους, που ισχύουν στην Ελλάδα. Η δαπάνη για τον τρέχοντα φόρο εισοδήματος περιλαμβάνει τον φόρο εισοδήματος, που προκύπτει βάσει των κερδών της Εταιρείας, όπως αναμορφώνεται στις φορολογικές της δηλώσεις και προβλέψεις για πρόσθετους φόρους και προσαυξήσεις για ανέλεγκτες φορολογικά χρήσεις και

υπολογίζεται σύμφωνα με τις θεσμοθετημένους ή ουσιαστικά θεσμοθετημένους φορολογικούς συντελεστές.

4.10.2 Αναβαλλόμενη Φορολογία Εισοδήματος

Αναβαλλόμενοι φόροι είναι οι φόροι ή οι φορολογικές ελαφρύνσεις, που σχετίζονται με τα οικονομικά βάρη ή οφέλη που προκύπτουν στη χρήση αλλά έχουν ήδη καταλογιστεί ή θα καταλογιστούν από τις φορολογικές αρχές σε διαφορετικές χρήσεις. Ο αναβαλλόμενος φόρος εισοδήματος προσδιορίζεται με τη μέθοδο της υποχρέωσης, που προκύπτει από τις προσωρινές διαφορές μεταξύ της λογιστικής αξίας και της φορολογικής βάσης των στοιχείων του ενεργητικού και των υποχρεώσεων. Αναβαλλόμενος φόρος εισοδήματος δεν λογίζεται εάν προκύπτει από την αρχική αναγνώριση στοιχείου ενεργητικού ή υποχρέωσης σε συναλλαγή, εκτός επιχειρηματικής συνένωσης, η οποία όταν έγινε η συναλλαγή δεν επηρέασε ούτε το λογιστικό ούτε το φορολογικό κέρδος ή ζημιά.

Οι αναβαλλόμενες φορολογικές απαιτήσεις και υποχρεώσεις αποτιμώνται με βάση τους φορολογικούς συντελεστές που αναμένεται να εφαρμοστούν στη χρήση κατά την οποία θα διακανονιστεί η απαίτηση ή η υποχρέωση, λαμβάνοντας υπόψη τους φορολογικούς συντελεστές (και φορολογικούς νόμους), που έχουν τεθεί σε ισχύ ή ουσιαστικά ισχύουν μέχρι την ημερομηνία αναφοράς της Κατάστασης Οικονομικής Θέσης. Σε περίπτωση αδυναμίας σαφούς προσδιορισμού του χρόνου αναστροφής των προσωρινών διαφορών εφαρμόζεται ο φορολογικός συντελεστής που ισχύει κατά την επόμενη της ημερομηνίας της Κατάστασης Οικονομικής Θέσης, χρήση.

Οι αναβαλλόμενες φορολογικές απαιτήσεις αναγνωρίζονται κατά την έκταση, στην οποία θα υπάρξει μελλοντικό φορολογητέο κέρδος για τη χρησιμοποίηση της προσωρινής διαφοράς, που δημιουργεί την αναβαλλόμενη φορολογική απαίτηση ενώ επανεξετάζονται σε κάθε ημερομηνία αναφοράς και μειώνονται κατά την έκταση, που δεν είναι πλέον πιθανό ότι θα είναι διαθέσιμο επαρκές φορολογητέο κέρδος για να επιτρέψει την αξιοποίηση της ωφέλειας μέρους ή του συνόλου αυτής της αναβαλλόμενης φορολογικής απαίτησης.

4.11 Κρατικές επιχορηγήσεις

Οι επιχορηγήσεις, που αφορούν στην επιδότηση ενσώματων στοιχείων του ενεργητικού, αναγνωρίζονται στην εύλογη τους αξία όταν υπάρχει εύλογη βεβαιότητα ότι η επιχορήγηση θα εισπραχθεί και όλοι οι σχετικοί όροι λήψης της θα τηρηθούν.

Οι επιχορηγήσεις αυτές αναγνωρίζονται ως έσοδα επομένων χρήσεων και μεταφέρονται στα κέρδη ή στις ζημιές κάθε περιόδου αναφοράς σε ισόποσες ετήσιες δόσεις βάσει της αναμενόμενης ωφέλιμης ζωής των επιχορηγούμενων παγίων, αφαιρετικά των αντίστοιχων εξόδων αποσβέσεων.

Οι επιχορηγήσεις που αφορούν έξοδα αναγνωρίζονται αφαιρετικά αυτών των εξόδων κατά τη διάρκεια της περιόδου που απαιτείται για τη συστηματική συσχέτιση τους με τα επιχορηγούμενα έξοδα.

Η εταιρεία μέχρι την 31/12/2014 δεν έχει λάβει κρατική επιχορήγηση.

4.12 Χρηματοοικονομικά Μέσα

Χρηματοοικονομικό μέσο είναι κάθε σύμβαση που δημιουργεί ένα χρηματοοικονομικό στοιχείο του ενεργητικού σε μία επιχείρηση και μία χρηματοοικονομική υποχρέωση ή έναν συμμετοχικό τίτλο σε μία άλλη επιχείρηση.

4.12.1 Αρχική Αναγνώριση

Τα χρηματοοικονομικά στοιχεία του ενεργητικού και οι χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις αναγνωρίζονται κατά την ημερομηνία της συναλλαγής, που είναι και η ημερομηνία κατά την οποία η Εταιρεία δεσμεύεται να αγοράσει ή να πουλήσει το στοιχείο.

Τα χρηματοοικονομικά στοιχεία του ενεργητικού και οι χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις αρχικά αναγνωρίζονται στην εύλογη αξία τους πλέον των άμεσα επιρριπτομένων στη συναλλαγή δαπανών, με εξαίρεση τα χρηματοοικονομικά στοιχεία του ενεργητικού και τις χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις, που αποτιμώνται στην εύλογη αξία μέσω των αποτελεσμάτων.

4.12.2 Ταξινόμηση και Αποτίμηση Χρηματοοικονομικών Στοιχείων του Ενεργητικού

Τα χρηματοοικονομικά μέσα της Εταιρείας ταξινομούνται στις παρακάτω κατηγορίες με βάση την ουσία της σύμβασης και τον σκοπό για τον οποίο αποκτήθηκαν. Η κατηγορία, στην οποία ταξινομείται κάθε χρηματοοικονομικό μέσο διαφοροποιείται από τις υπόλοιπες, καθώς ανάλογα με την κατηγορία, στην οποία θα ταξινομηθεί το μέσο, ισχύουν διαφορετικοί κανόνες όσον αφορά στην αποτίμησή του αλλά και στον τρόπο αναγνώρισης κάθε προσδιοριζόμενου αποτελέσματος είτε στα κέρδη ή στις ζημιές της Κατάστασης Συνολικών Εσόδων είτε στα λοιπά συνολικά έσοδα της Κατάστασης Συνολικών Εσόδων και σωρευτικά στα ίδια κεφάλαια. Τα χρηματοοικονομικά στοιχεία του ενεργητικού της εταιρείας, εκτός των μέσων αντιστάθμισης περιλαμβάνουν τις εξής κατηγορίες στοιχείων του ενεργητικού:

- Χρηματοοικονομικά στοιχεία του ενεργητικού αποτιμώμενα στην εύλογη αξία μέσω των αποτελεσμάτων,
- Δάνεια και απαιτήσεις,
- Διαθέσιμα προς πώληση χρηματοοικονομικά στοιχεία του ενεργητικού, και
- Επενδύσεις κατεχόμενες ως την λήξη.

Χρηματοοικονομικά στοιχεία αποτιμώμενα στην εύλογη αξία μέσω των αποτελεσμάτων

Πρόκειται για χρηματοοικονομικά στοιχεία του ενεργητικού, που ικανοποιούν οποιαδήποτε από τις παρακάτω προϋποθέσεις:

- Χρηματοοικονομικά στοιχεία του ενεργητικού, που κατέχονται για εμπορικούς σκοπούς.
- Χρηματοοικονομικά στοιχεία ενεργητικού και υποχρεώσεις, τα οποία κατά την αρχική αναγνώριση ταξινομούνται στην συγκεκριμένη κατηγορία επειδή:

(α) πρόκειται για στοιχεία, τα οποία σύμφωνα με την στρατηγική της εταιρείας διαχειρίζονται, αξιολογούνται και παρακολουθούνται στην εύλογη αξία τους. Πρόκειται ουσιαστικά για επενδύσεις επιχειρηματικών συμμετοχών,

(β) πρόκειται για στοιχεία, που περιλαμβάνουν ενσωματωμένα παράγωγα, που διαφοροποιούν σημαντικά τις ροές του κυρίως συμβολαίου και η εταιρεία επιλέγει να ταξινομήσει ολόκληρο το σύνθετο χρηματοοικονομικό μέσο στην κατηγορία αυτή.

Τα στοιχεία του χαρτοφυλακίου αυτού αποτιμώνται στην εύλογη αξία τους και οι μεταβολές στην εύλογη αξία αναγνωρίζονται στα κέρδη ή στις ζημιές της Κατάστασης Συνολικών Εσόδων, ως αποτέλεσμα από χρηματοοικονομικές πράξεις.

Δάνεια και απαιτήσεις

Περιλαμβάνουν μη παράγωγα χρηματοοικονομικά στοιχεία του ενεργητικού με σταθερές ή προσδιορισμένες πληρωμές, τα οποία δεν διαπραγματεύονται σε ενεργές αγορές και για τα οποία η εταιρεία δεν έχει σκοπό την άμεση πώλησή τους.

Τα δάνεια και οι απαιτήσεις αποτιμώνται στο αποσβεσμένο κόστος βάσει της μεθόδου του πραγματικού επιτοκίου μείον κάθε πρόβλεψη για απομείωση. Κάθε μεταβολή στην αξία των δανείων και απαιτήσεων αναγνωρίζεται στα κέρδη ή στις ζημιές της περιόδου όταν τα δάνεια και οι

απαιτήσεις διαγράφονται ή υφίστανται μείωση της αξίας τους, καθώς και κατά τη διενέργεια της απόσβεσης.

Διαθέσιμα προς πώληση χρηματοοικονομικά στοιχεία του ενεργητικού

Περιλαμβάνει μη παράγωγα χρηματοοικονομικά περιουσιακά στοιχεία, τα οποία είτε προσδιορίζονται σε αυτήν την κατηγορία, είτε δεν μπορούν να ενταχθούν σε κάποια από τις άλλες κατηγορίες.

Τα διαθέσιμα προς πώληση χρηματοοικονομικά περιουσιακά στοιχεία αποτιμώνται στην εύλογη αξία τους και τα σχετικά κέρδη ή ζημιές καταχωρούνται σε αποθεματικό των ιδίων κεφαλαίων καθαρά φόρων, μέχρι τα στοιχεία αυτά να πωληθούν ή να χαρακτηρισθούν ως απομειωμένα.

Κατά την πώληση ή όταν χαρακτηρισθούν ως απομειωμένα, τα κέρδη ή οι ζημιές μεταφέρονται στα συνολικά έσοδα. Ζημιές απομείωσης που έχουν αναγνωρισθεί στα συνολικά έσοδα δεν αντιστρέφονται μέσω συνολικών εσόδων.

Σε κάθε ημερομηνία Ισολογισμού η Εταιρεία εκτιμά αν υπάρχουν αντικειμενικές ενδείξεις που να οδηγούν στο συμπέρασμα ότι τα χρηματοοικονομικά στοιχεία του ενεργητικού έχουν υποστεί απομείωση. Για μετοχές εταιρειών, που έχουν ταξινομηθεί ως χρηματοοικονομικά στοιχεία διαθέσιμα προς πώληση, τέτοια ένδειξη συνιστά η σημαντική ή παρατεταμένη μείωση της εύλογης αξίας σε σχέση με το κόστος κτήσεως. Αν στοιχειοθετείται απομείωση, η σωρευμένη στα ίδια κεφάλαια ζημιά, που είναι η διαφορά μεταξύ κόστους κτήσεως και εύλογης αξίας, μεταφέρεται στα συνολικά έσοδα.

Επενδύσεις κατεχόμενες ως την λήξη

Περιλαμβάνει μη παράγωγα χρηματοοικονομικά περιουσιακά στοιχεία με πάγιες ή προσδιορισμένες πληρωμές και συγκεκριμένη λήξη, και τα οποία η Εταιρεία έχει την πρόθεση και τη δυνατότητα να τα διακρατήσει ως τη λήξη τους.

Οι κατεχόμενες μέχρι τη λήξη επενδύσεις αποτιμώνται μεταγενέστερα στο αναπόσβεστο κόστος τους βάσει της μεθόδου του πραγματικού επιτοκίου. Το αναπόσβεστο κόστος είναι το ποσό, το οποίο αρχικά αναγνωρίστηκε μείον κεφαλαιακές πληρωμές, πλέον ή μείον τις σωρευτικές αποσβέσεις με τη χρήση πραγματικού επιτοκίου στη διαφορά μεταξύ του αρχικά αναγνωρισθέντος ποσού και του ποσού ωρίμανσης και μείον κάθε πρόβλεψη απομείωσης. Ο υπολογισμός περιλαμβάνει όλες τις πληρωθείσες ή ληφθείσες αμοιβές μεταξύ των μερών του συμβολαίου. Επιπρόσθετα, αν υπάρχει αντικειμενική ένδειξη ότι η επένδυση έχει απομειωθεί, το χρηματοοικονομικό μέσο αποτιμάται στην παρούσα αξία των εκτιμώμενων ταμειακών ροών. Κάθε μεταβολή στην αξία της επένδυσης αναγνωρίζεται στην κατάσταση συνολικών εσόδων χρήσεως.

4.12.3 Αποτίμηση Χρηματοοικονομικών Υποχρεώσεων

Οι χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις της Εταιρείας περιλαμβάνουν δάνεια τραπεζών. Οι δανειακές υποχρεώσεις αρχικά αναγνωρίζονται στο κόστος, που είναι η εύλογη αξία του ανταλλάγματος, που λαμβάνεται εκτός του κόστους έκδοσης σχετικά με τον δανεισμό. Μετά την αρχική αναγνώριση, τα δάνεια αποτιμώνται στο αποσβεσμένο κόστος με βάση τη μέθοδο του πραγματικού επιτοκίου. Τα δάνεια τραπεζών ταξινομούνται στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις, εκτός εάν η Εταιρεία διατηρεί ανεπιφύλακτα το δικαίωμα να μεταφέρει την τακτοποίηση της υποχρέωσης τουλάχιστον 12 μήνες μετά την ημερομηνία αναφοράς των Οικονομικών Καταστάσεων.

Χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις δύναται να ταξινομηθούν κατά την αρχική αναγνώριση ως αποτιμώμενες στην εύλογη αξία μέσω αποτελεσμάτων αν ικανοποιούνται τα κάτωθι κριτήρια.

(α) Η ταξινόμηση αντιστρέφει ή μειώνει σε σημαντικό βαθμό τις επιδράσεις της λογιστικής ασυμπίεσης (accounting mismatch), που θα προέκυπτε αν η υποχρέωση είχε αποτιμηθεί στο αποσβεσμένο κόστος.

(β) Οι εν λόγω υποχρεώσεις αποτελούν μέρος μιας ομάδας υποχρεώσεων, οι οποίες διαχειρίζονται ή αξιολογούνται ως προς την απόδοσή τους στην βάση της εύλογης αξίας, σύμφωνα με τις στρατηγικές διαχείρισης χρηματοοικονομικών κινδύνων της Εταιρείας.

(γ) Η χρηματοοικονομική υποχρέωση περιέχει ένα ενσωματωμένο παράγωγο, το οποίο ταξινομείται και αποτιμάται διακεκριμένα.

4.12.4 Μέθοδοι Επιμέτρησης Εύλογης Αξίας

Οι εύλογες αξίες των χρηματοοικονομικών στοιχείων του ενεργητικού και των χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων, που είναι διαπραγματεύσιμα σε ενεργές αγορές προσδιορίζονται από τις τρέχουσες τιμές ζήτησης χωρίς να αφαιρούνται τα έξοδα πώλησης. Για τα μη διαπραγματεύσιμα στοιχεία, οι εύλογες αξίες προσδιορίζονται με τη χρήση γενικά αποδεκτών τεχνικών αποτίμησης όπως ανάλυση πρόσφατων συναλλαγών, συγκρίσιμων στοιχείων που διαπραγματεύονται, μοντέλα αποτίμησης παραγώγων και προεξόφληση ταμειακών ροών.

Σε ορισμένες περιπτώσεις οι αξίες, που προκύπτουν από τις ευρέως αποδεκτές μεθόδους αποτίμησης συμμετοχικών τίτλων προσαρμόζονται για να αντανakλούν παράγοντες, που οι συμμετέχοντες στην αγορά λαμβάνουν υπόψη τους κατά την εκτίμηση της αξίας ενός τίτλου, όπως επιχειρηματικός κίνδυνος και κίνδυνος εμπορευσιμότητας.

4.12.5 Αποαναγνώριση

Ένα χρηματοοικονομικό στοιχείο του ενεργητικού αποαναγνωρίζεται όταν η Εταιρεία χάνει τον έλεγχο επί των συμβατικών δικαιωμάτων που περιέχονται στο στοιχείο αυτό. Αυτό συμβαίνει όταν τα δικαιώματα λήγουν ή μεταβιβάζονται και η Εταιρεία έχει μεταβιβάσει ουσιαστικά όλους τους κινδύνους και τις ανταμοιβές που συνεπάγεται η ιδιοκτησία.

Οι χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις αποαναγνωρίζονται όταν η συμβατική δέσμευση της Εταιρείας για καταβολή μετρητών ή άλλων χρηματοοικονομικών μέσων λήγει, ακυρώνεται ή εξαλείφεται.

Όταν μία υφιστάμενη χρηματοοικονομική υποχρέωση αντικαθίσταται από μία άλλη από τον ίδιο τρίτο (δανειστή) με ουσιαστικά διαφορετικούς όρους ή όταν οι υφιστάμενοι όροι μιας υποχρέωσης διαφοροποιούνται ουσιαστικά τότε από-αναγνωρίζεται η υφιστάμενη υποχρέωση, αναγνωρίζεται η διαφοροποιημένη και η διαφορά μεταξύ των δύο, αναγνωρίζεται στα αποτελέσματα χρήσης.

4.12.6 Συμφηφισμός

Χρηματοοικονομικά στοιχεία του ενεργητικού και των υποχρεώσεων συμφηφίζονται και το καθαρό ποσό εμφανίζεται στην Κατάσταση Οικονομικής Θέσης, μόνο όταν η Εταιρεία έχει το νομικό δικαίωμα και προτίθεται να προβεί στον ταυτόχρονο διακανονισμό της απαίτησης και υποχρέωσης στο καθαρό ποσό.

Έξοδα και έσοδα συμφηφίζονται μόνο αν κάτι τέτοιο επιτρέπεται από τα πρότυπα ή όταν αφορούν κέρδη ή ζημιές που προέκυψαν από μία ομάδα παρόμοιων συναλλαγών, όπως συναλλαγές εμπορικού χαρτοφυλακίου.

4.12.7 Παράγωγα Χρηματοοικονομικά Μέσα και Λογιστική Αντιστάθμισης

Η Εταιρεία μέχρι 31/12/2014 δεν έχει κάνει χρήση παραγώγων χρηματοοικονομικών προϊόντων.

Παράγωγα χρηματοοικονομικά μέσα τα οποία δεν πληρούν τα κριτήρια για αντισταθμιστική λογιστική, κέρδη ή ζημιές, που προκύπτουν από μεταβολές στην εύλογη αξία αναγνωρίζονται στα κέρδη ή στις ζημιές της χρήσης.

Σχέση αντιστάθμισης για σκοπούς εφαρμογής της λογιστικής αντιστάθμισης υπάρχει όταν:

(α) Κατά την έναρξη της αντιστάθμισης υπάρχει τεκμηρίωση της αντισταθμιστικής σχέσης και της επιδίωξης της Εταιρείας αναφορικά με τη διαχείριση του κινδύνου και της στρατηγικής του για την ανάληψη της αντιστάθμισης.

(β) Η αντιστάθμιση αναμένεται να είναι άκρως αποτελεσματική ως προς τον συμψηφισμό των μεταβολών της εύλογης αξίας ή των ταμειακών ροών, που αποδίδονται στον αντισταθμιζόμενο κίνδυνο, σύμφωνα με την τεκμηριωμένη στρατηγική διαχείρισης κινδύνου για την εν λόγω αντισταθμιστική σχέση.

(γ) Όσον αφορά αντισταθμίσεις προβλεπόμενων ταμειακών ροών, η προσδοκώμενη συναλλαγή, που αποτελεί το υποκείμενο της αντιστάθμισης είναι πολύ πιθανή και να παρουσιάζει έκθεση στον κίνδυνο μεταβολής των ταμειακών ροών, η οποία ενδέχεται να επηρεάσει τα αποτελέσματα.

(δ) Η αποτελεσματικότητα της αντιστάθμισης αποτιμάται με αξιοπιστία.

(ε) Η αντιστάθμιση αξιολογείται ως άκρως αποτελεσματική καθ' όλη τη διάρκεια της χρήσης.

Τα παράγωγα, που αποτελούν μέσα αντιστάθμισης αποτιμώνται σε κάθε ημερομηνία κατάρτισης της κατάστασης οικονομικής θέσης στην εύλογη αξία τους. Ο λογιστικός χειρισμός των μεταβολών στην εύλογη αξία εξαρτάται από τον τύπο της αντιστάθμισης.

4.12.8 Λογιστική Αντιστάθμισης Ταμειακών Ροών

Για αντισταθμίσεις ταμειακής ροής, οι οποίες πληρούν τα κριτήρια για αντισταθμιστική λογιστική, η αναλογία του κέρδους ή της ζημιάς από το παράγωγο, που προσδιορίζεται ως ενεργός αντιστάθμιση, καταχωρείται κατευθείαν στα αποθεματικά και η αναλογία, που προσδιορίζεται ως μη ενεργός αντιστάθμιση καταχωρείται στην Κατάσταση Αποτελεσμάτων και ειδικότερα στα «Λοιπά χρηματοοικονομικά αποτελέσματα». Κέρδη ή ζημιές, που είχαν καταχωρηθεί κατευθείαν στα αποθεματικά μεταφέρονται στην Κατάσταση Αποτελεσμάτων στην ίδια περίοδο, κατά την οποία η αντισταθμιζόμενη συναλλαγή επηρεάζει τα αποτελέσματα.

Η αντισταθμιστική λογιστική διακόπτεται όταν το αντισταθμιζόμενo μέσο εκπνέει ή πωλείται, τερματίζεται ή εξασκείται, ή όταν η αντιστάθμιση δεν πληροί πλέον τα κριτήρια για αντισταθμιστική λογιστική. Το συσσωρευμένο ποσό των κερδών ή ζημιών, που έχει αναγνωρισθεί απευθείας στα ίδια κεφάλαια μέχρι την ημερομηνία αυτή παραμένει στο αποθεματικό ωστόσο το αντισταθμιζόμενο στοιχείο επηρεάζει την Κατάσταση Συνολικών Εσόδων. Στην περίπτωση που μια αντισταθμιζόμενη συναλλαγή δεν αναμένεται πλέον να πραγματοποιηθεί, τα καθαρά σωρευμένα κέρδη ή ζημιές, που είχαν καταχωρηθεί στα αποθεματικά μεταφέρονται αμέσως στην Κατάσταση Αποτελεσμάτων.

4.13 Απομείωση Αξίας Στοιχείων του Ενεργητικού

4.13.1 Μη Χρηματοοικονομικά Στοιχεία του Ενεργητικού

Τα στοιχεία του ενεργητικού, που έχουν απεριόριστη ωφέλιμη διάρκεια ζωής και δεν αποσβένονται υπόκεινται σε έλεγχο απομείωσης ετησίως και όταν κάποια γεγονότα καταδεικνύουν ότι η λογιστική αξία μπορεί να μην είναι ανακτήσιμη. Τα στοιχεία του ενεργητικού, τα οποία αποσβένονται υπόκεινται σε έλεγχο απομείωσης της αξίας τους όταν υπάρχουν ενδείξεις ότι η λογιστική αξία τους δεν θα ανακτηθεί.

Ζημιά απομείωσης αναγνωρίζεται όταν η λογιστική αξία ενός στοιχείου του ενεργητικού ή μιας Μονάδας Δημιουργίας Ταμειακών Ροών υπερβαίνει το ανακτήσιμο ποσό τους. Μονάδα Δημιουργίας Ταμειακών Ροών είναι η μικρότερη ομάδα στοιχείων ενεργητικού, που μπορεί να παράγει ταμειακές ροές ανεξάρτητα από άλλα στοιχεία και ομάδες στοιχείων της Εταιρείας. Η ανακτήσιμη αξία είναι το μεγαλύτερο ποσό μεταξύ της καθαρής εύλογης αξίας (μετά από έξοδα πώλησης) και της αξίας λόγω χρήσης. Η αξία χρήσης είναι η παρούσα αξία των εκτιμώμενων μελλοντικών ταμειακών ροών, που αναμένεται να εισρεύσουν στην επιχείρηση από τη χρήση ενός στοιχείου ενεργητικού και από τη διάθεσή του στο τέλος της εκτιμώμενης ωφέλιμης ζωής του. Η λογιστική αξία του στοιχείου μειώνεται στο ποσό της ανακτήσιμης αξίας. Σε περίπτωση μονάδας δημιουργίας ταμειακών ροών, η

ζημιά απομείωσης αφαιρείται πρώτα από το ποσό της υπεραξίας, που έχει αναγνωριστεί για αυτή τη μονάδα και κατόπιν στα υπόλοιπα στοιχεία του ενεργητικού σε αναλογική βάση.

Οι ζημιές απομείωσης αναγνωρίζονται στα κέρδη ή στις ζημιές της περιόδου αναφοράς. Η ζημιά απομείωσης, που έχει αναγνωριστεί για την υπεραξία δεν επιτρέπεται να αναστραφεί σε μεταγενέστερη περίοδο. Αναφορικά με τα υπόλοιπα στοιχεία του ενεργητικού, σε κάθε ημερομηνία αναφοράς της Κατάστασης Οικονομικής Θέσης διενεργείται επισκόπηση της ζημιάς απομείωσης προκειμένου να εξεταστεί αν υπάρχουν ενδείξεις ότι έχει μειωθεί. Μια ζημιά απομείωσης αναστρέφεται εάν υπάρξει μια αλλαγή στην εκτίμηση του ανακτήσιμου ποσού. Μετά την αναστροφή της ζημιάς απομείωσης η λογιστική αξία του στοιχείου δεν μπορεί να υπερβαίνει την λογιστική αξία (μετά από αποσβέσεις), με την οποία θα παρουσιάζονταν εάν δεν είχε αναγνωριστεί ζημιά απομείωσης.

4.13.2 Χρηματοοικονομικά Στοιχεία του Ενεργητικού

Η Εταιρεία αξιολογεί σε κάθε ημερομηνία αναφοράς της Κατάστασης Οικονομικής Θέσης, τα δεδομένα αναφορικά με το κατά πόσο ένα χρηματοοικονομικό στοιχείο του ενεργητικού ή μία ομάδα χρηματοοικονομικών στοιχείων του ενεργητικού έχει απομειωθεί.

Τα χρηματοοικονομικά στοιχεία του ενεργητικού που υπόκεινται σε έλεγχο απομείωσης (εφόσον υφίστανται σχετικές ενδείξεις) είναι στοιχεία του ενεργητικού αποτιμώμενα στο κόστος κτήσης ή με βάση τη μέθοδο της καθαρής θέσης (συμμετοχές σε θυγατρικές και συγγενείς εταιρείες), στοιχεία του ενεργητικού αποτιμώμενα στο αποσβεσμένο κόστος (μακροπρόθεσμες απαιτήσεις) και διαθέσιμες προς πώληση επενδύσεις.

Στην περίπτωση των χρηματοοικονομικών μέσων, που αποτιμώνται στην εύλογη αξία (χρεωστικοί, συμμετοχικοί τίτλοι και διαθέσιμα προς πώληση), η μείωση στην εύλογη αξία του στοιχείου, που έχει αναγνωριστεί στα λοιπά συνολικά έσοδα και σωρευτικά στα ίδια κεφάλαια μεταφέρεται στα κέρδη ή στις ζημιές της περιόδου αναφοράς. Το ποσό της ζημιάς απομείωσης είναι ίσο με τη διαφορά μεταξύ του κόστους κτήσης του στοιχείου και της εύλογης αξίας του. Μεταγενέστερη αναστροφή ζημιάς απομείωσης συμμετοχικού τίτλου δεν επιτρέπεται να διενεργείται μέσω των αποτελεσμάτων. Αντίθετα, αν σε μεταγενέστερη ημερομηνία η εύλογη αξία ενός χρεωστικού τίτλου αυξηθεί, και σχετίζεται με αντικειμενικά γεγονότα που συνέβησαν μετά το σχηματισμό της πρόβλεψης, τότε η αναστροφή της πρόβλεψης απομείωσης αναγνωρίζεται μέσω της κατάστασης συνολικών εσόδων.

Η ανακτήσιμη /εισπράξιμη αξία των λοιπών χρηματοοικονομικών στοιχείων του ενεργητικού προκειμένου να διενεργηθούν οι σχετικοί έλεγχοι απομείωσης, προσδιορίζεται σε γενικές γραμμές βάσει της παρούσας αξίας των εκτιμώμενων μελλοντικών χρηματοροών, προεξοφλημένων είτε με βάση το αρχικό πραγματικό επιτόκιο προεξόφλησης του εκάστοτε στοιχείου ή ομάδας στοιχείων ή με τον τρέχοντα συντελεστή απόδοσης ενός παρόμοιου χρηματοοικονομικού στοιχείου. Οι προκύπτουσες ζημιές απομείωσης αναγνωρίζονται στα κέρδη ή στις ζημιές της περιόδου αναφοράς.

4.14 Μετατροπή σε Ξένο Νόμισμα

Το λειτουργικό νόμισμα και το νόμισμα παρουσίασης των οικονομικών καταστάσεων της Εταιρείας είναι το Ευρώ.

4.15 Συναλλαγές σε Ξένο νόμισμα

Οι συναλλαγές σε ξένα νομίσματα μετατρέπονται στο λειτουργικό νόμισμα με τη χρήση των ισοτιμιών, που ισχύουν κατά την ημερομηνία των συναλλαγών. Τα νομισματικά στοιχεία του ενεργητικού και οι υποχρεώσεις που εκφράζονται σε ξένο νόμισμα μετατρέπονται στο νόμισμα λειτουργίας της Εταιρείας κατά την ημερομηνία αναφοράς της Κατάστασης Οικονομικής Θέσης, χρησιμοποιώντας την ισοτιμία κλεισίματος κατά την ημερομηνία αυτή. Κέρδη και ζημιές από

συναλλαγματικές διαφορές, οι οποίες προκύπτουν από την εκκαθάριση τέτοιων συναλλαγών κατά τη διάρκεια της χρήσης και από τη μετατροπή των νομισματικών στοιχείων, που εκφράζονται σε ξένο νόμισμα με τις ισχύουσες ισοτιμίες κατά την ημερομηνία της Κατάστασης Οικονομικής Θέσης, αναγνωρίζονται στα αποτελέσματα. Εξαιρείται η περίπτωση όπου εφαρμόζεται η λογιστικής αντιστάθμισης (hedge).

Τα κέρδη και οι ζημιές, που προκύπτουν από συναλλαγές σε ξένα νομίσματα αλλά και από την αποτίμηση τέλους χρήσης νομισματικών στοιχείων σε ξένα νομίσματα, που πληρούν τις προϋποθέσεις αντιστάθμισης ταμειακών ροών απεικονίζονται στα λοιπά συνολικά έσοδα και σφρευτικά στα ίδια κεφάλαια.

4.16 Παροχές στο Προσωπικό

Βραχυπρόθεσμες παροχές: Οι βραχυπρόθεσμες παροχές προς τους εργαζομένους (εκτός από παροχές λήξης της εργασιακής σχέσης) σε χρήμα και σε είδος αναγνωρίζονται ως έξοδο όταν καθίστανται δεδουλευμένες. Τυχόν ανεξόφλητο ποσό καταχωρείται ως υποχρέωση, ενώ σε περίπτωση που το ποσό, που ήδη καταβλήθηκε υπερβαίνει το ποσό των παροχών, η επιχείρηση αναγνωρίζει το υπερβάλλον ποσό ως στοιχείο του ενεργητικού της (προπληρωθέν έξοδο) μόνο κατά την έκταση που η προπληρωμή θα οδηγήσει σε μείωση μελλοντικών πληρωμών ή σε επιστροφή.

Παροχές μετά την έξοδο από την υπηρεσία. Οι παροχές μετά τη λήξη της απασχόλησης περιλαμβάνουν εφάπαξ αποζημιώσεις συνταξιοδότησης, συντάξεις και άλλες παροχές, που καταβάλλονται στους εργαζόμενους μετά την λήξη της απασχόλησης ως αντάλλαγμα της υπηρεσίας τους. Οι υποχρεώσεις της Εταιρείας για παροχές συνταξιοδότησης αφορούν τόσο προγράμματα καθορισμένων εισφορών όσο και προγράμματα καθορισμένων παροχών.

Το δεδουλευμένο κόστος των προγραμμάτων καθορισμένων εισφορών καταχωρείται ως έξοδο στην περίοδο, που αφορά. Τα προγράμματα συνταξιοδότησης, που υιοθετούνται από την Εταιρεία χρηματοδοτούνται εν μέρει μέσω πληρωμών σε ασφαλιστικές εταιρίες ή σε κρατικά κοινωνικά ασφαλιστικά ιδρύματα.

4.16.1 Πρόγραμμα καθορισμένων παροχών (Μη χρηματοδοτούμενο)

Το πρόγραμμα καθορισμένων παροχών της Εταιρείας αφορά στη νομική δέσμευση, που έχει αναλάβει για την καταβολή εφάπαξ αποζημίωσης συνταξιοδότησης σύμφωνα με το Ν. 2112/1920. Η θεμελίωση δικαιώματος συμμετοχής σε αυτά τα προγράμματα, βασίζεται συνήθως στα χρόνια προϋπηρεσίας του υπαλλήλου το ύψος των αποδοχών και τον τρόπο απομάκρυνσης από την υπηρεσία (απόλυση ή συνταξιοδότηση)..

