Παράρτημα 1

Μορφή Εγγυητικών Επιστολών[4]

ΕΝΟΤΗΤΑ 1: Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης

Ημερομηνία

[Αποδεκτή Τράπεζα] ως ΤΡΑΠΕΖΑ

και

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΚΑΙ

Δανειστές[5] **ως ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ**

ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΔΕΣΜΕΥΤΙΚΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ ΣΕ ΠΡΩΤΗ ΖΗΤΗΣΗ

---

[4] Για την αποφυγή οποιασδήποτε αμφιβολίας, είναι δυνατή η προσκόμιση περισσοτέρων της μίας Εγγυητικών Επιστολών για τον ίδιο σκοπό, υπό την προϋπόθεση ότι το άθροισμα των αντιστοίχων ποσών καλύπτει τις αναγκαίες απαιτήσεις και ότι είναι πανομοιότυπες από κάθε άλλη άποψη.

[5] Σε περίπτωση που δεν υπάρχουν Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις, η φόρμα θα πρέπει να τροποποιηθεί ούτως ώστε να αποκλείει αναφορές σε Δανειστές, Πληρεξούσια Τράπεζα και Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις.

ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΔΕΣΜΕΥΤΙΚΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

Αριθ. _____

ΓΙΑ ΜΕΓΙΣΤΟ ΠΟΣΟ [*το ποσό της Δεσμευτικής Επένδυσης***] ΕΥΡΩ** (η **"Δεσμευτική Επένδυση"**)

Από: [Αποδεκτή Τράπεζα]

(η "**Τράπεζα**")

ΠΡΟΣ

1. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

   (ο "**Πρώτος Δικαιούχος**") και

2. [Πληρεξούσια Τράπεζα] ως νόμιμος εκπρόσωπος και εκ μέρους των Δανειστών

   (ο **"Δεύτερος Δικαιούχος**"),

   μαζί, οι **Δικαιούχοι** και έκαστος, ο **Δικαιούχος**

Έργο: "Αναβάθμιση, Συντήρηση, Διαχείριση και Λειτουργία Περιφερειακών Αεροδρομίων Κρήτης Ηπειρωτικής Ελλάδας και Ιονίου "

(Α) Δυνάμει σύμβασης παραχώρησης που συνήφθη μεταξύ [*ΕΕΣ*] ως Παραχωρησιούχου, του Πρώτου Δικαιούχου, του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Ελληνικού Δημοσίου Α.Ε. (το "**ΤΑΙΠΕΔ**") και _____ [*στοιχεία του (των) Αρχικού (-ών) Μετόχου (-ων)*] (ο (οι) "**Αρχικός (-οί) Μέτοχος (-οι)**") με ημερομηνία _____ (η "**Σύμβαση Παραχώρησης**") το ΤΑΙΠΕΔ χορήγησε στον Παραχωρησιούχο τα δικαιώματα συντήρησης και λειτουργίας ορισμένων Περιφερειακών Αεροδρομίων.

(Β) Δυνάμει της Σύμβασης Παραχώρησης και προκειμένου να τεθεί σε ισχύ η Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, οι Αρχικοί Μέτοχοι ζήτησαν από την Τράπεζα να παράσχει και η Τράπεζα δέχτηκε να παράσχει εγγυητική επιστολή με τους ακολούθους όρους προς όφελος των Δικαιούχων.

(Γ) Όλοι οι όροι με κεφαλαία γράμματα που δεν ορίζονται στην παρούσα Εγγυητική Επιστολή θα έχουν την αντίστοιχη ερμηνεία που τους αποδίδεται στη Σύμβαση Παραχώρησης.

1. Η παρούσα εγγυητική επιστολή (η "**Εγγυητική Επιστολή**") εκδίδεται προς όφελος:

(α) του Πρώτου Δικαιούχου, ο οποίος αποδέχεται την παρούσα Εγγυητική Επιστολή σύμφωνα με το Άρθρο 12.4 (*Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης*) της Σύμβασης Παραχώρησης και

(β) του Δευτέρου Δικαιούχου, ο οποίος αποδέχεται την παρούσα Εγγυητική Επιστολή σύμφωνα με το Άρθρο 12.4 (*Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης*) της Σύμβασης Παραχώρησης και ως εξασφάλιση για τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις μεταξύ του Δευτέρου Δικαιούχου και του Παραχωρησιούχου.

2. Η Τράπεζα ανεπιφύλακτα και ανέκκλητα εγγυάται, ως εάν ήταν ο μοναδικός πρωτοφειλέτης και όχι απλώς ο εγγυητής, την καταβολή οποιουδήποτε ποσού έως την Δεσμευτική Επένδυση που ανέρχεται στα _____ Ευρώ (€ _____)(το "**Μέγιστο Ποσό**"), παραιτούμενη οριστικά και ανέκκλητα από οποιαδήποτε ένσταση που άλλως θα εδικαιούτο ως εγγυητής, συμπεριλαμβανομένης της ένστασης διζήσεως και οποιωνδήποτε δικαιωμάτων, ενστάσεων και αμυνών που απορρέουν από τις διατάξεις των άρθρων 850, 852, 853-856, 862-864 και 866-868 του Ελληνικού Αστικού Κώδικα. Η Τράπεζα ανεπιφύλακτα και ανέκκλητα αναλαμβάνει να καταβάλει προς τον αιτούντα Δικαιούχο οποιοδήποτε ποσό (-ά) έως το Μέγιστο Ποσό με την επιφύλαξη των όρων 3 και 4 της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής, ανεξαρτήτως οποιωνδήποτε αμφισβητήσεων, διαφωνιών ή ενστάσεων από οποιονδήποτε εκ των Αρχικών Μετόχων και δίχως να ερευνήσει εάν το αίτημα των Δικαιούχων είναι τεκμηριωμένο, κατόπιν υποβολής έγγραφου αιτήματος κατάπτωσης υπογεγραμμένου από εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπο του αιτούντος Δικαιούχου αμέσως και πάντως όχι αργότερα από τις 4 μμ της ημερομηνίας του εν λόγω αιτήματος εφόσον το αίτημα κατάπτωσης παραληφθεί από την Τράπεζα στις ή πριν από τις 11 πμ οποιασδήποτε Εργάσιμης Ημέρας, όμως εάν το εν λόγω αίτημα παραληφθεί από την Τράπεζα μετά τις 11 πμ οποιασδήποτε Εργάσιμης Ημέρας, τότε η καταβολή σύμφωνα με την παρούσα Εγγυητική Επιστολή πρέπει να γίνεται μέχρι τις 11 πμ της επόμενης Εργάσιμης Ημέρας, υπό την προϋπόθεση ότι το εν λόγω αίτημα έχει υποβληθεί πριν από την Ημερομηνία Λήξεως, όπως προσδιορίζεται παρακάτω και υπό την προϋπόθεση ότι:

(α) συνοδεύεται από την παρούσα Εγγυητική Επιστολή στην περίπτωση του Δευτέρου Δικαιούχου ή από αντίγραφο της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής επικυρωμένο από την Τράπεζα στην περίπτωση του Πρώτου Δικαιούχου και περιλαμβάνει δήλωση υπογεγραμμένη από εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπο όπου πιστοποιείται η μη-καταβολή οποιουδήποτε ποσού της Δεσμευτικής Επένδυσης, σύμφωνα με το Χρονοδιάγραμμα Καταβολών Δεσμευτικής Επένδυσης, όπως αυτό καθορίζεται στο Άρθρο 9.1.4 της Σύμβασης Παραχώρησης,

(β) περιέχει το αιτούμενο ποσό και

(γ) προσδιορίζει τον τραπεζικό λογαριασμό του Δικαιούχου στον οποίο αυτό θα κατατεθεί.

Η Τράπεζα δεν θα δικαιούται να καθυστερεί ή να παρακρατεί την πληρωμή για οποιονδήποτε άλλο λόγο πέραν όσων εκτίθενται στην παρούσα Εγγυητική Επιστολή. Η Τράπεζα θα δέχεται περισσότερα αιτήματα κατάπτωσης της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής, υπό την προϋπόθεση ότι το συνολικό ποσό που ζητείται μέσω οποιουδήποτε εκ των εν λόγω αιτημάτων δεν υπερβαίνει, μεμονωμένα ή σωρευτικά, το Μέγιστο Ποσό.

3. Η παρούσα Εγγυητική Επιστολή δύναται να απομειώνεται σταδιακά κατ' αναλογία των καταβολών της Δεσμευτικής Επένδυσης όπως θα πιστοποιηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις των Άρθρων 9.1.5(α) και 9.1.5(β) της Σύμβασης Παραχώρησης καθώς και τις σχετικές διατάξεις της Απευθείας Σύμβασης με το Δημόσιο.

4. Το Μέγιστο Ποσό θα μειώνεται αυτομάτως κατά το ποσό οποιουδήποτε αιτήματος κατάπτωσης έχει πληρωθεί σε σχέση με την παρούσα Εγγυητική Επιστολή. Η πληρωμή θα γίνεται κατά το πλήρες ποσό και χωρίς οποιονδήποτε συμψηφισμό, ανταπαίτηση ή μειώσεις για λογαριασμό οποιασδήποτε υποχρέωσης, συμπεριλαμβανομένων, χωρίς περιορισμό, οποιωνδήποτε υφιστάμενων ή μελλοντικών φόρων, τελών, χρεώσεων, αμοιβών, μειώσεων ή κρατήσεων οποιασδήποτε φύσης και οποιουδήποτε φορέα επιβολής αυτών.