Η υποχρέωση, που αναγνωρίζεται στην Κατάσταση Οικονομικής Θέσης για τα προγράμματα καθορισμένων παροχών αποτελεί την παρούσα αξία της υποχρέωσης για την καθορισμένη παροχή μείον την εύλογη αξία των στοιχείων του ενεργητικού του προγράμματος (αποθεματικό από τις καταβολές στην ασφαλιστική εταιρεία) και τις μεταβολές, που προκύπτουν από οποιοδήποτε αναλογιστικό κέρδος ή ζημία και το κόστος της προϋπηρεσίας. Η δέσμευση της καθορισμένης παροχής υπολογίζεται ετησίως από ανεξάρτητο αναλογιστή με τη χρήση της μεθόδου της προβεβλημένης πιστωτικής μονάδας υποχρέωσης (projected unit credit method). Ένα πρόγραμμα συγκεκριμένων παροχών καθορίζει με βάση διάφορες παραμέτρους, όπως η ηλικία, τα έτη προϋπηρεσίας, ο μισθός, συγκεκριμένες υποχρεώσεις για καταβλητέες παροχές. Οι προβλέψεις που αφορούν την περίοδο περιλαμβάνονται στο σχετικό κόστος προσωπικού στην Κατάσταση Αποτελεσμάτων και συνίστανται από το τρέχον και παρελθόν κόστος υπηρεσίας, το σχετικό χρηματοοικονομικό κόστος, τα αναλογιστικά κέρδη ή ζημιές και τις όποιες πιθανές πρόσθετες επιβαρύνσεις. Αναφορικά με τα μη αναγνωρισμένα αναλογιστικά κέρδη ή ζημιές, ακολουθείται το

αναθεωρημένο ΔΛΠ 19, το οποίο περιλαμβάνει μια σειρά από τροποποιήσεις στην λογιστική των προγραμμάτων καθορισμένων παροχών, μεταξύ άλλων:

- την αναγνώριση των αναλογιστικών κερδών /ζημιών στα λοιπά συνολικά έσοδα και την οριστική εξαίρεση τους από τα αποτελέσματα της χρήσης,
- τη μη αναγνώριση πλέον των αναμενόμενων αποδόσεων των επενδύσεων του προγράμματος στα αποτελέσματα της χρήσης αλλά την αναγνώριση του σχετικού τόκου επί της καθαρής υποχρέωσης/(απαίτησης) της παροχής υπολογιζόμενου βάσει του προεξοφλητικού επιτοκίου που χρησιμοποιείται για την επιμέτρηση της υποχρέωσης καθορισμένων παροχών,
- την αναγνώριση του κόστους προϋπηρεσίας στα αποτελέσματα της χρήσης την νωρίτερα εκ των ημερομηνιών τροποποίησης του προγράμματος ή όταν αναγνωρίζεται η σχετική αναδιάρθρωση ή η τερματική παροχή,
- λοιπές αλλαγές περιλαμβάνουν νέες γνωστοποιήσεις, όπως ποσοτική ανάλυση ευαισθησίας.

4.17 Προβλέψεις, Ενδεχόμενες Υποχρεώσεις και Ενδεχόμενα Στοιχεία του Ενεργητικού

Προβλέψεις αναγνωρίζονται όταν η Εταιρεία έχει παρούσες νομικές ή τεκμαιρόμενες υποχρεώσεις ως αποτέλεσμα παρελθόντων γεγονότων, είναι πιθανή η εκκαθάρισή τους μέσω εκρών πόρων και η εκτίμηση του ακριβούς ποσού της υποχρέωσης μπορεί να πραγματοποιηθεί με αξιοπιστία. Οι προβλέψεις επισκοπούνται κατά την ημερομηνία σύνταξης της κατάστασης οικονομικής θέσης και προσαρμόζονται προκειμένου να αντανακλούν την παρούσα αξία της δαπάνης, που αναμένεται να απαιτηθεί για τη διευθέτηση της υποχρέωσης. Προβλέψεις αναδιοργάνωσης αναγνωρίζονται μόνο εάν υπάρχει ένα λεπτομερές πρόγραμμα της αναδιοργάνωσης και η Διοίκηση έχει ανακοινώσει τα βασικά σημεία του στα μέρη που επηρεάζονται από την αναδιοργάνωση. Όταν η επίδραση της διαχρονικής αξίας του χρήματος είναι σημαντική, το ποσό της πρόβλεψης αποτελεί η παρούσα αξία των εξόδων, που αναμένονται να απαιτηθούν προκειμένου να τακτοποιηθεί η υποχρέωση.

Αν δεν είναι πλέον πιθανό ότι θα απαιτηθεί μία εκροή πόρων προκειμένου να διακανονιστεί μια υποχρέωση, για την οποία έχει ήδη σχηματισθεί πρόβλεψη, τότε αυτή αναστρέφεται.

Σε περιπτώσεις όπου η εκροή οικονομικών πόρων ως αποτέλεσμα παρούσων δεσμεύσεων θεωρείται μη πιθανή, ή το ποσό της πρόβλεψης δεν μπορεί να εκτιμηθεί αξιόπιστα, δεν αναγνωρίζεται καμία υποχρέωση στις οικονομικές καταστάσεις, εκτός εάν εξετάζεται στα πλαίσια μια συνένωσης επιχειρήσεων. Αυτές οι ενδεχόμενες υποχρεώσεις αναγνωρίζονται στα πλαίσια της κατανομής του κόστους απόκτησης στα περιουσιακά στοιχεία και υποχρεώσεις κατά την συνένωση επιχειρήσεων.

Οι ενδεχόμενες υποχρεώσεις δεν αναγνωρίζονται στις οικονομικές καταστάσεις αλλά γνωστοποιούνται, εκτός αν η πιθανότητα εκρών πόρων, οι οποίοι ενσωματώνουν οικονομικά οφέλη είναι ελάχιστη. Πιθανές εισροές από οικονομικά οφέλη για την Εταιρεία, που δεν πληρούν ακόμη τα κριτήρια ενός περιουσιακού στοιχείου θεωρούνται ενδεχόμενες απαιτήσεις και γνωστοποιούνται εφόσον η εισροή οικονομικών οφελών είναι πιθανή.

4.18 Αναγνώριση εσόδων – εξόδων

Τα έσοδα αναγνωρίζονται, όταν πιθανολογείται ότι μελλοντικά οικονομικά οφέλη θα εισρεύσουν στην οικονομική οντότητα και αυτά τα οφέλη μπορεί να επιμετρηθούν με αξιοπιστία. Το έσοδο αποτιμάται στην εύλογη αξία του εισηπραχθέντος ανταλλάγματος και είναι καθαρό από φόρο προστιθέμενης αξίας, επιστροφές και κάθε είδους εκπτώσεις. Το ποσό του εσόδου θεωρείται ότι μπορεί να μετρηθεί αξιόπιστα όταν όλες οι ενδεχόμενες υποχρεώσεις, που σχετίζονται με την πώληση έχουν επιλυθεί.

Η αναγνώριση των εσόδων γίνεται, ως εξής:

Έσοδα από ναύλους: Τα έσοδα από ναύλους αναγνωρίζονται:

- Αν αφορούν ναυλώσεις αεροσκαφών, οι ναύλοι αναγνωρίζονται όταν οι μέρες της ναύλωσης καταστούν δεδουλευμένες.
- Αν αφορούν πτήσεις επιβατών ή μεταφορά φορτίων, την περίοδο κατά την οποία παρέχεται η υπηρεσία. Οι ναυλώσεις αφορούν μεταφορά επιβατών, εμπορευμάτων βάση προγραμματισμένων πτήσεων, αλλά και ναυλώσεις που είναι έκτακτες και αφορούν εκμίσθωση κάποιου αεροσκάφους.
- Οι ναύλοι, που εισπράττονται από την Εταιρεία, αλλά η υπηρεσία της μεταφοράς θα παρασχεθεί με μεταγενέστερες περιόδους θεωρούνται ως υποχρεώσεις και απεικονίζονται στην κατάσταση οικονομικής θέσης σε ξεχωριστό λογαριασμό.

Πώληση αγαθών: Το έσοδο από την πώληση αγαθών αναγνωρίζεται όταν οι ουσιαστικοί κίνδυνοι και τα οφέλη της κυριότητας των αγαθών έχουν μεταβιβαστεί στον αγοραστή, συνήθως με την αποστολή των αγαθών.

Έσοδα από τόκους: Τα έσοδα από τόκους αναγνωρίζονται χρησιμοποιώντας τη μέθοδο του πραγματικού επιτοκίου, το οποίο είναι το επιτόκιο το οποίο προεξοφλεί με ακρίβεια μελλοντικές καταβολές τοις μετρητοίς ή εισπράξεις για τη διάρκεια της αναμενόμενης ζωής του χρηματοοικονομικού μέσου ή, όταν απαιτείται, για συντομότερο διάστημα, στην καθαρή λογιστική αξία του χρηματοοικονομικού περιουσιακού στοιχείου ή της υποχρέωσης.

Όταν μία απαίτηση έχει υποστεί απομείωση αξίας, η Εταιρεία μειώνει τη λογιστική αξία στο ποσό, που αναμένεται να ανακτηθεί, το οποίο είναι το ποσό, που προκύπτει από τις εκτιμώμενες μελλοντικές ταμειακές ροές προεξοφλημένες με το πραγματικό επιτόκιο του μέσου και συνεχίζει την περιοδική αναστροφή της προεξόφλησης ως έσοδο από τόκους. Έσοδα από τόκους σε δάνεια τα οποία έχουν υποστεί απομείωση αναγνωρίζονται χρησιμοποιώντας το αρχικό πραγματικό επιτόκιο.

Έσοδα από μερίσματα: Τα έσοδα από τα μερίσματα αναγνωρίζονται όταν οριστικοποιείται το δικαίωμα εισπραχής τους από τους μετόχους.

Έξοδα: Τα έξοδα αναγνωρίζονται στα κέρδη ή στις ζημιές της περιόδου αναφοράς σε δεδουλευμένη βάση. Με βάση την αρχή αυτή τα έξοδα για την συντήρηση και τις επισκευές των αεροσκαφών αναπροσαρμόζονται με βάση τις δεδουλευμένες ώρες πτήσης και βάσει εκτίμησης για το πότε θα πραγματοποιηθούν οι προγραμματισμένες συντηρήσεις και επισκευές.

Οι πληρωμές, που πραγματοποιούνται για λειτουργικές μισθώσεις μεταφέρονται στα αποτελέσματα ως έξοδα, κατά το χρόνο χρήσης του μισθίου.

Τα έξοδα από τόκους αναγνωρίζονται σε δεδουλευμένη βάση.

4.19 Κόστος δανεισμού

Το κόστος δανεισμού, το οποίο αποδίδεται άμεσα στην αγορά, κατασκευή ή παραγωγή επιλέξιμων στοιχείων του ενεργητικού, για τα οποία απαιτείται σημαντική περίοδος μέχρι να είναι έτοιμα για την προτιθέμενη χρήση ή πώλησή τους, προστίθεται στο κόστος κτήσης αυτών των περιουσιακών στοιχείων μέχρι την χρονική στιγμή, που αυτά θα είναι ουσιαστικά έτοιμα για την προτιθέμενη χρήση ή πώλησή τους. Το κόστος δανεισμού στις υπόλοιπες περιπτώσεις επιβαρύνει τα κέρδη ή τις ζημιές της κατάστασης συνολικών εσόδων της περιόδου, στην οποία πραγματοποιείται.

4.20 Σημαντικές κρίσεις και λογιστικές εκτιμήσεις της διοίκησης

Η σύνταξη των Οικονομικών Καταστάσεων σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς (ΔΠΧΑ) απαιτεί από τη Διοίκηση το σχηματισμό κρίσεων, εκτιμήσεων και υποθέσεων, οι οποίες επηρεάζουν τα στοιχεία του ενεργητικού και τις υποχρεώσεις, τις γνωστοποιήσεις των ενδεχόμενων απαιτήσεων και υποχρεώσεων, καθώς και τα έσοδα και έξοδα κατά της παρουσιαζόμενης περιόδου. Τα πραγματικά αποτελέσματα ενδέχεται να διαφέρουν από αυτά που

έχουν εκτιμηθεί. Οι εκτιμήσεις και οι κρίσεις βασίζονται στην εμπειρία του παρελθόντος και σε άλλους παράγοντες, συμπεριλαμβανομένων και των προσδοκιών για μελλοντικά γεγονότα, τα οποία θεωρούνται λογικά στις συγκεκριμένες συνθήκες, ενώ επαναξιολογούνται συνεχώς βάσει όλων των διαθέσιμων πληροφοριών.

Οι βασικές κρίσεις και εκτιμήσεις, που αναφέρονται σε δεδομένα η εξέλιξη των οποίων θα μπορούσε να επηρεάσει τα κονδύλια των Οικονομικών Καταστάσεων τους επόμενους 12 μήνες έχουν ως εξής:

4.20.1 Κρίσεις

Οι βασικές κρίσεις που πραγματοποιεί η Διοίκηση της Εταιρείας και που έχουν την σημαντικότερη επίδραση στα ποσά, που αναγνωρίζονται στις Οικονομικές Καταστάσεις σχετίζονται κυρίως με:

- **Ταξινόμηση Χρηματοοικονομικών μέσων**

Οι λογιστικές αρχές, που εφαρμόζει η Εταιρεία απαιτούν την ταξινόμηση των χρηματοοικονομικών στοιχείων του ενεργητικού και των υποχρεώσεων, κατά την απόκτησή τους, σε διαφορετικές κατηγορίες:

- Επενδύσεις κατεχόμενες ως τη λήξη. Για την ταξινόμηση ενός στοιχείου στην κατηγορία αυτή, η Διοίκηση εξετάζει εάν πληρούνται τα κριτήρια του ΔΛΠ 39 και συγκεκριμένα το κατά πόσο η Εταιρεία έχει την πρόθεση και την ικανότητα να τις κρατήσει έως τη λήξη τους.
- Χρηματοοικονομικά μέσα κατεχόμενα για εμπορικούς σκοπούς. Στην κατηγορία αυτή εντάσσονται οι επενδύσεις και τα παράγωγα που δημιουργούνται κυρίως με σκοπό την επίτευξη βραχυπρόθεσμου κέρδους.
- Χρηματοοικονομικά στοιχεία του ενεργητικού και υποχρεώσεις σε εύλογη αξία μέσω των αποτελεσμάτων. Η ταξινόμηση μιας επένδυσης στην κατηγορία αυτή, εξαρτάται από τον τρόπο, που αποτιμά η Διοίκηση την αποδοτικότητα και τον κίνδυνο της επένδυσης. Έτσι, στην κατηγορία αυτή εντάσσονται και επενδύσεις, που δεν ανήκουν στο εμπορικό χαρτοφυλάκιο αλλά στο χαρτοφυλάκιο επιχειρηματικών συμμετοχών και παρακολουθούνται εσωτερικά, σύμφωνα με τη στρατηγική της Εταιρείας, στην εύλογη αξία τους.
- Χρηματοοικονομικά στοιχεία του ενεργητικού διαθέσιμα προς πώληση. Είναι τα χρηματοοικονομικά στοιχεία του ενεργητικού, που η Διοίκηση εκτιμά ότι δεν μπορούν να ταξινομηθούν σε κάποια από τις προαναφερθείσες κατηγορίες.

- **Ανακτησιμότητα των απαιτήσεων**

Η κρίση της διοίκησης αναφορικά με την αξιολόγηση της ανακτησιμότητας των απαιτήσεων αποτελεί σημαντικό στοιχείο για την χαρακτηρισμό των υπολοίπων ως επισφαλή ή μη και την επιμέτρηση τυχόν απομείωσης της αξίας τους. Η Εταιρεία διενεργεί μεγάλο μέρος των συναλλαγών της με πράκτορες εσωτερικού ή εξωτερικού. Ανά περίπτωση εξετάζεται η δυνατότητα ανακτησιμότητας των σχετικών απαιτήσεων.

- **Κατά πόσο μια μίσθωση, που συνάπτεται με έναν εκμισθωτή κατατάσσεται ως λειτουργική ή χρηματοδοτική**

Η αξιολόγηση τέτοιων συμβάσεων δεν εναπόκειται μόνο στον έλεγχο του τύπου, που τη διέπει αλλά κυρίως στην αξιολόγηση της ουσίας της συναλλαγής. Για την αξιολόγηση της ουσίας της συναλλαγής λαμβάνονται υπόψη γεγονότα όπως ο χρόνος της μίσθωσης, η υπολειπόμενη εύλογη αξία του παγίου και διάφοροι άλλοι παράγοντες.

- **Λογιστικοποίηση υποχρεώσεων /απαιτήσεων συντήρησης αεροσκαφών**

Η λογιστικοποίηση και επιμέτρηση των εν λόγω αποθεματικών βασίζεται σε κρίσεις και υποθέσεις της διοίκησης αναφορικά με τη χρήση των αεροσκαφών και του χρόνου υλοποίησης των προγραμματισμών συντηρήσεων αυτών. Λαμβάνονται υπόψη παράγοντες όπως η χρήση των αεροσκαφών βάσει σχεδίου πτήσεων, καθώς και η στρατηγική εκμετάλλευσης του στόλου της.

- **Προσθήκες παγίων**

Οι κρίσεις της διοίκησης αναφορικά αν μια δαπάνη προσδίδει αξία σε πάγια περιουσιακά στοιχεία ή όχι. Σημαντικής αξίας συναλλαγές που γίνονται με σκοπό να προσδώσουν αξία σε υφιστάμενο πάγιο περιουσιακό στοιχείο και να ωφελήσουν την εταιρεία για περισσότερες από μία χρήσεις κεφαλαιοποιούνται και η αναπόσβεστη αξία του συστατικού που αντικαθίσταται καταχωρείται στα αποτελέσματα χρήσης, κατά το χρόνο αντικατάστασης τους.

4.21 Εκτιμήσεις και Υποθέσεις

Συγκεκριμένα ποσά που περιλαμβάνονται ή επηρεάζουν τις Οικονομικές Καταστάσεις, καθώς και τις σχετικές γνωστοποιήσεις εκτιμώνται, απαιτώντας το σχηματισμό υποθέσεων σχετικά με αξίες ή συνθήκες, οι οποίες δεν είναι δυνατόν να είναι γνωστές με βεβαιότητα κατά την περίοδο σύνταξης των Οικονομικών Καταστάσεων. Μία λογιστική εκτίμηση θεωρείται σημαντική όταν επηρεάζει ουσιαδώς την χρηματοοικονομική κατάσταση και τα αποτελέσματα της Εταιρείας και απαιτεί τις πιο δύσκολες, υποκειμενικές ή περίπλοκες κρίσεις της Διοίκησης. Η Εταιρεία αξιολογεί τέτοιες εκτιμήσεις σε συνεχή βάση, βασιζόμενη στα αποτελέσματα του παρελθόντος και στην εμπειρία, σε συσκέψεις με ειδικούς, σε τάσεις και σε άλλες μεθόδους οι οποίες θεωρούνται λογικές στις συγκεκριμένες συνθήκες, όπως επίσης και σε προβλέψεις σχετικά με το πώς ενδέχεται να αλλάξουν στο μέλλον.

- **Έλεγχοι απομείωσης άυλων στοιχείων του ενεργητικού με απεριόριστη ωφέλιμη ζωή**

Η Εταιρεία διενεργεί τον σχετικό έλεγχο απομείωσης της υπεραξίας και των άυλων στοιχείων του ενεργητικού με απεριόριστη διάρκεια ζωής (slots) τουλάχιστον σε ετήσια βάση ή και όποτε υπάρχει ένδειξη για απομείωση, σύμφωνα με τις διατάξεις του ΔΛΠ 36. Προκείμενου να διαπιστωθεί αν συντρέχουν λόγοι απομείωσης, απαιτείται ο υπολογισμός της αξίας χρήσης και της εύλογης αξίας απομειωμένης κατά το κόστος πώλησης του άυλου στοιχείου.

- **Απομείωση Ενσώματων Παγίων**

Τα ενσώματα πάγια στοιχεία με περιορισμένη ωφέλιμη ζωή ελέγχονται για σκοπούς απομείωσης όταν γεγονότα ή αλλαγές στις συνθήκες υποδηλώνουν ότι η λογιστική τους αξία μπορεί να μην είναι ανακτήσιμη. Για τον υπολογισμό της αξίας λόγω χρήσης η Διοίκηση εκτιμά τις μελλοντικές ταμειακές ροές από το περιουσιακό στοιχείο ή την μονάδα ταμειακής ροής και επιλέγει τον κατάλληλο συντελεστή προεξόφλησης για να υπολογίσει την παρούσα αξία των μελλοντικών ταμειακών ροών.

- **Υπολειμματική αξία και Ωφέλιμη Ζωή Αποσβέσιμων Στοιχείων**

Η Διοίκηση εξετάζει τις υπολειμματικές αξίες και τις ωφέλιμες ζωές των αποσβέσιμων στοιχείων σε κάθε ετήσια περίοδο αναφοράς. Την 31/12/2014 η Διοίκηση εκτιμά ότι οι υπολειμματικές αξίες και οι ωφέλιμες ζωές αντιπροσωπεύουν την αναμενόμενη χρησιμότητα των στοιχείων του ενεργητικού.

- **Εκτίμηση Εύλογης Αξίας Χρηματοοικονομικών Μέσων**

Ο υπολογισμός της εύλογης αξίας των χρηματοοικονομικών στοιχείων του ενεργητικού και παθητικού, για τα οποία δεν υπάρχουν δημοσιευμένες τιμές αγοράς, απαιτεί τη χρησιμοποίηση συγκεκριμένων τεχνικών εκτίμησης. Ο υπολογισμός της εύλογης αξίας τους απαιτεί διαφόρων ειδών εκτιμήσεις. Οι σημαντικότερες αφορούν στην εκτίμηση των διαφόρων κινδύνων στους οποίους υπόκεινται το μέσο, όπως επιχειρηματικός κίνδυνος, κίνδυνος ρευστότητας κτλ.

- **Απομείωση Χρηματοοικονομικών Μέσων**

Η Εταιρεία ακολουθεί τις οδηγίες του ΔΛΠ 39 για τον έλεγχο απομείωσης της αξίας των επενδύσεών του. Κατά την προσδιορισμό του πότε μια επένδυση έχει υποστεί απομείωση της αξίας της η Εταιρεία εκτιμά, μαζί με άλλους παράγοντες, τη διάρκεια ή την έκταση, που η εύλογη αξία μιας επένδυσης είναι χαμηλότερη του κόστους, γεγονός το οποίο μπορεί να αποτελέσει μία αντικειμενική ένδειξη απομείωσης, τη χρηματοοικονομική βιωσιμότητα και τις βραχυπρόθεσμες προοπτικές επιχειρηματικές πολιτικές, το μέλλον της επένδυσης, συμπεριλαμβανομένων παραγόντων όπως η επίδοση της βιομηχανίας και του επιχειρηματικού κλάδου, οι αλλαγές στην τεχνολογία και οι μεταβολές στις λειτουργικές και χρηματοδοτικές ταμειακές ροές.

- **Εκτίμηση της αξίας των πωληθέντων και μη χρησιμοποιημένων εισιτηρίων επιβατών στην ημερομηνία αναφοράς των οικονομικών καταστάσεων**

Τα έσοδα από ναύλους αναγνωρίζονται όταν η μεταφορά (η πτήση) έχει πραγματοποιηθεί. Οι ναύλοι των πωληθέντων εισιτηρίων, που οι επιβάτες δεν θα τα χρησιμοποιήσουν για μεταφορά (αχρησιμοποίητα εισιτήρια) μέχρι την ημερομηνία αναφοράς των οικονομικών καταστάσεων, αναγνωρίζονται μεταγενέστερα ως έσοδα στην κατάσταση αποτελεσμάτων. Η αξία των ναύλων, που αντιστοιχεί σε διαδρομές –πτήσεις επόμενης περιόδου από εκείνη, που τα εισέπραξε η Εταιρεία απεικονίζονται μέχρι την στιγμή της παροχής υπηρεσίας στο λογαριασμό «Υποχρεώσεις από προεισπραχθέντα εισιτήρια» και για τον προσδιορισμό της υποχρέωσης αυτής η διοίκηση της Εταιρείας προβαίνει σε εκτιμήσεις για τον χρόνο (με την δεδομένη στιγμή) της αναγνώρισης, βάσει των όρων και των συνθηκών του εισιτηρίου και βάσει ιστορικών τάσεων (historical trends). Η εκτίμηση καθίσταται αξιόπιστη λόγω της αυξανόμενης χρήσης ηλεκτρονικών δεδομένων. Την 31/12/2014 η εταιρεία δεν έχει τέτοιες υποχρεώσεις.

4.22 Προβλέψεις

Προβλέψεις αναγνωρίζονται όταν:

- Υπάρχει μία παρούσα νομική ή τεκμαιρόμενη δέσμευση ως αποτέλεσμα παρελθόντων γεγονότων.
- Είναι πιθανόν ότι θα απαιτηθεί εκροή πόρων για τον διακανονισμό της δέσμευσης.
- Το απαιτούμενο ποσό μπορεί να εκτιμηθεί αξιόπιστα.

Όπου υπάρχουν διάφορες παρόμοιες υποχρεώσεις, η πιθανότητα ότι θα απαιτηθεί εκροή κατά την εκκαθάριση προσδιορίζεται με την εξέταση της κατηγορίας υποχρεώσεων συνολικά.

Πρόβλεψη αναγνωρίζεται ακόμα κι αν η πιθανότητα εκροής σχετικά με οποιοδήποτε στοιχείο που περιλαμβάνεται στην ίδια κατηγορία υποχρεώσεων μπορεί να είναι μικρή.

Οι προβλέψεις υπολογίζονται στην παρούσα αξία των εξόδων τα οποία, βάσει της καλύτερης εκτίμησης της διοίκησης, απαιτούνται να καλύψουν την παρούσα υποχρέωση την ημερομηνία του ισολογισμού. Το προεξοφλητικό επιτόκιο, που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό της παρούσας αξίας αντικατοπτρίζει τις τρέχουσες αγοραίες εκτιμήσεις για την χρονική αξία του χρήματος και αυξήσεις που αφορούν τη συγκεκριμένη υποχρέωση.

4.23 Ενδεχόμενα Στοιχεία του Ενεργητικού και Ενδεχόμενες Υποχρεώσεις

Η Εταιρεία εμπλέκεται σε δικαστικές διεκδικήσεις και αποζημιώσεις κατά τη συνήθη πορεία των εργασιών της. Η Διοίκηση κρίνει ότι οποιοδήποτε διακανονισμοί δεν θα επηρέαζαν σημαντικά την οικονομική θέση της Εταιρείας την 31/12/2013. Παρόλα αυτά, ο καθορισμός των ενδεχόμενων υποχρεώσεων, που σχετίζονται με τις δικαστικές διεκδικήσεις και τις απαιτήσεις είναι μια πολύπλοκη διαδικασία που περιλαμβάνει κρίσεις σχετικά με τις πιθανές συνέπειες και τις διερμηνείες σχετικά με τους νόμους και τους κανονισμούς. Μεταβολές στις κρίσεις ή στις διερμηνείες είναι πιθανό να οδηγήσουν σε μια αύξηση ή μια μείωση των ενδεχόμενων υποχρεώσεων της Εταιρείας στο μέλλον. Την περίοδο αναφοράς, έχουν γίνει οι απαραίτητες προβλέψεις.

4.24 Γνωστοποιήσεις συνδεδεμένων μερών (Δ.Λ.Π. 24)

Οι γνωστοποιήσεις συνδεδεμένων μερών καλύπτονται από το Δ.Λ.Π. 24 το οποίο αναφέρεται στις συναλλαγές μεταξύ μιας επιχείρησης που καταρτίζει οικονομικές καταστάσεις και των συνδεδεμένων με αυτή μερών και εφαρμόζεται υποχρεωτικά. Το πρωτεύον στοιχείο του είναι η οικονομική ουσία και όχι ο νομικός τύπος των συναλλαγών.

Συνδεδεμένο μέρος θεωρείται μία επιχείρηση εάν:

- (1) Άμεσα ή έμμεσα διαμέσου ενδιάμεσων μερών ελέγχει, ελέγχεται ή βρίσκεται κάτω από κοινόελεγχο με την επιχείρηση.
- (2) Κατέχει ένα ποσοστό μιας επιχείρησης και το ποσοστό αυτό της δίνει ουσιώδη επιρροή πάνω στην επιχείρηση ή από κοινού έλεγχο πάνω στην επιχείρηση.
- (3) Είναι συγγενής επιχείρηση, όπως ορίζεται από το ΔΛΠ 28.
- (4) Είναι μία κοινοπραξία, όπως ορίζεται από το ΔΛΠ 31.
- (5) Είναι βασικό μέλος του διοικητικού προσωπικού της επιχείρησης ή της μητρικής της.
- (6) Είναι κοντινό μέλος της οικογενείας οποιουδήποτε ατόμου της πρώτης και τέταρτης προαναφερθείσας περίπτωσης.
- (7) Είναι μία επιχείρηση η οποία ελέγχεται είτε σε από κοινού έλεγχο είτε κάτω από ουσιώδη επιρροή, από ένα πρόσωπο που αναφέρεται στην τέταρτη και πέμπτη προαναφερθείσα περίπτωση.
- (8) Είναι ένα πρόγραμμα καθορισμένων παροχών προς τους εργαζομένους της επιχείρησης με σκοπό το οικονομικό όφελός του ή όφελος των εργαζομένων της επιχείρησης που αποτελεί συνδεδεμένο μέρος της επιχείρησης.

Συναλλαγή συνδεδεμένων μερών είναι μια μεταφορά πόρων, υπηρεσιών ή υποχρεώσεων μεταξύ των συνδεδεμένων μερών, ανεξάρτητα από το εάν επιβάλλεται ένα τίμημα ή όχι.

5. Κίνδυνοι και Διαχείριση κινδύνων

Η διαχείριση κινδύνων διεκπεραιώνεται από την Διοίκηση της εταιρείας, η οποία προσδιορίζει εκτιμά και αντισταθμίζει τους χρηματοοικονομικούς κινδύνους σε συνεργασία με τις υπηρεσίες που

αντιμετωπίζουν αυτούς τους κινδύνους. Προς της διενέργειας σχετικών συναλλαγών λαμβάνεται έγκριση από τα στελέχη που έχουν το δικαίωμα δέσμευσης της εταιρείας προς τους αντισυμβαλλομένους της.

Προβαίνει σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες για τη λήψη αδειοδοτήσεων οποίων η μη ύπαρξη θα επηρεάσει σημαντικά τις δραστηριότητες της Εταιρείας.

5.1 Συναλλαγματικός κίνδυνος

Το νόμισμα λειτουργίας της Εταιρείας είναι το Ευρώ. Ο συναλλαγματικός κίνδυνος προκύπτει από εμπορικές συναλλαγές που διενεργούνται σε ξένα νομίσματα. Η Εταιρεία λόγω της φύσης των δραστηριοτήτων της είναι εκτεθειμένη σε κίνδυνο συναλλαγματικών ισοτιμιών που προκύπτουν κυρίως από το Δολάριο των ΗΠΑ, λίρα Αγγλίας.

Η ανάλυση των χρηματοοικονομικών στοιχείων του ενεργητικού και των υποχρεώσεων της Εταιρείας ανά κύριο νόμισμα μετατρέπόμενα σε Ευρώ κατά την 31 Δεκεμβρίου 2014 και 31/12/2013 έχει, ως εξής:

Ονομαστικά ποσά	31/12/2014		31/12/2013	
	USD	GBP	USD	GBP
Χρημ/κά περιουσιακά στοιχεία	28,95		0,00	
Χρημ/κές υποχρεώσεις	-9.448.632,63	-36.928,64	-6.910.964,31	0,00
Έκθεση σε κίνδυνο	-9.448.603,68	-36.928,64	-6.910.964,31	0,00

Για την μετατροπή της αξίας σε ευρώ των ξένων νομισμάτων χρησιμοποιήθηκαν οι αντίστοιχες ισοτιμίες έναντι του Ευρώ της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας.

Ακολουθεί πίνακας ανάλυσης ευαισθησίας του αποτελέσματος της χρήσης, καθώς και των ιδίων κεφαλαίων της Εταιρείας λαμβάνοντας υπόψη μία εύλογη μεταβολή των συναλλαγματικών ισοτιμιών. Το ποσοστό αυτό βασίστηκε στη μέση μεταβλητότητα στην αγορά συναλλαγματικών ισοτιμιών για διάστημα 12 μηνών.

	31/12/2014		31/12/2013	
	USD	GBP	USD	GBP
	10%	-10%	8%	-8%
Αποτέλεσμα χρήσης (προ φόρων)	-931.110,79	931.110,79	-3.116,39	3.116,39
Καθαρή Θέση	-931.110,79	931.110,79	-3.116,39	3.116,39
Αποτέλεσμα χρήσης (προ φόρων)	-681.039,62	681.039,62	0,00	0,00
Καθαρή Θέση	-681.039,62	681.039,62	0,00	0,00

5.2 Κίνδυνος επιτοκίου

Οι αλλαγές στα επιτόκια μπορούν να επηρεάσουν το καθαρό εισόδημα της Εταιρείας αυξάνοντας το κόστος εξυπηρέτησης του χρέους που αναλαμβάνει για την χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων της και μειώνοντας τα έσοδα από πιστωτικούς τόκους. Η Εταιρεία είναι εκτεθειμένη σε σημαντικά επίπεδα κινδύνου επιτοκίου καθώς προέβη σε δανεισμό (ομολογιακό δάνειο και χρηματοδοτική μίσθωση) και οι τραπεζικές καταθέσεις της δεν είναι σημαντικές σε σχέση με το ύψος του δανεισμού της.

Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει την ευαισθησία του αποτελέσματος της χρήσης, καθώς και των ιδίων κεφαλαίων της Εταιρείας προσαρμόζοντας το μεσοσταθμικό επιτόκιο της χρήσης 2014 κατά μία ποσοστιαία μονάδα θετικά ή αρνητικά (δηλαδή προσθέτοντας +1% ή αφαιρώντας -1% στο μεσοσταθμικό επιτόκιο χρήσης):

Ποσά σε €	1%	-1%	1%	-1%
	31/12/2014		31/12/2013	
Αποτέλεσμα χρήσης (προ φόρων)	-77.146,19	77.146,19	-68.311,97	68.311,97
Καθαρή Θέση	-77.146,19	77.146,19	-68.311,97	68.311,97

5.3 Πιστωτικός κίνδυνος

Πιστωτικός κίνδυνος είναι η πιθανή μη έγκαιρη αποπληρωμή προς την Εταιρεία των υφιστάμενων και ενδεχόμενων υποχρεώσεων των αντισυμβαλλομένων. Τα στοιχεία του ενεργητικού που εκτίθεται σε πιστωτικό κίνδυνο κατά την ημερομηνία αναφοράς των οικονομικών καταστάσεων αναλύονται ως εξής:

Ποσά σε €	31/12/2014	31/12/2013
<i>Κατηγορίες χρημ/κών στοιχείων</i>		
Ταμιακά διαθέσιμα και ταμιακά ισοδύναμα	513.764,10	92.431,83
Εμπορικές και λοιπές απαιτήσεις	387.502,63	147.450,23
Σύνολο	901.266,73	239.882,06

5.4 Κίνδυνος ρευστότητας

Η Εταιρεία διαχειρίζεται προσεκτικά τις ανάγκες ρευστότητας σε καθημερινή βάση μέσω συστηματικής παρακολούθησης των υποχρεώσεων της και των πληρωμών. Η ληκτότητα των χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων την 31/12/2014 αναλύεται ως εξής:

Ποσά σε €	31/12/2014			
	Βραχυπρόθεσμες		Μακροπρόθεσμες	
	Εντός 6 μηνών	6 έως 12 μήνες	1 έως 5 έτη	Πάνω από 5 έτη
Μακροπρόθεσμος δανασμός	164.529,13	0,00	6.201.414,34	0,00
Υποχρεώσεις χρηματοδοτικών μισθώσεων	478.641,79	723.243,55	1.178.029,00	0,00
Εμπορικές υποχρεώσεις	1.293.561,23	0,00	0,00	0,00
Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	343.552,14	303.072,08	0,00	0,00
Σύνολο	2.280.284,29	1.026.315,63	7.379.443,34	0,00

Αντίστοιχα, για τη χρήση 2013, η ληκτότητα των χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων αναλύεται ως εξής:

Ποσά σε €	31/12/2013			
	Βραχυπρόθεσμες		Μακροπρόθεσμες	
	Εντός 6 μηνών	6 έως 12 μήνες	1 έως 5 έτη	Πάνω από 5 έτη
Μακροπρόθεσμος δανασμός	25.000,00	0,00	0,00	4.398.431,20
Υποχρεώσεις χρηματοδοτικών μισθώσεων	439.547,53	466.245,38	1.581.743,17	0,00
Εμπορικές υποχρεώσεις	64.871,00	3.625,06	0,00	0,00
Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	61.965,55	16.309	0,00	0,00
Σύνολο	591.384,08	486.179,07	1.581.743,17	4.398.431,20

5.5 Λοιποί κίνδυνοι και Δράσεις της Διοίκησης

Το σύνολο των Ιδίων Κεφαλαίων της Εταιρείας έχει καταστεί αρνητικό, και συντρέχει περίπτωση εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 48 του κωδ. Ν. 2190/1920 και επιπρόσθετα το σύνολο της αξίας των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων της Εταιρείας υπερβαίνει τη συνολική αξία των κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων κατά το ποσό ευρώ 2.416.045,06.

Η Διοίκηση της Εταιρείας, έχει σχεδιάσει μία σειρά μέτρων και ήδη προχωρήσει σε μερικά από αυτά, τα οποία θα επικφέρουν σημαντικές διαφοροποιήσεις ως προς την αναδιάρθρωση των εσόδων και balance sheet improvement.

Έχει επικεντρωθεί στην αύξηση μετοχικού κεφαλαίου και στην εισαγωγή νέων επενδυτών. Αυτό αποτελούσε πρωταρχικό στόχο της διοικήσεως και πλέον βρίσκεται στα τελικά στάδια διαπραγμάτευσης με τους μελλοντικούς επενδυτές καθώς και με τους υφιστάμενους μετόχους.

Σκοπεύει να αυξήσει δραστικά την εκμετάλλευση του στόλου αυξάνοντας σημαντικά το μικτό κέρδος της και να συνεχίσει την βελτίωση της πληρότητας των πτήσεων χρησιμοποιώντας εντατικό και στοχευμένο marketing και δημόσιες σχέσεις.

Η διοίκηση της Εταιρείας, όπως προκύπτει από τις παραπάνω αναφορές, έχει προβεί στον σχεδιασμό κατάλληλων δράσεων για τη βελτίωση της χρηματοοικονομικής θέσης, της ταμειακής ρευστότητας και της απρόσκοπτης συνέχισης της επιχειρηματικής της δραστηριότητας, προϋπόθεση η οποία έχει ληφθεί υπόψη κατά τη σύνταξη των οικονομικών καταστάσεων που συντάχθηκαν με δεδομένη την αρχή της συνέχισης της επιχειρηματικής δραστηριότητας της Εταιρείας.

6. Πολιτικές και διαδικασίες διαχείρισης κεφαλαίου

Οι στόχοι της Εταιρείας όσον αφορά στη διαχείριση του κεφαλαίου είναι οι εξής:

- να εξασφαλίσει τη διατήρηση της υψηλής πιστοληπτικής της διαβάθμισης και των υγιών δεικτών κεφαλαίου,
- να εξασφαλίσει την ικανότητα να συνεχίσει τη δραστηριότητα της (going – concern) και
- να μεγιστοποιήσει την αξία των μετοχών της Εταιρείας.

Η Εταιρεία παρακολουθεί το κεφάλαιο στη βάση του ποσού των ιδίων κεφαλαίων, μείον τα ταμειακά διαθέσιμα και τα ταμειακά ισοδύναμα όπως αυτά απεικονίζονται στην Κατάσταση Οικονομικής Θέσης. Το κεφάλαιο για τη χρήση 2014 αναλύεται ως εξής:

Ποσά σε €	<u>31/12/2014</u>	<u>31/12/2013</u>
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	-3.795.772,24	198.897,93
Πλέον: Δάνεια μειωμένης εξασφάλισης	0,00	0,00
Μείον: Ανπισταθμίσεις ταμειακών ροών	0,00	0,00
Μείον: Ταμειακά διαθέσιμα και ταμειακά ισοδύναμα	-513.764,10	-92.431,83
Κεφάλαιο	<u>-4.309.536,34</u>	<u>106.466,10</u>
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	-3.795.772,24	198.897,93
Πλέον: Δάνεια	8.745.857,82	6.910.967,28
Σύνολο κεφαλαίων	<u>4.950.085,58</u>	<u>7.109.865,21</u>
Κεφάλαιο προς Σύνολο Κεφαλαίων	(0,87)	0,01

Η Εταιρεία ορίζει το ποσό του κεφαλαίου σε σχέση με την συνολική κεφαλαιακή διάρθρωση, π.χ. ίδια κεφάλαια και χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις χωρίς να λαμβάνονται υπόψη τυχόν δάνεια μειωμένης εξασφάλισης. Η Εταιρεία διαχειρίζεται την κεφαλαιακή διάρθρωση και κάνει τις προσαρμογές κατά το χρόνο που η οικονομική κατάσταση και τα χαρακτηριστικά των κινδύνων των υπαρχόντων περιουσιακών στοιχείων μεταβάλλονται.

7. Παρουσίαση των χρηματοοικονομικών περιουσιακών στοιχείων και υποχρεώσεων ανά κατηγορία

Τα ποσά που αφορούν την Εταιρεία αναφορικά με τα χρηματοοικονομικά στοιχεία ενεργητικού και χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις που αναγνωρίστηκαν στην Κατάσταση Οικονομικής Θέσης στις περιόδους που αναφέρονται μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως ακολούθως:

Ποσά σε €	Σημ.	31/12/2014	31/12/2013
Μη Κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία			
<i>Δάνεια και απαιτήσεις</i>			
Εμπορικές και λοιπές απαιτήσεις	10	9.711,87	4.310,00
		9.711,87	4.310,00
Κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία			
<i>Δάνεια και απαιτήσεις</i>			
Εμπορικές και λοιπές απαιτήσεις	11,12	377.790,76	143.140,23
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	13	513.764	92.432
		891.554,86	235.572,06
Σύνολο χρηματοοικονομικών στοιχείων ενεργητικού		901.266,73	239.882,06
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις			
Χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις αποτιμημένες στο αποσβεσμένο κόστος			
	17	7.379.443,34	5.980.174,37
Χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις αποτιμημένες στο αποσβεσμένο κόστος			
		7.379.443,34	5.980.174,37
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις			
Χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις αποτιμημένες στο αποσβεσμένο κόστος			
	17	1.366.414,48	930.792,91
Εμπορικές και λοιπές υποχρεώσεις	18, 20	1.940.185,45	146.770,24
		3.306.599,92	1.077.563,15
Σύνολο χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων		10.686.043,27	7.057.737,52

Η Εταιρεία υιοθέτησε το τροποποιημένο ΔΠΧΑ 7 «Χρηματοοικονομικά μέσα: Γνωστοποιήσεις». Το αναθεωρημένο κείμενο απαιτεί επιπρόσθετες γνωστοποιήσεις αναφορικά με την εύλογη αξία των χρηματοοικονομικών μέσων και τον κίνδυνο ρευστότητας. Ειδικότερα, σύμφωνα με την εν λόγω τροποποίηση, τα κονδύλια κάθε κατηγορίας χρηματοοικονομικών μέσων της Κατάστασης Οικονομικής Θέσης, που αποτιμώνται στην εύλογη αξία, θα πρέπει για σκοπούς γνωστοποιήσεων, να ταξινομηθούν στα κάτωθι τρία επίπεδα, ανάλογα με την ποιότητα των δεδομένων που χρησιμοποιήθηκαν για την εκτίμηση της εύλογης αξίας τους:

Επίπεδο 1: είναι οι τιμές (χωρίς προσαρμογές) ενεργούς αγοράς.

Επίπεδο 2: πρόκειται για τα δεδομένα που είναι άμεσα ή έμμεσα παρατηρήσιμα (observable) και αφορούν τα στοιχεία προς αποτίμηση (στην κατηγορία αυτή δεν περιλαμβάνονται τα στοιχεία του επιπέδου 1).

Επίπεδο 3: είναι δεδομένα τα οποία προκύπτουν από εκτιμήσεις της ίδιας της επιχείρησης καθώς δεν υπάρχουν παρατηρήσιμα δεδομένα στην αγορά.

Η Εταιρεία στις παρουσιαζόμενες χρήσεις δεν κατέχει χρηματοοικονομικά μέσα που επιμετρούνται σε εύλογη αξία.

8. Ενσώματα πάγια

Οι μεταβολές του λογαριασμού των ενσώματων παγίων της Εταιρείας αναλύονται, ως ακολούθως:

Ποσά σε €	Αεροπλάνα Leasing	Αεροπλάνα Leasing- Συστατικό Συντήρησης	Μηχ/κός εξοπλισμός & Εξοπλισμός Αεροσκαφών	Λοιπά Μεταφορικά Μέσα	Επιπλα και λοιπός εξοπλισμός	Σύνολο
Λογιστική Αξία την 1/1/2014	4.987.722,53	1.310.677,44	649.164,71	1.400,00	50.540,75	6.999.505,43
Συσσωρευμένες Αποσβέσεις	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Καθαρή Λογιστική Αξία την 1/1/2014	4.987.722,53	1.310.677,44	649.164,71	1.400,00	50.540,75	6.999.505,43
Προσθήκες	0,00	10.457,15	606.950,98	0,00	9.146,97	626.555,10
Πωλήσεις /αποσύρσεις	0,00	0,00	(27.190,00)	0,00	(1.785,00)	(28.975,00)
Αποσβέσεις περιόδου	(644.567,21)	(859.865,66)	(177.598,75)	(311,11)	(8.829,43)	(1.691.172,17)
Λογιστική Αξία την 31/12/2014	4.987.722,53	1.321.134,59	1.228.925,69	1.400,00	57.902,72	7.599.085,53
Συσσωρευμένες Αποσβέσεις	(644.567,21)	(859.865,66)	(177.598,75)	(311,11)	(8.829,43)	(1.691.172,17)
Καθαρή Λογιστική Αξία την 31/12/2014	4.343.155,32	461.268,93	1.051.326,94	1.088,89	49.073,29	5.905.913,36

Ποσά σε €	Αεροπλάνα Leasing	Αεροπλάνα Leasing- Συστατικό Συντήρησης	Μηχ/κός εξοπλισμός & Εξοπλισμός Αεροσκαφών	Λοιπά Μεταφορικά Μέσα	Επιπλα και λοιπός εξοπλισμός	Σύνολο
Λογιστική Αξία την 05/10/2012	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Συσσωρευμένες Αποσβέσεις	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Καθαρή Λογιστική Αξία την 05/10/2012	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Προσθήκες	4.987.722,53	1.310.677,44	649.164,71	1.400,00	50.540,75	6.999.505,43
Λογιστική Αξία την 31/12/2013	4.987.722,53	1.310.677,44	649.164,71	1.400,00	50.540,75	6.999.505,43
Συσσωρευμένες Αποσβέσεις	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Καθαρή Λογιστική Αξία την 31/12/2013	4.987.722,53	1.310.677,44	649.164,71	1.400,00	50.540,75	6.999.505,43

Οι υπολειμματικές αξίες ανά κατηγορία παγίων έχει ως εξής:

Ενσώματα πάγια	Υπολειμματική Αξία
Αεροπλάνα Leasing	1.534.683,85
Μηχ/κός εξοπλισμός & Εξοπλισμός Αεροσκαφών	11.870,43
Λοιπά Μεταφορικά Μέσα	280,00
	1.546.834,28

Η Εταιρεία την 27/06/2013 προέβη σε σύναψη μίσθωσης αεροσκάφους που πληροί τις προϋποθέσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης. Εν συνεχεία στις 27/3/2014 και 23/12/2014 έλαβαν χώρα δύο τροποποιήσεις της σύμβασης αυτής ως προς το χρόνο και το ποσό των δόσεων.

Το εν λόγω πάγιο που αναγνωρίστηκε στις παρουσιαζόμενες οικονομικές καταστάσεις σε εφαρμογή των διατάξεων IAS 17, περιλαμβάνεται διακριτά στον ανωτέρω πίνακα.

Στον πίνακα που ακολουθεί απεικονίζεται η συμφωνία μεταξύ του συνόλου των ελάχιστων καταβολών μελλοντικών μισθωμάτων και της παρούσας αξίας των χρηματοδοτικών μισθώσεων κατά την ημερομηνία αναφοράς των παρουσιαζόμενων οικονομικών καταστάσεων:

Ποσά σε €	31/12/2014		31/12/2013	
	Ελάχιστες μελλοντικές καταβολές	Παρούσα αξία ελάχιστων μελλοντικών καταβολών	Ελάχιστες μελλοντικές καταβολές	Παρούσα αξία ελάχιστων μελλοντικών καταβολών
Εως 1 έτους	1.454.654,16	1.201.885,35	1.158.955,84	905.792,91
Μεταξύ 1 έτους και 5 ετών	1.243.875,47	1.178.029,00	1.738.433,76	1.581.743,17
Άνω των 5 ετών	0,00	0,00	0,00	0,00
Σύνολο Ελάχιστων μελλοντικών καταβολών	2.698.529,64	2.379.914,35	2.897.389,60	2.487.536,08
Μέσον: Ποσά που αποτελούν χρηματοοικονομικό έξοδο	-318.615,29	0,00	-409.853,52	0,00
Σύνολο παρούσας αξίας ελάχιστων μελλοντικών καταβολών	2.379.914,35	2.379.914,35	2.487.536,08	2.487.536,08

Στις ελάχιστες μελλοντικές καταβολές κατά την αρχική αναγνώριση των χρηματοδοτικών μισθώσεων συμπεριλήφθηκαν τα μελλοντικά μισθώματα.

Η συμβατική λήξη της χρηματοδοτικής μίσθωσης για το αεροσκάφος είναι στις 27/9/2016.

Δεν υπάρχουν ενδεχόμενα μισθώματα την 31/12/2014.

Για την προεξόφληση των ελάχιστων μελλοντικών καταβολών και την εξέταση των προϋποθέσεων αναγνώρισης χρηματοδοτικών μισθώσεων χρησιμοποιήθηκε το επιτόκιο δανεισμού 12%.

Τα μισθώματα που καταβλήθηκαν στον εκμισθωτή και κατανεμήθηκαν σε χρηματοοικονομικό κόστος και αποπληρωμή υποχρεώσεων από χρηματοοικονομική μίσθωση έχει ως εξής:

Ποσά σε €	Μισθώματα	Υποχρεώσεις	Τόκοι
31/12/2014	711.920,66	411.861,42	300.059,24
31/12/2013	613.227,42	436.954,41	176.273,01

Η ωφέλιμη ζωή του αεροσκάφους εκτιμήθηκε στα 8 έτη και η υπολειμματική του αξία σε \$ 2.000.000.

Το σύνολο των ενσώματων ακινητοποιήσεων που εμφανίζεται στις οικονομικές καταστάσεις δεν είναι απαξιωμένα, χρησιμοποιούνται για την εξυπηρέτηση των λειτουργικών αναγκών της Εταιρείας και είναι πλήρως ασφαλισμένα για έκτακτους κινδύνους π.χ. πυρκαγιά, κλοπή κτλ. Σχετικά με τις απομειώσεις των ενσώματων περιουσιακών στοιχείων βλέπε σημείωση 25.

Επί των παγίων περιουσιακών στοιχείων την 31/12/2014 δεν υπάρχουν εμπράγματα βάρη.

9. Άυλα περιουσιακά στοιχεία

Οι μεταβολές του λογαριασμού άυλα περιουσιακά στοιχεία της Εταιρείας για τη χρήση 2014 και 2013 αναλύονται ως ακολούθως:

Ποσά σε €	Λογισμικά Προγράμματα	Σύνολα
Λογιστική Αξία την 1/1/2014	61.365,27	61.365,27
Συσσωρευμένες Αποσβέσεις	(5.126,88)	(5.126,88)
Καθαρή Λογιστική Αξία την 1/1/2014	56.238,39	56.238,39
Προσθήκες	156.219,94	156.219,94
Ζημιές Απομείωσης	(73.558,28)	(73.558,28)
Αποσβέσεις χρήσης	(17.568,26)	(17.568,26)
Λογιστική Αξία την 31/12/2014	144.026,93	144.026,93
Συσσωρευμένες Αποσβέσεις	(22.695,14)	(22.695,14)
Καθαρή Λογιστική Αξία την 31/12/2014	121.331,79	121.331,79

Ποσά σε €	Λογισμικά Προγράμματα	Σύνολα
Λογιστική Αξία την 5/10/2012	0,00	0,00
Συσσωρευμένες Αποσβέσεις	0,00	0,00
Καθαρή Λογιστική Αξία την 05/10/2012	0,00	0,00
Προσθήκες	61.365,27	61.365,27
Αποσβέσεις χρήσης	(5.126,88)	(5.126,88)
Λογιστική Αξία την 31/12/2013	61.365,27	61.365,27
Συσσωρευμένες Αποσβέσεις	(5.126,88)	(5.126,88)
Καθαρή Λογιστική Αξία την 31/12/2013	56.238,39	56.238,39

Σχετικά με τις απομειώσεις των άυλων περιουσιακών στοιχείων βλέπε σημείωση 25.

10. Λοιπά μη κυκλοφορούντα στοιχεία του ενεργητικού

Ο λογαριασμός αναλύεται ως εξής:

Ποσά σε €	31/12/2014	31/12/2013
Εγγυήσεις	7.763,24	4.310,00
Δεσμευμένες καταθέσεις	1.948,63	0,00
Σύνολο	9.711,87	4.310,00

Το σύνολο των απαιτήσεων αυτών δεν μπορούν να εισπραχθούν από την Εταιρεία, βάσει των συμβατικών όρων, τους επόμενους 12 μήνες.

Οι δεσμευμένες καταθέσεις προκύπτουν από έκδοση εγγυητικής επιστολής.

11. Πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις

Οι εμπορικές απαιτήσεις της Εταιρείας αναλύονται, ως εξής:

Ποσά σε €	31/12/2014	31/12/2013
Εμπορικές Απαιτήσεις από τρίτους	115.238,14	0,00
Μείον: Προβλέψεις απομείωσης	-110.303,75	0,00
Καθαρές Εμπορικές Απαιτήσεις	4.934,39	0,00
Μη κυκλοφορούν ενεργητικό	0,00	0,00
Κυκλοφορούν ενεργητικό	4.934,39	0,00
Σύνολο	4.934,39	0,00

Τα υπόλοιπα των απαιτήσεων την 31/12/2014 είναι ανακτήσιμα.

Η Εταιρεία έχει σχηματίσει σωρευτικά πρόβλεψη ευρώ 110.303,75 για πιθανές ζημιές, που θα υποστεί από την μη εισπραξη απαιτήσεων από συνεργαζόμενο πελάτη (βλέπε σημείωση 24).

Ποσά σε €	31/12/2014	31/12/2013
Υπόλοιπο ανοίγματος	0,00	0,00
Προσθήκες από απόκτηση θυγατρικών	0,00	0,00
Πρόσθετες προβλέψεις	110.303,75	0,00
Μειώσεις	0,00	0,00
Εισπραχθείσες επισφάλειες	0,00	0,00
Υπόλοιπο κλεισίματος	110.303,75	0,00

Στο πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται, βάσει των διατάξεων του Δ.Π.Χ.Α 7 η ενηλικίωση των απαιτήσεων:

Ποσά σε €	31/12/2014	31/12/2013
Δεν είναι ληξιπρόθεσμο και δεν είναι απομειωμένα	4.934,39	0,00
Είναι ληξιπρόθεσμο και δεν είναι απομειωμένα:		
< 90 ημέρες	0,00	0,00
91 - 180 ημέρες	0,00	0,00
181 - 360 ημέρες	0,00	0,00
> 360 ημέρες	0,00	0,00
Σύνολο	4.934,39	0,00

12. Λοιπά κυκλοφορούντα στοιχεία ενεργητικού

Τα λοιπά κυκλοφορούντα στοιχεία του ενεργητικού της Εταιρείας αναλύονται, ως ακολούθως:

Ποσά σε €	31/12/2014	31/12/2013
Χρεώστες Διάφοροι	82.365,54	78.876,79
Απατήσεις Από Δημόσιες Αρχές	168.013,13	62.096,22
Βραχυπρόθεσμες προβλεπτικές τραπεζικές καταθέσεις	145.000,00	0,00
Προπληρωθέντα έξοδα	38.109,37	0,00
Προκαταβολές σε προμηθευτές	14.010,21	81.044,01
Προμηθευτές- παρακρατημένες εγγυήσεις	7.723,66	0,00
Σύνολο	455.221,91	222.017,02
Μείον: Προβλέψεις απομείωσης	-82.365,54	-78.876,79
Σύνολο	372.856,37	143.140,23

Οι παραπάνω απαιτήσεις εμφανίζονται στο ανακτήσιμο ποσό.

Η Εταιρεία έχει σχηματίσει σωρευτικά πρόβλεψη ευρώ 82.365,54 για πιθανές ζημιές, που θα υποστεί από την μη είσπραξη απαιτήσεων αυτών (βλέπε σημείωση 24).

Ποσά σε €	31/12/2014	31/12/2013
Υπόλοιπο ανοίγματος	-78.876,79	0,00
Προσθήκες από απόκτηση θυγατρικών	0,00	0,00
Πρόσθετες προβλέψεις	-3.488,75	-78.876,79
Μειώσεις	0,00	0,00
Είσπραχθείσες επισφάλειες	0,00	0,00
Υπόλοιπο κλεισίματος	-82.365,54	-78.876,79

13. Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα

Τα ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα της Εταιρείας, αναλύονται ως εξής:

Ποσά σε €	31/12/2014	31/12/2013
Μετρητό στο ταμείο	512.895,95	12.661,71
Ταμειακά διαθέσιμα στην τράπεζα	868,15	79.770,12
Σύνολο	513.764,10	92.431,83
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα σε €	512.946,21	40.329,52
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα σε ξένο νόμισμα	817,89	52.102,31
Σύνολο Ταμειακών Διαθεσίμων και Ισοδύναμα	513.764,10	92.431,83

Τα διαθέσιμα αντιπροσωπεύουν μετρητά καθώς και τραπεζικές καταθέσεις διαθέσιμες σε πρώτη ζήτηση. Κατά τις ανωτέρω ημερομηνίες δεν υπήρχαν υπεραναλήψεις από τραπεζικούς λογαριασμούς.

Ποσά σε €	31/12/2014	31/12/2013
	Προγράμματα καθορισμένων παροχών (Μη χρηματοδοτούμενα)	Προγράμματα καθορισμένων παροχών (Μη χρηματοδοτούμενα)
Μακροπρόθεσμη υποχρέωση	15.759,33	933,34
Βραχυπρόθεσμη υποχρέωση	0,00	0,00

Οι μεταβολές στην παρούσα αξία της υποχρέωσης για τα καθορισμένα προγράμματα παροχών έχουν, ως εξής:

Ποσά σε €	31/12/2014	31/12/2013
Υπόλοιπο έναρξης	933,34	0,00
Τρέχον κόστος απασχόλησης	14.825,99	933,34
Εξοδο τόκων	0,00	0,00
Επανεκτίμηση - αναλογιστικές ζημιές /(κέρδη) από μεταβολές δημογραφικών παραδοχών	0,00	0,00
Επανεκτιμήσεις - αναλογιστικές ζημιές /(κέρδη) από μεταβολές χρηματοοικονομικών παραδοχών	0,00	0,00
Παροχές πληρωθείσες	0,00	0,00
Κόστος προύπηρεσίας	0,00	0,00
Υπόλοιπο λήξης	15.759,33	933,34

Τα ποσά, που αναγνωρίζονται στην κατάσταση αποτελεσμάτων είναι:

	31/12/2014	31/12/2013
Κόστος τρέχουσας απασχόλησης	14.825,99	933,34
Κόστος προύπηρεσίας	0,00	0,00
Καθαρός τόκος πάνω στην υποχρέωση παροχών	0,00	0,00
Σύνολο	14.825,99	933,34

Ο αριθμός των εργαζομένων στις 31/12/2014 ανέρχεται σε 58 άτομα (2013: 27).

Στη σημείωση 30 αναλύεται το κόστος απασχόλησης του προσωπικού της Εταιρείας.

17. Δανειακές υποχρεώσεις

Η Εταιρεία την 21/1/2013 υπέγραψε σύμβαση καλύψεως ομολογιακού δανείου με συνδεδεμένο μέρος, συνολικού ύψους 20.000.000\$, κατόπιν της από 14/01/2013 απόφασης της Έκτακτης Αυτόκλητης Γενικής Συνέλευσης των μετόχων. Το επιτόκιο (ετήσιο) ανέρχεται σε ποσοστό 3% και ονομαστική αξία κάθε κοινής ομολογίας που εκδίδεται ανέρχεται σε 1\$. Την 31/12/2014 το υπόλοιπο του ομολογιακού δανείου που δεν έχει εκδώσει η Εταιρεία ανέρχεται σε ποσό € 9.039.451,52 (\$ 10.974.798,09).

Οι δανειακές υποχρεώσεις της Εταιρείας, αναλύονται, ως εξής:

Μακροπρόθεσμες Δανειακές Υποχρεώσεις	Ποσά σε €	
	31/12/2014	31/12/2013
Υποχρεώσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης	2.379.914,35	2.487.536,08
Δάνεια από συνδεδεμένα μέρη	6.365.943,47	4.423.431,20
Μείον: Μακροπρόθεσμα δάνεια πληρωτέα την επόμενη χρήση	-1.366.414,48	-930.792,91
Σύνολο	7.379.443,34	5.980.174,37

Μακροπρόθεσμα δάνεια πληρωτέα την επόμενη χρήση	Ποσά σε €	
	31/12/2014	31/12/2013
Υποχρεώσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης	1.201.885,35	905.792,91
Δάνεια από συνδεδεμένα μέρη	164.529,13	25.000,00
Σύνολο	1.366.414,48	930.792,91

Οι μελλοντικές πληρωμές της Εταιρείας που αφορούν δάνεια και υποχρεώσεις χρηματοδοτικών μισθώσεων αναλύονται, ως εξής:

Ποσά σε €

Δανειακές υποχρεώσεις την 31/12/2014

	Υποχρεώσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης	Δάνεια από συνδεδεμένα μέρη	Δανειακές Υποχρεώσεις
Εως 1 έτους	1.201.885,35	164.529,13	1.366.414,48
Μεταξύ 1 έτους και 2 ετών	1.178.029,00	0,00	1.178.029,00
Μεταξύ 2 ετών και 3 ετών	0,00	0,00	0,00
Μεταξύ 3 ετών και 4 ετών	0,00	0,00	0,00
Μεταξύ 4 ετών και 5 ετών	0,00	0,00	0,00
Άνω των 5 ετών	0,00	6.201.414,34	6.201.414,34
	2.379.914,35	6.365.943,47	8.745.857,82

Δανειακές υποχρεώσεις την 31/12/2013

	Υποχρεώσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης	Δάνεια από συνδεδεμένα μέρη	Δανειακές Υποχρεώσεις
Εως 1 έτους	905.792,91	25.000,00	930.792,91
Μεταξύ 1 έτους και 2 ετών	1.022.355,16	0,00	1.022.355,16
Μεταξύ 2 ετών και 3 ετών	559.388,01	0,00	559.388,01
Μεταξύ 3 ετών και 4 ετών	0,00	0,00	0,00
Μεταξύ 4 ετών και 5 ετών	0,00	0,00	0,00
Άνω των 5 ετών	0,00	4.398.431,20	4.398.431,20
	2.487.536,07	4.423.431,20	6.910.967,27

18. Προμηθευτές και λοιπές υποχρεώσεις

Ο λογαριασμός αναλύεται ως εξής:

Ποσά σε €	31/12/2014	31/12/2013
Προμηθευτές	1.223.232,39	68.496,06
Επιπαγές Πληρωτέες	3.291,00	0,00
Εμπορικές υποχρεώσεις προς συνδεδεμένα μέρη	67.037,84	0,00
Σύνολο	1.293.561,23	68.496,06

19. Προβλέψεις

Οι προβλέψεις της Εταιρείας αναλύονται, ως εξής:

Ποσό σε €	Λοιπές Προβλέψεις	Σύνολο
Μακροπρόθεσμες Προβλέψεις	0,00	0,00
Βραχυπρόθεσμες Προβλέψεις	1.000,00	1.000,00
	1.000,00	1.000,00

Η κίνηση του λογαριασμού ανά χρήση, έχει, ως εξής:

Ποσό σε €	Λοιπές Προβλέψεις	Σύνολο
Υπόλοιπο ανοίγματος την 5/10/2012	0,00	0,00
Πρόσθετες προβλέψεις	1.000,00	1.000,00
Χρησιμοποιημένες προβλέψεις	0,00	0,00
Αχρησιμοποίητα ποσά προβλέψεων που αναστράφησαν	0,00	0,00
Από απόκτηση θυγατρικής	0,00	0,00
Υπόλοιπο κλεισίματος την 31/12/2013	1.000,00	1.000,00

Ποσό σε €	Λοιπές Προβλέψεις	Σύνολο
Υπόλοιπο αρχής την 1/1/2014	1.000,00	1.000,00
Πρόσθετες προβλέψεις	1.000,00	1.000,00
Χρησιμοποιημένες προβλέψεις	-1.000,00	-1.000,00
Αχρησιμοποίητα ποσά προβλέψεων που αναστράφησαν	0,00	0,00
Από απόκτηση θυγατρικής	0,00	0,00
Υπόλοιπο κλεισίματος την 31/12/2014	1.000,00	1.000,00

20. Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις

Οι λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της Εταιρείας αναλύονται, ως εξής:

Ποσό σε €	31/12/2014	31/12/2013
Ποσά αφειλόμενα σε συνδεδεμένα μέρη	46.257,78	298,78
Ασφαλιστικοί οργανισμοί	128.230,93	11.931,27
Λοιπές υποχρεώσεις από φόρους	18.658,71	5.706,92
Υποχρεώσεις προς το προσωπικό	201.675,22	72,38
Δεδουλευμένα έξοδα	76.250,43	564,62
Λοιπές υποχρεώσεις	710,00	14.300,00
Δεδουλευμένοι τόκοι	174.841,15	45.400,21
Σύνολο	646.624,22	78.274,18

Την 31/12/2014 ποσό ευρώ 24.171,98 των υποχρεώσεων της Εταιρείας προς τα ασφαλιστικά ταμεία (ΙΚΑ) που αφορά κρατήσεις εργαζομένων και εργοδότη Οκτωβρίου 2014 έχει καταστεί ληξιπρόθεσμο. Η Εταιρεία σύμφωνα με την από 2996/17-4-2015 προέβη σε ρύθμιση των υποχρεώσεων της προς ΙΚΑ και το συνολικό ποσό της ρύθμισης ανήλθε σε ευρώ 124.743,36.

21. Πωλήσεις

Οι πωλήσεις της Εταιρείας αναλύονται, ως εξής:

Ποσά σε €	31/12/2014	31/12/2013
Έσοδα από τακτικές πτήσεις	0,00	0,00
Έσοδα από ναυλωμένες πτήσεις	2.771.250,77	0,00
Λοιπά έσοδα	0,00	0,00
Σύνολο	2.771.250,77	0,00

Η Εταιρεία έλαβε τις απαραίτητες άδειες για την έναρξη της κύριας δραστηριότητας της το 2014.

22. Κόστος πωληθέντων, έξοδα διοίκησης και διάθεσης

Τα λειτουργικά έξοδα της Εταιρείας που μερίζονται στις τρεις αυτές λειτουργίες έχουν ως εξής:

Ποσά σε €	31/12/2014			Σύνολο
	Κόστος Πωληθέντων	Έξοδα διοίκησης	Έξοδα διάθεσης	
Συντάξεις προγράμματα καθορισμένων παροχών	0,00	14.825,99	0,00	14.825,99
Αμοιβές και λοιπές παροχές σε εργαζομένους	553.558,68	374.549,17	0,00	928.107,85
Αποσβέσεις ενσώματων παγίων	1.681.553,40	9.618,77	0,00	1.691.172,17
Αποσβέσεις άυλων παγίων	0,00	0,00	17.568,26	17.568,26
Αμοιβές και έξοδα τρίτων	185.993,60	201.479,31	0,00	387.472,91
Παροχές τρίτων	0,00	10.075,05	0,00	10.075,05
Έξοδα τηλεπικοινωνιών	0,00	29.904,05	0,00	29.904,05
Ενοίκια λειτουργικών μισθώσεων	303.472,15	43.379,84	0,00	346.851,99
Φόροι και τέλη	0,00	16.413,12	0,00	16.413,12
Καύσιμα - Λιπαντικά	348.454,69	0,00	0,00	348.454,69
Ασφάλιστρα	219.035,25	0,00	0,00	219.035,25
Έπισκευές και συντηρήσεις	403.007,75	14.793,37	0,00	417.801,12
Αποθεματικό συντήρησης αεροσκαφών	270.465,65	0,00	0,00	270.465,65
Έξοδα διαφήμισης και προώθησης	0,00	0,00	95,93	95,93
Έξοδα επίγειας εξυπηρέτησης	267.573,86	0,00	0,00	267.573,86
Έξοδα μεταφοράς	47.855,40	495,20	0,00	48.350,60
Έξοδα ταξιδίων	43.929,78	46.545,13	2.365,79	92.840,70
Αναλώσιμα	19.079,10	27.434,76	0,00	46.513,86
Λοιπά έξοδα	276.419,35	6.587,01	18.758,77	301.765,13
Σύνολο	4.620.398,66	796.100,77	38.788,75	5.455.288,18

Αντίστοιχα για τη χρήση 2013, τα ποσά έχουν ως εξής:

31/12/2013

Ποσά σε €	Κόστος Πωληθέντων	Έξοδα διοίκησης	Έξοδα διάθεσης	Σύνολο
Συντάξεις προγράμματα καθορισμένων παροχών	0,00	933,34	0,00	933,34
Αμοιβές και λοιπές παροχές σε εργαζομένους	0,00	115.572,70	0,00	115.572,70
Αποσβέσεις ενσώματων παγίων	0,00	0,00	0,00	0,00
Αποσβέσεις άυλων παγίων	0,00	5.126,88	0,00	5.126,88
Αμοιβές και έξοδα τρίτων	0,00	176.743,01	0,00	176.743,01
Παροχές τρίτων	0,00	2.981,79	0,00	2.981,79
Έξοδα τηλεπικοινωνιών	0,00	16.367,36	0,00	16.367,36
Ενοίκια λειτουργικών μισθώσεων	0,00	35.475,64	0,00	35.475,64
Φόροι και τέλη	0,00	2.297,66	0,00	2.297,66
Καύσιμα - Λιπαντικά	0,00	0,00	0,00	0,00
Ασφάλιστρα	0,00	49.826,84	0,00	49.826,84
Έπισκευές και συντηρήσεις	0,00	188.775,43	0,00	188.775,43
Αποθεματικό συντήρησης αεροσκαφών	0,00	0,00	0,00	0,00
Έξοδα διαφήμισης και προώθησης	0,00	453,24	0,00	453,24
Έξοδα επίγειας εξυπηρέτησης	0,00	810,10	0,00	810,10
Έξοδα μεταφοράς	0,00	1.473,52	0,00	1.473,52
Έξοδα ταξιδίων	0,00	350,00	0,00	350,00
Αναλώσιμα	0,00	15.339,64	0,00	15.339,64
Λοιπά έξοδα	0,00	46.949,90	0,00	46.949,90
Σύνολο	0,00	659.477,05	0,00	659.477,05

Τα ποσά μεταξύ των χρήσεων δεν είναι συγκρίσιμα καθώς η πρώτη χρήση που έληξε 31/12/2013 ήταν υπερδωδεκάμηνη και η Εταιρεία δεν είχε αναπτύξει πτητικό έργο.