5. Η παρούσα Εγγυητική Επιστολή θα καθίσταται άκυρη και ανίσχυρη και όλες οι υποχρεώσεις από αυτή θα παύουν να ισχύουν κατά το νωρίτερο των ακόλουθων ημερομηνιών (η "**Ημερομηνία Λήξεως**"):

(α) ένα (1) μήνα μετά την _____ *[ημέρα καταβολής της τελευταίας δόσης της Δεσμευτικής Επένδυσης σύμφωνα με το Άρθρο 9.1.4 της Σύμβασης Παραχώρησης]*, ή

(β) την ημερομηνία κατά την οποία το Μέγιστο Ποσό θα έχει καταβληθεί πλήρως, ή

(γ) την επιστροφή αυτής στην Τράπεζα.

6. Η Τράπεζα θα διενεργεί πληρωμές υπό την παρούσα Εγγυητική Επιστολή:

(α) χωρίς οποιαδήποτε ειδοποίηση ή αναφορά προς τους Αρχικούς Μετόχους ή σε οποιοδήποτε άλλο άτομο,

(β) ανεξαρτήτως οποιασδήποτε ειδοποίησης προς την Τράπεζα σχετικά με μη-πληρωμή από την πλευρά των Αρχικών Μετόχων ή από οποιοδήποτε άλλο άτομο, και

MC

(γ) ανεξαρτήτως της εκτέλεσης ή μη-εκτέλεσης συμβατικής υποχρέωσης οποιουδήποτε μέρους στη Σύμβαση Παραχώρησης.

7. Η Τράπεζα δύναται να βασισθεί σε οποιαδήποτε έγγραφη ειδοποίηση, έγγραφο ή πιστοποιητικό υπογεγραμμένο ή εμφανιζόμενο ως υπογεγραμμένο από οποιοδήποτε άτομο εξουσιοδοτημένο από Δικαιούχο.

8. Αποδεχόμενοι την παρούσα Εγγυητική Επιστολή, η Τράπεζα και έκαστος Δικαιούχος αναγνωρίζουν και συμφωνούν ότι:

(α) οι Δικαιούχοι δύνανται να υποβάλλουν αίτημα κατάπτωσης της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής σύμφωνα με τους όρους αυτής χωρίς προηγουμένως να έχουν προχωρήσει σε οποιαδήποτε ενέργεια ή να έχουν προβάλει οποιαδήποτε αξίωση έναντι οποιουδήποτε μέρους, του οποίου οι υποχρεώσεις εξασφαλίζονται μέσω της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής και

(β) η Τράπεζα διεξάγει επιχειρηματικές συναλλαγές αποκλειστικώς εγγράφως και δεν υποχρεούται ούτε φέρει την ευθύνη να διερευνήσει τη νομιμότητα οποιουδήποτε αιτήματος κατάπτωσης της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής ή οποιαδήποτε άλλη σχετική συναλλαγή ή οποιοδήποτε συμψηφισμό, ανταπαίτηση ή μέσο άμυνας μεταξύ Δικαιούχου και οποιουδήποτε μέρους, του οποίου οι υποχρεώσεις εξασφαλίζονται μέσω της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής.

9. Η παρούσα Εγγυητική Επιστολή εκδίδεται από την Τράπεζα στ _____ [*τόπος έκδοσης*]. Οποιαδήποτε ειδοποίηση στην Τράπεζα πρέπει να απευθύνεται στην Τράπεζα *[καταχωρηθέν όνομα Τράπεζας]* στην ανωτέρω διεύθυνση αυτής και οποιοδήποτε αίτημα κατάπτωσης πρέπει να υποβάλλεται στ [ ]

[Σημείωση: Προσδιορίστε υποκατάστημα για υποβολές και πληρωμή]

10. Η παρούσα Εγγυητική Επιστολή και οποιεσδήποτε μη συμβατικές υποχρεώσεις που απορρέουν από ή συνδέονται με αυτή διέπονται από την ελληνική νομοθεσία και θα ερμηνεύονται βάσει αυτής. Τα Δικαστήρια των Αθηνών θα είναι αποκλειστικώς αρμόδια για την επίλυση οποιασδήποτε διαφοράς που προκύπτει από ή σε σχέση με την παρούσα Εγγυητική Επιστολή (συμπεριλαμβανομένης οποιασδήποτε διαφοράς σχετικά με τυχόν μη συμβατικές υποχρεώσεις που προκύπτουν από ή σε σχέση με αυτή).

11. Εάν διάταξη της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής καταστεί παράνομη, άκυρη ή ανεφάρμοστη σε οποιαδήποτε δικαιοδοσία σε σχέση με την Τράπεζα, τούτο δεν θα επηρεάσει:

(α) την εγκυρότητα ή εκτελεστότητα υπό την εν λόγω δικαιοδοσία οποιασδήποτε άλλης διάταξης της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής, ή

(β) την εγκυρότητα ή εκτελεστότητα υπό άλλες δικαιοδοσίες της παρούσας ή οποιασδήποτε άλλης διάταξης της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής και οι έγκυρες διατάξεις της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής θα ερμηνεύονται σύμφωνα με τον οικονομικό σκοπό της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής.

Ημερομηνία 201_

_____

Εκ μέρους των

[*Τράπεζα*]

ΕΝΟΤΗΤΑ 2: Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης Έργων

Ημερομηνία

[Αποδεκτή Τράπεζα] ως ΤΡΑΠΕΖΑ

και

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ και
Δανειστές[6] ως ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ

ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΚΑΛΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΕΡΓΩΝ ΣΕ ΠΡΩΤΗ ΖΗΤΗΣΗ

---

[6] Σε περίπτωση που δεν υπάρχουν Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις, η φόρμα θα πρέπει να τροποποιηθεί ούτως ώστε να αποκλείει αναφορές σε Δανειστές, Πληρεξούσια Τράπεζα και Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις.

ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΚΑΛΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΕΡΓΩΝ

Αριθ. _____

ΓΙΑ ΜΕΓΙΣΤΟ ΠΟΣΟ ΕΙΚΟΣΙ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΩΝ ΕΥΡΩ (€20.000.000)

Από: [*Αποδεκτή Τράπεζα*] (η "**Τράπεζα**")

Προς:

1. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ (ο "**Πρώτος Δικαιούχος**"), και

2. [Πληρεξούσια Τράπεζα] ως νόμιμος εκπρόσωπος και εκ μέρους των Δανειστών (ο "**Δεύτερος Δικαιούχος**"),

μαζί, οι **Δικαιούχοι** και έκαστος, ο **Δικαιούχος**

Έργο "Αναβάθμιση, Συντήρηση, Διαχείριση και Λειτουργία Περιφερειακών Αεροδρομίων Κρήτης Ηπειρωτικής Ελλάδας και Ιονίου"

(Α) Δυνάμει σύμβασης παραχώρησης που συνήφθη μεταξύ [*ΕΕΣ*] ως Παραχωρησιούχου, του Πρώτου Δικαιούχου, του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Ελληνικού Δημοσίου Α.Ε. (το "**ΤΑΙΠΕΔ**") και [*στοιχεία του (των) Αρχικού (-ών) Μετόχου (-ων)*] ως Αρχικών Μετόχων με ημερομηνία _____ (η "**Σύμβαση Παραχώρησης**") το ΤΑΙΠΕΔ χορήγησε στον Παραχωρησιούχο τα δικαιώματα συντήρησης και λειτουργίας ορισμένων Περιφερειακών Αεροδρομίων.

(Β) Δυνάμει της (των) Σύμβασης (Συμβάσεων) Μελέτης-Κατασκευής ο Εργολάβος συμφώνησε να εκτελέσει ορισμένα έργα για λογαριασμό του Παραχωρησιούχου.

(Γ) Ο Παραχωρησιούχος ζήτησε από την Τράπεζα να παράσχει και η Τράπεζα δέχτηκε να παράσχει εγγυητική επιστολή με τους ακόλουθους όρους προς όφελος των Δικαιούχων.

(Δ) Όλοι οι όροι με κεφαλαία γράμματα που δεν ορίζονται στην παρούσα Εγγυητική Επιστολή θα έχουν την αντίστοιχη ερμηνεία που τους αποδίδεται στη Σύμβαση Παραχώρησης.

1. Η παρούσα εγγυητική επιστολή (η "**Εγγυητική Επιστολή**") εκδίδεται προς όφελος:

(α) του Πρώτου Δικαιούχου, ο οποίος αποδέχεται την παρούσα Εγγυητική Επιστολή σύμφωνα με το Άρθρο 12.3.1 της Σύμβασης Παραχώρησης και

(β) του Δευτέρου Δικαιούχου, ο οποίος αποδέχεται την παρούσα Εγγυητική Επιστολή ως εξασφάλιση για τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις μεταξύ του Δευτέρου Δικαιούχου και του Παραχωρησιούχου.