23. Λοιπά έσοδα

Τα Λοιπά έσοδα για την Εταιρεία αναλύονται ως εξής:

Ποσά σε €	31/12/2014	31/12/2013
Λοιπά έσοδα	856,15	0,05
Έσοδα από επαναχρεώσεις για λογαριασμό τρίτων	486.094,24	0,00
Σύνολο	486.950,39	0,05

24. Λοιπά έξοδα

Τα Λοιπά έξοδα για την Εταιρεία αναλύονται, ως εξής:

Ποσά σε €	31/12/2014	31/12/2013
Πρόσπιμα και προσουξήσεις	651,13	540,71
Απομειώσεις απατήσεων	113.792,50	78.876,79
Λοιπά έξοδα	12.785,33	0,00
Σύνολο	127.228,96	79.417,50

25. Επενδυτικά αποτελέσματα

Τα επενδυτικά αποτελέσματα αναλύονται ως εξής:

Ποσά σε €	31/12/2014	31/12/2013
Ζημιές από την πώληση ενσώματων παγίων	-21.072,05	0,00
Κέρδη από την πώληση ενσώματων παγίων	13.215,00	0,00
Απομείωσης άυλων περιουσιακών στοιχείων	-73.558,28	0,00
Απομείωση ενσώματων περιουσιακών στοιχείων	0,00	110.333
Σύνολο	-81.415,33	110.333,45

26. Λοιπά Χρηματοοικονομικά αποτελέσματα

Τα λοιπά χρηματοοικονομικά αποτελέσματα για την Εταιρεία αναλύονται, ως εξής:

Ποσά σε €	31/12/2014	31/12/2013
Κέρδη από συναλλαγματικές διαφορές	301.534,35	326.983,56
Ζημιές από συναλλαγματικές διαφορές	-1.420.926,32	-41.494,39
Σύνολο	-1.119.391,97	285.489,17

27. Χρηματοοικονομικά κόστη

Τα χρηματοοικονομικά έξοδα για την Εταιρεία αναλύονται, ως εξής:

Ποσά σε €	31/12/2014	31/12/2013
Τόκοι ομολογιακών δανείων	167.814,00	45.400,21
Τόκοι χρηματοοικονομικών μισθώσεων	300.059,24	176.273,01
Προμήθειες Εγγυητικών Επιστολών	5.886,27	0,00
Λοιποί τόκοι έξοδα	4.927,73	0,00
Λοιπά τραπεζικά έξοδα	8.509,92	2.892,21
Σύνολο	487.197,16	224.565,43

28. Χρηματοοικονομικά έσοδα

Τα χρηματοοικονομικά έσοδα για την Εταιρεία αναλύονται, ως εξής:

Ποσά σε €	31/12/2014	31/12/2013
Έσοδα από τόκους καταθέσεων	3.074,70	398,55
Σύνολο	3.074,70	398,55

29. Φόρος εισοδήματος

Σύμφωνα με την φορολογική νομοθεσία, ο φορολογικός συντελεστής, που εφαρμόζεται στις ελληνικές επιχειρήσεις για τη χρήση 2014 και 2013 ανέρχεται σε 26%.

Ο φόρος εισοδήματος, που απεικονίζεται στις οικονομικές καταστάσεις αναλύεται ως εξής:

Ποσά σε €	31/12/2014	31/12/2013
Τρέχον έξοδο φόρου	0,00	0,00
Αναβαλλόμενος φόρος αποτελεσμάτων	15.575,58	39.953,32
Λοιποί φόροι	-1.000,00	1.000,00
Σύνολο	14.575,58	40.953,32

Από τα φορολογικά βιβλία της Εταιρείας και αφού γίνουν οι απαραίτητες αναμορφώσεις που αναφέρονται στο κώδικα φορολογίας εισοδήματος, δεν προκύπτουν φορολογητέα κέρδη και υποχρέωση καταβολής φόρου εισοδήματος.

30. Κόστος και αριθμός εργαζομένων

Το κόστος του προσωπικού αναλύεται, ως ακολούθως:

Ποσά σε €	31/12/2014	31/12/2013
Μισθοί και ημερομίσθια	624.360,65	67.802,88
Κόστος κοινωνικής ασφάλισης	169.480,12	18.049,04
Συντάξεις προγράμματα καθορισμένων παροχών	14.825,99	933,34
Εξοδα εκπαίδευσης	83.171,05	0,00
Λοιπά έξοδα προσωπικού	49.229,36	29.720,78
Αποζημιώσεις απόλυσης	1.866,67	0,00
Σύνολο	942.933,84	116.506,04

Το κόστος πληρωμάτων για τη χρήση 2014 ανέρχεται σε ευρώ 502.262,83 (μισθός, ασφάλιση και εκπαίδευση) και περιλαμβάνεται στον ανωτέρω πίνακα.

Ο αριθμός του απασχολούμενου προσωπικού της Εταιρείας κατά την παρουσιαζόμενη ημερομηνία αναλύεται, ως εξής:

Αριθμός εργαζομένων	31/12/2014	31/12/2013
μισθωτοί	25	12
πλήρωμα	33	15

31. Εμπράγματα βάρη

Δεν υπάρχουν υποθήκες και προσημειώσεις ή οποιαδήποτε άλλα βάρη, επί των παγίων στοιχείων του ενεργητικού.

32. Ανέλεγκτες φορολογικά χρήσεις

Η Εταιρεία δεν έχει ελεγχθεί φορολογικά για τις χρήσεις 2013 (α' υπερδωδεκάμηνη χρήση) και 2014. Δεν έχει υποχρέωση ελέγχου από τους Ορκωτούς Ελεγκτές Λογιστές, που προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 65Α παραγρ. 1 Ν. 4174/2013 καθώς η σύνταξη και ο έλεγχος των οικονομικών καταστάσεων σύμφωνα με τα Δ.Π.Χ.Α. είναι προαιρετικός και στις αρμόδιες φορολογικές αρχές υποβάλλονται οικονομικές καταστάσεις σύμφωνα με τις διατάξεις του Ε.Γ.Λ.Σ.

Η διοίκηση εκτιμά ότι δεν θα προκύψουν σε μελλοντικό έλεγχο πρόσθετες φορολογικές υποχρεώσεις και συνεπώς δεν απαιτείται η διενέργεια σχετικής πρόβλεψης.

33. Λοιπές ενδεχόμενες υποχρεώσεις και ενδεχόμενες απαιτήσεις

Από τη νομική υπηρεσία της Εταιρείας προκύπτουν ενδεχόμενες υποχρεώσεις ευρώ 596.165,75 την 31/12/2014 (31/12/2013: Δεν υφίστανται).

Την 31/12/2014 και 31/12/2013 δεν υπάρχουν ενδεχόμενες απαιτήσεις.

Από τις εκκρεμείς δικαστικές υποθέσεις η διοίκηση εκτιμά ότι δεν θα προκύψουν κατά την τελεσιδίκηση τους ποσά που να έχουν σημαντική επίπτωση στην οικονομική κατάσταση ή λειτουργία της Εταιρείας και δεν απαιτείται η διενέργεια σχετικών προβλέψεων.

34. Δεσμεύσεις

Την 31^η Δεκεμβρίου του 2014 οι δεσμεύσεις αναλύονται ως εξής:

Δεσμεύσεις από λειτουργικές μισθώσεις	Ποσά σε €	
	31/12/2014	31/12/2013
Εντός 1 έτους	61.162,75	36.000,00
Μεταξύ 1 έτους και 5 ετών	206.956,80	162.000,00
Άνω των 5 ετών	0,00	42.000,00
Σύνολο δεσμεύσεων από λειτουργικές μισθώσεις	268.119,55	240.000,00

Εγγυήσεις	Ποσά σε €	
	31/12/2014	31/12/2013
Εγγυήσεις καλής εκτέλεσης	146.735,00	0,00
Σύνολο εγγυήσεων	146.735,00	0,00

Δεν υπάρχουν 31/12/2014 και 31/12/2013 δεσμεύσεις με συνδεδεμένα μέρη.

35. Συναλλαγές και υπόλοιπα με συνδεδεμένα μέρη

Στην παρούσα ενότητα περιλαμβάνονται συναλλαγές και υπόλοιπα της Εταιρείας με τις συνδεδεμένες επιχειρήσεις και πρόσωπα κατά την έννοια του άρθρου 42^ε του Κ.Ν. 2190/20 και των διατάξεων των Δ.Π.Χ.Α. Οι συναλλαγές της Εταιρείας με τα συνδεδεμένα μέρη έχουν ως ακολούθως:

Αγορές άυλων	Ποσά σε €	
	31/12/2014	31/12/2013
Λοιπά συνδεδεμένα μέρη	48.722,73	0,00
	48.722,73	0,00

Αγορές υπηρεσιών	Ποσά σε €	
	31/12/2014	31/12/2013
Μέτοχοι (τόκοι ομολογιακού δανείου)	167.814,00	45.400,21
Λοιπά συνδεδεμένα μέρη	191.511,65	2.180,53
	359.325,65	47.580,74

Τα υπόλοιπα της Εταιρείας με συνδεδεμένα μέρη έχουν ως εξής:

Υποχρεώσεις προς συνδεδεμένα μέρη	Ποσά σε €	
	31/12/2014	31/12/2013
Μέτοχοι	6.546.566,64	4.468.953,69
Λοιπά συνδεδεμένα μέρη	105.922,87	13.100,00
	6.652.489,51	4.482.053,69

Δεν υπάρχουν απαιτήσεις προς συνδεδεμένα μέρη.

Την 31/12/2014 το υπόλοιπο του ομολογιακού δανείου, βάσει της συμβάσεως που έχει συνάψει με συνδεδεμένο μέρος και δεν έχει εκδώσει η Εταιρεία ανέρχεται σε ποσό € 9.039.451,52 (\$ 10.974.798,09).

Οι ανωτέρω συναλλαγές έγιναν με βάση τους συνήθεις εμπορικούς όρους της αγοράς. Δεν υπάρχουν, εκτός των ανωτέρω άλλες συναλλαγές, υπόλοιπα απαιτήσεων – υποχρεώσεων και δεσμεύσεων με συνδεδεμένα μέρη σύμφωνα με τις διατάξεις του ΔΛΠ 24.

36. Προσαρμογές στα Ίδια κεφάλαια και στα αποτελέσματα χρήσης

Οι προσαρμογές στα Ίδια Κεφάλαια και αποτελέσματα της Εταιρείας από τη μετάβαση σύνταξης, παρουσίασης και δημοσίευσης των οικονομικών καταστάσεων σύμφωνα με τις διατάξεις ΕΓΛΣ σε αυτές των Δ.Π.Χ.Α. εμφανίζονται στον παρακάτω πίνακες:

	31/12/2014	31/12/2013
Σύνολο Ίδίων Κεφαλαίων, σύμφωνα με το ΕΓΛΣ	-1.867.700,55	138.751,48
Διαγραφή εξόδων α'εγκαταστάσεως	-950	-950,03
Ανπλογισμός αποσβέσεων εξόδων α'εγκαταστάσεως	2.418	1.208,93
Μεταφορά εξόδων ΑΜΚ στα Ίδια κεφάλαια	-11.139	-11.139,32
Αποσβέσεις αύλων	-5.500,09	0,00
Αποσβέσεις ενσώματων παγίων	-1.691.172,17	0,00
Διαγραφή ενσώματων παγίων	-110.333,45	-110.333,45
Μεταφορά συναλλαγματικών διαφορών στο αποτέλεσμα	-25.217,01	154.521,65
Αποτίμηση Δανείου LEASING	144.877,22	144.877,22
Διαγραφή μη ανακτήσιμων απαιτήσεων	-192.669,29	-78.876,79
Δεδουλευμένα έξοδα χρήσης	-3.655,27	
Πρόβλεψη αποζημίωσης προσωπικού	0,00	-933,34
Πρόβλεψη τέλους επιτηδεύματος	-1.000,00	-1.000,00
Αναβαλλόμενη φορολογία	-33.730,14	-37.057,10
Μεταφορά Καταθέσεις μετόχων προορισμένες για αύξηση μετοχικού κεφαλαίου σε υποχρεώσεις	0,00	-171,33
Σύνολο Προσαρμογών	-1.928.071,69	60.146,45
Σύνολο Ίδίων Κεφαλαίων σύμφωνα με τα Δ.Π.Χ.Α.	-3.795.772,24	198.897,93
	31/12/2014	31/12/2013
Σύνολο Αποτελεσμάτων μετά φόρων, σύμφωνα με τα ΕΓΛΣ	-2.006.280,70	-897.419,85
Διαγραφή εξόδων α'εγκαταστάσεως	0,00	-950,03
Ανπλογισμός αποσβέσεων εξόδων α'εγκαταστάσεως	1.208,93	1.208,93
Αποσβέσεις αύλων	-5.500,09	0,00
Αποσβέσεις ενσώματων παγίων	-1.691.172,17	0,00
Διαγραφή ενσώματων παγίων	0,00	-110.333,45
Μεταφορά συναλλαγματικών διαφορών στο αποτέλεσμα	-179.738,66	154.521,65
Αποτίμηση Δανείου LEASING	0,00	144.877,22
Διαγραφή μη ανακτήσιμων απαιτήσεων	-113.792,50	-78.876,79
Δεδουλευμένα έξοδα χρήσης	-3.655,27	0,00
Πρόβλεψη αποζημίωσης προσωπικού	933,34	-933,34
Πρόβλεψη τέλους επιτηδεύματος	0,00	-1.000,00
Αναβαλλόμενη φορολογία	3.326,96	-39.953,32
Σύνολο Προσαρμογών	-1.988.389,47	68.560,87
Σύνολο Αποτελεσμάτων σύμφωνα με τα Δ.Π.Χ.Α.	-3.994.670,17	-828.858,98

37. Γεγονότα μετά την ημερομηνία αναφοράς των οικονομικών καταστάσεων

Το 2015 η εταιρεία άρχισε τα τακτικά δρομολόγια από Ευρώπη για Καναδά και ΗΠΑ. Για τα δρομολόγια προς τον Καναδά η εταιρεία χρησιμοποιεί το B767-300.

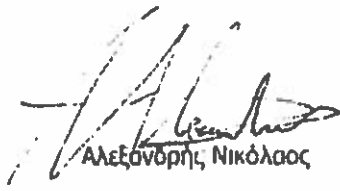
Δεν υπάρχουν άλλο μεταγενέστερα των οικονομικών καταστάσεων γεγονότα που να χρήζουν αναφοράς σύμφωνα με τις διατάξεις των Δ.Π.Χ.Α.

Μαρκόπουλο, 29 Ιουνίου 2015

Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος

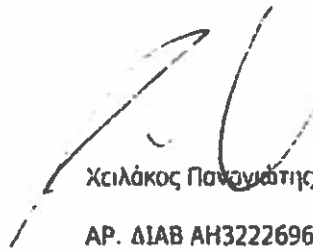
Μέλος

Οικονομικός διευθυντής



Αλεξανδρής Νικόλαος

ΑΡ. ΔΙΑΒ. QK272920



Χυλάκος Παναγιώτης

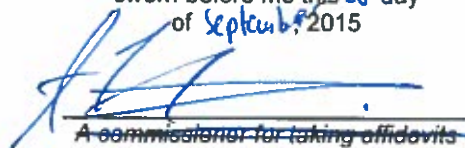
ΑΡ. ΔΙΑΒ ΑΗ3222696



Μανουδάκης Νικόλαος

ΑΕ 021978

This is Exhibit "F"
referred to in the Affidavit of Brooks Pickering,
sworn before me this 28th day
of September, 2015



~~A commissioner for taking affidavits~~

witness

Αλεξία Α. Τζούνη
Δικηγόρος
ΑΜ ΔΣΑ 33093

Osler, Hoskin & Harcourt LLP
Box 50, 1 First Canadian Place
Toronto, Ontario, Canada M5X 1B8
416.862.2111 MAIN
416.862.6666 FACSIMILE

OSLER (cover)

Facsimile transmission

To: Name/Company
Attn. Jeffrey Kerbel
Ernst & Young Inc.

City: Toronto

Telephone:

Fax: 416-943-3300

From: Shawn T. Irving
416.862.4733
sirving@osler.com

Ref No.: 2809 / 1167819

Date: September 8, 2015

No. of pages: (including cover)

RE: *In the Matter of a Proposal of SkyGreece Airlines, S.A. ("SkyGreece")*

If you have any problem receiving this fax, please call the Main Fax Room at 416.862.6777

NOTICE: This communication is intended to be received only by the individual or entity to whom or to which it is addressed and contains information that is privileged, confidential and subject to copyright. Any unauthorized use, copying, review or disclosure is prohibited. Please notify the sender immediately if you received this communication in error (by calling collect, if necessary) so that we can arrange for its return at our expense. Thank you for your assistance and cooperation.

Osler, Hoskin & Harcourt LLP
Box 50, 1 First Canadian Place
Toronto, Ontario, Canada M5X 1B8
416.362.2111 MAIN
416.862.6666 FACSIMILE

OSLER

September 8, 2015

Shawn Irving
Direct Dial: (416) 862-4733
sirving@osler.com
Master No.: 1167819

Toronto

Montréal

Ottawa

Ottawa

Vancouver

New York

SENT BY FACSIMILE: 416-943-3300

SENT BY REGULAR MAIL

Attn: Jeffrey Kerbel
Ernst & Young Inc.
222 Bay Street
TD Centre, PO Box 251
Toronto, ON
M5K 1J7

Attn: Nick Manoudakis
SkyGreece Airlines, S.A.
33, K. Papadimitriou GR-19003
Markopoulo, Attiki
Greece 19003

SENT BY EMAIL AND REGULAR MAIL

Attn: Vasilios (Bill) Alefantis
(bill.alefantis@skygreece.com)
SkyGreece Airlines, S.A.
800 boul. Chomedey, Tour C, Suite 120
Laval, QC
H7V 3Y4

Dear Sirs:

Re: *In the Matter of a Proposal of SkyGreece Airlines, S.A. ("SkyGreece")*

We are counsel to Aéroports de Montréal ("ADM").

We understand that SkyGreece has filed a Notice of Intention to Make a Proposal ("NOI") pursuant to section 50.4(1) of the *Bankruptcy and Insolvency Act* and that Ernst & Young Inc. has agreed to act as trustee under the proposal.

As you may know, SkyGreece owed ADM the amount of \$119,684.77 in respect of landing fees, general terminal fees, airport improvement fees, and other charges relating to the use of Montréal – Pierre-Elliott Trudeau International Airport ("Trudeau Airport"). Of this amount, \$54,710.68 (plus applicable interest) is in respect of airport improvement fees ("AIF") collected by SkyGreece on behalf of ADM. ADM was in possession of a deposit (the "Deposit") from SkyGreece in the amount of \$53,000 (in the form of an unconditional, renewable and irrevocable letter of credit issued by a Canadian bank), which it realized on prior to SkyGreece filing its NOI and which it will apply to the non-AIF amounts owing to it.

AÉROPORTS DE
MONTREAL

March 25, 2015

Mr. Vasilios Alefantis
Chief, Commercial Officer
SKYGREECE AIRLINES S.A.
33 K Papadimitriou
Markopoulo, Attiki 19003
Greece
VAT REG. NUMBER: 800441815
TAX OFFICE: FAE ATHINON

Subject: Letter of Authorization for Montréal-Pierre-Elliott Trudeau International Airport

Dear Mr. Vasilios Alefantis:

I am pleased to inform you that, following review of your application, Aéroports de Montréal (hereinafter "ADM") is issuing SKYGREECE AIRLINES S.A. a TI Authorization for Montréal-Pierre-Elliott Trudeau International Airport (hereinafter the "Airport"). This TI Authorization is effective from May 17, 2015 for an indeterminate period, subject to the following terms and conditions:

1. Flight schedule:

Montréal-Pierre Elliott Trudeau International Airport is a Schedule-Facilitated Airport (Level 2). SKYGREECE AIRLINES S.A. must submit its proposed flight schedules to the Schedule Facilitator at Horairedevol@admtl.com or at YULDVCR or at any replacement address, in accordance with the terms and conditions set out in this Letter of Authorization and with IATA Worldwide Scheduling Guidelines.

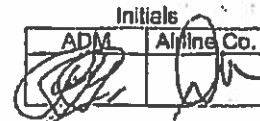
A) Approved initial flight schedule

(See attached schedule "A")

B) Submission of a new season flight schedule:

b-1) SKYGREECE AIRLINES S.A. must refer to the IATA Activities related to the Schedule Coordination in IATA Events Calendar.

b-2) SKYGREECE AIRLINES S.A. must submit its proposed flight schedules at the latest at 23:59 UTC on the 35th day prior to the start of the IATA June or November Schedule Conference.

Initials
ADM Airline Co.


AÉROPORT INTERNATIONAL
PIERRE-ELLIOTT-TRUDEAU DE MONTREAL
975, boul. Roméo-Vachon Nord, bureau 317
Dorval (Québec) H4Y 1H1 CANADA

- b-3) All schedule submissions should be sent in Schedule Movement Advice (SMA) format in local time or, if previously agreed with ADM's Schedule Facilitator, in UTC.
- b-4) The schedule facilitator must be kept informed by SKYGREECE AIRLINES S.A. of any modification in the approved flight schedule. Any modification must be submitted in SMA form at the address indicated. Following any modification in the approved flight schedule, a complete new schedule may be required by ADM to avoid any misunderstanding.

2. **Handling:**

SKYGREECE AIRLINES S.A. will inform ADM of the contact information for the subcontractors who will be providing services to SKYGREECE AIRLINES S.A. at ADM facilities. In particular, SKYGREECE AIRLINES S.A. hereby provides notification that SWISSPORT will be in charge of ground handling for SKYGREECE AIRLINES S.A. for all SKYGREECE AIRLINES S.A. flights at the Airport.

SKYGREECE AIRLINES S.A. must ensure that its subcontractors obtain an ADM Permit allowing for the subcontractor's use of restricted areas at ADM facilities.

SKYGREECE AIRLINES S.A. must also ensure that its subcontractors abide by the rules, procedures and directives as well as the practices and standards in occupational health and safety (see Schedule "C").

3. **Assignment of counters/gates:**

ADM will provide and assign to SKYGREECE AIRLINES S.A., on a non-exclusive basis, the necessary check-in counter(s) and gate(s) for its flight(s), with the understanding and agreement that the number and location of any such check-in counter(s) and gates(s) may be modified and relocated by ADM at any time without prior notice, subject to and in accordance with the policies and regulations of ADM pertaining to the assignment of check-in counters and gates to the airline companies operating air services at the Airport.

If necessary, ADM will assign to SKYGREECE AIRLINES S.A., on a non-exclusive basis, parking spaces for aircraft and PTVs (passenger transfer vehicles) required for its flights, with the understanding and agreement that their number and location may be altered by ADM at any time without advance notice, as set out in ADM policies and regulations.

4. **Security Deposit:**

SKYGREECE AIRLINES S.A. shall remit to ADM a security deposit by April 17th, 2015 which is 30 days before the first flight in the amount of \$53,000 CAD, in the form of an unconditional, renewable and irrevocable letter of credit issued by a Canadian bank which is a member of the Canadian Payments Association, to the satisfaction of ADM and at the expense of SKYGREECE AIRLINES S.A. . ADM shall pay no interest on the amounts remitted for a security deposit. It is understood that the present Letter of Authorization is conditional on receipt of the said security deposit.

Initials

ADM	Airlines Co.
-----	--------------

The letter of credit should be addressed to:

Aéroports de Montréal
Treasury and Billing Department
800 Place Leigh-Capréol
Suite 1000
Dorval, Québec
H4Y 0A5

The amount of the security deposit may be revised at the discretion of ADM, in any of the following circumstances:

- a. a significant increase in the volume of business;
- b. failure to meet payment conditions;
- c. any risk affecting the aeronautical industry that may have an impact regarded as unfavourable to SKYGREECE AIRLINES S.A.'s financial situation;
- d. a delay in paying Airport Improvement Fees.

For further information concerning security deposits, please contact the ADM Treasury and Billing department at (514) 394-7307 or Ms. Lyne Gilbert at (514) 394-7306

5. Airport Improvement Fees



In accepting the terms and conditions of this Letter of Authorization, SKYGREECE AIRLINES S.A. acknowledges and expressly agrees to be bound by the Memorandum of Agreement – Airport Improvement Fee (the "MOA") and undertakes to abide by and comply with the said MOA. For more information and/or to consult the MOA, please contact Mr. Michael Skrobica, Senior Vice President and CFO, Air Transport Association of Canada (ACTA), Phone: (613) 233-7727, extension 310, Fax: (613) 230-8648, E-mail: Mike@atac.ca.

In accordance with the MOA, SKYGREECE AIRLINES S.A. shall collect \$25.00 CAD plus applicable taxes per passenger on behalf of ADM and remit all such collected amounts to ADM. It is understood and agreed that this fee may be modified from time to time by ADM with advance notice.

6. Statistics

Following the February 20, 2002 Airport Consultative Committee (ACC) meeting, air carriers shall transmit to ADM a certified copy of the official Statement 2, 4 or 6 monthly report, including passenger and cargo statistics for the current month, as it is sent to Transport Canada. It is understood that each calendar monthly report of SKYGREECE AIRLINES S.A.'s operations shall be transmitted by SKYGREECE AIRLINES S.A. via ECATS (Transport Canada) with the authorization to transmit information to ADM. This information shall be used exclusively by ADM, and will not be distributed to any third party without the expressed written consent of SKYGREECE AIRLINES S.A.

Initials

ADM	Airlines Co.
	

7. Fees, charges and payments:

During the period of validity of this Letter of Authorization, SKYGREECE AIRLINES S.A. shall pay to ADM all fees, charges and contributions related to or resulting from its operations and activities at the Airport and the use of ADM installations and equipment, including but not limited to, aeronautical fees (see "Landing charges" attached as Schedule "B") and all other fees and charges pertaining to the services rendered by ADM at the Airport. All payments must be made by SKYGREECE AIRLINES S.A. immediately upon receipt of the invoices sent by ADM to SKYGREECE AIRLINES S.A., in total, with no reduction, deduction or compensation whatsoever, at the following address:

Aéroports de Montréal
Treasury Department
800 Place Leigh-Capreol
Suite 1000
Dorval, Québec
H4Y 0A5

ADM will send its invoices to SKYGREECE AIRLINES S.A. at the following address:

SKYGREECE AIRLINES S.A.
33 K Papadimitriou
Markopoulo, Attiki 19003
Grecco
VAT REG. NUMBER: 800441815
TAX OFFICE: FAE ATHINON

If SKYGREECE AIRLINES S.A. fails to pay any amount past due, this amount shall bear interest at a rate of fourteen percent (14%) per year, as of the date on which the amount became due until payment in full is made, without prejudice to any other rights held by ADM pursuant to this letter or to the law. The rate of interest may be modified from time to time by ADM with advance notice.


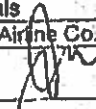
8. Business Taxes and Sales Taxes:

SKYGREECE AIRLINES S.A. shall pay, when due, all taxes, rates and assessments, in particular, the business tax and any tax currently or subsequently imposed on the business of SKYGREECE AIRLINES S.A., as well as any goods and services tax, sales tax and other similar tax currently or subsequently imposed upon or in respect of landing fees or other amounts payable to or for the benefit of ADM, irrespective of the party (person or government agency) on whose behalf any such tax is collected by ADM.

9. Permits:

SKYGREECE AIRLINES S.A. shall obtain and keep in effect, at its expenses, all required permits and authorizations from the federal, provincial or municipal governments or from any other governmental authority as well as all required private permits that may be required for it to provide its services and carry on its activities at the Airport. SKYGREECE AIRLINES S.A. shall

Initials

ADM	Airline Co.
	

to any other
of the
of the

Mr. Vasilios Alcantara
SKYGREECE AIRLINES S.A.

March 25, 2015

inform ADM of any investigation or major litigation as well as any changes, cancellation or suspension of its permits by any authority.

10. Regulations:

SKYGREECE AIRLINES S.A. shall in all respects comply with all applicable rules, regulations and by-laws enacted by the federal, provincial and municipal governments and by any other administrative body having jurisdiction over the airport activities, as well as with all applicable local police, health and fire prevention regulations or by-laws. In addition, SKYGREECE AIRLINES S.A. shall comply with all regulations or by-laws regarding traffic control, security, airport emergency management, noise abatement, safety and sanitation, as well as all other procedures, directives regulations or by-laws pertaining to the management and operation of the Airport.

Without limiting the generality of the foregoing, SKYGREECE AIRLINES S.A.:

- (i). shall comply, as stipulated in Article 5.6 of ADM's Air Traffic Assignment Rules, with all applicable statutes, regulations, directives, procedures, standards, rules, policies, programs, guidelines and documents in force at the Airport, including without limitation, for air carriers, the obligation to use the Arinc common use check-in system as well as the BSM (Baggage Sortation Message) ID tag system used in ADM's automated baggage room.
- (ii). SKYGREECE AIRLINES S.A. undertakes to ensure that it and its employees shall comply with all ADM's rules, procedures and directives relative to health, safety and security, and shall see to it that its subcontractors and their employees do likewise, the whole in accordance with the provisions of Schedule "C" annexed hereto.

11. Additional commitments:

SKYGREECE AIRLINES S.A. recognizes that ADM has full latitude to make adjustments or modifications in the operation of airport services, and SKYGREECE AIRLINES S.A. agrees, following a written notice sent by ADM, to comply with any such adjustment or modification. As examples, adjustments or modifications may be made because of construction or maintenance work conducted by ADM.

12. Default:

In the event SKYGREECE AIRLINES S.A. is in default in executing any of its obligations, ADM shall be entitled to:

- use and apply, in whole or in part, the amounts of the security deposit for the payment of any amount past due; and
- deny access to the check-in counters; and
- terminate this Letter of Authorization with prior written notice of five (5) days to SKYGREECE AIRLINES S.A.

the whole without prejudice to any other right or recourse of ADM. It is understood that termination of this Letter of Authorization will have the effect of halting immediately all the operations of SKYGREECE AIRLINES S.A. at the Airport. SKYGREECE AIRLINES S.A.

Initials

ADM	Airline Co.
	

expressly agrees and covenants to indemnify ADM, its officers, directors, employees, agents, contractors or any other person for whom ADM is responsible in law and hold them harmless from and against any claims, demands or actions whatsoever, instituted by any person for any injury, prejudice, damage or loss of any nature whatsoever, resulting from the termination by ADM of this Letter of Authorization or relating to any act or omission which occurred in respect of its activities and business operations at the Airport. The above indemnity shall include all reasonable legal fees and costs incurred by ADM for such purposes as well as administrative fees equal to fifteen percent (15%) of the said expenses.

13. Notices:

Prior notices, or notices from one party to the other party, shall be sent in writing, either by priority post, messenger or fax, during the recipient's regular business hours, as follows:

TO ADM:

Aéroports de Montréal
Attention: Ms. Luce Bureau
Director, Air Service Development
975 Roméo-Vachon Blvd., Suite 317
Dorval, Québec H4Y 1H1
FAX: 514-633-3068

TO SKYGREECE AIRLINES S.A.:

Attention: Mr Vasilios (Bill) Alefantis
Chief Commercial Officer
800 boul. Chomedey, Tour C, suite 120
Laval, Québec, H7V 3Y4

or to any other address and/or fax number that a party may indicate from time to time by written notice to the other party in accordance with this section.



Should the question arise, any written notice shall be deemed to have been received by the party for which it was intended on the third (3rd) day after the day it was mailed or the date on which the notice was effectively received, whichever comes first. If sent by fax, any written notice shall be deemed to have been received by the party for which it was intended on the same day it was sent.

14. Termination

Either party may cancel this Letter of Authorization at any time by sending written advance notice sixty (60) days prior to the date of termination. After the expiration of the notification period, this Letter of Authorization shall be terminated and SKYGREECE AIRLINES S.A. shall cease to operate at the Airport, with no compensation or indemnity.

Without limiting the generality of the foregoing, and solely for purposes of clarification, ADM will not be responsible for any loss or damage of any type whatsoever caused or suffered by

Initials

ADM	Airline Co.
	

SKYGREECE AIRLINES S.A. in case of the unilateral cancellation of this Letter of Authorization, including, without limitation, any loss of profits or loss of business opportunities.

15. Liability, Release and Indemnity:

Liability: SKYGREECE AIRLINES S.A. shall be responsible for any damage or loss to the Airport or to the goods, installations or equipment of ADM or any third party located there resulting from or involving the use or occupancy of the Airport by SKYGREECE AIRLINES S.A. or the pursuit of its activities at the Airport;

Release: SKYGREECE AIRLINES S.A. acknowledges and agrees that ADM, as well as its officers, directors, employees, agents, contractors or any person for whom ADM is responsible in law, shall not be liable or responsible for any injury or prejudice to SKYGREECE AIRLINES S.A. or to any other person, or for the loss of, or damage to any property of SKYGREECE AIRLINES S.A., or of any other person in respect of any occurrence regardless of cause, or arising from any act or omission in, upon, at or related to the Airport or any part thereof, or from the occupancy or use of the Airport by SKYGREECE AIRLINES S.A. or the pursuit of its activities at the Airport, unless such loss or damage results from gross negligence or wilful misconduct by ADM or its officers, directors, employees, agents, contractors or any other person for whom ADM is responsible in law;

Indemnity: SKYGREECE AIRLINES S.A. expressly agrees and covenants to indemnify ADM, its officers, directors, employees, agents, contractors or any other person for whom ADM is responsible in law and hold them harmless from and against any such claims, demands or actions whatsoever, instituted by any person for any injury, prejudice, damage or loss of any nature whatsoever, resulting from any act or omission which occurred in, on or in respect of the Airport or any part thereof or related to the occupancy or use of the Airport by SKYGREECE AIRLINES S.A. or the pursuit of its activities at the Airport. Without limiting the generality of the foregoing, the above indemnity payable by SKYGREECE AIRLINES S.A. shall include reasonable judicial and extrajudicial fees and expenses assumed or incurred by ADM for any such claims, demands or actions whatsoever, as the case may be.

Survival - The obligations of SKYGREECE AIRLINES S.A. under this section shall survive the termination of the Letter of Authorization.



16. Applicable Laws:

This Letter of Authorization shall be governed and interpreted by the laws in force in the Province of Québec. The parties hereto irrevocably accept the exclusive jurisdiction of the courts of the Province of Québec, judicial district of Montréal, with respect to any dispute arising from or related to any matter covered by this Letter.

17. Schedule(s):

The schedule(s) attached to this Letter of Authorization shall form an integral part of it as if recited at length in it.

Initials

ADM	Airlines Co.
	

Mr. Vasilios Aicfantis
SKYGREECU AIRLINES S.A.

- 8 -

March 25, 2013

18. Modification:

This Letter of Authorization may be amended with the written consent of both parties.

19. Language:

The parties to this Letter of Authorization have requested that this agreement be drafted in English. Les parties aux présentes ont exigé que cette entente soit rédigée en anglais.