2. Η Τράπεζα ανεπιφύλακτα και ανέκκλητα εγγυάται, ως εάν ήταν ο μοναδικός πρωτοφειλέτης και όχι απλώς ο εγγυητής, την καταβολή οποιουδήποτε ποσού έως το

μέγιστο συνολικό ποσό των είκοσι εκατομμυρίων Ευρώ (**€20.000.000)** (το "**Μέγιστο Ποσό**"), παραιτούμενη οριστικά και ανέκκλητα από οποιαδήποτε ένσταση που άλλως θα εδικαιούτο ως εγγυητής, συμπεριλαμβανομένης της ένστασης διζήσεως και οποιωνδήποτε δικαιωμάτων, ενστάσεων και αμυνών που απορρέουν από τις διατάξεις των άρθρων 850, 852, 853-856, 862-864 και 866-868 του Ελληνικού Αστικού Κώδικα. Η Τράπεζα ανεπιφύλακτα και ανέκκλητα αναλαμβάνει να πληρώσει στους Δικαιούχους, ανεξαρτήτως οποιωνδήποτε αμφισβητήσεων, διαφωνιών ή ενστάσεων από τον Εργολάβο ή τον Παραχωρησιούχο και δίχως να ερευνήσει εάν το αίτημα των Δικαιούχων είναι τεκμηριωμένο κατόπιν υποβολής έγγραφου αιτήματος κατάπτωσης υπογεγραμμένου από εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπο του αιτούντος Δικαιούχου αμέσως και πάντως όχι αργότερα από τις 4 μμ της ημερομηνίας του εν λόγω αιτήματος εφόσον το αίτημα κατάπτωσης παραληφθεί από την Τράπεζα στις ή πριν από τις 11 πμ οποιασδήποτε Εργάσιμης Ημέρας, όμως εάν το εν λόγω αίτημα παραληφθεί από την Τράπεζα μετά τις 11 πμ, τότε η πληρωμή υπό την παρούσα Εγγυητική Επιστολή θα πρέπει να γίνεται έως τις 11 πμ της Επομένης Εργάσιμης ημέρας, υπό την προϋπόθεση ότι το εν λόγω αίτημα έχει υποβληθεί:

(α) σύμφωνα με τον όρο 5 της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής και

(β) πριν τη λήξη της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής σύμφωνα με τον όρο 6 και με την επιφύλαξη του όρου 6 της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής,

οποιοδήποτε ποσό (-ά) έως το Μέγιστο Ποσό, με την επιφύλαξη του όρου 3 της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής. Η Τράπεζα δεν θα δικαιούται να καθυστερεί ή να παρακρατεί την πληρωμή για οποιονδήποτε άλλο λόγο πέραν όσων εκτίθενται στην παρούσα Εγγυητική Επιστολή. Η Τράπεζα θα δέχεται περισσότερα αιτήματα κατάπτωσης της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής, υπό την προϋπόθεση ότι το συνολικό ποσό που ζητείται μέσω οποιουδήποτε εκ των εν λόγω πολλαπλών αιτημάτων κατάπτωσης δεν υπερβαίνει το Μέγιστο Ποσό.

3. Το Μέγιστο Ποσό θα απομειώνεται αυτομάτως κατά το ποσό οποιουδήποτε αιτήματος κατάπτωσης έχει πληρωθεί υπό την παρούσα Εγγυητική Επιστολή. Η πληρωμή θα γίνεται κατά το πλήρες ποσό και χωρίς οποιονδήποτε συμψηφισμό, ανταπαίτηση ή μειώσεις για λογαριασμό οποιασδήποτε υποχρέωσης, συμπεριλαμβανομένων, χωρίς περιορισμό, οποιωνδήποτε υφιστάμενων ή μελλοντικών φόρων, τελών, χρεώσεων, αμοιβών, μειώσεων ή κρατήσεων οποιασδήποτε φύσης και οποιουδήποτε φορέα επιβολής αυτών.

4. Η Τράπεζα θα πληρώσει, υπό την παρούσα Εγγυητική Επιστολή, οποιοδήποτε ποσό (-ά) διαθέσιμο (-α) για πληρωμή υπό την παρούσα Εγγυητική Επιστολή έως το Μέγιστο Ποσό ως ακολούθως:

4.1 στην περίπτωση του Πρώτου Δικαιούχου, με την υποβολή προς την Τράπεζα:

(α) αντιγράφου της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής επικυρωθέντος από την Τράπεζα και

(β) πιστοποιητικού υπογεγραμμένου από άτομο εξουσιοδοτημένο από τον Πρώτο Δικαιούχο:

(i) δηλώνοντας ότι ο Παραχωρησιούχος παραβίασε ή παρέλειψε να εκτελέσει ή να συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις αυτού που απορρέουν από τη Σύμβαση Παραχώρησης και

(ii) ζητώντας την πληρωμή του ποσού που αναγράφεται εντός (όπου το εν λόγω ποσό δεν θα υπερβαίνει το διαθέσιμο για πληρωμή μέρος του Μεγίστου Ποσού κατά το χρόνο υποβολής του αιτήματος κατάπτωσης), το οποίο αντιπροσωπεύει το συνολικό ποσό αξιώσεων του Πρώτου Δικαιούχου βάσει των αιτιών που περιγράφονται στον ως άνω όρο 4.1(β)(i).

Προς αποφυγή αμφιβολιών, η απαίτηση του Πρώτου Δικαιούχου δεν υπόκειται στη συναίνεση του Δευτέρου Δικαιούχου.

4.2. Στην περίπτωση του Δευτέρου Δικαιούχου, με την υποβολή προς την Τράπεζα:

(α) της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής και

(β) πιστοποιητικού υπογεγραμμένου από άτομο εξουσιοδοτημένο από τον Δεύτερο Δικαιούχο:

(i) δηλώνοντας ότι ο Παραχωρησιούχος παραβίασε ή παρέλειψε να εκτελέσει ή να συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις αυτού που απορρέουν από τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις και

(ii) ζητώντας την πληρωμή του ποσού που αναγράφεται εντός (όπου το εν λόγω ποσό δεν θα υπερβαίνει το διαθέσιμο για πληρωμή μέρος του Μεγίστου Ποσού κατά το χρόνο υποβολής του αιτήματος κατάπτωσης), το οποίο αντιπροσωπεύει το συνολικό ποσό αξιώσεων από τον Δεύτερο Δικαιούχο βάσει των αιτιών που περιγράφονται στον ως άνω όρο 4.2(β)(i).

5. Η παρούσα Εγγυητική Επιστολή θα καθίσταται άκυρη και ανίσχυρη και όλες οι υποχρεώσεις από αυτή θα παύουν να ισχύουν κατά το νωρίτερο των ακολούθων γεγονότων:

(α) πληρωμή από την Τράπεζα υπό την παρούσα Εγγυητική Επιστολή ποσών που σωρευτικά φτάνουν το Μέγιστο Ποσό ή

(β) παρέλευση δεκαπέντε (15) ημερών από την παραλαβή από την Τράπεζα αντιγράφου του Πιστοποιητικού Οριστικής Ολοκλήρωσης όπως ορίζεται στον ακόλουθο όρο 6(β) ή

(γ) την επιστροφή αυτής στην Τράπεζα.

6. Εκτός από οποιαδήποτε ποσά ζητούνται εγγράφως πριν την ημερομηνία λήξεως της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής σύμφωνα με τον όρο 5, το Μέγιστο Ποσό θα μειώνεται:

(α) κατά ποσοστό τριάντα τοις εκατό (30%) πέντε (5) ημέρες μετά την παραλαβή από την Τράπεζα αντιγράφου από τον Παραχωρησιούχο ή τον Εργολάβο του Πιστοποιητικού Οριστικής Ολοκλήρωσης, εκδοθέντος σε σχέση με τα Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης για όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, υπογεγραμμένου από τον Πρώτο Δικαιούχο και

(β) κατά το εναπομείναν ποσοστό του εβδομήντα τοις εκατό (70%) πέντε (5) ημέρες μετά την παραλαβή από την Τράπεζα αντιγράφου από τον Παραχωρησιούχο ή τον Εργολάβο του Πιστοποιητικού Οριστικής Ολοκλήρωσης, εκδοθέντος σε σχέση με τα Επικείμενα Έργα για όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, υπογεγραμμένου από τον Πρώτο Δικαιούχο,

υπό την προϋπόθεση ότι η Τράπεζα θα ειδοποιήσει αμέσως τους Δικαιούχους ότι παρέλαβε αντίγραφο κάθε Πιστοποιητικού Οριστικής Ολοκλήρωσης σύμφωνα με τον παρόντα όρο 6.

7. Η Τράπεζα θα διενεργεί πληρωμές υπό την παρούσα Εγγυητική Επιστολή:

(α) χωρίς οποιαδήποτε ειδοποίηση ή αναφορά προς τον Εργολάβο ή τον Παραχωρησιούχο ή σε οποιοδήποτε άλλο άτομο,

(β) ανεξαρτήτως οποιασδήποτε ειδοποίησης προς την Τράπεζα σχετικά με μη-πληρωμή από την πλευρά του Εργολάβου ή του Παραχωρησιούχου ή από οποιοδήποτε άλλο άτομο και

(γ) ανεξαρτήτως της εκτέλεσης ή μη-εκτέλεσης συμβατικής υποχρέωσης οποιουδήποτε μέρους στη Σύμβαση Παραχώρησης, στη (στις) Σύμβαση (Συμβάσεις) Μελέτης-Κατασκευής ή σε οποιαδήποτε Καθορισμένη Δανειακή Σύμβαση.

8. Η Τράπεζα δύναται να βασισθεί σε οποιαδήποτε έγγραφη ειδοποίηση, έγγραφο ή πιστοποιητικό υπογεγραμμένο ή εμφανιζόμενο ως υπογεγραμμένο από οποιοδήποτε άτομο εξουσιοδοτημένο από Δικαιούχο.

9. Αποδεχόμενοι την παρούσα Εγγυητική Επιστολή, η Τράπεζα και έκαστος Δικαιούχος αναγνωρίζουν και συμφωνούν ότι:

(α) οι Δικαιούχοι δύνανται να υποβάλουν αίτημα κατάπτωσης της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής σύμφωνα με τους όρους αυτής χωρίς προηγουμένως να έχουν προχωρήσει σε οποιαδήποτε ενέργεια ή να έχουν προβάλει οποιαδήποτε αξίωση έναντι οποιουδήποτε μέρους, του οποίου οι υποχρεώσεις εξασφαλίζονται μέσω της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής και

(β) η Τράπεζα διεξάγει επιχειρηματικές συναλλαγές αποκλειστικώς εγγράφως και δεν υποχρεούται ούτε φέρει ευθύνη να διερευνήσει τη νομιμότητα οποιουδήποτε αιτήματος κατάπτωσης της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής ή οποιαδήποτε άλλη σχετική συναλλαγή ή οποιοδήποτε συμψηφισμό, ανταπαίτηση ή μέτρο άμυνας μεταξύ Δικαιούχου και οποιουδήποτε μέρους, του οποίου οι υποχρεώσεις εξασφαλίζονται μέσω της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής.