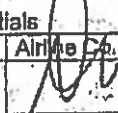
If the terms and conditions of this Letter of Authorization are acceptable, please sign it where indicated and initial each of its pages, including all attached schedule(s), and return it to the Department of Air Service Development, Attention: Ms. Luce Bureau, by fax at (514) 633-3068 no later than 30 days before the first flight failing which said this Letter of Authorization shall become null and void.

We trust that this will be to your entire satisfaction, and we remain,



Pierre Paul Pharand
Vice President, Airport Operations, Infrastructures and Air Service Development

c.c. Luce Bureau, Director – Air Service Development, Aéroports de Montréal
Karl Brochu, Director – Operations, Aéroports de Montréal

Initials	
ADM	Air Me Co.
	

ACCEPTANCE


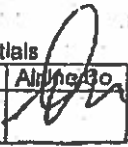
I, the undersigned, having the capacity and the power to bind SKYGREECE AIRLINES S.A., hereby declare that I have read the contents of this Letter of Authorization and confirm my acceptance of its terms and conditions on behalf of SKYGREECE AIRLINES S.A.

ACCEPTED at Athens, GR on April 10 .2015

By 
(duly authorized as he/she so declares)

Name: VASILIOS ALEFANTIS.

Title: CEO.

Initials	
ADM	Alina Bo
	

Schedule "A"
(Carrier latest schedule)

OGW423 GW423 17MAY10C'T 0000007 274763 ATH2300 0000YYZ JJ
OGW424 GW424 23MAY10C'T 0000060 274763 YYZ2145 2245ATH JJ
SI DATES TIMES IN UTC

Initials
ADM Airline Co.
[Handwritten signatures]

Schedule "B"

2015 AERONAUTICAL FEES



Any new service implemented by Aéroports de Montréal (ADM) during 2015 will entail a cost evaluation and invoicing through either one of these charges:

LANDING CHARGE (CAD)		
<u>Jet or turboprop aircrafts</u>		
Rate \$/1000 kg (based on the MTOW)		\$ 9.46 ¹
Minimum charge		\$ 56.70
<u>Piston aircrafts</u>		
	<u>Unit rate</u>	<u>Annual fixed rate²</u>
Montréal-Trudeau	\$ 42.52	\$ 1,177.09/aircraft/year
Montréal-Mirabel	\$ 18.23	\$ 470.84/aircraft/year
<p>Note 1: There is an incentive program to get discounts on landing fees. For additional information, please contact ADM Director, Air Service Development. Note 2: The annual fixed rate for piston aircraft is available through subscription only. Please complete the form in Appendix 6.</p>		

GENERAL TERMINAL CHARGE (CAD)	
<u>Sector</u>	<u>Rate \$/enplaned passenger</u>
Domestic	\$ 10.74
Transborder	\$ 21.63
International	\$ 18.72

BAGGAGE ROOMS CHARGE (CAD)	
<u>Rate \$/enplaned passenger</u>	
Maximum rate (ADM share)	\$ 0.7032
Maximum rate (Operators share) ³	\$ 3.1263
As of the 36 001 st enplaned passenger, volume discounts are applied on the rate per passenger.	
<p>Note 3: ADM has been mandated by the operators of the baggage rooms (Cofely Yul L.P. and Aistef Yul L.P.) for invoicing and collection of their respective share of the baggage rooms costs.</p>	

Initials

ADM	Alpine Co.
	

Schedule "C"



NON-EXHAUSTIVE LIST OF SPECIFIC ADM RULES, PROCEDURES AND DIRECTIVES AIMED AT AIR CARRIERS

1. Recommended use of high-visibility vest. Note: ADM recommends use of the reflective yellow-green vest identical to that used by the marshaller in compliance with Québec regulations governing "Road Work Traffic Control Devices - Short Term Work."
2. Lockout (padlocking and tagging): Mandatory use of ADM "Contractor" padlock, danger warning tags and written attestation of isolation and safety during work on equipment requiring electrical, hydraulic, mechanical, pneumatic or thermal energy and/or energy from any energy storage system.
3. Specific measures to be followed for security.
4. Specific measures to be followed for airside operations safety.
5. Specific measures to be followed for fire prevention.
6. Specific measures to be followed in emergency situations.
7. Specific measures to be followed following administration of first aid (accident/incident report).
8. Other rules, procedures or directives identified by ADM.

NOTE 1: AT NO TIME SHALL THE AIR CARRIERS BE RELEASED FROM ITS OWN OBLIGATIONS IN MATTERS OF WORKPLACE HEALTH AND SAFETY.

NOTE 2: THIS LIST MAY BE AMENDED AT ANY TIME, IN WHICH CASE ADM SHALL NOTIFY THE AIR CARRIERS WHICH SHALL BE REQUIRED TO COMPLY WITH THE AMENDED LIST.

Initials

ADM	AirTrig Co.
	

**HEALTH AND SAFETY STANDARDS AND PRACTICES FOR AIR SKYGREECE AIRLINES
S.A.S**

1. DEFINITIONS

a) "Air Carrier"

A company or enterprise who operate flight services at Montréal-Pierre-Elliott-Trudeau International Airport and/or Mirabel-Montréal International Airport (the "Premises") or to which ADM has given permission to access such Premises, including to a Representative of same. Note: the Air carrier may retain the services of a contractor or service provider (referred to as a "Subcontractor" for purposes of consistency) to perform work or provide services; such a Subcontractor shall have no contractual relationship with ADM.

b) "Subcontractor"

A company, enterprise or any other person having entered into a contract directly with the Air carrier to perform any work or to render services to the Air carrier on the Premises. Note: Subcontractors have no contractual relationship with ADM.

c) "See to it that," "ensure that":

Means that the Air carrier has received from its Subcontractor a commitment, obligation or covenant, the terms and conditions of which are at least as stringent as those described herein and, in the event that such commitment, obligation or covenant is breached by the Subcontractor, the Air carrier has demonstrated due diligence to ensure such commitment, obligation or covenant is performed, including instituting and maintaining legal proceedings with all due diligence.


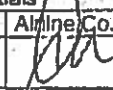
2. GUARANTEES AND COMMITMENTS IN MATTERS OF WORKPLACE HEALTH AND SAFETY

The Air carrier and its Subcontractors may imperil the health, safety and wellness of ADM's employees. When they are occupying the Premises, they may by action or omission create unhealthy or unsafe consequences for ADM's facilities.

The Air carrier makes the following commitments to ADM, over and above the legal obligations to which it is bound, and makes to ADM the following guarantees, acknowledging that ADM has entered into the present Letter of authorization on the basis of such commitments and guarantees:

- a) The Air carrier undertakes to ensure that it and its employees shall comply with all rules, procedures or directives issued by ADM, under its legal responsibility and relative to, among other things, health and safety, as shall be issued as airport bulletins, by ADM, over the duration of the Letter of authorization and shall see to it that its Subcontractors and their employees do likewise;
- b) The Air carrier undertakes to ensure that it and its employees shall implement all possible measures to ensure the health and safety of ADM's employees when performing work or rendering services in the vicinity of such employees and while on ADM's Premises or in ADM's facilities, and shall see to it that its Subcontractors and their employees do likewise;

Initials



ADM	Airline Co.
	

- c) The Air carrier undertakes to notify ADM immediately of any and all accidents or incidents as may occur in the course of its activities and that involve ADM's employees, regardless of whether they result in bodily harm to one or more persons, or in property damage, and shall see to it that its Subcontractors and their employees do likewise;
- d) The Air carrier undertakes to notify ADM of any danger likely to affect ADM's employees, and shall see to it that its Subcontractors and their employees do likewise;
- e) The Air carrier undertakes to ensure that it and its employees shall permit ADM to verify the safety measures, documentation, health and safety records as well as other files or information regarding ADM's assets that are in the possession or under the control of the Air carrier, for the purpose of conducting investigations and inspections relative to the safety of ADM, and shall see to it that its Subcontractors and their employees do likewise;
- f) The Air carrier undertakes to ensure that it and its employees shall collaborate with all checks, inspections and investigations relative to health and safety conducted by ADM for the duration of the Letter of authorization, and shall see to it that its Subcontractors and their employees do likewise;
- g) The Air carrier warrants that any and all products that, by its action or that of its Subcontractors, are present on the Premises and to which ADM's employees have access:
 - (i) are compliant with all regulations of the Workplace Hazardous Materials Information System (WHMIS),
 - (ii) are the subject of Material Safety Data Sheets available in English and French; and
 - (iii) bear the proper WHMIS labels.
- h) The Air carrier undertakes to ensure that it and its employees comply with all applicable WHMIS regulations, and shall see to it that its Subcontractors and their employees do likewise.
- i) The Air carrier undertakes to ensure that it and its employees comply with all applicable regulations for the disposal of products, and shall see to it that its Subcontractors and their employees do likewise.

3. HEALTH AND SAFETY CHECKS, INSPECTIONS AND INVESTIGATIONS

- a) ADM or its designated representatives may proceed with the checks, inspections and investigations relative to health and safety that ADM deems necessary to ensure compliance with the conditions herein, as well as to verify whether any of its property has been damaged or lost and, as necessary, to determine the scope of related risks;
- b) ADM or its designated representatives may, without prior notice to the Air carrier, or to its employees, or to its Subcontractors and their employees, conduct investigations of all of the actions, situations or issues, whether real or suspected, that ADM may reasonably expect are likely to imperil the health and safety of its employees, or the safety of its property or assets;
- c) All expenses for the conducting of safety checks, inspections and investigations shall be borne by ADM;
- d) Should ADM note shortcomings in the workplace health and safety practices of the Air carrier or Subcontractors, the latter shall, immediately and at their expense, implement reasonable additional or revised workplace health and safety practices upon written request by ADM;

Initials

ADM	Airline Co.
	

08-SEP-15 04:48pm From-

Mr. Vasilios Alcfantis
SKYGREECE AIRLINES S.A.



March 25, 2015

c) Neither the rights to check, inspect and investigate granted to ADM nor the conducting of checks, inspections and investigations shall release the Air carrier or any Subcontractor from their obligations.

4. BREACH OF CONTRACT/ SANCTIONS

Failure by the Air carrier, over the duration of the Letter of authorization, to comply with a guarantee or commitment stipulated herein shall constitute a serious breach of the Letter of authorization.

Should such breach not be remedied, ADM may, in addition to availing itself of its other rights and recourses under the Letter of authorization and under the law, choose to early terminate the Letter of authorization for default, without any delay or notice and without penalty to ADM. The Air carrier shall see to it, as part of its contractual relationship with its Subcontractor, that such penalties for breach of contract are anticipated.

Initials	
ADM	Airline Co.
	

MEMORANDUM OF AGREEMENT

AMONG:

The Air Transport Association of Canada ("ATAC")

- and -

Those airports listed on Schedule A to this Memorandum of Agreement (collectively, "Airports", and individually, an "Airport")

- and -

Those air carriers listed on Schedule B to this Memorandum of Agreement (collectively, "Signatory Air Carriers", and individually, "Signatory Air Carrier")

(all collectively, the "Parties" and, individually, a "Party");

WHEREAS Airports have the responsibility to manage, operate and develop the airports for which they are responsible;

AND WHEREAS member air carriers of ATAC are major users of the airport facilities provided by the Airports;

AND WHEREAS Airports may have the requirement to expand their airport facilities to meet traffic demands and in that event will require additional revenues to pay for those expanded facilities;

AND WHEREAS Airports may decide to obtain such additional revenues, in whole or in part, by imposing fees or charges upon passengers using such Airports;

AND WHEREAS Airports may wish to obtain the assistance of air carriers in collecting such fees or charges from passengers;

AND WHEREAS the Parties jointly wish to ensure that a meaningful consultation process is established which will ensure that the views and requirements of Signatory Air Carriers are fully considered by airport operators in connection with the collection and use of any such additional revenues;

AND WHEREAS the Parties jointly wish to establish a regime whereby, in recognition of the establishment of a formal consultation process, Signatory Air Carriers agree to collect on behalf of Airports and remit a fee which an Airport might decide to impose upon passengers, all upon and subject to the terms and conditions contained herein;

AND WHEREAS the Parties in giving effect to the forgoing wishes, do not wish to abrogate or derogate from any of their respective, existing rights or obligations except as is expressly agreed to herein;

NOW THEREFORE, in consideration of the payment of the sum of one dollar (\$1.00) by each Party to each of the other Parties, the receipt of which is hereby acknowledged, and in respect of the mutual covenants and agreements contained herein, the Parties agree as follows:

1.0 Purpose of Memorandum of Agreement

1.1 The Parties agree that this Memorandum of Agreement ("MOA") establishes the terms in respect of:

- (a) a consultation process regarding the expansion of Airport facilities; and

PAGE 3

- (b) the collection of fees by Signatory Air Carriers for Airports from air carrier passengers if an Airport decides to impose such fees to pay for the future expansion of certain Airport facilities.

1.2 This MOA shall be legally binding upon the Parties.

2.0 Accession to MOA

2.1 The Parties agree that if any Canadian airport or any Canadian or foreign air carrier wishes to become a Party to this MOA, it may do so by:

- (a) agreeing in writing in the form attached as Schedule C that it agrees to be bound by the terms and conditions of this MOA; and
- (b) sending a copy of the duly executed form along with one dollar (\$1.00) to each of the existing Parties. Upon so doing, such Canadian airport or air carrier will become a Party to this MOA and shall be deemed to be listed on either Schedule A or Schedule B, as appropriate.

2.2 Notwithstanding the provisions of Section 2.1 of this MOA, the Parties recognize and acknowledge that the terms and conditions of this MOA are not designed to address the unique issues arising at airports with two or more separate and physically distinct air terminal buildings jointly serving at least 20 million enplaned/deplaned passengers as at December 31, 1998 ("Multi-terminal Airports").

The Parties further recognize and acknowledge that multi-terminal airports can present new and different issues to air carriers which may vary over both time and the particular circumstances of individual air carriers and individual Multi-terminal Airports.

PAGE 4

The Parties therefore agree that the accession to this MOA by any Multi-terminal Airport, shall be conditional upon the approval of the two largest Canadian Signatory Air Carriers using that airport as determined by passenger boardings in the calendar year immediately preceding the requested accession by that Multi-terminal Airport".

The Parties further agree that this MOA may be amended to the extent required by agreement between the two largest Canadian Signatory Air Carriers using that airport as determined by passenger boardings in the calendar year immediately preceding the requested accession by that Multi-terminal Airport seeking accession to this MOA, provided any such amendment shall be applicable to the operation of the MOA solely at the Multi-terminal Airport seeking accession.

2.3 For further clarity it is understood that an Airport may, without cause but only after the expiry of 365 days from the date that Airport executes or accedes to this MOA and only upon giving not less than 180 days notice, withdraw from this MOA. The withdrawal from this agreement shall be on the day specified by that Airport in the notice but shall not be earlier than the 181st day after the notice is given. Signatory Air Carriers shall not be obliged to collect any AIF for that Airport in respect of travel scheduled to begin any time after the effective date of withdrawal of that Airport.

3.0 Airline Consultative Committee

3.1 Signatory Air Carriers at a given Airport shall be permitted to join the Airline Consultative Committee ("ACC") at each such Airport. Signatory Air Carriers shall exercise their rights and responsibilities as set out in Article 13 of this MOA (the "Air Carrier Consultation Process") through the ACC. The Chairman of the ACC shall inform that Airport of the Majority In Interest ("MI") as determined in accordance with Section 3.3.

3.2 The ACC at each Airport shall be operated according to the ACC Operating Terms of Reference which is attached as Schedule D to this MOA, and the same may be amended by

the ACC from time to time by providing written notice to each of the Parties. In the event of any inconsistency between the ACC Operating Terms of Reference and this MOA, the terms of this MOA shall prevail. Schedule D is included in this MOA for the purpose of providing direction relative to the Air Carrier Consultation Process and nothing in Schedule D shall impose any obligation, commitment or requirement upon any Airport or Signatory Air Carrier by virtue of Schedule D being included in this MOA.

3.3 Notwithstanding any voting procedures contained in the ACC Operating Terms of Reference, the MII referred to in this MOA shall mean those Signatory Air Carriers who constitute 66 2/3% or more of the total enplaned passengers (based on the Air Carrier Activity at Canadian Airports Statistics Canada catalogue, or its successor, containing the most recent calendar year data available from Statistics Canada) at a particular Airport.

4.0 Airport Improvement Fee

4.1 Any passenger fee or charge imposed by an Airport and implemented under this MOA shall be termed an Airport Improvement Fee ("AIF").

4.2 An Airport may require Signatory Air Carriers to commence the collection of AIF funds subject to the completion of the process set out in Article 13.

5.0 Capital Expenditure Programs

5.1 AIF revenues shall only be used as follows:

- (a) to fund an Airport's capital expenditure projects, the general purpose of which projects are to construct or improve "Airport Infrastructure", and to fund the cost of issuance of associated debt, debt service costs, debt service reserve obligations, debt

total
the
excess
Schedule
in

PAGE 6

coverage requirements, capitalized interest on debt and bad debts associated with the collection of AIF revenues; and

- (b) to fund capital expenditure projects, as referred to in Section 5.1(a) at airports which are owned or leased by the Airport identified in Schedule A and which are used as reliever airports for types of aircraft traffic that are not compatible with commercial operations at the Airport identified in Schedule A, subject to the condition that the value of capital expenditure projects at any such reliever airport shall not exceed 10% of the value of capital expenditure projects at the Airport identified in Schedule A which have been subjected to the Air Carrier Consultation Process as outlined in Article 13 of this MOA since the original commencement of this MOA.

5.2 For the purposes of this MOA, "Airport Infrastructure" means capital expenditures in respect of buildings, airfields, land, roads, navigational aids and other assets required for the operation of the Airport, but does not include operating or maintenance costs related to the Airport. For greater certainty, the Airport Infrastructure shall not include any buildings, airfields, land, roads, navigational aids and other assets required for the operation of the Airport located off the Airport that are not functionally related to commercial air operations, air navigation or the processing of passengers and their baggage and shall not include any costs associated with or related to the design, construction, development, maintenance or operation of any mass transit system beyond the boundary of the Airport.

5.3 Capital expenditure projects contemplated by an Airport shall be combined into capital expenditure programs ("Programs") for the purpose of consultation with Signatory Air Carriers and collection of any associated AIF. To qualify for collection of an associated AIF the actual period of construction contemplated by the Program must be for a minimum of two (2) years and a maximum of ten (10) years and the total estimated costs of all Programs tabled since the Airport's accession to this MOA must equal 50% or more of the Airport's annual revenue (not including AIF revenue) in the first year of the Program.

- 5.4 Any construction of new runways or major expansion of existing runways or any other single project in excess of \$200,000,000 (in 2002 dollars) at an Airport must be by way of a separate Program and not combined with other projects.
- 5.5 With the exception of those Programs listed on Schedule F of this MOA, and except with the prior written approval of the Signatory Air Carriers forming the MII in accordance with Section 3.3. Airports may only require Signatory Air Carriers to collect and remit an AIF pursuant to this MOA for those Programs which have been subjected to the Air Carrier Consultation Process as outlined in Article 13 of this MOA. This provision shall not restrict the ability of an Airport to implement new projects during the period of a Program pursuant to Subsection 13.1(h) of this MOA.
- 5.6 With the exception of those projects within a Program listed on Schedule F of this MOA, and except with the prior written approval of the Signatory Air Carriers forming a MII, Airports may not award construction contracts related to any project in a Program for which that Airport will impose an AIF on passengers, prior to completing the steps contemplated by Subsections 13.1(a) and 13.1(c) through 13.1(e), inclusive and as appropriate, of the Air Carrier Consultation Process outlined in Article 13 of this MOA.

6.0 Rates

6.1 An Airport alone shall decide whether to obtain an AIF from passengers. The Airports have decided that any AIF imposed by an Airport and implemented under this MOA will be set at a Canadian whole dollar amount per Airport which shall be limited to two digits and shall not be less than \$3.00 per DEPAX passenger plus applicable provincial sales, goods and services, harmonized goods and services and other applicable taxes.

6.2 There shall be no more than three (3) different levels of AIF in place at any Airport as follows:

- (a) one (1) rate for all transborder (United States) and domestic DEPAX passengers not covered by Subsection 6.2(c) below;
- (b) one (1) rate for all international (not including transborder) DEPAX, such rate not to exceed one and one-half (1 1/2) times the rate in Subsection 6.2(a) above;
- (c) one (1) rate for all city-pairs ("short-haul destinations") within the Province or Territory that the Airport resides in and which are designated under this Subsection 6.2(c) by the Airport to be short-haul destinations; provided that, for any Airport other than the Vancouver International Airport, an Airport will be limited to four (4) short-haul destinations or with the concurrence of the Signatory Air Carriers forming the MII, up to ten (10) short-haul destinations. The maximum distance between short-haul destinations shall be three hundred (300) statute miles. While recognizing the authority of an Airport to determine the one (1) rate for short-haul destinations, Signatory Airports shall, where applicable, make reasonable efforts to establish the same level of AIF at both Airports involved in a short-haul destination city-pair; and

(d) in the case of Vancouver International Airport (i) if Vancouver International Airport becomes a signatory to this MOA on or before January 1, 2004, effective April 1, 2004, those rates indicated on Schedule I hereto; and (ii) if Vancouver International Airport becomes a signatory to this MOA on a date following January 1, 2004, effective on the day which is ninety (90) days after the date that Vancouver International Airport becomes a signatory to this MOA, those rates indicated on Schedule I hereto.

6.3 An Airport has the right to make changes in AIF levels upon at least ninety (90) days prior written notice to ATAC and to the Signatory Air Carriers of the ticketing sale date following which the change in AIF levels will be effective provided that the rates for international and short-haul destinations, pursuant to Subsections 6.2(b), (c) and (d), shall not be adjusted more frequently than once in any calendar year without the concurrence of the Signatory Air Carriers forming the MII at the Airport. No notice may be issued by an Airport hereunder until January 1, 2004.

7.0 Alternate Collection Method

7.1 With respect to a Program for which an AIF is being collected by Signatory Air Carriers, nothing in this MOA shall prevent an Airport from choosing to utilize an additional alternative to the revenue collection method outlined in this MOA provided that any such collection method does not:

- (a) involve the participation of Signatory Air Carriers; or
- (b) impose additional charges of any kind on Signatory Air Carriers in relation to the funding of such Program, unless otherwise agreed in writing between the respective Parties.

8.0 Handling Fee

8.1 In respect of enplanements occurring on or prior to December 31, 2003, Signatory Air Carriers shall be entitled to withhold a handling fee which is calculated as a percentage of the gross amount of AIF to be otherwise remitted to a particular airport together with related provincial sales, goods and services, harmonized goods and services and other applicable taxes. The handling fee shall be one of three amounts determined by the annual enplaned/deplaned passenger volume at that Airport, which volume shall be determined by that Airport at the end of the ninth month of each calendar year for the previous 12 months, subject to annual review and verification by a designee of the Signatory Air Carriers, as follows:

- 6% for Airports with more than 7 million enplaned/deplaned passengers annually;
- 7% for Airports with 3 million to 7 million enplaned/deplaned passengers annually;
- 8% for Airports with less than 3 million enplaned/deplaned passengers annually.

8.1(a) In respect of enplanements occurring on or after January 1, 2004, Signatory Air Carriers shall be entitled to withhold a handling fee which is calculated as a percent of the gross amount of AIF to be otherwise remitted to a particular Airport together with related provincial sales, goods and services, harmonized goods and services and other applicable taxes. The handling fee shall be one of four (4) amounts determined by the annual enplaned/deplaned passenger volume at that Airport, which volume shall be determined by that Airport at the end of the ninth (9th) month of each calendar year for the previous twelve (12) months, subject to annual review and verification by ATAC, as follows:

- 4% for Airports with more than 14 million enplaned/deplaned passengers annually;
- 5% for Airports with more than 7 million enplaned/deplaned passengers annually;

6% for Airports with 3 million to 7 million enplaned/deplaned passengers annually; and

7% for Airports with less than 3 million enplaned/deplaned passengers annually.

8.2 Signatory Air Carriers that do not conduct audits of their financial records in their normal commercial operations shall be entitled to 75% of the applicable handling fee, subject to compliance with Section 10.9 of this MOA.

9.0 Remittance

9.1 "AIF collection commencement date" means the first day upon which an Airport can require Signatory Air Carriers to collect and remit an AIF, or a change to the level thereof, following the completion of the air carrier consultation process contemplated by Article 13.

For greater certainty, the AIF collection commencement dates for the following airports are deemed to be as follows:

Calgary Airport	October 1, 1997
Kelowna Airport	February 1, 1998
Winnipeg Airport	July 1, 1998

9.2 In respect of enplanements occurring on or prior to December 31, 2003, regardless of whether an AIF is collected from passengers, and subject only to Sections 9.5, 9.6 and 22.1, Signatory Air Carriers shall remit to an Airport the amount of the AIF imposed by that Airport pursuant to this MOA for all DEPAX passengers at that Airport for which the ticket sales occurred on or after the AIF collection commencement date for that Airport:

(a) plus provincial sales, goods and services, harmonized goods and services and other applicable taxes; and

- (b) less the handling fee and related provincial sales, goods and services, harmonized goods and services and other applicable taxes referred to in Article 8;

on a monthly basis no later than the end of the month following the month of enplanement by the DEPAX passenger at the Airport to which the AIF applies (the "due date").

9.2(a) In respect of enplanements occurring on or after January 1, 2004, regardless of whether an AIF is collected from DEPAX passengers, and subject only to Sections 9.5, 9.6 and 22.1, Signatory Air Carriers shall remit to an Airport the amount of the AIF imposed by that Airport pursuant to this MOA for all DEPAX passengers at that Airport for which the ticket sales occurred on or after the AIF collection commencement date for that Airport:

- (i) plus provincial sales, goods and services, harmonized goods and services and other applicable taxes; and
- (ii) less the handling fee and related provincial sales, goods and services, harmonized goods and services and other applicable taxes referred to in Article 8;

on a monthly basis on the first working day of the month following the month of enplanement by the DEPAX passenger at the Airport to which the AIF applies, such monthly remittances to be made on the basis of the estimated amount owing to the Airport for the previous month, with final adjustments made on a monthly basis on the first working day of the second month following the month of enplanement by the DEPAX passenger at the Airport to which the AIF applies. The estimated amounts referred to in this Section 9.2(a) shall be based on reasonable, good faith estimates of DEPAX passengers using historical data and/or reasonable forward projections.

Notwithstanding the payment schedule contained in this Section 9.2(a), any Signatory Air Carrier with less than \$240,000 in gross annual AIF remittances for a particular Airport shall

only be required to remit on a monthly basis no later than the end of the month following the month of enplanement by the DEPAX passenger at the Airport to which the AIF applies.

- 9.3 The obligation to remit AIF revenues to an Airport arises upon the enplanement of a DEPAX passenger at a particular Airport provided that the DEPAX passenger purchased the ticket on or after the AIF collection commencement date for a particular Airport.
- 9.4 Each remittance will be accompanied by a statement identifying the number of DEPAX passenger enplanements associated with the remittance. The remittance shall separately identify the DEPAX passengers in Section 9.5 below.
- 9.5 With respect to DEPAX passengers who purchased tickets outside of North America:
- (a) provided that the Signatory Air Carrier has instituted a method of AIF collection which could commercially reasonably be expected to assess all DEPAX passengers in accordance with this MOA, and
 - (b) provided that the Signatory Air Carrier has made commercially reasonable efforts to collect AIF revenues pursuant to the method instituted in Subsection 9.5(a), and
 - (c) provided that the Signatory Air Carrier remitted all AIF revenues actually collected from DEPAX passengers in accordance with Section 9.2, Subsection 9.2(a) and as required by Article 11 during this period; and
 - (d) provided that the Signatory Air Carrier has provided the audit certification required pursuant to Section 10.3 of this MOA;

then the particular Signatory Air Carrier's liability for making the AIF remittances for DEPAX passengers whose tickets are purchased outside of North America, shall, subject to

12.0 Non-Discriminatory Charges to Signatory and Non-Signatory Air Carriers or Their Passengers

12.1 An Airport shall not grant access to any of its terminal buildings on any less favourable terms and conditions to Signatory Air Carriers and their passengers having regard to the AIF charges remitted and paid by such persons than are provided to non-Signatory Air Carriers and their passengers. An Airport shall achieve such equalized treatment through or by way of reasonably equivalent charges. Airports shall provide to ATAC and the Signatory Air Carriers, annually, the report of an independent, external auditor certifying that that nothing has come to the attention of the auditor to indicate the Airport is not in compliance with this section.

12.2 Except with respect to the Memorandum of Agreement between ATAC, the Calgary Airport Authority, the Winnipeg Airport Authority and the Kelowna Airport Authority and various air carriers dated September 23, 1997, as amended, and with respect to any Multi-terminal Airports, Signatory Air Carriers will not enter into an agreement concerning the collection of an AIF with a Canadian national airport on more favourable terms than those extended to Airports in Articles 8, 9, 11, 13 and 35 of this MOA.

13.0 Air Carrier Consultation Process

13.1 Signatory Air Carriers may be obligated to collect and remit an AIF pursuant to this MOA only after the Air Carrier Consultation Process has been completed in accordance herewith. This consultation process must be conducted, *inter alia*, in accordance with Article 3 and shall include the following requirements:

- (a) When an Airport has decided to implement an AIF and wants the assistance of Signatory Air Carriers in collecting and remitting such AIF pursuant to this MOA, that Airport shall prepare and forward to the Chair and each member of the Airport's

ACC and to ATAC, a Program proposal and business plan setting out full details of and a rationale for the Program and notification to ATAC and to each Signatory Air Carrier of such proposal and business plan having been delivered. The proposal should include:

- (i) the cost, scope of work and construction period of each project within the Program;
 - (ii) the initial implementation date of the AIF, the initial amount of the AIF (which cannot be increased until 365 days after the AIF collection commencement date at the particular Airport) and a plan which sets out the anticipated AIF level and AIF revenue over the period required to recover the costs of the Program or extinguish the underlying debt incurred to finance the Program; and
 - (iii) the forecasts of traffic demand underlying the rationale for the Program.
- (b) After the delivery of the notice and information contemplated by Subsection 13.1(a):
- (i) an Airport may obtain the assistance of Signatory Air Carriers in collecting and remitting an initial Interim AIF limited to a maximum of C\$5 per DEPAX passenger, provided that Airport provides at least 90 days written notice to Signatory Air Carriers. The Interim AIF shall be collected for a term of one year, unless that Airport and the MII as determined in accordance with Section 3.3 agree to an extension. Notwithstanding any other provision of this MOA, the amount of the Interim AIF set out above shall not be subject to change by that Airport during this period; or, alternatively

- (ii) After the delivery of the notice and information contemplated by Subsection 13.1(a) but prior to completion of the consultative process contemplated by Section 13, should both the Airport and the MII as determined in accordance with Section 3.3 of the Signatory Air Carriers to the MOA on the ACC agree that it is desirable, an Airport may obtain the assistance of Signatory Air Carriers in collecting and remitting a conditional AIF in an amount agreed upon by the Airport and the MII as determined in accordance with Section 3.3 for a time period and upon any other conditions so agreed upon by the Airport and the MII as determined in accordance with Section 3.3, provided the Signatory Air Carriers receive at least 90 days prior written notice of the AIF collection commencement date (the "Preliminary AIF"). This Preliminary AIF shall be in effect for not less than 365 days from its commencement. Notwithstanding any provisions in this MOA to the contrary, the amount of the Preliminary AIF shall not be subject to any increases by that Airport. The MII as determined in accordance with Section 3.3 shall have the right to discontinue collection of the Preliminary AIF by giving 90 days notice on or after 365 days from the AIF collection commencement date if, in its view, the consultation process has not proceeded satisfactorily, or if it continues to oppose a Program proposal. The Airport shall not be entitled to require the collection and remittance of an AIF pursuant to both sections 13.1(b)(i) and 13.1(b)(ii) during the same time period and in the event the Airport proceeds with a Preliminary AIF, the Signatory Air Carriers shall not be required to collect or remit an AIF pursuant to section

13.1(b)(i) after the AIF collection commencement date for the Preliminary AIF.

- (c) The ACC shall have up to 180 days ("Phase One") to consider and discuss the Program and to request such other information as the ACC may, acting reasonably, require and request from the Airport in order to evaluate the Program with the Airport's officials. The Chair of the ACC will advise the Airport within 180 days of either its concurrence, its disagreement or its concurrence with exceptions to the Program submitted. The Signatory Air Carriers at that Airport shall arrive at its decision via an MU vote in accordance with Section 3.3. If there is concurrence with the Program, the Airport may, subject to this MOA, implement the AIF charging mechanism pursuant to Subsection 13.1(g)(i). If the Chair of the ACC does not advise the Airport in writing of the Phase One decision within 180 days of receiving the Program proposal, the Program is deemed to have concurrence. If the Airport's Program is not the subject of concurrence, the Chairman of the ACC or any Signatory Air Carrier will advise the Airport of the result of the vote of the Signatory Air Carriers. In the event that the Signatory Air Carriers at that Airport disagree or concur with the Program with exceptions and the Airport continues to want the assistance of Signatory Air Carriers in collecting and remitting an AIF pursuant to this MOA, the consultation process outlined below will continue with respect to those individual projects for which an exception was noted.
- (d) In the event that either the Signatory Air Carriers at that Airport disagree with or the Signatory Air Carriers at that Airport concur with exceptions to the Program in Phase One of the consultation process and the Airport continues to want the assistance of Signatory Air Carriers in collecting and remitting an AIF pursuant to this MOA, then, commencing on the date written notice is given under Subsection 13(1)(c), a one month consultation process ("Phase Two") will occur between the Airport's CEO and the CEO(s) (or their designates) of the Signatory Air Carriers forming the MII

which disagreed with the Program. Any agreement reached in Phase Two will be confirmed to the Airport in writing through the Chairman of the ACC or any Signatory Air Carrier, following ratification by the MII but within 15 days of the end of Phase Two.

- (e) In the event that no agreement is reached during Phase Two and the Airport continues to want the assistance of Signatory Air Carriers in collecting and remitting an AIF pursuant to this MOA, the Signatory Air Carriers forming the MII under Subsection 13.1(c) may, within 60 days, commencing at the conclusion of Phase Two ("Phase Three"), make an alternative proposal through the Signatory Air Carriers at that Airport provided that in the opinion of Signatory Air Carriers forming the MII under Subsection 13.1(c), the alternative proposal addresses all of the legitimate expansion requirements of the Airport over the term of the Program proposed by the Airport. The Airport will advise the Chairman of the ACC and all Signatory Air Carriers at that Airport in writing within 30 days of the conclusion of Phase Three whether it accepts or rejects the alternative proposal. If the Airport accepts the alternative proposal, the Airport may implement an AIF pursuant to Subsection 13.1(g)(i) of this MOA.
- (f) Should the Airport reject the alternative proposal made during Phase Three or if no alternative proposal is made, the Airport may, 24 months following the date upon which the Airport has provided to the Signatory Air Carriers at that Airport an Offer to Finance the proposed Program, conditional or otherwise, from a bona fide lender, group or syndicate of lenders, increase or initiate an AIF to be collected and remitted by Signatory Air Carriers, subject to the notification provisions of Subsection 13.1(g)(ii) of this MOA.
- (g) (i) Except as otherwise provided in Schedule P, following completion of the Air Carrier Consultation Process set out above, the Airport will advise each

Signatory Air Carrier, in writing, at least 90 days prior to the collection commencement date of the AIF, of the level of the AIF and the collection commencement date. The level of the AIF on the initial collection commencement date must be no greater than the level which was identified in the Airport's Program submission.

- (ii) Subsequent to the initial collection commencement date, in respect of an AIF implemented pursuant to Paragraph 13.1(g)(i) and subject to Subsection 13.1(h), an Airport may change the level of the AIF, subject to a minimum 90 days prior written notice to Signatory Air Carriers, (although the Airport shall endeavour to provide greater than 90 days notice where possible) provided that any such increase shall only apply to DEPAX passengers who purchase their tickets 60 days or more after the Signatory Air Carriers receive this written notice and are travelling on or after the effective date of such increase.

- (h) An Airport may introduce new projects during the period of a Program which shall constitute an amendment to the Program. These amendments shall, subject to the provisions of this Subsection 13.1(h), qualify for the assistance of Signatory Air Carriers in the collection and remittance of an AIF pursuant to this MOA. The amendments contemplated by this section relate to new projects or existing projects which have a change of scope, but do not include changes to project cost estimates resulting only from changes in the cost of construction. Should any proposed amendment result in an increase in capital spending of 10% or more of the Program previously implemented or if the proposed amendment would result in an extension of the estimated term of the AIF related to the original Program by three years or more, the proposed amendment will be subject to the terms of the Air Carrier Consultation Process as if it were a new Program.

- (l) The attached Schedule F to this MOA lists those capital construction programs which, as of the date of signing of this MOA, are deemed to have been approved by the Signatory Air Carriers as a Program pursuant to the Air Carrier Consultation Process outlined in this MOA. In these cases, the Airport may proceed immediately with the AIF notification outlined in Subsection 13.1(g)(l) of the MOA.

14.0 AIF Term

- 14.1 No AIF implemented pursuant to this MOA shall have a term longer than that required to extinguish the underlying debt (including associated financing costs) incurred by the Airport to finance the proposed Program. Where possible and practical, a target date for the termination of an AIF will be agreed upon by the Parties at the time of imposition.

15.0 Information Disclosure

- 15.1 At the time an Airport presents a Program pursuant to Subsection 13.1(a) and so long as the Airport pursues the Program and/or an AIF has been imposed by an Airport and implemented with the assistance of Signatory Air Carriers pursuant to this MOA, the Airport shall provide to the Chair of the ACC and to each Signatory Air Carrier, with a copy to ATAC, the following information on an annual budgeted basis and an annual actual basis:

- (a) Cash flow statement for the Program indicating (as a minimum) net AIF revenues collected under this MOA, total expenditures on the Program, underlying debt incurred by the Airport to finance the Program and interest, bad debts related to the collection of the AIF and other debt service costs related to the debt incurred;

15.3

(b) Statement of capital expenditures to date on the Program with reasonable detail on the composition of capital expenditures versus budget and indicating cost overruns, if any.

15.2 Each Airport shall provide, at its own cost, signage which advises passengers that the Airport is collecting an AIF for capital improvements at the Airport. The ACC shall be notified of the proposed signage and given 30 days to provide comments.

15.3 The Signatory Air Carriers, for informational purposes only, shall provide to the Airport on a monthly basis commencing on the date that an Airport becomes a signatory hereto, the number of non-revenue and revenue passengers of such Signatory Air Carrier that arrived and departed from the particular Airport in the prior month. This information shall not in any way relate or be used with respect to the calculation of AIF revenues remitted by a Signatory Air Carrier pursuant to this MOA.

16.0 Airside Infrastructure

16.1 The Parties recognize that, in addition to air carriers who utilize the air terminal building(s), all other aircraft operators ("Significant Users"), are material beneficiaries of ongoing Airport improvements to runways, taxi-ways, aircraft aprons and ramps, airfield lighting, airfield signage and airfield drainage ("Airside Infrastructure"). Each Airport shall implement a charging method for such Significant Users to contribute to Airside Infrastructure costs in such a fashion that Signatory Air Carriers and their passengers or customers are treated no less favourably than Significant Users and their passengers or customers relative to the respective benefits they receive from Airside Infrastructure. The Airport shall, in its sole discretion, make the determination that the said charging method implemented meets the criteria identified in this Section 16.1. It is agreed that this charging method envisages a process whereby landing fees or other airside related charges shall not, in total, exceed the costs associated with providing and maintaining Airside Infrastructure.

17.0 Term

17.1 The initial term of this MOA shall be for a period of 20 years commencing on May 31, 1999, provided that in those cases where debt arising from the agreed Program is not yet extinguished, the obligation to collect and remit AIF shall continue until such debt is extinguished. The Parties agree to meet 24 months prior to the expiry of this MOA to discuss renewal terms.

18.0 Applicable Law

18.1 This MOA shall be construed, interpreted and enforced in accordance with, and the respective rights and obligations of the Parties shall be governed by, the laws applicable in the Province of Ontario and, subject to Article 19, the Parties agree to be bound by the non-exclusive jurisdiction of the courts of the Province of Ontario.

18.2 Notwithstanding Section 18.1, in the case of a dispute between an individual Airport and an individual Signatory Air Carrier, this MOA shall be construed, interpreted and enforced in accordance with, and the respective rights and obligations of the Parties shall be governed by, the laws applicable in the province in which the Airport is resident and the Parties shall attorn to the jurisdiction of the courts of that province.

19.0 Dispute Resolution

19.1 Despite anything contained in the MOA to the contrary, in the event that a dispute or difference arises with respect to this MOA that cannot be resolved by negotiation between the Parties and the Parties do not agree to terminate this MOA, then in such event the Parties may agree to use the services of a mediator to attempt to resolve their dispute or difference and, failing agreement on the procedure to be followed, the mediation shall be conducted in

accordance with the "Rules of Procedure for the Conduct of Mediations" of the Arbitration and Mediation Institute of Ontario.

19.2 In the event that the Parties choose not to mediate their dispute or difference or, if chosen, the mediation does not result in resolution of the dispute or the difference, and the Parties do not agree to terminate this MOA, then in such event any unresolved issue may be taken to any other appropriate dispute resolution process agreed to by the parties, including arbitration or an appropriate court process. Should arbitration be agreed upon, the arbitration will be conducted in accordance with the "Rule of Procedure for the Conduct of Arbitrations" of the Arbitration and Mediation Institute of Ontario.

20.0 Nature of Relationships

20.1 The Parties expressly disclaim any intention to create a partnership, joint venture, trust relationship or joint enterprise. Nothing contained in this MOA nor any acts of any Party taken in conjunction hereunder, shall constitute or be deemed to constitute a partnership, joint venture, or principal/agency relationship in any way or for any purpose except as the Signatory Air Carriers acting as agents for the Airports in collecting and remitting the AIF funds. Except as expressly set forth herein, no Party, shall have any authority to act for, or to assume any obligations or responsibility on behalf of, any other Party.

20.2 Although this MOA is made among multiple Airports and multiple Signatory Air Carriers, all Parties agree that once an AIF is implemented by a particular Airport pursuant to this MOA, all obligations with respect to such AIF collection shall be deemed to be direct contractual obligations between each Airport and each respective Signatory Air Carrier.

21.0 Indemnity

21.1 The Airports agree to indemnify and save harmless ATAC, the Signatory Air Carriers, and their respective shareholders, directors, officers, employees and agents from all losses, including all claims, demands, proceedings, losses, damages (including, without limitation, direct, indirect, incidental, special, exemplary, consequential or other damages), liabilities, deficiencies, costs and expenses (including, without limitation, all legal fees on a solicitor/client basis and other professional fees and disbursements, interest, penalties and amounts paid in settlement) arising directly or indirectly out of or in connection with any action by any person relating to the right of an Airport or Signatory Air Carrier to charge or collect an AIF in accordance with this MOA. Notwithstanding any other provision of this MOA, as long as the AIF mechanism contemplated by this MOA remains valid and in place, all costs incurred by an Airport in relation to this indemnity may, at the sole discretion of the Airport, be recovered by the Airport through the AIF mechanism established pursuant to this MOA. Nothing in this MOA shall require an Airport to indemnify a Signatory Air Carrier for any claim for damages arising out of the willful misconduct or gross negligence of the Signatory Air Carrier.

22.0 Jurisdictional Restrictions

22.1 ATAC shall provide to each Airport a list, attached hereto as Schedule "E", which may be amended from time to time upon written notice to the Airports, of all countries ("jurisdictions") where the collection of an AIF as contemplated by this MOA is not permitted by law. Signatory Air Carriers shall not be required to collect or remit any AIF funds associated with tickets which are sold to persons physically present in the jurisdictions referred to in Schedule E, as amended from time to time. Prior to new jurisdictions being added to Schedule E, the Airports may seek an independent legal opinion as to the exclusion of collecting AIF revenues in such jurisdiction. In the event of a dispute regarding these additional jurisdictions, the matter shall be referred to arbitration pursuant to Article 19 of this MOA.

23.0 Mutual Agreement to Consult

23.1 The Parties to this MOA recognize that there are many complexities associated with the introduction of an AIF collection process as contemplated in this MOA and agree that a standing committee, which will be comprised of representatives of the Parties, will be established and will meet periodically to review issues associated with the administration of the MOA and attempt to reach mutual agreement on beneficial changes.

23.2 The Parties acknowledge and agree that this MOA may require amendment to facilitate the administration of taxes which may be applicable to AIF's collected pursuant to this MOA and in this respect the Parties agree to make such amendments as may be determined by ATAC and Signatory Air Carriers in an expeditious manner upon request provided that, such amendments would not materially reduce or impair the rights granted to Airports by the terms of this MOA.

24.0 Airport Specific Programs

24.1 For greater certainty, except as otherwise specifically provided in Sections 5.1 and 5.2, any Program shall relate only to the one (1) site-specific airport in respect of which the AIF is collected, notwithstanding that an Airport may own or operate more than one (1) airport.

25.0 Entire Agreement

25.1 This MOA supersedes, rescinds and revokes all negotiations, arrangements, letters of intent, brochures, representations, agreements and information conveyed, whether oral or in writing, between the Parties with respect to the subject matter hereof.

26.0 Headings

26.1 The division of this MOA into articles, sections, subsections, paragraphs and subparagraphs and the insertion of headings are for convenience or reference only and shall not affect the construction or interpretation of this MOA.

27.0 Schedules

27.1 Subject to the clarification provided in Section 3.2 of this MOA, the documents attached as Schedules to this MOA form an integral part of this MOA as fully as if they were set forth herein in full.

28.0 Notice

28.1 All notices or other communications necessary for the purposes of this MOA ("Notice") shall be in writing and shall be delivered personally or by courier, or shall be sent by registered mail or by prepaid post or sent by facsimile, addressed,

(a) In the case of an Airport, to each Airport listed on Schedule A or to such other address or facsimile number or addressed to such other person as the Airport may, from time to time, designate in writing to the other Parties:

(b) in the case of ATAC or the Chairman of an ACC, to:

Chief Executive Officer
ATAC
255 Albert Street
Suite 1100
Ottawa, Ontario
K1P 6A9

Telephone: (613) 233-7727
Facsimile: (613) 230-8648

or to such other address or facsimile number or addressed to such other person as ATAC may, from time to time, designate in writing to the other Parties:

(c) in the case of a Signatory Air Carrier, to each Signatory Air Carrier listed on Schedule B or to such other address or facsimile number or addressed to such other person as the Signatory Air Carrier may, from time to time, designate in writing to the other Parties.

28.2 Any Notice will be considered to have been received:

- (a) the case of facsimile, on actual receipt if the same is a business day, during normal business hours, and if not, then on the next business day, or
- (b) in all other cases, on the date of delivery.

28.3 If the postal service is interrupted, or threatened to be interrupted, or is substantially delayed, any Notice shall be delivered personally, by facsimile or by courier.

29.0 Time of Essence

29.1 Time is of the essence under this MOA.

30.0 Non-Waiver

30.1 Any failure by a Party to rely on its strict legal rights hereunder shall not constitute a waiver of any other rights of that Party hereunder.

31.0 Partial Invalidity

31.1 If, for any reason whatsoever, any term, covenant or condition of this MOA, or the application thereof to any person or circumstance, is to any extent held or rendered invalid, unenforceable or illegal, then such term, covenant or condition:

(a) is deemed to be independent of the remainder of this MOA and to be severable and divisible therefrom, and its invalidity, unenforceability or illegality does not affect, impair or invalidate the remainder of this MOA or any part thereof; and

(b) continues to be applicable and enforceable to the fullest extent permitted by law against any persons and any circumstances other than those as to which it has been held or rendered invalid, unenforceable or illegal.

32.0 Extended Meanings

32.1 The word "hereunder" and similar expressions used in this MOA relate to the whole of this MOA, unless the context indicates otherwise. Words importing a particular gender shall include all genders.

33.0 Counterparts

33.1 This MOA may be executed in one or more counterparts and by the different parties hereto in separate counterparts, each of which when executed will constitute an original and all of which taken together shall constitute one and the same instrument. Transmission by facsimile, in accordance with Article 28, of an executed counterpart shall constitute good and valid delivery of the same.

34.0 Amendments

34.1 This MOA may be amended from time to time in the following manner:

- (a) Any Party may initiate an amendment to the MOA by formally giving notice (as outlined in Schedule C) to all Parties specified under Article 28.0.
- (b) Parties receiving a notice of amendment have 90 days to express consent or rejection of the proposed amendment.
- (c) Subject to Section 2.2 and Subsections 34.1(d) and (e), amendments to this MOA require the consent of the majority of the Airports and the majority of the Signatory Air Carriers (including both of the two largest Canadian air carriers as determined by passenger boardings in the calendar year immediately preceding the requested amendment sought by Airports and Signatory Air Carriers).

- (d) Subject to Section 2.2, amendments to Articles 8, 9, 11, 13, 34 and 35, of the MOA require the consent of 80% of the Airports and 80% of the Signatory Air Carriers (including both of the two largest Canadian air carriers as determined by passenger boardings in the immediately preceding calendar year).
- (e) Subject to Section 2.2, ATAC, an Airport and the Signatory Air Carriers as represented by the ACC at that Airport may agree to vary the provisions of this MOA as they apply at that Airport provided that, in no event whatsoever shall they derogate from, alter or amend the provisions of Articles 8, 9, 11, 13, 34 or 35 of this MOA and provided further that notice of such variation is given by ATAC, the Airport and the ACC to all other Parties to this MOA. For greater certainty, no such variation shall affect the provisions of this MOA at any other Airport or any other rights or obligations of any other Parties.
- (f) All notices of amendments and responses shall be sent to ATAC as outlined in Article 28.

35.0 ATAC Administration Fee

35.1 Airports agree to contribute proportionately a percentage of gross AIF collected to ATAC to cover ongoing administration functions in support of this MOA, as described in Schedule H of this MOA. The amount to be contributed shall be established annually through the presentation by ATAC of a budget for the information of the Airports. This budgeted amount may vary annually but shall not be less than .1% nor exceed .2% of amounts remitted by all Signatory Air Carriers on behalf of the Airports, together with applicable taxes. The apportionment of this cost amongst the Airports shall be on the basis of enplaned passengers at the Airports.

IN WITNESS WHEREOF, the duly authorized signatories of the respective Parties hereto have set their signatures this on the date indicated.

AIR TRANSPORT ASSOCIATION OF CANADA

Per: _____ Date:
MICHAEL SKROBICA

Title: Vice President Finance

OTTAWA MACDONALD-CARTIER INTERNATIONAL AIRPORT AUTHORITY

Per: _____ Date:
PAUL BENOIT

Title: President and Chief Executive Officer

AIR CANADA

Per: _____ Date:

Title:

CANADIAN AIRLINES INTERNATIONAL LTD.

Per: _____ Date:

Title:

04-Sep-15 09:44pm From-

T-246 P-001 F-210

Oster, Hoskin & Harcourt LLP
Box 50, 1 First Canadian Place
Toronto, Ontario, Canada M5X 1B8
416.362.2111 MAIN
416.862.6666 FACSIMILE

OSLER

Toronto

Montréal

Calgary

Ottawa

Vancouver

New York

Facsimile transmission

To:	City:	Telephone:	Fax:
Name/Company	Toronto	(416) 943-3545	(416) 943-3300
Jeffrey Kerbel			

From:	Ref No.:	Date:	No. of pages:
Shawn Irving	2809 / 1167750	September 4, 2015	36 (including cover)
416.862.4733			
sirving@osler.com			

If you have any problem receiving this fax, please call the Main Fax Room at 416.862.6777

NOTICE: This communication is intended to be received only by the individual or entity to whom or to which it is addressed and contains information that is privileged, confidential and subject to copyright. Any unauthorized use, copying, review or disclosure is prohibited. Please notify the sender immediately if you received this communication in error (by calling collect, if necessary) so that we can arrange for its return at our expense. Thank you for your assistance and cooperation.

OSLER

The act of filing the NOI is an Event of Default under section 3.1.1 of the AIF Agreement, requiring SkyGreece to make immediate payment of the AIF in arrears, plus interest (which accrues at the prime rate established by the Canadian Imperial Bank of Commerce plus 3% per annum). A copy of the AIF Agreement is attached to this letter for your reference.

The AIF owing by SkyGreece are trust funds held by SkyGreece for the benefit of GTAA and do not form part of SkyGreece's property. We expect SkyGreece and the Trustee to recognize and acknowledge the status of the AIF in SkyGreece's possession and remit these funds to GTAA forthwith. Should you fail to do so, GTAA reserves all rights and remedies available to it at law or in equity, including obtaining an order lifting the stay of proceedings, declaring that the AIF do not form part of SkyGreece's property and requiring SkyGreece to deliver the AIF to GTAA. In addition, please be advised that GTAA intends to apply the Deposit against the other non-AIF amounts owing by SkyGreece

We look forward to your prompt reply.

Yours very truly,



Shawn T. Irving

cc: A. Coleman (Osler)
P. Humele (GTAA)

Attachments (2)

W-15-435-403
Court File No.

**ONTARIO
SUPERIOR COURT OF JUSTICE**

BETWEEN:

GREATER TORONTO AIRPORTS AUTHORITY

Plaintiff

- and -

SKYGREECE AIRLINES S.A., o/a SKYGREECE AIRLINES

Defendant



STATEMENT OF CLAIM

TO THE DEFENDANT(S):

A LEGAL PROCEEDING HAS BEEN COMMENCED AGAINST YOU by the Plaintiff. The Claim made against you is set out in the following pages.

IF YOU WISH TO DEFEND THIS PROCEEDING, you or an Ontario lawyer acting for you must prepare a Statement of Defence in Form 18A prescribed by the *Rules of Civil Procedure*, serve it on the Plaintiff's lawyer or, where the Plaintiff does not have a lawyer, serve it on the Plaintiff, and file it, with proof of service, in this court office, WITHIN TWENTY DAYS after this Statement of Claim is served on you, if you are served in Ontario.

If you are served in another province or territory of Canada or in the United States of America, the period for serving and filing your Statement of Defence is forty days. If you are served outside Canada and the United States of America, the period is sixty days.

Instead of serving and filing a Statement of Defence, you may serve and file a Notice of Intent to Defend in Form 18B prescribed by the *Rules of Civil Procedure*. This will entitle you to ten more days within which to serve and file your Statement of Defence.


IF YOU FAIL TO DEFEND THIS PROCEEDING, JUDGMENT MAY BE GIVEN AGAINST YOU IN YOUR ABSENCE AND WITHOUT FURTHER NOTICE TO YOU. IF YOU WISH TO DEFEND THIS PROCEEDING BUT ARE UNABLE TO PAY LEGAL FEES, LEGAL AID MAY BE AVAILABLE TO YOU BY CONTACTING A LOCAL LEGAL AID OFFICE.

IF YOU PAY THE PLAINTIFF'S CLAIM, and \$2,500 for costs, within the time for serving and filing your statement of defence you may move to have this proceeding dismissed by the court. If you believe the amount claimed for costs is excessive, you may pay the plaintiff's claim and \$400 for costs and have the costs assessed by the court.

LEGAL 110243868.5

TAKE NOTICE: THIS ACTION WILL AUTOMATICALLY BE DISMISSED if it has not been set down for trial or terminated by any means within five years after the action was commenced unless otherwise ordered by the court.

Beverley Pinto

Date Sep 1st 2015 Issued by 
Local Registrar
Address of court office: Superior Court of Justice
393 University Avenue, 10th Floor
Toronto ON M5G 1E6

TO: SkyGreece Airlines S.A.

33, K. Papadimitriou GR-19003
Markopoulo, Attiki, Greece 19003

477 Danforth Avenue, Suite 300
Toronto, Ontario M4K 1P1

CLAIM

1. The Plaintiff, the Greater Toronto Airports Authority ("GTAA"), claims as against the Defendant, SkyGreece Airlines S.A., operating as SkyGreece Airlines ("SkyGreece") for the following relief:

- (i) damages or restitution in the sum of \$219,210.71, plus all applicable taxes, for breach of contract and breach of trust;
- (ii) a declaration that all funds held in trust by SkyGreece for the benefit of the GTAA be returned to the GTAA forthwith;
- (ii) payment of pre-judgment and post-judgment interest on the said sum of \$219,210.71, pursuant to the *Courts of Justice Act*, R.S.O. 1990, c. C.43;
- (iii) costs of this action on a substantial indemnity scale; and
- (iv) such further and other relief as this Honourable Court may deem just.

The Parties

2. The GTAA is a not-for-profit corporation continued under the *Canada Not-for-profit Corporations Act*, R.S.C. 2009, c. 23, as amended. The GTAA is the operator of Pearson Airport pursuant to a Ground Lease dated December 2, 1996, as amended, with Her Majesty the Queen in Right of Canada.

3. SkyGreece is a commercial airline headquartered in Markopoulo Mesogaias, Attica, near Athens, Greece. SkyGreece commenced airline operations in 2014. According to its website, www.skygreece.com, SkyGreece operates and maintains a fleet of two aircraft (one Boeing 767-300ER and one Airbus 330-200LZ-AWA), which it uses to operate flights on a number of international routes, including flights from North America (Toronto, Montreal and New York) to destinations in Europe (Athens, Budapest, Thessaloniki, and Zagreb).

- 2 -

4. SkyGreece carries on business in Ontario through an office it maintains at 300-477 Danforth Avenue, Toronto, Ontario, M4K 1P1.

5. SkyGreece commenced operating at Pearson Airport in Toronto in May 2015.

The business relationship between the GTAA and SkyGreece

(a) *Air Carrier Application for Entry*

15. In early 2015, SkyGreece completed the GTAA Air Carrier – Application for Entry (the “Application for Entry”).

16. At section 2.7 of the Application for Entry, SkyGreece confirmed that it intended to become a Participating Air Carrier under the AIF Agreement (as defined below).

17. Section 3 of the Application for Entry is titled “Acknowledgement and Appointment”. Under clause 1 of this section, SkyGreece confirmed that it irrevocably attorns and submits to the jurisdiction of any Ontario court sitting in Toronto in any action or proceeding arising out of or related to its operations at Pearson Airport. SkyGreece also confirmed that it irrevocably agrees that all claims in respect of any such action or proceeding may be heard and determined in such Ontario court.

18. Pursuant to clause 2 of section 3 of the Application for Entry, Mr. Vasilios Alefantis, the Chief Commercial Officer of SkyGreece, was appointed as SkyGreece’s agent of service, to act on behalf of SkyGreece within Ontario and to accept service of process and to receive all lawful notices on behalf of SkyGreece.

19. Clause 3 of section 3 confirms that SkyGreece has received a copy of the Toronto Pearson Handbook for Business Partners (the "Pearson Handbook"), and that SkyGreece agrees to observe and be bound by its terms and the directives issued by the GTAA.

20. Pursuant to section 5 of the Application for Entry, SkyGreece is required to prepay an estimate of fees as calculated by the GTAA Finance Controller to be paid: (i) every 5 business days prior to the successive 15 day period for Aeronautical Fees; and (ii) every 5 business days prior to the successive 30 day period for Airport Improvement Fees (each of which are discussed below).

(b) *Toronto Pearson Handbook for Business Partners*

21. As confirmed by the Application for Entry, SkyGreece received the Pearson Handbook. Section 9 of the Pearson Handbook provides that the Pearson Handbook is incorporated into any contract that SkyGreece may have with the GTAA, and that any breach of the Pearson Handbook will result in a breach of such contract. Section 9 of the Pearson Handbook also explicitly confirms the GTAA's rights to pursue remedies against SkyGreece for breaches of the Pearson Handbook and of the AIF Agreement (defined below), including *inter alia*, restitution for any loss the GTAA has suffered.

(c) *Airport Improvement Fee Agreement*

22. The GTAA has the authority to levy a fee – known as an "airport improvement fee" – upon passengers using Pearson Airport.

23. As part of its Application for Entry, and as a condition of commencing operations at Pearson Airport, the GTAA required SkyGreece to execute an agreement (the "AIF

Agreement") which addresses the collection, remittance and use of airport improvement fees ("AIF"). The AIF Agreement was executed on April 1, 2015.

24. Pursuant to the AIF Agreement, SkyGreece agreed to make commercially reasonable efforts to collect AIF from each Enplaned Passenger (i.e., departing passengers) at the time of the sale of a ticket to such passengers. SkyGreece acknowledged and agreed that: (i) the AIF collected on behalf of the GTAA by SkyGreece are funds or revenues properly belonging to the GTAA and not SkyGreece; and (ii) the AIF shall be held in trust for the benefit of the GTAA.

25. With respect to the remittance of AIF, the AIF Agreement provides that SkyGreece shall remit the AIF to the GTAA on a monthly basis on the first working day of the month following the month of the enplanement by the Enplaned Passenger at the airport, with such monthly remittances to be made on the basis of the estimated amount owing to the GTAA for the previous month, with final adjustments to be made on a monthly basis. SkyGreece is required to remit the amount of AIF owing regardless of whether SkyGreece collected the AIF from Enplaned Passengers.

(d) *Aeronautical Fees*

26. Pursuant to its designation of as an airport authority, the GTAA establishes certain fees, including landing fees, general terminal charges, apron fees and other charges (the "Aeronautical Fees") related to the use of the facilities and services supplied by the GTAA at Pearson Airport. The GTAA provides to all carriers a copy of its current Fee Schedule (the "Fee Schedule"). A copy of the 2015 Fee Schedule was provided to SkyGreece prior to its commencement of operations at Pearson Airport.

(e) *Accounts Receivable Credit Policy*

27. The obligation of SkyGreece to remit AIF under the AIF Agreement and the obligation of SkyGreece to pay Aeronautical Fees in accordance with the 2015 Fee Schedule were both supplemented by the GTAA's Accounts Receivable Credit Policy (the "Credit Policy"). The Credit Policy establishes, *inter alia*, the guidelines by which credit is extended to customers of the GTAA and describes the payment (or pre-payment) terms for certain revenue sources, including both AIF and Aeronautical Fees.

28. With respect to AIF, the Credit Policy provides that the estimated amount of AIF is due on the first working day following the end of the reporting period, unless a carrier is on a prepayment plan, in which case prepayment of AIF is due five (5) business days before the billing period.

29. With respect to Aeronautical Fees, the Credit Policy provides that payment must be made net 30 days, unless a carrier is on a prepayment plan, in which case the carrier is required to pay an estimate of the amounts owing, based on slot allocation, five (5) business days before the billing period.

30. The Credit Policy also provides for the holding of security deposits. In particular, section 3.2(f) of the Credit Policy provides that all airlines are required to provide a security deposit (in the form of an irrevocable letter of credit or cash) or a prepayment (for aeronautical and AIF revenue). The security deposit must be received prior to commencement of operations.

31. In May 2015, it was agreed between the GTAA and SkyGreece that SkyGreece would make prepayments in respect of both AIF and Aeronautical Fees and that SkyGreece would also provide the GTAA with a security deposit.

SkyGreece's Breach of the AIF Agreement and its obligation to pay Aeronautical Fees

32. SkyGreece made its first prepayment on account of AIF and Aeronautical Fees (for the period May 1-31) in the amount of \$50,000 on May 19, 2015. On June 2, 2015, SkyGreece made a second prepayment on account of AIF and Aeronautical Fees (for the period June 1-30) in the amount of \$153,961. Additionally, on June 2 and 3, 2015, SkyGreece made three payments totalling \$105,422 to be held by the GTAA as the security deposit.

33. After the first two prepayments were received by the GTAA, SkyGreece began to fall into arrears in respect of its prepayment of the AIF and the Aeronautical Fees. As a result, biweekly invoices were prepared by the GTAA and sent to SkyGreece. With the exception of the first invoice in the amount of \$39,036.69, which SkyGreece short paid by \$41.99, no amounts were received from SkyGreece (which, as set out above, were due five (5) business days before each billing period).

34. Throughout the month of July and August 2015, the GTAA repeatedly sought to recover the amounts owing from SkyGreece. On July 23, 2015, an email was sent by the GTAA to SkyGreece requiring payment (with a follow-up email a few days later). Mr. Alefantis of SkyGreece responded to the GTAA on August 4, 2015. In his response, Mr. Alefantis proposed to pay the outstanding prepayment amounts in three (3) equal weekly installments, with the first installment to be paid on August 14, 2015. The GTAA subsequently advised SkyGreece that it was agreeable to receiving the prepayments through three installments as proposed. The first installment was later extended at the request of Mr. Alefantis to August 18, 2015.

35. Notwithstanding this agreement, SkyGreece failed to make the first installment payment on August 18, 2015 and has since failed to make any of the other agreed-upon installment payments.

36. On August 24, 2015, the GTAA wrote to SkyGreece to make a further demand for payment in respect of the outstanding amounts owing. In its letter, the GTAA demanded payment of the outstanding amounts by 12:00 p.m. EST on Wednesday, August 26, 2015.

37. Notwithstanding the August 24, 2015 demand that SkyGreece pay the outstanding amounts it owes the GTAA by August 26, 2015, SkyGreece has failed to make any payments.

38. SkyGreece has also failed to deliver to the GTAA amounts which it holds in trust for the benefit of GTAA pursuant to the AIF Agreement, in breach of its obligation as a trustee in respect of those funds.

SkyGreece Announcement

39. On August 27, 2015, SkyGreece issued a press release that it was "temporarily ceasing all operations".

Damages owed by SkyGreece for Breach of Contract and Breach of Trust

40. As of August 31, 2015, SkyGreece owes \$219,210.71 to the GTAA in respect of AIF and Aeronautical Fees relating to the use of Pearson Airport.

41. The GTAA continues to hold the security deposit totalling \$105,422 from SkyGreece, which would leave a balance of \$113,789.71 due and outstanding if the deposit were applied (plus any additional interest accruing on the amounts owing).

Service outside of Ontario

42. SkyGreece is properly served with this originating process outside of Ontario without a court order, pursuant to Rule 17.02 of the *Rules of Civil Procedure* because

(a) The claim is in respect of a contract made in Ontario (Rule 17.02(f)(i));

- 8 -

- (b) The AIF Agreement is governed by Ontario law (Rule 17.02(f)(ii));
 - (c) The parties have agreed that the courts of Ontario are to have jurisdiction over legal proceedings arising out of or related to its operations at Pearson Airport (Rule 17.02(f)(iii));
 - (d) The services were rendered in Ontario and the breach was committed in Ontario (Rule 17.02(f)(iv); and
 - (e) The claim is against a person carrying on business in Ontario (Rule 17.02(p)).
43. (d) The GTAA proposes that this action be tried in Toronto, Ontario.

September 1, 2015

**OSLER, HOSKIN & HARCOURT
LLP**
P.O. Box 50
1 First Canadian Place
Toronto, Ontario M5X 1B8

Allan D. Coleman (LSUC#: 42007W)
Tel: (416) 862-4941
acoleman@osler.com

Shawn T. Irving (LSUC#: 50035U)
Tel: (416) 862-4733
Fax: (416) 862-6666
sirving@osler.com

Lawyers for the Plaintiff,
Greater Toronto Airports Authority

Court File No:

N-15-535 903

SKYGREECE AIRLINES S.A. o/a
and SKYGREECE AIRLINES
Defendant

GREATER TORONTO AIRPORTS
AUTHORITY
Plaintiff

Ontario
SUPERIOR COURT OF JUSTICE

Proceeding commenced at TORONTO

STATEMENT OF CLAIM

Osler, Hoskin & Harcourt LLP
Box 50, 1 First Canadian Place
Toronto, Ontario, Canada M5X 1B8

Allan D. Coleman (LSUC#: 42007W)
Tel: (416) 862-4941
acoleman@osler.com

Shawn T. Irving (LSUC#: 50035U)
Tel: (416) 862-4733
Fax: (416) 862-6666
sirving@osler.com

Lawyers for the Plaintiff,
Greater Toronto Airports Authority

File No. 1167751



GREATER TORONTO AIRPORTS AUTHORITY AIRPORT IMPROVEMENT FEE AGREEMENT


Toronto-Pearson International Airport
P.O. Box 6031, Toronto ONT, Ontario, L5P 1B3

DATE: April 1, 2015


NAME OF CARRIER: SkyGreece Airlines S.A.

Each of the Greater Toronto Airports Authority (the "GTAA") and SkyGreece Airlines S.A. (the "Air Carrier") hereby agree as follows with respect to the imposition by the GTAA of an Airport Improvement Fee ("AIF").

GREATER TORONTO AIRPORTS AUTHORITY

Per: 
for: **Howard Eng**
President and Chief Executive Officer

SkyGreece Airlines S.A.

Per: 
Name: **NADIMOS ALEFANTIS**
Title: **COO**

A

RECITALS

- A. The GTAA manages, operates and maintains Toronto-Lester B. Pearson International Airport pursuant to a ground lease dated December 2, 1996 from Her Majesty the Queen in Right of Canada, as represented by the Minister of Transport, having a term of sixty (60) years.
- B. The GTAA is undertaking ongoing capital development and improvement of the Airport,
- C. The GTAA has the authority to levy an Airport Improvement Fee upon the passengers using the Airport,
- D. The GTAA and the Air Carrier wish to minimize any inconvenience to the passenger in the collection of the AIF.

The GTAA and the Air Carrier wish to enter into this Agreement to set forth their new agreement pertaining to the collection, remittance and use of AIF and a consultation process between the GTAA and the Air Carrier (through the ACC, who shall be acting on the Air Carrier's behalf).