10. Η παρούσα Εγγυητική Επιστολή εκδίδεται από την Τράπεζα στ [*τόπος έκδοσης*]. Οποιαδήποτε ειδοποίηση στην Τράπεζα πρέπει να απευθύνεται στην Τράπεζα *[καταχωρηθέν όνομα Τράπεζας]* στην ανωτέρω διεύθυνση αυτής και οποιοδήποτε αίτημα κατάπτωσης πρέπει να υποβάλλεται στ [*Προσδιορίστε υποκατάστημα για υποβολή και πληρωμή*].

11. Η παρούσα Εγγυητική Επιστολή και οποιεσδήποτε μη συμβατικές υποχρεώσεις που απορρέουν από ή συνδέονται με αυτή διέπονται από την ελληνική νομοθεσία και θα ερμηνεύονται βάσει αυτής. Τα Δικαστήρια των Αθηνών θα είναι αποκλειστικώς αρμόδια για την επίλυση οποιασδήποτε διαφοράς που προκύπτει από ή σε σχέση με την παρούσα Εγγυητική Επιστολή (συμπεριλαμβανομένης οποιασδήποτε διαφοράς σχετικά με τυχόν μη συμβατικές υποχρεώσεις που προκύπτουν από ή σε σχέση με αυτή).

12. Εάν διάταξη της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής καταστεί παράνομη, άκυρη ή ανεφάρμοστη σε οποιαδήποτε δικαιοδοσία σε σχέση με την Τράπεζα, τούτο δεν θα επηρεάσει:

(α) την εγκυρότητα ή εκτελεστότητα υπό την εν λόγω δικαιοδοσία οποιασδήποτε άλλης διάταξης της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής, ή

(β) την εγκυρότητα ή εκτελεστότητα υπό άλλες δικαιοδοσίες της παρούσας ή οποιασδήποτε άλλης διάταξης της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής και οι έγκυρες διατάξεις της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής θα ερμηνεύονται σύμφωνα με τον οικονομικό σκοπό της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής.

Ημερομηνία 201_

Εκ μέρους των

ΕΝΟΤΗΤΑ 3: Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας

Ημερομηνία

_____

[Αποδεκτή Τράπεζα]

ως ΕΚΔΟΤΗΣ ΕΓΓΥΗΤΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ

και

ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ

[ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ]

ως ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ

ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΚΑΛΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΣΕ ΠΡΩΤΗ ΖΗΤΗΣΗ[7]

Η ΠΑΡΟΥΣΑ ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΚΑΛΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ φέρει ημερομηνία [●] και συνάπτεται μεταξύ των:

(1) [●] εταιρεία καταχωρημένη στ [●] (αριθμός καταχώρησης [●]) που εδρεύει στ [●], η οποία είναι Αποδεκτή Τράπεζα (όπως ο εν λόγω όρος προσδιορίζεται στη Σύμβαση Παραχώρησης) (ο "**Εκδότης Εγγυητικής Επιστολής**") και

(2) **ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ [ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ]** (το "**ΤΑΙΠΕΔ**") ανώνυμος εταιρεία συσταθείσα δυνάμει του νόμου 3986/2011 (Εφημερίδα της Κυβερνήσεως 152Α/1.7.2011), το συνολικό μετοχικό κεφάλαιο της οποίας ανήκει και ελέγχεται από το Ελληνικό Δημόσιο (ο "**Δικαιούχος**"), η οποία έκφραση θα περιλαμβάνει και τους διαδόχους και εκδοχείς αυτής και οποιαδήποτε δικαιώματα και/ή υποχρεώσεις του ΤΑΙΠΕΔ από την παρούσα Εγγυητική Επιστολή ή οποιαδήποτε συμφωνία συναφθεί σύμφωνα με την παρούσα Εγγυητική Επιστολή θα μεταβιβασθεί στο και/ή θα αναληφθεί από το Δημόσιο κατά την ημερομηνία (εφόσον υπάρξει) που το ΤΑΙΠΕΔ θα παύσει να υφίσταται.

ΕΠΕΙΔΗ:

(Α) Δια συμβάσεως (η "**Σύμβαση Παραχώρησης**") που έγινε μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου, του ΤΑΙΠΕΔ ως παραχωρητή και [●] ως παραχωρησιούχου (ο "**Παραχωρησιούχος**"), το ΤΑΙΠΕΔ χορήγησε στον Παραχωρησιούχο δικαιώματα συντήρησης και λειτουργίας ορισμένων αεροδρομίων.

(Β) Ο Παραχωρησιούχος ζήτησε από τον Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής να παράσχει και ο Εκδότης Εγγυητικής Επιστολής δέχτηκε να παράσχει Εγγυητική Επιστολή προς όφελος του Δικαιούχου με τους ακόλουθους όρους.

(Γ) Όλοι οι όροι που καθορίζονται στη Σύμβαση Παραχώρησης θα έχουν την ίδια σημασία στην παρούσα Εγγυητική Επιστολή.

---

[7] Αυτή υπόκειται στις διατάξεις της Απευθείας Σύμβασης με το Δημόσιο.

ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΒΕΒΑΙΩΝΕΤΑΙ ως ακολούθως:

1 Ανάληψη και Προβολή Απαιτήσεων

1.1 Με την παρούσα, ο Εκδότης Εγγυητικής Επιστολής ανεπιφύλακτα και ανέκκλητα αναλαμβάνει έναντι του Δικαιούχου ότι, κατόπιν της παραλαβής έγγραφου αιτήματος από τον Δικαιούχο συμμορφούμενου με τις διατάξεις του όρου 2 της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής ("**Απαίτηση**"), θα καταβάλει στον Δικαιούχο, χωρίς αποδείξεις ή προϋποθέσεις και ανεξάρτητα από οποιαδήποτε αμφισβήτηση ή διαφωνία από τον Παραχωρησιούχο, το ποσό που αξιώνεται από τον Δικαιούχο ή τους εκδοχείς αυτού στην εν λόγω Απαίτηση ή οποιοδήποτε μικρότερο ποσό, το οποίο, κατόπιν της άθροισης όλων των πληρωμών που έχουν προηγουμένως γίνει υπό την παρούσα Εγγυητική Επιστολή, είναι ίσο με το Μέγιστο Ποσό Εγγυητικής Επιστολής (όπως ο εν λόγω όρος προσδιορίζεται στην παρούσα).

1.2 Οποιαδήποτε πληρωμή λαμβάνει χώρα υπό την παρούσα Εγγυητική Επιστολή θα γίνεται στο [λογαριασμός που ορίζεται στην Απαίτηση][8] όχι αργότερα από τρεις (3) εργάσιμες για τράπεζα μέρες (που δεν είναι Σάββατο ή Κυριακή και κατά την οποία οι τράπεζες σε Λονδίνο και Αθήνα είναι ανοιχτές) από την ημερομηνία της Απαίτησης.

1.3 Η πληρωμή θα γίνει κατά το πλήρες ποσό και χωρίς οποιονδήποτε συμψηφισμό, ανταπαίτηση ή μειώσεις για λογαριασμό οποιασδήποτε υποχρέωσης, συμπεριλαμβανομένων, χωρίς περιορισμό, οποιωνδήποτε υφιστάμενων ή μελλοντικών φόρων, τελών, χρεώσεων, αμοιβών, μειώσεων ή κρατήσεων οποιασδήποτε φύσης και οποιουδήποτε φορέα επιβολής αυτών.

1.4 Με την επιφύλαξη του όρου 3 της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής, ο Δικαιούχος ή οι εκδοχείς αυτού δύνανται να εγείρουν μία ή περισσότερες Απαιτήσεις από την παρούσα Εγγυητική Επιστολή και η επίδοση Απαίτησης δεν θα αποκλείει την επίδοση οποιασδήποτε άλλης ή περαιτέρω Απαίτησης.[9]

1.5 Η (Οι) Απαίτηση (Απαιτήσεις) θα είναι αποδεικτικό στοιχείο της ευθύνης του Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής και του ποσού ή ποσών που υποχρεούται να καταβάλει στον Δικαιούχο, ανεξάρτητα από οποιαδήποτε ένσταση από τον Παραχωρησιούχο ή άλλο άτομο.

---

[8] Όπως επιβεβαιωθεί κατά πόσο αυτό θα πρέπει να είναι ο Λογαριασμός Εσόδων.

[9] Ουδεμία Απαίτηση θα εγείρεται από το ΤΑΙΠΕΔ υπό την παρούσα Εγγύηση μετά το πέρας της Σύμβασης Παραχώρησης. Αυτό θα πρέπει να τεθεί στην Απευθείας Σύμβαση με το Δημόσιο.

1.6 Ο Εκδότης Εγγυητικής Επιστολής δεν θα έχει δικαίωμα και δεν θα έχει υποχρέωση ή ευθύνη να διερευνήσει:

(α) το αίτιο ή την περίσταση οποιασδήποτε Απαίτησης από την πλευρά του Δικαιούχου,

(β) τα αντίστοιχα δικαιώματα, υποχρεώσεις και/ή ευθύνες του Δικαιούχου και του Παραχωρησιούχου υπό τη Σύμβαση Παραχώρησης και/ή

(γ) τη γνησιότητα οποιασδήποτε Απαίτησης που εγείρεται από τον Δικαιούχο ή την εξουσία των προσώπων που υπογράφουν οποιαδήποτε Απαίτηση δια και εκ μέρους του Δικαιούχου.

1.7 Η υποχρέωση του Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής να προχωρήσει σε πληρωμή από την παρούσα Εγγυητική Επιστολή θα είναι πρωταρχικού, ανεξάρτητου και απολύτου χαρακτήρα και δεν θα δικαιούται να καθυστερεί ή να παρακρατά την πληρωμή για οποιονδήποτε λόγο.