NOW THEREFORE in consideration of the covenants and agreements hereafter reserved and contained, and other good and valuable consideration, the GTAA and the Air Carrier agree as follows:

1. INTERPRETATION

1.1. Definitions

When used in this Agreement or in any Schedule attached to this Agreement, the following words or expressions shall have the meanings hereinafter set forth, unless the context expressly or by necessary implication otherwise requires:

"ACC" means the Airline Consultative Committee, being a committee comprised of representatives of the air carriers operating at the Airport which acts as a body with which the GTAA consults and confers on issues affecting the operation, management and development of the Airport, and includes any sub-committees and ad hoc working groups of the Airline Consultative Committee;

"ACC Endorsement" means an endorsement rendered by the ACC in accordance with Section 2.2 of this Agreement confirming that the ACC has, through a voting process, received the endorsement of a minimum of five (5) Participating Air Carriers operating at the Airport representing two-thirds (2/3) of the yearly Enplaned Passengers from all Participating Air Carriers at the Airport as determined as of December 31 of the previous year, with respect to a Reviewable Capital Program which has been submitted to it for endorsement in accordance with the terms of this Agreement;

"Administration Cost" has the meaning set forth in Section 2.5;

"Agreement" means this Airport Improvement Fee Agreement, including all schedules attached hereto;

"AIF" or "Airport Improvement Fee" means the charge or fee levied by the GTAA (excluding the Administration Cost collected by the Air Carrier as described herein) upon Enplaned Passengers and collected, held and remitted to the GTAA by the Air Carrier in accordance with this Agreement;

"AIF Legislative Initiative" has the meaning set forth in Section 2.1.7;

"AIF Revenues" means, collectively, (i) the aggregate revenues, held and remitted by the Participating Air Carriers as a result of the imposition of an AIF by the GTAA; and (ii) the aggregate revenues derived by the GTAA from the levying of a fee or charge upon Non-Participating Air Carriers;

"Air Carrier" means the air carrier who has signed this Agreement and is a Party to this Agreement with the GTAA;

"Airport" means Toronto-Lester B. Pearson International Airport (as same may from time to time be altered, diminished, reconstructed or expanded);

"Airport Master Plan" means the Airport Master Plan as published by the GTAA and amended by the GTAA from time to time, which provides the overall framework for the development of the Airport;

"Annual Statement" means the statement provided by the Air Carrier in accordance with Section 2.5 hereof;

"Business Day" means any day other than a Saturday, Sunday, statutory holiday in the province of Ontario or other day recognized as a holiday by federal or provincial government offices in the province of Ontario;

"Capital Plan" has the meaning set forth in Section 2.2.1;

"Capital Program" means a defined series of interrelated Capital Projects or capital expenditures to be made by the GTAA on a single capital facility or infrastructure (defined in accordance with IFRS) located at the Airport as determined by the GTAA and as further identified as such in the Capital Plan, provided that Land Acquisitions shall not in any event constitute a Capital Program;

"Capital Project" means an individual separate capital expenditure project identified in a Capital Program, provided that any capital expenditure project with an aggregate estimated capital cost (calculated on the basis of the capital costs estimated to be expended as of the anticipated date of execution of the Capital Project, including inflation at a rate as estimated by the GTAA) of Fifty Million Dollars (\$50,000,000) or greater shall be deemed to be a Capital Program, and further provided that Land Acquisitions shall not constitute a Capital Project;

"Connecting Passenger" means an Enplaned Passenger carried by the Air Carrier who has arrived at the Airport and who is (i) continuing a journey on a flight number that is different from the arriving flight number less than four (4) hours after the arrival at the Airport where neither the immediately preceding nor the immediately following leg of the journey is from or to, as the case may be, an international destination; or (ii) continuing a journey on a flight number that is different from the arriving flight number less than twenty-four (24) hours after arrival at the Airport where the immediately preceding or immediately following leg of the journey is from or to, as the case may be, an international destination; provided that, for the purposes of this Agreement, including both subparagraphs (i) and (ii) above, flights to and from the United States, shall not constitute flights from or to an "international destination". For greater certainty, a "Connecting Passenger" includes, but is not limited to, a passenger who arrives on one air carrier and departs on another air carrier within the time periods described in the foregoing;

"Consultation Process" has the meaning set forth in Section 2.2.4;

"Contract Date" means the first day on which the Air Carrier is required by the terms of this Agreement and the Original Agreement to collect and remit AIF Revenues to the GTAA;

"CP Notice" has the meaning set forth in Section 2.2.4 (b);

"Enplaned Passenger" means a departing passenger, including for greater certainty, a Connecting Passenger, carried by the Air Carrier from the Airport, including those departing passengers traveling on frequent flyer mileage redemption programs, but which shall not include:

- (a) Airline employees travelling on business (for greater certainty this includes duty crews of one Air Carrier on another Air Carrier);
- (b) Infants under two (2) years of age for whom no Ticket was purchased (even though a no-cost Ticket may have been issued in the name of the infant);
- (c) Customers traveling on passes or other travel documents with discount codes ID/IN, provided that customers traveling on frequent flier mileage redemption programs or promotional Tickets (such as two for one Tickets) do not qualify as ID passengers;
- (d) A passenger who has arrived at the Airport on the Air Carrier's flight and whose scheduled flight continues on a domestic, transborder or international itinerary on the same aircraft (or, in the event of a mechanical or other delay, another aircraft) with the same flight number; and
- (e) Air Carrier Protection Officers while on duty.

"Event Date" has the meaning set forth in Section 2.1.7 (b)(i);

"Event of Default" has the meaning set forth in Section 3.1.1;

"Exempt Services" means flights operated by the Air Carrier that do not carry any Enplaned Passengers and includes, without limitation, cargo-only services, charity flights, medical and emergency services flights;

"GTAA Rates and Charges" means the aeronautical fees levied by the GTAA upon air carriers using the Airport for the use of Airport facilities;

"IFRS" means accounting standards published from time to time by the International Accounting Standards Board and adopted for use in Canada by the Canadian Accounting Standards Board;

"Land Acquisition" means any transaction pursuant to which the GTAA will obtain an ownership or leasehold interest in real property;

"Moratorium Period" has the meaning set forth in Section 2.2.4 (b)(ii);

"Notice" has the meaning set forth in Section 7.5.1;

"Non-Participating Air Carrier" means an air carrier which (i) has not executed and delivered an agreement with the GTAA on substantially the same terms as this Agreement; or (ii) has defaulted in its obligations under this Agreement which default has not been cured, and the GTAA has exercised its remedies in accordance with Section 3;

"Participating Air Carrier" means any air carrier operating at the Airport and involved in commercial air passenger services which has executed and delivered an agreement with the GTAA on substantially the same terms as this Agreement (including the Air Carrier);

"Parties" means the GTAA and the Air Carrier, collectively, and **"Party"** means either one of them as the context so requires;

"Reviewable Capital Program" means a planned Capital Program or Capital Project in respect of buildings, airfields, roads, navigational aids and other assets required for the operation of the Airport with an estimated capital cost of Fifty Million Dollars (\$50,000,000) or greater (calculated on the basis of the capital costs estimated to be expended as of the anticipated date of execution of the Capital Project or Capital Program, including inflation at a rate as estimated by the GTAA), but which for greater clarity does not in any event include (a) Capital Programs or Capital Projects for operating, maintenance and capital restoration related to the Airport, as identified by the GTAA, (b) Capital Programs or Capital Projects undertaken by the GTAA in respect of the satisfaction of regulatory requirements or Airport safety or security purposes or (c) Capital Programs and Capital Projects listed in Appendix A to this Agreement, all of which (for greater certainty) shall not be subject to any review, Consultation Process or Moratorium Period process as outlined in this Agreement;

"Secretariat" means a position established throughout the Term as further described in Section 2.8;

"Term" means the period commencing on the Contract Date and ending on December 31, 2020;

Q

"Ticket" means the document that entitles an Enplaned Passenger to embark on the Air Carrier's flight and shall include paperless tickets where the equivalent of paper tickets with a travel itinerary for a passenger is kept in electronic form with a specific reference (commonly referred to as ticketless travel). A Ticket may be comprised of a number of coupons;

"TSC" means the ACC Technical Sub-Committee further described in Section 2.2.3 which is a working group of Participating Air Carriers with delegated authority from the ACC to work with the GTAA to evaluate, consult on and ultimately provide a recommendation to the ACC on the technical suitability of all Reviewable Capital Programs;

"Vice President and Chief Financial Officer" means the employee of the GTAA holding the position of Vice President and Chief Financial Officer from time to time and shall include any acting Vice President and Chief Financial Officer and, if the title of the position is changed, the employee who is able to exercise the authority of the Vice President and Chief Financial Officer for the purposes of this Agreement;

- 1.2. Words importing the singular number include the plural and vice versa and words importing gender include the masculine, feminine and neuter genders.
- 1.3. The division of this Agreement into Articles, Sections, Subsections, paragraphs and subparagraphs and the insertion of headings are for convenience of reference only and shall not affect the construction or interpretation of this Agreement.
- 1.4. The words "hereof", "herein", "hereunder" and similar expressions used in any Section of this Agreement relate to the whole of this Agreement and not to that Section only, unless otherwise expressly provided.

2. AIRPORT IMPROVEMENT FEE

2.1. Imposition of AIF

- 2.1.1. (a) The Parties agree that in general, AIF Revenues are to be used by the GTAA for the purpose of Capital Programs and Capital Projects designed for the:
 - (i) creation of operational efficiencies that reduce operating cost;
 - (ii) development of operating capacity;
 - (iii) generation of positive cash flow from non-aeronautical revenue sources;
 - (v) other purposes set forth in Section 2.3 hereof; and
 - (iv) debt service on any such Capital Project or Capital Program.
- (b) During the Term, the GTAA intends to impose an AIF in respect of the Enplaned Passengers carried by air carriers (including, without limitation, the Air Carrier) operating from the Airport. In consideration of the retention by the Air Carrier of the Administration Cost referred in Section 2.4 of this Agreement, the Air Carrier shall make every commercially reasonable effort to collect, or cause to be collected, the AIF for and on behalf of the GTAA at the time of the sale of a

Ticket to an Enplaned Passenger which shall be held and remitted to the GTAA as provided in this Agreement.

(c) Each of the Parties acknowledge and agree that: (i) the AIF collected on behalf of the GTAA by the Air Carrier from the Enplaned Passengers (excluding the amounts collected by the Air Carrier for itself in respect of the Administration Cost) are funds or revenues properly belonging to the GTAA and not the Air Carrier; and (ii) the AIF collected by the Air Carrier (excluding the amounts collected by the Air Carrier for itself in respect of the Administration Cost) shall be held by the Air Carrier in trust for the benefit of the GTAA. Notwithstanding and without prejudice to the fact that the AIF shall be collected and held by the Air Carrier in trust for the GTAA, the Parties each acknowledge that such AIF collected may be commingled in the accounts of the Air Carrier with other funds collected during the normal course of business.

- 2.1.2. The obligation to remit AIF collected shall not apply to Exempt Services provided by the Air Carrier. In addition, air carriers who carry less than two thousand (2,000) Enplaned Passengers per calendar year shall not be required to collect, hold and remit AIF, unless the GTAA so elects such air carriers to require such collection, holding and remittance.
- 2.1.3. Any AIF imposed by the GTAA will be set at a Canadian whole dollar amount per Enplaned Passenger for Participating Air Carriers or Non-Participating Air Carriers (as the case may be) plus applicable federal and provincial sales, harmonized sales, goods and services taxes and other applicable taxes. In addition, the GTAA shall also set an AIF in respect of Connecting Passengers for Participating Air Carriers or Non-Participating Air Carriers (as the case may be) which shall be set at a Canadian whole dollar amount per Connecting Passenger.
- 2.1.4. The GTAA has the right at any time during the Term to increase or decrease the amount of the AIF to be collected, held in accordance with Section 2.1.1.(b) and remitted by the Air Carrier, provided that the GTAA shall provide at least ninety (90) days prior written notice to the ACC and to the Participating Air Carriers.
- 2.1.5. Regardless of which air carrier sells a Ticket to an Enplaned Passenger or which air carrier designator code is on the Enplaned Passenger's Ticket, the Parties acknowledge and agree that the Participating Air Carrier on whom the Enplaned Passenger actually travels shall be the Party responsible for the retention and remittance of the AIF for that Enplaned Passenger in accordance with the other provisions of this Agreement, and, if the Air Carrier also sold the Ticket to the Enplaned Passenger, for the collection of the AIF for such Enplaned Passenger.
- 2.1.6. Except as permitted under Section 2.1.2, the GTAA shall not levy GTAA Rates and Charges, including, without limitation, landing fees and general terminal charges, on any less favourable terms and conditions to Participating Air Carriers and their passengers, having regard to the AIF imposed by the GTAA, than are levied on Non-Participating Air Carriers and their passengers, provided that nothing herein shall be interpreted or construed so as to limit the unfettered right of the GTAA to set GTAA Rates and Charges

- 8 -

at such levels as it deems appropriate in its sole discretion or to offer incentive programs from time to time or to set different AIF rates for Non-Participating Air Carriers than those for Participating Air Carriers. The Air Carrier acknowledges and agrees that the current arrangement (which the Air Carrier agrees is compliant with the foregoing) for Non-Participating Air Carriers is that they pay AIF on the basis of the number of seats instead of the number of Enplaned Passengers and that the GTAA may revise such collection methodology in its sole discretion at any time, subject to the limitations stated above in this Section 2.1.6.

2.1.7. If as a result of any of the following events (an "AIF Legislative Initiative"):

- (a) Any order, directive, legislative initiative, regulatory change or binding policy statement issued by a government authority having jurisdiction over the imposition or collection of an AIF by the GTAA; or
- (b) Any order or judgment of any court or administrative body of competent jurisdiction,

the GTAA is unable to impose an AIF or air carriers are unable to collect an AIF, the obligations of each Party contained in this Agreement shall cease, save and except:

- (i) The obligation of the Air Carrier to remit AIF collected or held in accordance with Section 2.1.1.(b), up to and including the date upon which the government authority having jurisdiction or the court or administrative body, has issued, promulgated or enacted the AIF Legislative Event (the "Event Date").
- (ii) The obligations of the Parties described in Section 2.5 to the extent of the AIF collected, held in accordance with Section 2.1.1.(b) and remitted by the Air Carrier and the use of the AIF Revenues by the GTAA for the period up to and including the Event Date.

2.2. Capital Review Process

2.2.1. Airport Master Plan and Capital Plan

Upon the execution of this Agreement, the GTAA shall provide to the TSC the most current version of the Airport Master Plan along with its five year capital plan for the Airport (the "Capital Plan") which shall outline and detail using written description and illustration the GTAA's capital budget over the next five (5) years, and its planned Capital Programs. The Parties acknowledge that the Capital Plan is and shall continue to be an evolving document as the GTAA's strategy and capital plans evolve, and accordingly the GTAA shall provide the TSC on an annual basis with an updated version of its Capital Plan. The GTAA and the TSC may review and discuss the Airport Master Plan and the Capital Plan, provided that nothing herein shall be construed so as to give the TSC or any Participating Air Carrier the right of consultation (including, without limitation, the Consultation Process) with the GTAA with respect thereto.

2.2.2. Reporting

(a) Reporting on Airport Master Plan and Capital Plan

The GTAA will, on a semi-annual basis (or more frequently if the GTAA determines that more frequent reports are warranted to achieve the purposes of this Agreement) provide to the ACC updated information pertaining to:

- (i) Capital Plan impact on debt and debt service levels;
- (ii) Capital Plan impact on operating budget;
- (iii) Amendments to the Capital Plan; and
- (iv) Amendments to the Airport Master Plan.

(b) Reporting on AIF Revenues

The GTAA will provide to the ACC, on a semi-annual basis (or more frequently if the GTAA determines that more frequent reports are warranted to achieve the purposes of this Agreement) a report of AIF Revenues collected.

2.2.3. ACC Technical Sub-committee (TSC)

In order to facilitate effective and transparent consultation for the mutual benefit of the GTAA and the Participating Air Carriers, the TSC will be established by the ACC and maintained through the Term. The ACC shall give prompt written notice to the GTAA of the identification of the members of the TSC, including any changes to such membership.

The TSC will act as the direct interface of the ACC in the review of Reviewable Capital Programs, the evaluation of Reviewable Capital Programs for their technical merit and the issuance of recommendations to the ACC in respect thereof. The GTAA and TSC will consult in good faith giving full consideration to air carrier requirements and the overall strategic needs of the Airport and the GTAA. The frequency of the GTAA-TSC meetings is expected to be a minimum of two (2) meetings per year as determined by the GTAA and TSC, subject to any mutually agreed change in frequency in relationship to the size and scope of the Capital Plan.

2.2.4. Consultation on Reviewable Capital Programs

(a) Proposed Reviewable Capital Programs

The GTAA will undertake prior consultation through meetings with the ACC and TSC concerning the proposed Capital Plan. Such consultation shall entail a review of financial, technical and operational aspects of any and all Reviewable Capital Programs. The GTAA and the TSC shall, as part of the Capital Plan review, establish and undertake a schedule for the review of Reviewable Capital Programs as identified in the Capital Plan, the basis of which shall be to review Reviewable Capital Programs as soon as practicable (taking into account the size, complexity and value of the Reviewable Capital Program). Where a Reviewable Capital Program contains multiple Capital Projects and

- 10 -

any of said Capital Projects has an individual estimated capital cost of greater than Fifty Million Dollars (\$50,000,000), such Capital Project shall not be subject to a separate review or ACC Endorsement process as a separate Reviewable Capital Program, but rather shall remain included within the larger Reviewable Capital Program and that review and ACC Endorsement process pursuant hereto. In the course of such consultation, the TSC shall be entitled to request information pertaining to Reviewable Capital Programs and the GTAA shall use reasonable efforts to provide such information, subject to confidentiality restrictions and other factors which the GTAA deems to be appropriate. All members of the TSC from time to time shall execute confidentiality agreements in favour of the GTAA in form and substance acceptable to the GTAA (acting reasonably) governing all information disclosed during the consultation processes provided for in this Agreement, provided that such confidentiality agreements will permit the members of the TSC to disclose information to other employees within their company on a strict "need to know" basis and to disclose information to members of the ACC for purposes of making the recommendations contemplated in this Agreement (provided that such disclosures will be limited to the amount reasonably necessary to make the recommendation). The TSC will then be permitted to provide feedback and technical alternatives to the extent that the TSC deems appropriate. The GTAA will receive such feedback and alternatives, provided that the GTAA shall be under no obligation to implement any suggested revisions to a Reviewable Capital Program or the Capital Plan. Feedback from the TSC will include areas of agreement, objection and suggested amendments or alternatives. The GTAA may seek further clarification from the TSC from time to time as appropriate.

(b) CP Notices for Reviewable Capital Programs

At any point during the consultation process established in Subsection (a) above (the "Consultation Process") and in any event prior to the anticipated date of execution of the Capital Project or Capital Program, the GTAA must submit in writing to the ACC a notice that the GTAA intends to seek ACC Endorsement of a Reviewable Capital Program (a "CP Notice"). Such CP Notice shall include a general conceptual description of the Reviewable Capital Program, any existing cost estimates (including, without limitation, expected benefits), the planned calendar quarters within which the work is anticipated to commence and be completed, a high-level business case containing any traffic or other assumptions and other information as the GTAA may have available at the time and a site plan.

Subject to the execution and completion of the ACC Endorsement process described below, the GTAA and the TSC shall continue to engage in the Consultation Process, and the GTAA shall provide such additional information as may be available from time to time regarding the Reviewable Capital Program which was the subject of the CP Notice. The TSC shall prepare and issue to the ACC and all Participating Air Carriers a written report setting out its recommendation (with reasons) as to whether the ACC Endorsement should or should not be provided.

Within ninety (90) days of delivery of the CP Notice to the ACC, the ACC will hold a vote on whether or not to endorse the Reviewable Capital Program in question and then

deliver written notice to the GTAA that the ACC has either provided or withheld an ACC Endorsement of the Reviewable Capital Program. If the ACC does not deliver within the aforesaid ninety (90) days time period a written notice that the ACC Endorsement has been withheld, then the ACC will be deemed to have delivered the ACC Endorsement for the Reviewable Capital Program in question except where the GTAA and the TSC have mutually agreed to extend such period (which either Party may in its sole discretion decline to agree to extend).

(i) ACC-Endorsed Capital Program

Where the ACC has delivered or deemed to have delivered an ACC Endorsement for a Reviewable Capital Program, the GTAA will be free to proceed with the Reviewable Capital Program in its sole discretion, provided that the delivery or deemed delivery of an ACC Endorsement shall not compel the GTAA to implement the Reviewable Capital Program. In addition, the GTAA may amend the ACC-endorsed Reviewable Capital Program in such manner and to such an extent as it may deem advisable, provided that it will advise the ACC where such Reviewable Capital Program has been revised to such an extent that it is of a materially different character than when the Consultation Process was undertaken in respect thereof. The GTAA shall not under any circumstances be required to resubmit a Reviewable Capital Program which has already received or been deemed to receive an ACC Endorsement to a Consultation Process, and the ACC Endorsement or deemed ACC Endorsement shall be irrevocable.

(ii) Non-Endorsed Capital Program

Where the ACC has delivered to the GTAA written notice that it has elected to withhold an ACC Endorsement of a Reviewable Capital Program, the GTAA shall be prevented from proceeding with the tender, awarding of contracts and/or use of AIF Revenues for the Reviewable Capital Program in question for a period of three hundred and sixty-five (365) days from the date of delivery of the ACC's written notice as aforesaid (the "Moratorium Period").

During the Moratorium Period, the Parties may enter into the escalation process for disputes as set forth in Section 4 of this Agreement upon the written request of either Party, with the intent to seek resolution of any differences between the GTAA and the ACC with respect to the proposed Reviewable Capital Program. In the absence of such formal escalation process, the GTAA and TSC may also consult informally with each other with respect to any aspect of a Reviewable Capital Program.

Should the GTAA and the ACC agree that a modification to the proposal may receive an ACC Endorsement prior to the Moratorium Period expiry, the GTAA will submit a revised Reviewable Capital Program proposal to the TSC and ACC for voting by the members of the ACC. If the ACC subsequently issues an ACC Endorsement for the revised Reviewable Capital Program, the Moratorium Period shall immediately terminate for such Reviewable Capital Program (as revised) and the provisions of Section (i) shall thereafter apply. Notwithstanding the foregoing, the Parties acknowledge and agree that

- 12 -

the Moratorium Period shall continue to run during any period where the GTAA and the TSC and ACC are revising the Reviewable Capital Program for resubmission to the ACC and shall not be suspended or restart the Moratorium Period as a result of such revision or re-submission process. Where a revised Reviewable Capital Program has been re-submitted but again fails to receive an ACC Endorsement, the Moratorium Period shall continue to run from the date that the original Reviewable Capital Program failed to receive an ACC Endorsement.

In the exercise of its vote, the Air Carrier shall consider the overall benefit of any Reviewable Capital Program to the air carrier community and the Airport as a whole.

2.2.5. Limitation on Rights of Recourse

Notwithstanding any other provision of this Agreement, under no circumstances shall the Air Carrier be permitted to terminate this Agreement or cease or suspend the collection of, and remittance of AIF to the GTAA as a result of any failure by the GTAA to comply with the Consultation Process or any of the other provisions of this Section 2.2. The Parties acknowledge and agree that the sole remedy of the Air Carrier (either itself or through the ACC or any other group of which it is a member) in respect of any failure by the GTAA to perform its obligations under Section 2.2 shall be the referral of the matter to the escalation process for disputes as described in Article 4 hereof. For greater clarity, under no circumstances shall any failure by the GTAA to comply with the provisions of this Section 2.2 affect or limit the obligations of the Air Carrier to collect, hold and remit AIF to the GTAA and to be accountable in respect thereof in accordance with the other provisions of this Agreement.

2.2.6. Notification of Variances on ACC-Endorsed Reviewable Capital Programs

Where a Reviewable Capital Program has received an ACC Endorsement and, in the course of execution, the capital cost of such Reviewable Capital Program increases such that its expected cost of completion is estimated to exceed the original estimated amount thereof as set forth in the associated CP Notice by ten (10%) percent or greater, the GTAA shall so notify the TSC in writing. The GTAA shall provide its written opinion of the reasons as to why the estimated cost of completion of the Reviewable Capital Program has exceeded the original estimated amount as noted above. For greater clarity, such notification shall not require that the GTAA and the TSC engage in any further consultation with respect to such Reviewable Capital Program, nor shall it require any additional ACC Endorsement or invalidate the previously issued ACC Endorsement. It is understood that the normal dialogue associated with the furtherance of an Endorsed Reviewable Capital Program will continue.

2.3. Use of AIF Revenues

- 2.3.1.** Subject to the terms of this Agreement, AIF Revenues shall solely be used by the GTAA in accordance with the provisions of Articles 2.1.1 and 2.3, as further described below:

C

- 13 -

- (a) For the capital development of the Airport, including associated off-Airport assets and projects that are functionally related to air operations, air navigation, the processing of passengers and their baggage, cargo and mail associated with the Airport, including, without limitation, navigation aids, noise monitoring equipment, the acquisition and development of lands for Airport purposes adjacent to the Airport, access roads and terminals servicing the Airport not located on the Airport lands but shall not include costs associated with or related to the construction, development, maintenance or operation of any mass transit system beyond the boundary of the Airport; and
- (b) The debt service, debt retirement, debt service reserve obligations, debt coverage requirements, capitalized interest and the cost of the issuance of such debt associated with the foregoing;
- (c) For the acquisition, development and operation of the Toronto City Centre Airport, Pickering Airport and, following consultation with the ACC, such other airports in the South Central Ontario Region as the GTAA may determine. To the extent that AIF Revenues are used by the GTAA for the foregoing purposes, the GTAA shall ensure that the use of such AIF Revenues are separately recorded and that, when and if it is practical and commercially reasonable to do so (which shall be in the GTAA's sole discretion), the GTAA shall ensure that the project receiving AIF Revenues repays the Airport undertaking for such AIF Revenues received. Any funds received as a result of such repayment shall continue to be treated as AIF Revenues for the purpose of this Agreement.
- (d) The funding of one Secretariat position to perform the functions assigned to it as set forth elsewhere in this Agreement; and
- (e) Expenditures associated with the furtherance of the objects of the GTAA as described in the GTAA's letters patent (a copy of which shall be provided to the Air Carrier upon request).

2.3.2. AIF Revenues collected by the GTAA in accordance with the terms of this Agreement need not be applied in accordance with the terms of this Section 2.3 in the year in which such AIF Revenue is remitted. AIF Revenues remitted to the GTAA in any given calendar year may be held by the GTAA in a reserve fund and expended in subsequent years. Such reserve fund shall be managed by the GTAA in accordance with prudent management practices. Interest earned on unexpended funds shall be treated as AIF Revenue.

2.3.3. Notwithstanding Sections 2.3.1 and 2.3.2 and the other provisions of this Agreement, the Parties acknowledge and agree that the GTAA does not at this time and shall not during the Term be required to segregate amounts received as AIF Revenue from its other revenue, and the Parties further acknowledge and agree that all amounts received as AIF Revenue shall be commingled with the other funds of the GTAA. As such, the Parties acknowledge and agree that AIF Revenue shall not be specifically designated to be applied for any particular purposes or accounted for accordingly, but shall instead be

collected and expended on the GTAA's operations and business activities, subject to Section 2.3.1(c).

2.4. Remittance

2.4.1. Regardless of whether an AIF is actually collected from Enplaned Passengers, but subject to Section 2.4.5, the Air Carrier shall remit to the GTAA the amount of the AIF imposed by the GTAA pursuant to this Agreement for all Enplaned Passengers at the Airport for which the Ticket sales occurred on or after the Contract Date:

- (a) Less the Administration Cost and related applicable federal and provincial sales, goods and services, harmonized goods and services and other applicable taxes on such Administration Cost; and
- (b) Plus applicable federal and provincial sales, goods and services, harmonized goods and services and other applicable taxes on the AIF Revenues to be remitted to the GTAA,

on a monthly basis on the first working day of the month following the month of the enplanement by the Enplaned Passenger at the Airport, with such monthly remittances to be made on the basis of the estimated amount owing to the GTAA for the previous month, and with final adjustments made on a monthly basis on the first working day of the second month following the month of the enplanement of the Enplaned Passenger at the Airport. The estimated amounts referred to in this Section 2.4.1 shall be based on reasonable, good faith estimates made by the GTAA of Enplaned Passengers using historical data and/or reasonable forward projections.

2.4.2. The obligation to hold AIF Revenues in accordance with Section 2.1.1(b) and to remit AIF Revenues to the GTAA and the liability for such AIF Revenues arises upon the enplanement of the Enplaned Passenger at the Airport regardless of the date of the Ticket sale provided that the Enplaned Passenger purchased the Ticket on or after the Contract Date.

2.4.3. The Air Carrier shall provide to the GTAA with each remittance a statement identifying:

- (a) The aggregate number of Enplaned Passengers associated with the remittance;
- (b) The total number of passengers carried by the Air Carrier for the same period;
- (c) The amount of the Administration Cost retained by the Air Carrier from the amount of the AIF Revenues collected; and
- (d) The amount of applicable federal and provincial sales, goods and services, harmonized goods and services and other applicable taxes applicable to the amount of AIF Revenues remitted.

2.4.4. With respect to Enplaned Passengers:

- (a) Provided that the Air Carrier is legally able to institute a method of AIF collection which could reasonably be expected to assess all Enplaned Passengers in accordance with this Agreement; and
- (b) Provided that the Air Carrier is able to make reasonable efforts to assess the Enplaned Passengers in accordance with this Agreement and remits AIF Revenues pursuant to the method instituted pursuant to this Agreement; and
- (c) Provided that the Air Carrier remits all AIF Revenues actually collected from Enplaned Passengers in accordance with this Agreement during this period;

the Air Carrier's liability for making the AIF remittances shall be limited to the greater of the amount of AIF Revenues collected or ninety-five (95%) percent of the liability otherwise calculated from the total number of Enplaned Passengers who purchased Tickets and were carried by the Air Carrier at the Airport during this period.

2.4.5. Interest will be charged to the Air Carrier on a monthly basis, commencing after the due date, on all overdue amounts at the prime rate established by the Canadian Imperial Bank of Commerce from time to time plus three (3%) per cent per annum.

2.5. Administration Cost

2.5.1. The Air Carrier shall be entitled to collect from Enplaned Passengers a specified amount on account of the costs incurred by the Air Carrier in collecting, holding and remitting the AIF to the GTAA. The Parties agree that the specified amount shall be equal to four per cent (4%) of the amount of the AIF to be remitted to the GTAA, not including applicable federal and provincial sales, goods and services, harmonized goods and services and other applicable taxes (the "Administration Cost"). Such Administration Cost shall be the property of the Air Carrier and shall not form part of the funds collected by the Air Carrier on behalf of and in trust for the GTAA. The Air Carrier acknowledges that such amount represents its full cost of performing its obligations under this Agreement and agrees that it shall under no circumstances be permitted to receive any amount in excess of the percentage specified herein."

2.6. Certification and Audit by the GTAA

2.6.1. On or before January 15th in each year of the Term of this Agreement, the Air Carrier shall deliver to the GTAA an Annual Statement signed by an authorized signing officer of the Air Carrier, which Annual Statement shall:

- (a) State the amount of AIF Revenue remitted to the GTAA during the period commencing November 1 and ending on October 31 of the preceding year;
- (b) State the aggregate number of (i) passengers; (ii) Enplaned Passengers; and (iii) Connecting Passengers carried by the Air Carrier for the same period;
- (c) State the aggregate amount of the Administration Cost retained by the Air Carrier;

- 16 -

- (d) Contain a certification that the Annual Statement is true and correct in all respects to the best of the authorized signing officer's knowledge and belief after due inquiry; and
- (e) Be in such detail, form and scope as the GTAA determines, acting reasonably.

2.6.2. At any time during the Term, the GTAA may contract with an independent external auditor to conduct an audit of the Air Carrier's records solely as it pertains to the calculation of AIF Revenues payable under this Agreement. The GTAA shall be entitled to bill and collect the costs of such audit from the Air Carrier only in the event that such audit shows that remittances by the Air Carrier are understated by three (3%) percent or more of the amount due and payable to the GTAA under this Agreement in the year preceding the date of the audit. In other cases, the cost of such audit shall be paid by the GTAA.

2.6.3. The GTAA or the Air Carrier, as appropriate, shall pay any refunds owing or remittances required, without interest, within thirty (30) days of the receipt of such audit. Any refunds owing or remittances required as a result of the audit but not paid within thirty (30) days of the receipt of such certificate shall be subject to interest as provided for in Section 2.4.5.

2.6.4. Air Carriers shall retain auditable records that support the aggregate amount of passengers. Enplaned Passengers and Connecting Passengers carried by the Air Carrier for each reporting period during the Term.

2.7. Audit by ACC

2.7.1. Annually during the Term, within one-hundred and eighty (180) days of its fiscal year end, the GTAA must provide to the Air Carrier, a certificate signed by the Vice President and Chief Financial Officer of the GTAA (and which certificate shall be addressed to all Participating Air Carriers), reporting the use of the AIF Revenues by the GTAA in accordance with Article 2.2 and stating that the amount of AIF Revenues remitted to the GTAA have been expended only in accordance with the terms of this Agreement.

2.7.2. The Air Carrier acknowledges that, during the Term, the ACC, as mandated by Participating Air Carriers representing at least two-thirds (2/3) of Enplaned Passengers for all of its Participating Air Carriers, may contract with an independent external auditor to conduct an audit of the GTAA's records (conducted during regular office hours) solely as it pertains to the collection of AIF Revenues under this Agreement and the agreements of other Participating Air Carriers. Such audit shall in no event be at the GTAA's expense. Such audits shall be limited to one (1) audit per calendar year. Once an audit has been performed, no further audit shall be permitted until two (2) years has elapsed since the last such audit.

2.7.3. The Air Carrier shall have no further right of audit except through the ACC in the manner and subject to the limitations proscribed in this Section 2.7.

- 17 -

2.7.4. For the purposes of Section 2.7.2, the GTAA shall retain auditable records pertaining to the collection and use of AIF Revenues under this Agreement for all of its participating Air Carriers for each reporting period during this Term.

2.8. Secretariat

2.8.1. The Parties acknowledge and agree that the GTAA and the ACC shall mutually select a third party to perform the role of Secretariat during the Term. The Parties acknowledge and agree that the GTAA and the ACC shall work together to develop a mutually agreed extent and description of the duties of the Secretariat or any amendments thereto, which duties shall include:

- (a) The coordination of administrative functions related to this Agreement, related tariffs and operational contracts;
- (b) The recording and distribution of minutes, analyses and communications to Participating Air Carriers and the ACC pertaining to the work of the TSC;
- (c) The coordination of TSC meetings;
- (d) The Secretariat shall maintain an updated list of Reviewable Capital Programs which have received or failed to receive ACC Endorsements. For Reviewable Capital Programs which have not received ACC Endorsements, the Secretariat shall also record and track the Moratorium Periods and shall endeavour to provide to the GTAA and the ACC thirty (30) days prior written notice of the expiration of the Moratorium Period for any such Reviewable Capital Program (provided that failure of the Secretariat to provide such notice shall not delay or otherwise affect the expiry of any Moratorium Period); and
- (e) Such other duties as may be mutually agreed upon by the GTAA and the ACC, provided that such duties shall be restricted to those required to implement the provisions of AIF agreements with Participating Air Carriers.

For greater clarity, the Parties acknowledge and agree that the Secretariat shall not be responsible for or shall be assigned any duties in respect of any proceedings of the ACC over and above the proceedings of the TSC, the Capital Plan reviews and Reviewable Capital Program ballots.

2.8.2. Subject to the limitation to the duties as outlined in Section 2.8.1 above, the Parties acknowledge and agree that the ACC shall direct the Secretariat in the execution of its duties.

2.8.3. The GTAA shall contract with a third party to provide the individual selected by the GTAA and the ACC as described in Section 2.8.1 above and shall pay such third party for the services provided by the Secretariat in furtherance of the duties described in Section 2.8.1. The GTAA shall not be responsible to retain the Secretariat to provide any services which are not included within the list of duties set forth in Section 2.8.1.

3. DEFAULTS

3.1. Default And Remedies

3.1.1. It is expressly agreed that an "Event of Default" means the occurrence of any one or more of the following:

- (a) The Air Carrier fails to remit any portion of AIF Revenues within five (5) days after such AIF Revenues have become due and payable in accordance with Section 2.3.1 and such failure continues for a period of ten (10) days following written demand thereof being made by the GTAA; or
- (b) A Party fails to observe or perform any other covenant or agreement hereunder (other than the terms, covenants or conditions set out below in Subsections (e) to (g), inclusive, for which no notice is required and the covenant to remit AIF Revenues) and such default continues for a period of thirty (30) days after written notice by the non-defaulting party specifying with reasonable particularity the nature of such default and requiring the same to be remedied; or
- (c) The Air Carrier commits a breach of a material nature of this Agreement that is not capable of being remedied and receives written notice from the GTAA specifying particulars of the breach; or
- (d) The Air Carrier becomes bankrupt or insolvent or takes the benefit of any act now or hereafter in force for insolvent or bankrupt debtors or files any proposal or makes any assignment for the benefit of creditors or any arrangement or compromise; or
- (e) A receiver, interim receiver, receiver manager, monitor, custodian or like person is appointed for all or a substantial part of the property or business of the Air Carrier, unless the appointment is dismissed, discharged or stayed within thirty (30) days; or
- (f) Any steps are taken or proceedings are instituted by the Air Carrier or any other person, court or government agency for the dissolution, winding-up or liquidation of the Air Carrier or its assets, unless where the steps or proceedings are initiated by someone other than the Air Carrier and such steps or proceedings are dismissed, discharged or stayed within thirty (30) days of commencement; or
- (g) Any of the Air Carrier's assets located at the Airport used in connection with providing service to the Airport are taken or seized under a writ of execution, a chattel mortgage, charge, debenture or other security instrument with the effect that the Air Carrier's ability to operate at the Airport is or will be materially constrained.

3.2. Rights Upon Default

R

- 19 -

3.2.1. If and whenever the Air Carrier commits an Event of Default, then under no circumstances shall the Air Carrier be permitted to terminate this Agreement or cease or suspend the collection of, and remittance of AIF to the GTAA or at law, the GTAA shall have the following rights and remedies, which are cumulative and not alternative:

- (a) To terminate this Agreement by notice to the Air Carrier and thereby deem that the Air Carrier is a Non-Participating Air Carrier; or
- (b) To demand payment of the AIF Revenues in arrears, plus interest as provided in this Agreement.

3.2.2. If and whenever the GTAA commits an Event of Default, then in addition to any other rights that the Air Carrier has under this Agreement (including, without limitation, those described in Article 4 hereof); the Air Carrier shall be able to enforce its rights under this Agreement by injunction or specific performance, and such enforcement rights [together with the payment of legal costs and expenses, including (without limiting the generality of the foregoing) solicitor's fees, if awarded by a court of competent jurisdiction] shall be the Air Carrier's sole remedies in the event of such Event of Default.

3.3. Expenses

3.3.1. If legal action is brought by the GTAA for the recovery of AIF Revenues, or because of the breach of any other terms, covenants or conditions herein contained on the part of the Air Carrier to be kept or performed, and a breach is established by a court of competent jurisdiction, the Air Carrier shall pay to the GTAA all expenses incurred therefor, including solicitors' fees, if awarded by a court of competent jurisdiction.

4. ESCALATION PROCESS FOR DISPUTES

4.1. In the event that a dispute or difference arises with respect to this Agreement (except with respect to any dispute arising from a termination or purported termination of this Agreement by the GTAA), the GTAA and the Air Carrier shall undertake good faith discussions during a minimum thirty (30) day period.

4.2. Upon expiration of the thirty (30) day period outlined in Section 4.1 and in the event of failure to resolve the dispute, the matter at issue will be referred to further consultation with senior representatives of the GTAA and the Air Carrier. This latter phase of consultation shall have a term not exceeding sixty (60) days.

4.3. For greater clarity, nothing in this Article 4 is intended by the Parties to or shall be construed so as to mean that the GTAA shall be prevented or delayed from exercising any of its remedies under this Agreement or at law in respect of an Event of Default.

4.4. All consultations between the Parties in fulfilling the obligations of the Parties under this Article 4 shall be performed without prejudice to the Parties respective rights.

- 20 -

5. GENERAL

5.1. Applicable Law

This Agreement shall be construed, interpreted and enforced in accordance with, and the respective rights and obligations of the Parties shall be governed by, the laws applicable in the Province of Ontario and, subject to Section 4.2.1, the Parties agree to be bound by the non-exclusive jurisdiction of the courts of the Province of Ontario.

6. TRANSFERS

6.1. The Air Carrier shall not permit any assignment or other transfer of this Agreement, or any rights arising under or pursuant to this Agreement, in whole or in part without the Air Carrier obtaining the prior written consent of the GTAA in each instance, which consent may be unreasonably withheld, despite any provision of this Agreement or any statutory provision or other law to the contrary.

6.2. This prohibition against a transfer is construed so as to include a prohibition against any transfer by operation of law.

6.3. No transfer shall take place by reason of failure by the GTAA to reply to a request by the Air Carrier for consent to a transfer.

6.4. Any transfer not expressly permitted under this Agreement shall be null and void and of no force and effect.

6.5. In the event the Air Carrier desires to effect a sale or transfer of its assets to another air carrier, or is subject to a corporate reorganization, amalgamation or other change that would result in a transfer of this Agreement by operation of law, the GTAA shall, on the request of the Air Carrier, forthwith issue to the proposed transferee an agreement substantially in the form of this Agreement and shall afford to the proposed transferee all the rights, duties and obligations accorded the Air Carrier hereunder upon the execution by the proposed transferee of a copy of this Agreement.

7. GENERAL

7.1. Good faith

The parties agree to act in good faith in the performance of their obligations under this Agreement.

7.2. Successors

This Agreement and everything herein contained shall enure to the benefit of and be binding upon the permitted successors and assigns, as the case may be, of each of the Parties.

7.3. Provisions Separately Valid

If any covenant, obligation, agreement, term or condition of this Agreement or the application thereof to any Person or circumstances shall, to any extent, be invalid, unenforceable or illegal, the remainder of this Agreement or the application of such covenant, obligation, agreement, term or condition to Persons or circumstances other than those in respect of which it is held invalid, unenforceable or illegal, shall not be affected thereby and each covenant, obligation, agreement, term or condition of this Agreement shall be separately valid and enforceable to the fullest extent permitted by law.

7.4. Entire Agreement

This Agreement shall be deemed to constitute the entire agreement between the Parties with respect to the subject matter hereof and shall supersede all previous negotiations, representations, communications and documents in relation hereto made by any Party to this Agreement (including, without limitation, any prior agreements regarding AIP between the Parties). No amendment to this Agreement shall be effective unless in writing and signed by the Parties. No representation or warranty, express, implied or otherwise is made by the GTAA to the Air Carrier or by the Air Carrier to the GTAA except as expressly set out in this Agreement.

7.5. Notices

7.5.1. Whenever in this Agreement it is required or permitted that a notice, demand or request (a "Notice") be given or served by either Party to or on the other, such Notice will be in writing and will be validly given or sufficiently communicated if forwarded by registered mail, postage prepaid (except during a postal disruption or threatened postal disruption), personal delivery, or facsimile or other similar means of electronic communication as follows:

To the GTAA:

Greater Toronto Airports Authority
3111 Convair Drive, 2nd Floor
Mississauga, Ontario
L5P 1B2
Attention: President and Chief Executive Officer

PHONE: (416) 776-3344

FACSIMILE: (416) 776-3339

with a copy to the General Counsel

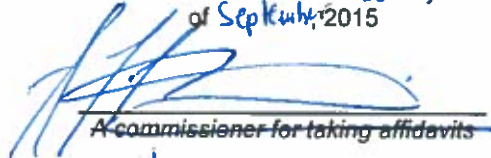
- 22 -

To the Air Carrier:

SkyGreece Airlines S.A,
33, K. Papadimitriou GR-19003
Markopoulo, Attiki, Greece 19003
Attention: Mr. Nick Manoudakis, Chief Financial Officer

- 7.5.2. Any Notice delivered personally shall be deemed to have been validly and effectively given on the day of such delivery if delivered before 4:00 p.m. on a Business Day or on the next Business Day if delivered on a non-Business Day or after 4:00 p.m. on the previous Business Day. Any Notice sent by registered mail (except during a postal disruption or threatened postal disruption) shall be deemed to have been validly and effectively given on the third Business Day following the date of mailing. Any Notice sent by facsimile or other similar means of electronic communication shall be deemed to have been validly and effectively given on the day it was sent if sent before 4:00 p.m. on a Business Day or on the next Business Day if sent on a non-Business Day or after 4:00 p.m. on the previous Business Day.
- 7.5.3. Such addresses may be changed from time to time by either Party giving Notice as above provided.

This is Exhibit "G"
referred to in the Affidavit of Brooks Pickering,
sworn before me this 28th day
of September, 2015



~~A commissioner for taking affidavits~~

Witness

Αλεξία Α. Τζούνη
Δικηγόρος
ΑΜ ΔΣΑ 33093



montreal • ottawa • toronto • hamilton • waterloo region • calgary • vancouver • beijing • moscow • london

September 24, 2015

Clifton Prophet
Direct 416-862-3509
Direct Fax 416-863-3509
Clifton.Prophet@Gowlings.com

SENT BY E-MAIL (sirving@olser.com)

Osler, Hoskin & Harcourt LLP
Box 50, 1 First Canadian Place
Toronto, ON M5X 1B8

Attention: Shawn Irving

Dear Mr. Irving:

Re: In the Matter of a Proposal of SkyGreece Airlines S.A.

As you are aware, we are the solicitors for Ernst & Young Inc. in its capacity as Proposal Trustee in relation to SkyGreece ("SkyGreece").

I am writing in response to your correspondence dated September 4 and September 8, 2015 to the Proposal Trustee and the Statement of Claim issued by GTAA on September 8, 2015.

On behalf the Proposal Trustee, I confirm that any and all claims against SkyGreece or its property are stayed in accordance with the provisions of the *Bankruptcy and Insolvency Act*.

As I understand it, your clients, the Greater Toronto Airports Authority and Aéroports de Montréal allege two notionally different types of claim:

1. Fees for the provision of landing and terminal services and related services; and
2. Claims for airport improvement fee charges.

With respect to the claims in the first category, these appear to be unsecured claims. At present, there is no deadline for proving these claims, however, proof of claim material may be submitted to the Proposal Trustee.

With respect to your clients' claims relating to airport improvement fees, the Proposal Trustee is not aware of any trust arrangements made by SkyGreece but will make appropriate inquires and respond further. As a preliminary matter, however, I note that a

number of SkyGreece's passengers purchased their travel through payment processors such that SkyGreece is not currently holding monies paid by these customers for airport improvement fee charges. One of these payment processors is Hahn Air Systems GmbH, represented by Bruce Darlington of the DLA Piper firm in Canada.

Yours very truly,

GOWLING LAFLEUR HENDERSON LLP

A handwritten signature in black ink, appearing to read "C. Prophet". The signature is written in a cursive, flowing style.

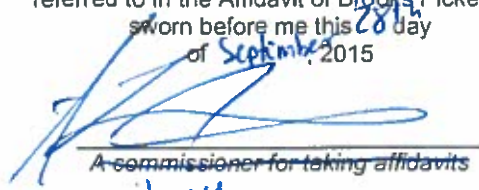
Clifton Prophet

CP/adc

cc: Max Starnino

TOR_LAW\ 8788753\2

This is Exhibit "H"
referred to in the Affidavit of Brooks Pickering,
sworn before me this 28th day
of September, 2015



A commissioner for taking affidavits

witness

Αλεξία Α. Τζούνη
Δικηγόρος
ΑΜ ΔΣΑ 33093



DLA Piper (Canada) LLP
Suite 6000, 1 First Canadian Place
PO Box 367, 100 King St W
Toronto ON M5X 1E2
www.dlapiper.com

Bruce Darlington
bruce.darlington@dlapiper.com
T 416.365.3529
F 416.369.5210

September 15, 2015

FILE NUMBER. 85379-00001

DELIVERED BY EMAIL

WITHOUT PREJUDICE

Paliare Roland Rosenberg Rothstein LLP
155 Wellington Street West, 35th Floor
Toronto ON M5V 3H1

**Attention: Kenneth T. Rosenberg, Massimo Starnino
and Debra McKenna**

Gowlings
1 First Canadian Place
100 King Street West, Suite 1600
Toronto ON M5X 1G5

Attention: Clifton P. Prophet

Dear Sirs/Madam:

Re: Notice of Intention to make a Proposal of SkyGreece Airlines S.A. ("SkyGreece")

We are Canadian counsel to Hahn Air Systems GmbH ("HRS").

You are likely aware that HRS, pursuant to agreements made with SkyGreece, has provided e-alliance services to SkyGreece. Specifically, under the agreements, HRS has provided CRS services and enabled SkyGreece to distribute its fares and schedules through the major GDS systems to travel agents (B2B), who in turn offer SkyGreece fares and schedules to their customers. As part of HRS's e-alliance services to SkyGreece, HRS has collected fares for certain SkyGreece flights, with the intention that those passengers would be, in whole or in part, flown by SkyGreece. Those passengers have not in fact been flown by SkyGreece for at least some portion of their intended travel as a result of SkyGreece's diminished and now terminated operations. It would appear that certain of these passengers from whom fares have been collected under HRS's e-alliance services may be entitled to full or partial refunds.

HRS has reviewed its records with a view to determining who is entitled to refunds and to what extent those passengers from whom fares have been collected under HRS' e-alliance services should be refunded.



Page 2 of 2
Without Prejudice

We have advised the Canadian Transportation Agency ("CTA") of our client's intention to determine the extent to which passengers from whom fares have been collected under HRS' e-alliance services are entitled to refunds and our client's intention to issue those refunds. Please see our enclosed letter to CTA.

It is HRS' intention to complete this process and issue refunds to the appropriate passengers in a timely manner.

We advise that this letter is without prejudice to any claim that HRS or related parties may have against SkyGreece, including without limitation any right or claim of setoff.

Yours truly,
DLA Piper (Canada) LLP

Per:

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Bruce Darlington', written over the printed name.

Bruce Darlington

BYD/rxm

This is Exhibit "I"
referred to in the Affidavit of Brooks Pickering,
sworn before me this 28th day
of September, 2015



A commissioner for taking affidavits

witness

ΑΛΕΞΙΣ Α. ΤΖΟΥΝΗ
Δικηγόρος
ΑΜΔΑ 33093



Massimo (Max) Starnino
T 416.646.7431 Asst 416.646.7470
F 416.646.4301
E max.starnino@paliareroland.com
www.paliareroland.com

September 16, 2015

File 24163

VIA EMAIL: bruce.darlington@dlapiper.com

Bruce Darlington
DLA Piper (Canada) LLP
Suite 6000, 1 First Canadian Place
100 King Street West
Toronto, ON M5X 1E2

Chris G. Paliare
Ian J. Roland
Ken Rosenberg
Linda R. Rothstein
Richard P. Stephenson
Nick Coleman
Margaret L. Waddell
Donald K. Eady
Gordon D. Capern
Lily I. Harmer
Andrew Lokan
John Monger
Odette Soriano
Andrew C. Lewis
Mogen E. Shortreed
Massimo Starnino
Karen Jones
Robert A. Cento
Nini Jones
Jeffrey Larry
Kristian Borg-Olivier
Emily Lawrence
Denise Sayer
Tina H. Lie
Jean-Claude Killey
Jodi Martin
Michael Fenrick
Jessica Latimer
Debra McKenna
Lindsay Scott
Alysha Shore
Denise Cooney
Zoë Pallare
Jesse Elders

COUNSEL

Stephen Goudge, Q.C.
Robin D. Walker, Q.C.

HONORARY COUNSEL

Ian G. Scott, Q.C., O.C.
(1934 - 2006)

Dear Mr. Darlington:

Re: **SkyGreece Airlines S.A. ("SkyGreece")**

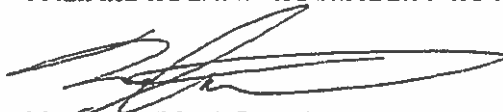
We write in response to your letter dated September 15, 2015, on behalf of your client, Hahn Air Systems GmbH ("Hahn"). SkyGreece is committed to ensuring that its creditors, including customers, are treated fairly. Accordingly, it is concerned that the course of conduct proposed by Hahn not have the effect of preferring some creditors to the prejudice of others.

The legal basis upon which Hahn proposes to remit proceeds of sale to certain creditors of SkyGreece (the "Preferred Creditors") is not made clear in your letter. We have asked our client to provide us with copies of the relevant agreements in its possession. However, so that we may deal with this matter expeditiously, we would appreciate receiving the following from you as soon as possible:

1. a copy of the prevailing agreement(s) between our respective clients;
2. an explanation of Hahn's theory of its liability to the Preferred Creditors, and any agreement(s) relevant to that theory, so that we may consider the merits of the set off claim to which you advert in your letter; and,
3. an accounting of Hahn's receipts and disbursements in respect of this matter.

For the avoidance of doubt, we note that pending the final determination of entitlements to the funds by agreement and/or court order, SkyGreece disputes Hahn's right to remit funds to the Preferred Creditors, and reserves all of its rights against Hahn. Inasmuch as Hahn appears to be an intermediary, it may be that, if the competing claims cannot be resolved in short order, the prudent course is to pay the disputed funds into court or to remit them to the Proposal Trustee, in trust, while those claims are being resolved.

Yours very truly,
PALIARE ROLAND ROSENBERG ROTHSTEIN LLP

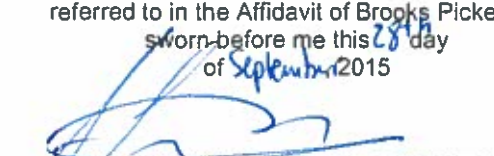


Massimo (Max) Starnino
MS:mj

c: Client
Cliff Prophet
Jeff Kerbel
Canadian Transportation Agency

Doc 1611958 v1

This is Exhibit "J"
referred to in the Affidavit of Brooks Pickering,
sworn before me this 28th day
of September 2015



~~A commissioner for taking affidavits~~
witness

Αλεξία Α. Τζούνη
Δικηγόρος
ΑΜ ΔΣΑ 33093



ARRÊTÉ N° 2015-A-166

ORDER NO. 2015-A-166

le 21 septembre 2015

September 21, 2015

**SUSPENSION de la licence
n° 150001 de SkyGreece Airlines
S.A.**

**SUSPENSION of SkyGreece
Airlines S.A.'s Licence
No. 150001.**

Cas n° 15-04034

Case No. 15-04034

SkyGreece Airlines S.A. (licenciée) est autorisée en vertu d'une licence à exploiter un service international régulier suivant l'Accord sur le transport aérien entre le Canada et la Communauté européenne et ses États membres, signé le 18 décembre 2009 (Accord).

SkyGreece Airlines S.A. (Licensee) is licensed to operate a scheduled international service in accordance with the Agreement on Air Transport between Canada and the European Community and its Member States, signed on December 18, 2009 (Agreement).

La licenciée ne répond plus à la condition de détenir la police d'assurance responsabilité réglementaire mentionnée au sous-alinéa 69(1)a)(iii) de la *Loi sur les transports au Canada*, L.C. (1996), ch. 10, modifiée (LTC).

The Licensee has ceased to meet the requirement to have the prescribed liability insurance coverage under subparagraph 69(1)(a)(iii) of the *Canada Transportation Act*, S.C., 1996, c. 10, as amended (CTA).

Conformément au paragraphe 72(1) de la LTC, la licence est suspendue.

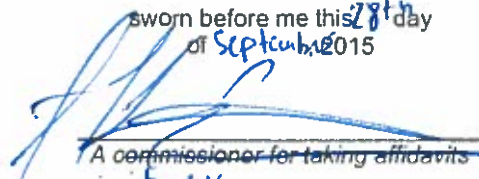
Pursuant to subsection 72(1) of the CTA, the licence is suspended.

(signature) (signed)

Scott Streiner
Membre Member

Canada

This is Exhibit "K"
referred to in the Affidavit of Brooks Pickering,
sworn before me this 28th day
of September 2015



~~A commissioner for taking affidavits~~
witness

Αλεξία Α. Τζούνη
Δικηγόρος
ΑΜ ΔΣΑ 33093



Personal Information Protection and Electronic Documents Act (PIPEDA) Complaint Form

SECTION 1: Complainant/Representative Information

1. Are you making this complaint on your own behalf?

Yes

Complainant Information

Gabor Lukacs

6507 Roslyn Road

Halifax, NS B3L 2M8

Canada

E-mail Address: lukacs@airpassengerrights.ca

Daytime Telephone Number: (647) 724-1727

2. Accommodation for a disability

No

SECTION 2: Details of Complaint

3. Which organization is your complaint against?

SkyGreece Airlines S.A.

Based in Greece but has a significant focus on Canadian consumers.

4. Are you submitting the complaint as a customer or as an employee of the organization?

Customer

5. Summarize your complaint

I am an air passenger rights advocate, not a consumer myself.

SkyGreece Airlines S.A. (SkyGreece) uses the site book.skygreece.com for allowing passengers to view their e-tickets and receipts. Passengers are able to do so using links that have the form

https://book.skygreece.com/Itinerary.jsp?pnr_isn_email=X

where X consists of many digits.

For example, one of the passengers who contacted me and sent me her information was Ms. Andrea Szabo:

https://book.skygreece.com/Itinerary.jsp?pnr_isn_email=90779076907490749072907290789073

While most airlines would randomize the ID that allows access to a passenger's information, this is not the case of SkyGreece. When I made a typo and replaced "3" with "2" at the end of the link, the information of another passenger came up:



https://book.skygreece.com/Itinerary.jsp?pnr_isn_email=90779076907490749072907290789072

By observing the pattern of numbers, it appears that it is possible to gain full access to the information of SkyGreece's passengers who purchased tickets online, as well as portions of their credit card numbers, their destinations, travel dates, and the amounts they paid.

SkyGreece has filed for an intention to make a proposal under s. 50.4 of the BIA. As such, there is a significant interest not only in protecting the passengers' data, but also in ensuring that passengers are able to retrieve their e-tickets for the purpose of proof of claim to the trustee.

6. Have you attempted to resolve the matter with the organization?

No

If 'No', please specify the reason why not. (optional)

My understanding is that the Trustee (Earnst & Young) is struggling with identifying passengers who are currently stranded abroad, which leads me to conclude that there appears to be no one with direct and immediate access to this portion of SkyGreece's website.

7. Have you submitted a complaint about this incident to another body or organization?

No

8. How can the Office of the Privacy Commissioner of Canada help address your concerns?

1. Investigate the matter.

2. Safekeep the information of passengers that is available from the aforementioned website, to ensure that it remains available in the insolvency and bankruptcy process.

3. Make recommendations to SkyGreece and the Trustee to protect passengers' personal information.

SECTION 3: Documentation

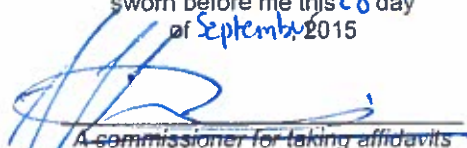
No attachments uploaded.

Paper documents will be sent under separate cover: No

I certify that the information I have provided on this form is, to the best of my knowledge, true and complete.

I understand and agree to OPC's terms of use and online privacy policy.

This is Exhibit "L"
referred to in the Affidavit of Brooks Pickering,
sworn before me this 28th day
of September 2015


~~A commissioner for taking affidavits~~
witness


Αλεξία Α. Τζούνη
Δικηγόρος
ΑΜ ΔΣΑ 33093

CREDITORS OF SKYGREECE AIRLINES S.A.

CREDITOR NAME	CLAIM AMOUNT (Note 1)
A & I ANDONIOU & SIA O.E. (SARONIC TOURS)	\$ 1,357.84
A.S.S.E. LTD	\$ 703.83
AEGEAN AIRLINES SA	\$ 558.76
AENA S.A.	\$ 5,071.62
AERITALIA TRAINING	\$ 5,202.17
AERO BRAVO INTERNATIONAL B.V.	\$ 547.36
AERO MAG 2000 YUL INC. (AEROPORT INTERNATIONAL DE MONTREAL-TRUDEAU)	\$ 8,823.27
AERO PARTNERS LIMITED	\$ 18,544.60
AERO-LINK ARIZONA	\$ 9,899.25
AEROPLEX OF CENTRAL EUROPE LTD	\$ 114,488.64
AEROPLEX OF CENTRAL EUROPE LTD	\$ 1,948.98
AEROPLEX OF CENTRAL EUROPE LTD	\$ 7,666.68
AEROPLEX OF CENTRAL EUROPE LTD	\$ 293,777.53
AEROPORTS DE MONTREAL	\$ 169,085.98
AERSTREAM	\$ 146.83
AIR OMEGA HOLIDAYS INC/HI TOURS	\$ 1,322,667.83
AIRCREW DIRECT COM	\$ 44,255.08
AIRLINE CONTAINER LEASING LLC (ACL)	\$ 25,579.66
AIRPORT PICKUPLONDON	\$ 238.46
AJW AVIATION L.T.D.	\$ 101,161.50
ANTENNA PAY TV USA	\$ 6,599.50
APELLA S.A.	\$ 4,641.83
ARINC	\$ 14,784.52
ATHENS AERO SERVICES	\$ 75,341.78
ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT A.E.	\$ 40,442.78
AVIACARE FRANCE	\$ 4,249.66
AVTRADE LIMITED	\$ 115,878.43
BB INFLIGHT GMBH	\$ 21,066.59
BELGRAVER AIRCRAFT INTERIOS	\$ 945.18
BH AIR LTD	\$ 1,420,253.32
BILEN HAVACILIK LTD	\$ 2,338.37
BIRD & BIRD	\$ 644,802.44
BOEING	\$ 3,035.77
COPENHAGEN AIRPORTS A/S	\$ 94,911.96
COPENHAGEN AIRPORTS A/S	\$ 134,226.95
COSMOTE	\$ 4,294.68
CREW ACADEMY GMBH	\$ 2,410.58
CREW SERVICES	\$ 7,921.00
DANILIS STAMATIS & SIA OE	\$ 246.04
DEI	\$ 9,566.13
DGAC (AVIATION CIVILE DIRECTION)	\$ 3,935.95
DHL A.E.	\$ 28,504.92
DIMITRAKOPOULOS IOANNIS	\$ 600.81
DIMOS MARKOPOULOU MESOGAIAS	\$ 67.14
DMD PHANTOM	\$ 4,100.35
EGEM A.E.	\$ 2,958.83
ELLINIKES YPIRESIES AEROPORIKIS EKPEDEFSIS E.E. (HATS)	\$ 2,051.56
ELTA COURIER	\$ 447.23
ETHIOPIAN CIVIL AVIATION AUTHORITY	\$ 7,266.52
EUROCONTROL	\$ 458,947.67
EXPERTISED BUSINESS SERVICES LTD	\$ 5,769.28
FARMAKIS PF ACCOUNTING SERVICES	\$ 3,798.32
FLIGHT DATA SERVICES LIMITED	\$ 3,564.04
FLYGPRESTANDA AB	\$ 1,436.09

CREDITOR NAME	CLAIM AMOUNT (Note 1)
FMY	\$ 33,728.07
FROUZAKIS AGGELOS	\$ 1,302.64
GAVRILAKIS KONSTANTINOS	\$ 5,810.60
GLOBAL AIRTECH	\$ 956.93
GLOBAL PRINCIPAL FINANCE	\$ 201,944.70
GLOBAL SECURITY CONSULTING GROUP INC.	\$ 2,082.22
GLOBAL SECURITY CONSULTING GROUP INC.	\$ 1,850.47
GOLDAIR AVIATION HANDLING S.A.	\$ 39,548.83
GOLDEN CARGO S.A.	\$ 468.93
GRAFANAKI LAWYER	\$ 10,395.74
GRAND THORNTON AE	\$ 28,839.07
GREATER TORONTO AIRPORTS AUTHORITY	\$ 241,188.00
GREEK AIR AEROPORIKES YPIRESIES M. E.P.E.	\$ 355.58
GREENLAND AIRPORTS MITTARFEQARFIIT(GLOBAL AVIATION DATA)	\$ 2,579,990.09
HAWK AVIATION LTD	\$ 71,058.14
HELLECON SERVICEE EPE	\$ 1,065.05
HI FLY TRANSPORTES AEROS S.A.	\$ 63,807.30
HIIT	\$ 22,768.28
HOL HELLAS ONLINE	\$ 5,032.18
HOLIDAY INN HOTEL (AFOI MOYSAMA)	\$ 13,839.62
HOUSE CONTROL (KLAUDATOS)	\$ 229.00
HYATT REGENCY THESSALONIKI	\$ 9,169.01
IATA	\$ 19,507.81
ICTS HELLAS	\$ 1,318.86
IKA OCTOBER 2014	\$ 357,177.97
INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (IATA)	\$ 5,807.56
INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANISATION	\$ 2,382.42
INTERTRANSLATIONS MON. EPE	\$ 2,937.54
IOANNIDIS G. & SIA E.E.	\$ 1,323.26
K.MARINOPOULOS & SIA O.E.	\$ 2,769.87
KARIERA S.A.	\$ 4,542.15
KIKIS EVANGELOS	\$ 4,226.21
KONICA MINOLTA AE	\$ 3,601.95
KONSTANTIELOS GEORGE	\$ 1,714.52
KPMG	\$ 15,520.78
LEON SOFTWARE	\$ 1,274.90
LINAKIS M. & SIA OE	\$ 34,066.15
MALEV GROUND HANDLING	\$ 8,730.85
MAP HANDLING AIR ASSISTANCES	\$ 6,656.96
MARGOTEL S.A. (DEKELEIA HOTEL)	\$ 27,878.06
MAROUSIS KONSTANTINOS	\$ 115.08
MEDUNARODNA ZRACNA LUKA ZAGREB D.D. (ZAGREB INTERNATIONAL AIRPORT)	\$ 60,982.15
MOUZAKIS DIMITRIOS E.E.	\$ 720.98
MPANIA VASILIKI	\$ 540.73
MZLZ-UGOSTITELJS'IVO D.O.O.	\$ 4,706.73
N.PANAGIS O.E.	\$ 3,133.03
NATS EN ROUTE PLC	\$ 1,935.04
NATS SERVICES LIMITED	\$ 5,769.77
NAV CANADA	\$ 71,885.93
NEW GREEK MEDIA GROUP E.E.	\$ 2,930.80
NEWREST CANADA	\$ -
OLYMPIC CATERING A E.	\$ 79.98
OTE AE	\$ 212.48
P.O.P. 11 AE	\$ 3,263.04
PANASOFT A.E.	\$ 11,877.36
PANDAIR A.E.	\$ 27,157.91

This is Exhibit "M"
referred to in the Affidavit of Brooks Pickering,
sworn before me this 28th day
of September, 2015



A commissioner for taking affidavits

Witness

Αλεξία Α. Τζούνη
Δικηγόρος
ΑΜ ΔΣΑ 33093

CREDITOR NAME	CLAIM AMOUNT (Note 1)
PASSENGERS (Note 2)	To be determined
PAX ASSIST	\$ 745.98
PAYROLL TILL 31/7/2015	\$ 234,170.92
PILLSBURY	\$ 154,747.89
PRATT & WHITNEY	\$ 4,496.95
PRIVILEGE	\$ 775.05
RAINBOW WATERS	\$ 105.51
REGIE DES VOIES AERIENNES/KINSHASA	\$ 9,247.87
RESIDCO RESIDUAL BASED FINANCE CORPORATION (GLOBAL PRINCIPAL FINANCE COMPANY LLC)	\$ 505,660.58
ROYAL OLYMPIC ATHENS (A.E. ΟΛΥΜΠΙΚΩΝ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΩΝ)	\$ 3,089.06
SAMARAS S.A.	\$ 888.21
SCANDINAVIAN AVIONICS GREECE SA	\$ 1,465.40
SEA SIGHT HOTEL	\$ 2,014.93
SIGMA AVIATION SERVICES LTD	\$ 25,351.42
S.I.M. SAS AVIATION GROUP	\$ 937.86
SITCORE INTERNATIONAL A/S	\$ 51,425.16
SOCIETE D EXPLOITATION NIMES AEROPORT	\$ 1,363.19
SOFITEL ATHENS SA	\$ 17,308.84
SPACE HELLAS	\$ 19,383.52
SPANOS VASILEIOS	\$ 604.48
SPEEDEX AE	\$ 115.77
SPOROS ARETAIOS	\$ 2,343.17
STAVROPOULOS DIMITRIOS	\$ 8,103.60
SWEDAVIA (SWEDISH AIRPORTS)	\$ 795,536.89
SWISSPORT CANADA HANDLING INC	\$ 317,138.91
TECHNI-AIR 2000 INC.	\$ 16,174.30
TRANSPORT CANADA	\$ 18,539.00
TRANSPORTSTYRELSEN (SWEDISH TRANSPORT AGENCY)	\$ 231,468.85
TRINITY INSURANCE BROKERS	\$ 295,486.01
TSOKAS A.E.	\$ 1,443.42
VARDAS AEBEE	\$ 7,063.23
VAT FOR FINANCIAL LEASE	\$ 39,160.29
VODAFONE	\$ 12,802.42
ZYGOURAS	\$ 2,403.26
TOTAL CLAIM AMOUNT	\$ 12,076,873.33

Notes:

(1) All amounts have been converted to Canadian Dollars as at September 3, 2015.

(2) The creditors include the passengers of SkyGreece, of which approximately 4,400 have been identified. Notices to the passengers will be provided by email. For those passengers where emails have not been provided, the Trustee will provide the Notice to Creditors as and when contact information is obtained.

EXHIBIT M

Summary Term Sheet

Emergency DIP Loan

SkyGreece Airlines – Interim Financing

Borrower:	SkyGreece Airlines, S.A. A Greek Corporation
Lender:	Ken Stathakis, an individual
Loan Amount:	Two Hundred Fifty Thousand USD (\$250,000)
Interest:	Twelve percent (12%) per annum
Term:	The Loan Amount will be repaid with Interest on the earlier of: the bankruptcy of the Borrower; the commencement of proceedings by the Borrower pursuant to the Companies' Creditors Arrangement Act (Canada); immediately upon an order of the court approving a Proposal by the Borrower becoming final; and, immediately upon the sale of the Borrower's Boeing 767 airplane (the "Boeing 767").
Security:	The loan shall be secured by a court ordered charge over all of the property, assets and undertakings of SkyGreece (including, without limitation, the Boeing 767), and ranking in priority to the claims of any unsecured creditors, but subordinate to other court ordered charges.
Use of Funds:	The loan funds shall be used only to fund professional fees, payment of arrears owing to employees, the hardship fund described below, and such other immediate and pressing restructuring expenses as are contemplated by SkyGreece's cash flow statement or are approved by the Lender.
Hardship Fund:	Ten percent (10%) of the overall Loan Amount shall be used to create a hardship fund to be used, in the discretion of the Borrower, subject to approval by the Borrower's Proposal Trustee, to provide financial assistance to passengers (if any) who are stranded and who are otherwise unable to return home.

Advances:

The Lender will make advances ("DIP Advances") not to exceed the Loan Amount at any time to the Borrower on the terms set out herein. The Borrower may request a DIP Advance by providing notice (a Draw Request") to the Lender before 9:00 a.m. Eastern Standard Time on the second business day prior to the date the DIP Advance is to be made. DIP Advances shall be deposited into a bank account to be designated by the Borrower (the "Borrower's Account") and utilized by the Borrower in accordance with the terms of this Agreement.

Anticipated Date of Closing:

October 5, 2015

Other Provisions:

1. The Loan Agreement shall be governed by the laws of Canada and the Province of Ontario.

AGREED AND ACCEPTED:

September _____, 2015

By: _____

Ken Stathakis, an individual