2 Μορφή Απαίτησης

Έκαστη Απαίτηση που εγείρεται από τον Δικαιούχο θα έχει τη μορφή (ή ουσιαστικώς τη μορφή) που εκτίθεται στο Προσάρτημα της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής και θα υπογράφεται από προσηκόντως εξουσιοδοτημένο στέλεχος του σχετικού Δικαιούχου ή οποιονδήποτε άλλον αδειοδοτημένο εκδοχέα και θα επιδίδεται στον Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής στην ως άνω διεύθυνση (ή οποιαδήποτε άλλη διεύθυνση ο Εκδότης Εγγυητικής Επιστολής ενδέχεται κατά καιρούς να γνωστοποιεί στον Δικαιούχο (μέσω προηγούμενης έγγραφης ειδοποίησης τουλάχιστον δεκαπέντε (15) ημερών)).

3 Ποσό Εγγυητικής Επιστολής και Εγκυρότητα

3.1 Με την επιφύλαξη του όρου 3.2 της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής και του Άρθρου 12.5.3 της Σύμβασης Παραχώρησης, η μέγιστη συνολική υποχρέωση του Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής από την παρούσα Εγγυητική Επιστολή θα είναι δέκα εκατομμύρια Ευρώ (€10.000.000) (το "**Μέγιστο Ποσό Εγγυητικής Επιστολής**") υπό την προϋπόθεση ότι δεν θα υφίσταται μέγιστο όριο σε ποσά πληρωτέα σε σχέση με οποιαδήποτε δικαιώματα ή αποζημιώσεις που ο Δικαιούχος ενδεχομένως δικαιούται λόγω οποιασδήποτε αθέτησης από τον Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής των όρων της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής.

3.2 Με την επιφύλαξη των διατάξεων για τη λήξη της παρούσας Εγγυητικής Επιστολής, η παρούσα Εγγυητική Επιστολή θα απομειώνεται κατά πενήντα τοις εκατό (50%) στο τέλος της Περιόδου Παραχώρησης και θα επιστρέφεται στον Παραχωρησιούχο εντός πέντε (5) ημερών από τη λήξη της Διάρκειας Σύμβασης Παραχώρησης.

3.3 Η παρούσα Εγγυητική Επιστολή αποτελεί διαρκή υποχρέωση και οι υποχρεώσεις του Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής υπό την παρούσα Εγγυητική Επιστολή θα παραμείνουν σε πλήρη ισχύ και ενέργεια έως ότου συμβεί το πρώτο από τα ακόλουθα:

(α) η ημερομηνία κατά την οποία το άθροισμα όλων των πληρωμών που διενεργούνται υπό την παρούσα Εγγυητική Επιστολή καταστεί ίσο με το Μέγιστο Ποσό Εγγυητικής Επιστολής,

(β) η επιστροφή της στον Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής και

(γ) η ημερομηνία κατά την οποία οποιαδήποτε ανανέωση ή αντικατάσταση εγγυητικής επιστολής που συμμορφούται με τους όρους της Σύμβασης Παραχώρησης (ιδιαιτέρως με το Άρθρο 12.5.2) τίθεται σε ισχύ, όπως γνωστοποιείται από τον Δικαιούχο προς τον Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής,

(η "**Ημερομηνία Λήξης**").

3.4 Η καθορισμένη ημερομηνία για τη λήξη που προσδιορίζεται στον ως άνω όρο 3.3(β) δύναται να παραταθεί σύμφωνα με το Άρθρο 6.5.2 της Σύμβασης Παραχώρησης. Ο Εκδότης Εγγυητικής Επιστολής θα επιβεβαιώνει αμέσως στον Παραχωρησιούχο και τον Δικαιούχο ότι έχει τεθεί σε ισχύ η εν λόγω παράταση.

3.5 Η παρούσα Εγγυητική Επιστολή θα επιστρέφεται από τον Δικαιούχο ή τους εκδοχείς αυτού στον Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής αμέσως μετά την Ημερομηνία Λήξης.

3.6 Ουδεμία Απαίτηση θα εγείρεται από την παρούσα Εγγυητική Επιστολή μετά την Ημερομηνία Λήξης είτε επιστραφεί είτε όχι η παρούσα Εγγυητική Επιστολή στον Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής.

3.7 Η παρούσα Εγγυητική Επιστολή δύναται να εκχωρηθεί από τον Δικαιούχο χωρίς την προηγούμενη συναίνεση του Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής. Η ειδοποίηση εκχώρησης θα πρέπει να δίνεται στον Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής πριν την έγερση οποιασδήποτε Απαίτησης για πληρωμή από οποιονδήποτε εκδοχέα. Ο Εκδότης Εγγυητικής Επιστολής δεν δύναται να εκχωρεί, επιβαρύνει ή μεταβιβάζει την παρούσα Εγγύηση.

4 Εφαρμοστέο Δίκαιο

Η παρούσα Εγγυητική Επιστολή και οποιεσδήποτε άλλες μη συμβατικές υποχρεώσεις που συνδέονται με αυτή θα διέπονται από τους νόμους της [Αγγλίας και Ουαλίας]/[Ελλάδας] και τα δικαστήρια των [Αγγλίας και Ουαλίας]/[Αθηνών] θα έχουν αποκλειστική δικαιοδοσία επί οποιασδήποτε διαφοράς που προκύπτει από ή σε σχέση με την παρούσα Εγγυητική Επιστολή ή με οποιεσδήποτε μη συμβατικές υποχρεώσεις που συνδέονται με αυτήν, με την επιφύλαξη ότι οποιαδήποτε απόφαση, κρίση ή επιδίκαση των εν λόγω δικαστηρίων που θα μπορεί να εκτελεστεί ενώπιον των δικαστηρίων οποιασδήποτε δικαιοδοσίας.

5 Διάφορα

[Εφόσον είναι αναγκαίο, εισάγετε ειδικές διατάξεις προκειμένου να αντιμετωπίσετε απαιτήσεις της σχετικής εθνικής νομοθεσίας εξαρτώμενες από τον τόπο του Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής]

Η ΠΑΡΟΥΣΑ ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΚΑΛΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ υπεγράφη ως πράξη και παρεδόθη την ημερομηνία που δηλώνεται στην αρχή της εν λόγω πράξης.

ΥΠΟΓΕΓΡΑΜΜΕΝΗ ως πράξη από τον/την
[Ο ΕΚΔΟΤΗΣ ΕΓΓΥΗΤΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ]
ενεργών/ούσα δια του [ΟΝΟΜΑ ΠΡΩΤΟΥ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ], διευθυντής
και [ΟΝΟΜΑ ΔΕΥΤΕΡΟΥ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ Ή ΓΡΑΜΜΑΤΕΩΣ], [διευθυντής/γραμματέας αυτού]

.....
[ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΠΡΩΤΟΥ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ]

Διευθυντής

.....
[ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΔΕΥΤΕΡΟΥ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ Ή ΓΡΑΜΜΑΤΕΩΣ]

Διευθυντής /Γραμματέας]

Ή

ΥΠΟΓΕΓΡΑΜΜΕΝΗ ως πράξη από τον/την
[Ο ΕΚΔΟΤΗΣ ΕΓΓΥΗΤΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ]
ενεργών δια του/της [ΟΝΟΜΑ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ], διευθυντής
παρουσία του/της [ΟΝΟΜΑ ΜΑΡΤΥΡΑ]

.....
[ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ]

Διευθυντής

.....
....
[ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΜΑΡΤΥΡΑ]
[ΟΝΟΜΑ, ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ [ΚΑΙ
ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ] ΜΑΡΤΥΡΑ]

ΥΠΟΓΕΓΡΑΜΜΕΝΗ ως πράξη από τον/την
ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ
ενεργώντας δια του/της [ΟΝΟΜΑ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ]

.....
[ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ]

Διευθυντής

Προσάρτημα

Μορφή Απαίτησης

[Σε χαρτί με λογότυπο του **ΤΑΜΕΙΟΥ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ** (νομίμως εκπροσωπουμένου από [●]]

Προς [Όνομα και διεύθυνση του Εκδότη Εγγυητικής Επιστολής]

Ημερομηνία: [●]

Υπ' όψιν: [●]

Όνομα Έργου: [●]

Εγγύηση Αριθ.: [●] με ημερομηνία [●]

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος ως προσηκόντως εξουσιοδοτημένο στέλεχος του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Ελληνικού Δημοσίου, (Δικαιούχος υπό την ως άνω αναφερθείσα Εγγυητική Επιστολή), πιστοποιεί με την παρούσα ότι ο Δικαιούχος δικαιούται να αιτηθεί την κατάπτωση της Εγγυητικής Επιστολής διότι [*ο Δικαιούχος να εισάγει σύντομη περιγραφή αιτιών, π.χ. ο Δικαιούχος υπέστη ζημία ή βλάβη επειδή ο Παραχωρησιούχος δεν κατέβαλε την Αμοιβή Παραχώρησης.]*

Ζητούμε την πληρωμή υπό την Εγγυητική Επιστολή του ποσού των [*ποσό ολογράφως και με αριθμούς*] που είναι το ποσό που ο Δικαιούχος αξιώνει ότι δικαιούται.

Παρακαλείσθε όπως καταβάλετε το εν λόγω ποσό στο λογαριασμό του Δικαιούχου στο [*στοιχεία τράπεζας και αριθμός λογαριασμού*] όχι αργότερα από τρεις (3) εργάσιμες μέρες (που δεν είναι Σάββατο ή Κυριακή και κατά την οποία οι τράπεζες σε Λονδίνο και Αθήνα είναι ανοιχτές) από την ημερομηνία του παρόντος αιτήματος.

Με εκτίμηση

Ο υπογράφων:

στο όνομα και για λογαριασμό του

[**ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ** (νομίμως εκπροσωπουμένου από [●])

Παράρτημα 2
Περιφερειακά Αεροδρόμια[10]

Ομάδα Α

Θεσσαλονίκης, [11]**

Κέρκυρας,

Χανίων,[12]*

Ζακύνθου,

Κεφαλληνίας,

Άκτιου,[13]* και

Καβάλας.[14]**

[10] Κατηγορία 1 (σημειωμένα με *) και Κατηγορία 2 (σημειωμένα με **)
[11] Αεροδρόμιο Κοινής Χρήσης
[12] Αεροδρόμιο Κοινής Χρήσης
[13] Αεροδρόμιο Κοινής Χρήσης
[14] Αεροδρόμιο Κοινής Χρήσης

MG

Παράρτημα 3
Σχέδια Περιοχών Παραχώρησης



PROJECT "ANEMOS"

THESSALONIKI'S AIRPORT "MAKEDONIA"



AIRPORT LAYOUT PLAN

Area of Airport Installation = 5.533.360m²

Greek Geodetic Reference System '87 (GGRS'87)

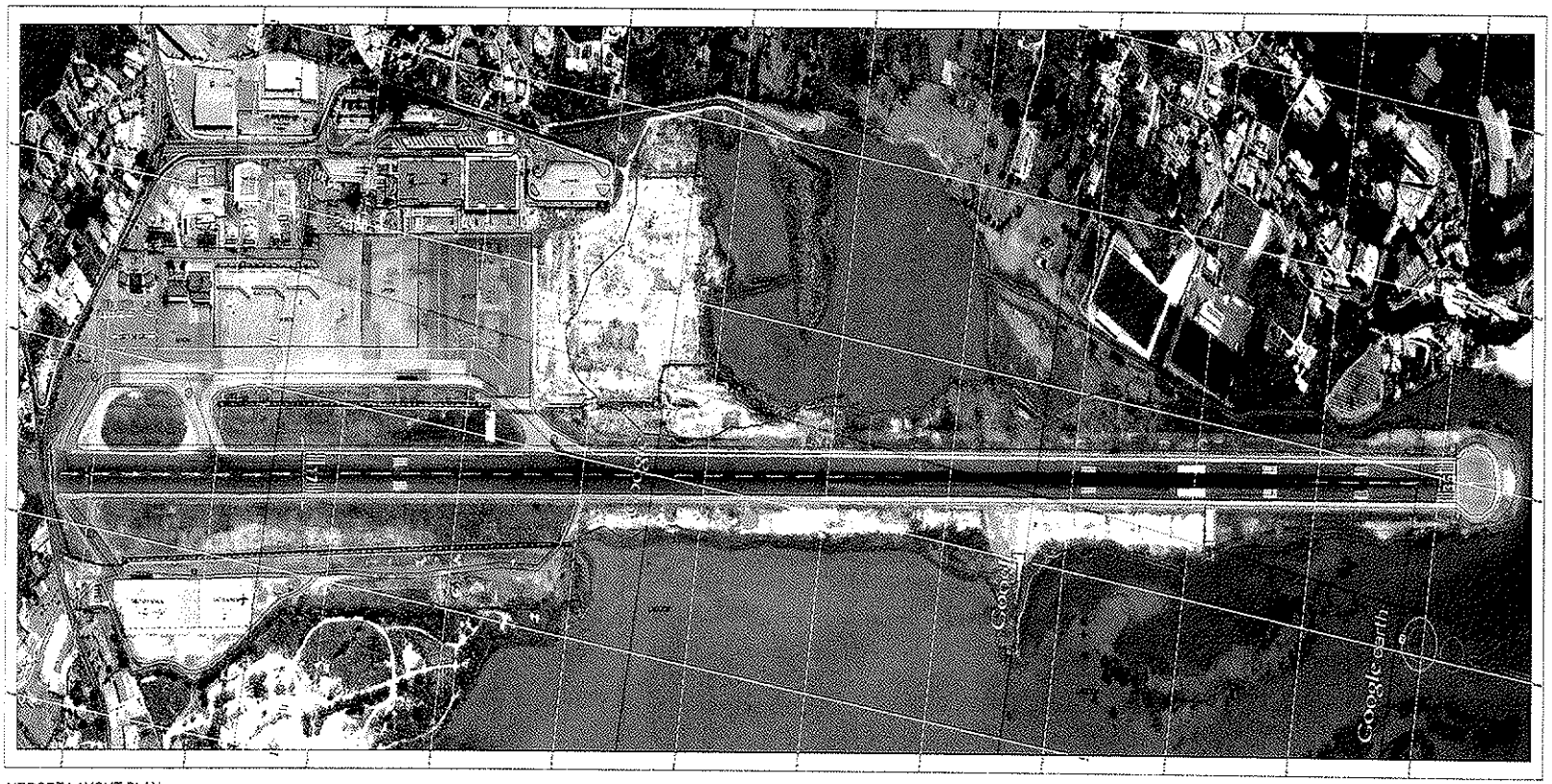
SCALE
1:5000

ALANNA

Doxiadis Associates

PROJECT "ANEMOS"

KERKIRA AIRPORT "I. KAPODISTRIAS"



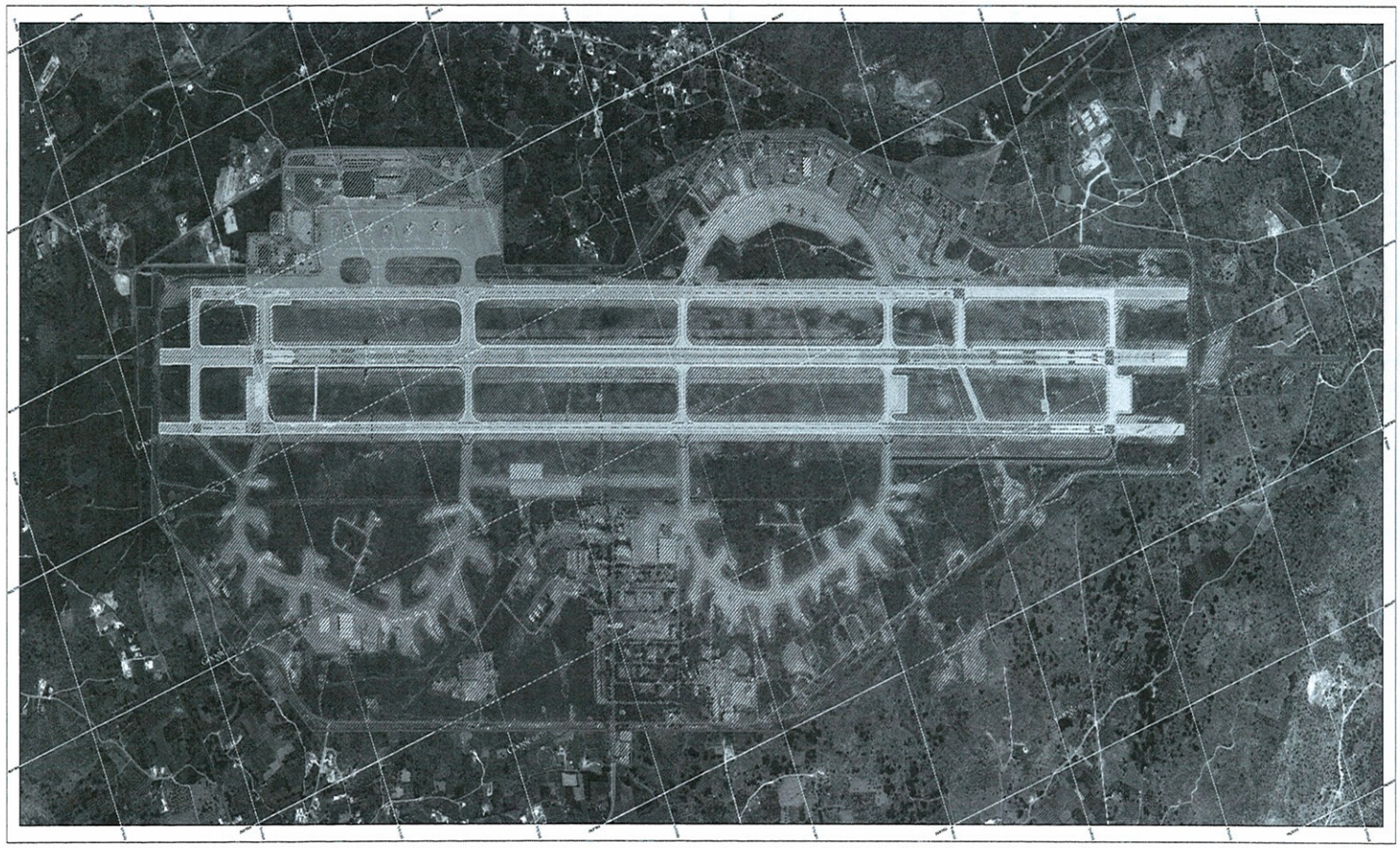
AIRPORT LAYOUT PLAN

Area of Airport installation = 697.02Acr

Greek Geodetic Reference System '87 (GGRS'87)

SCALE
1:2000

Pedelaris Associates



LEGEND

- Area of Airport Installation
- HAF Area
- Concession Area
- Common Use Area (Operated and maintained by HAF)

Greek Geodetic Reference System '87 (GGRS'87)

HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND

Project Anemos
Privatisation of the Regional Airports of Greece



CHANIA Airport "I.DASKALOGIANNHS"
Joint Use Airport Category 1

Area Responsibility/Use Allocation	Scale	1:5000
	Rev.	1

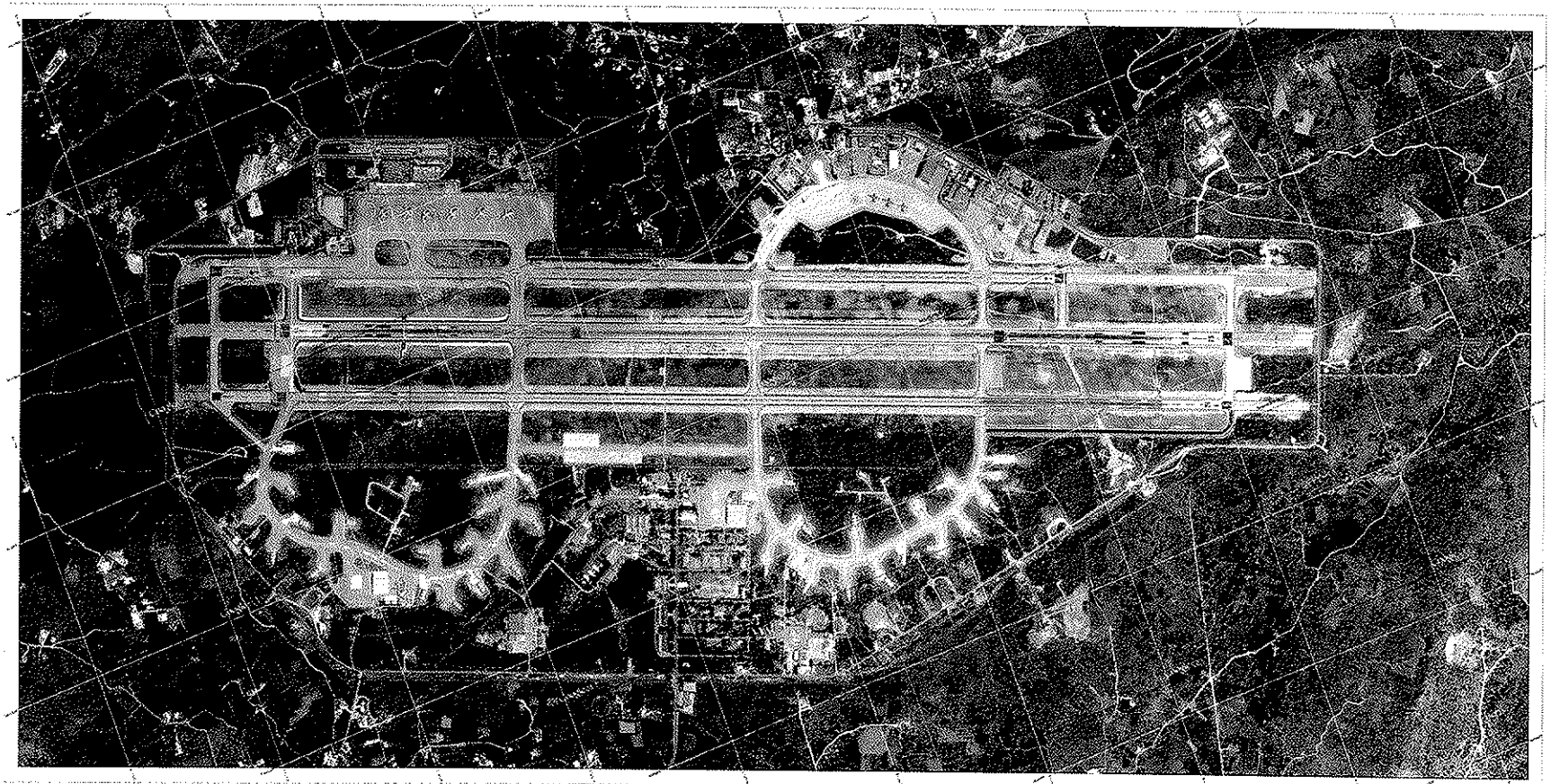
ALAND NA

Doxiadis Associates

Lufthansa Consulting

PROJECT "ANEMOS"

CHANIA AIRPORT "I.DASKALOGIANNIS"



AIRPORT LAYOUT PLAN

Area of Airport Installation = 5.601.106m²

Greek Geodetic Reference System '87 (GGRS'87)

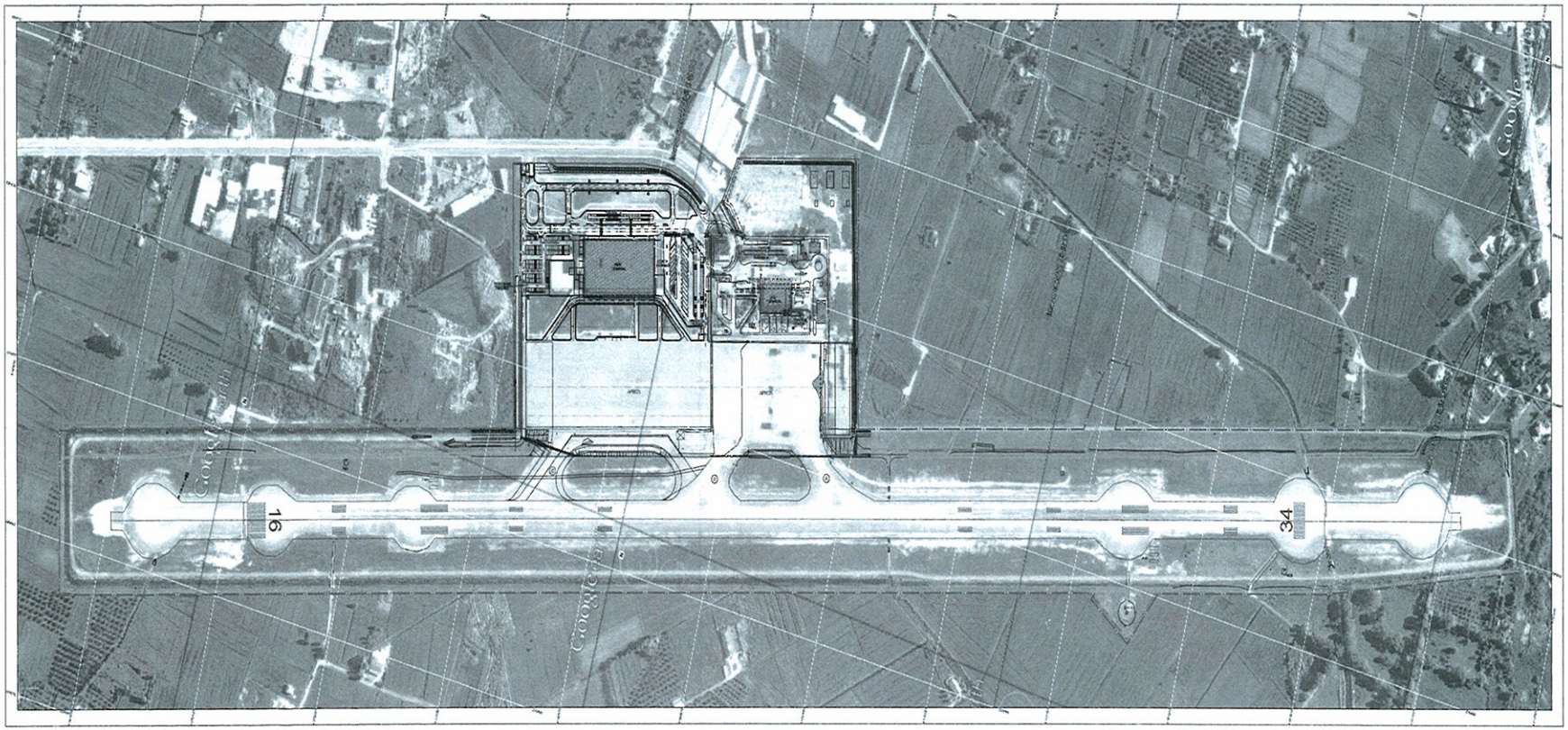
SCALE
1:5000

ALANNIS

Doxiadis Associates

PROJECT "ANEMOS"

ZAKINTHOS AIRPORT "D. SOLOMOS"



AIRPORT LAYOUT PLAN

Area of Airport Installation = 683.740m²

Greek Geodetic Reference System '87 (GGRS'87)

SCALE
1:2000

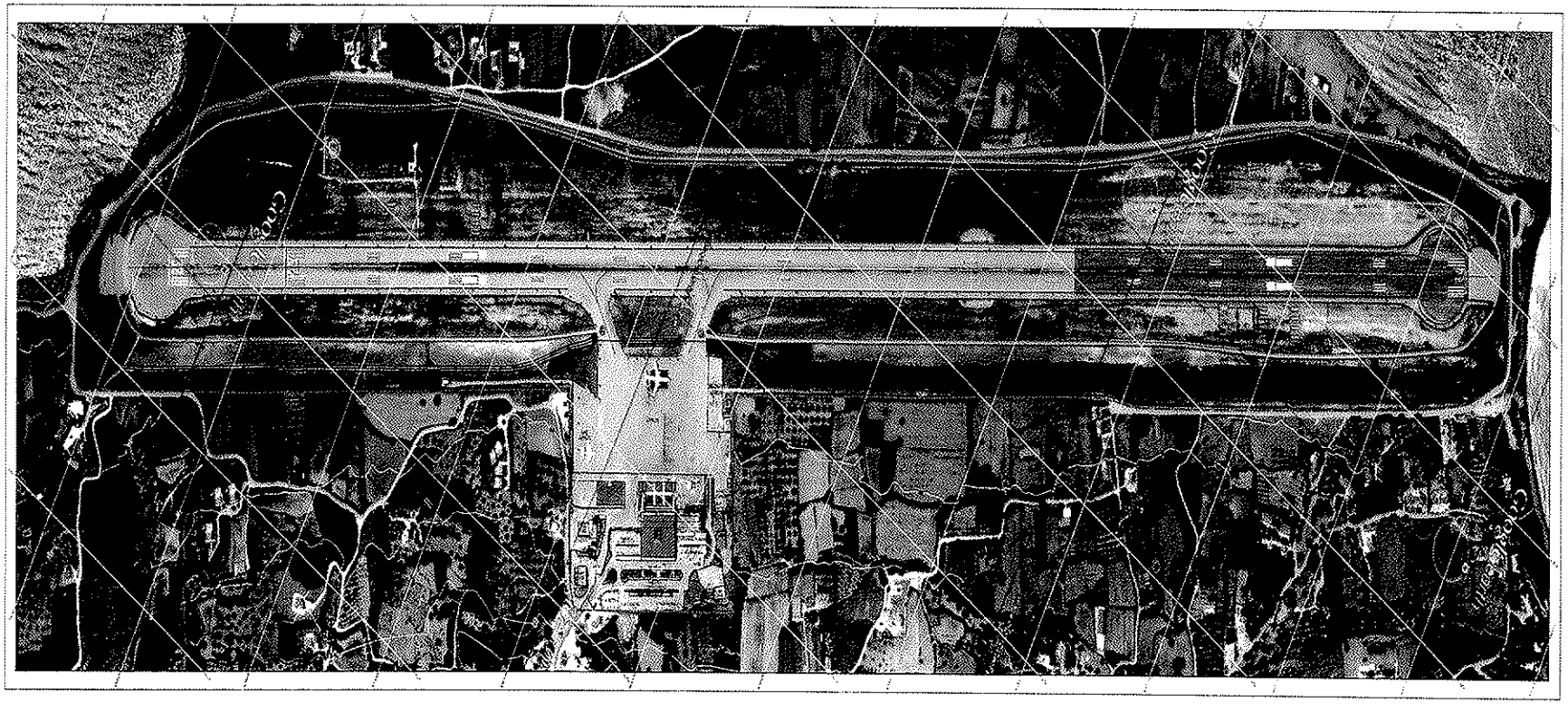
ALAN NA

Doxiadis Associates

Lufthansa Consulting

PROJECT "ANEMOS"

KEFALLINIA AIRPORT



AIRPORT LAYOUT PLAN

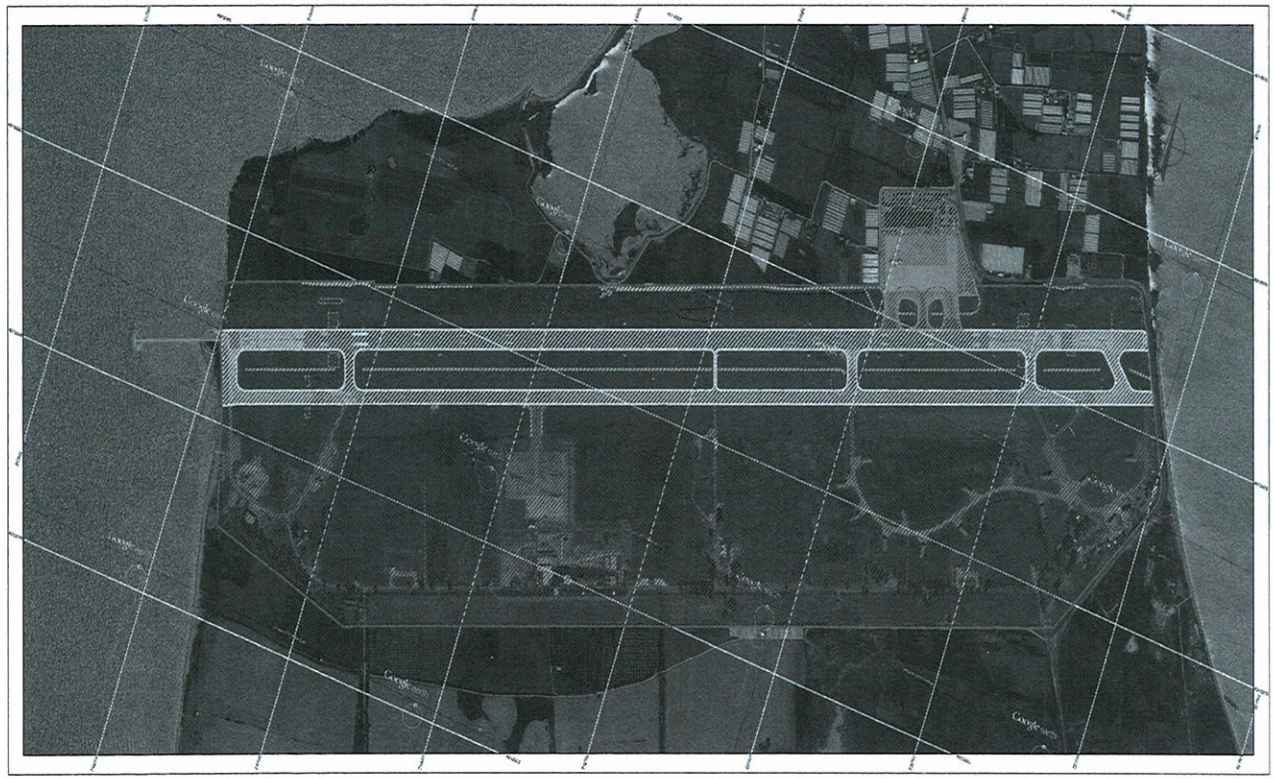
Area of Airport installation = 796 518m²

Greek Geodetic Reference System '87 (GGRS'87)

SCALE

1:2000

Dorado Associates



LEGEND

- Area of Airport Installation
- HAF Area
- Concession Area
- Common Use Area (Operated and maintained by HAF)

Greek Geodetic Reference System '87 (GGRS'87)

HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND

Project Anemos
Privatisation of the Regional Airports of Greece



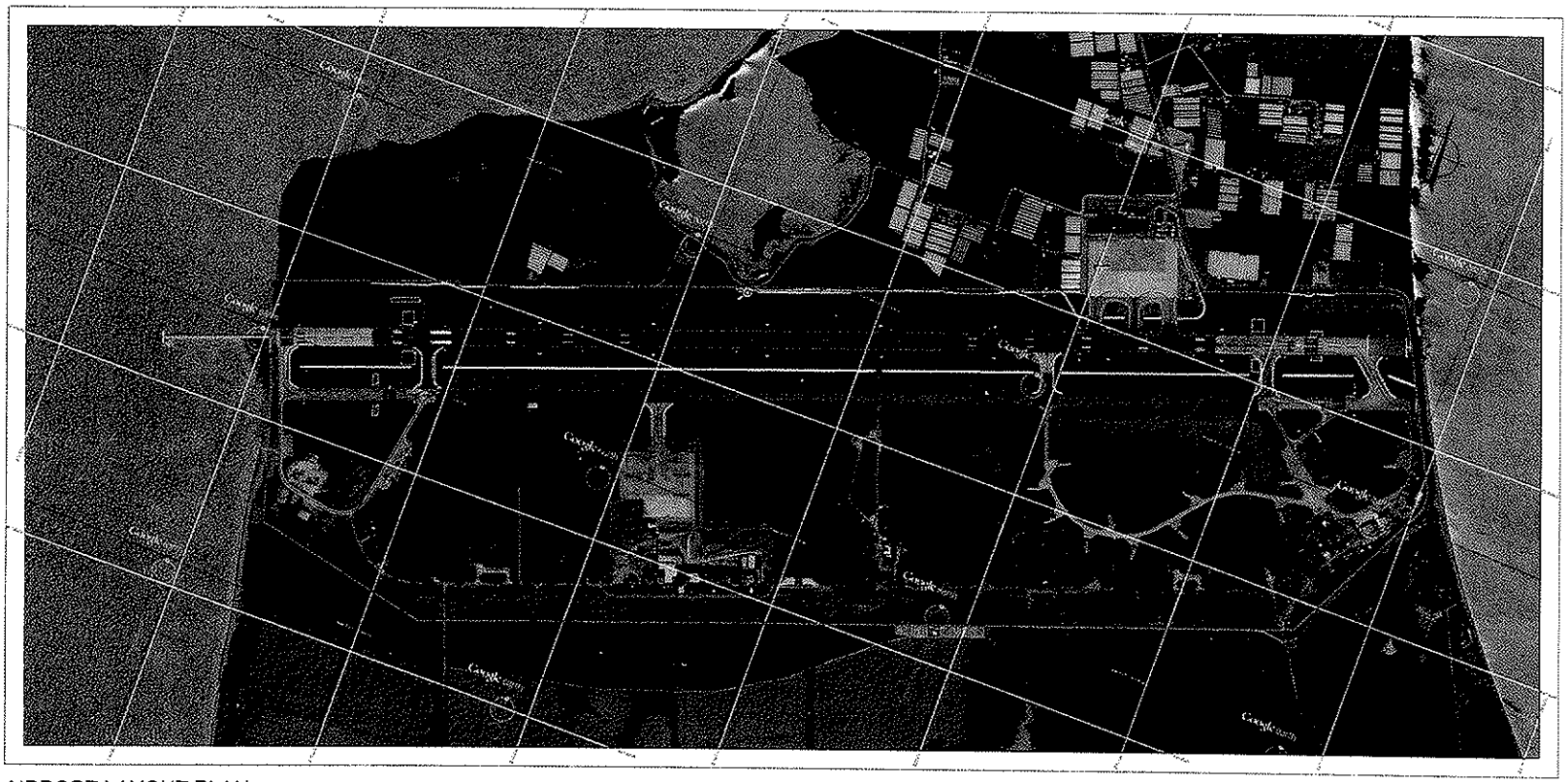
AKTION Airport
Joint Use Airport Category 1

Area Responsibility/Use Allocation	Scale	1:5000
	Rev.	1

ALANNA CONSULTING GROUP · Doxiadis Associates · Lufthansa Consulting

PROJECT "ANEMOS"

AKTIO AIRPORT



AIRPORT LAYOUT PLAN

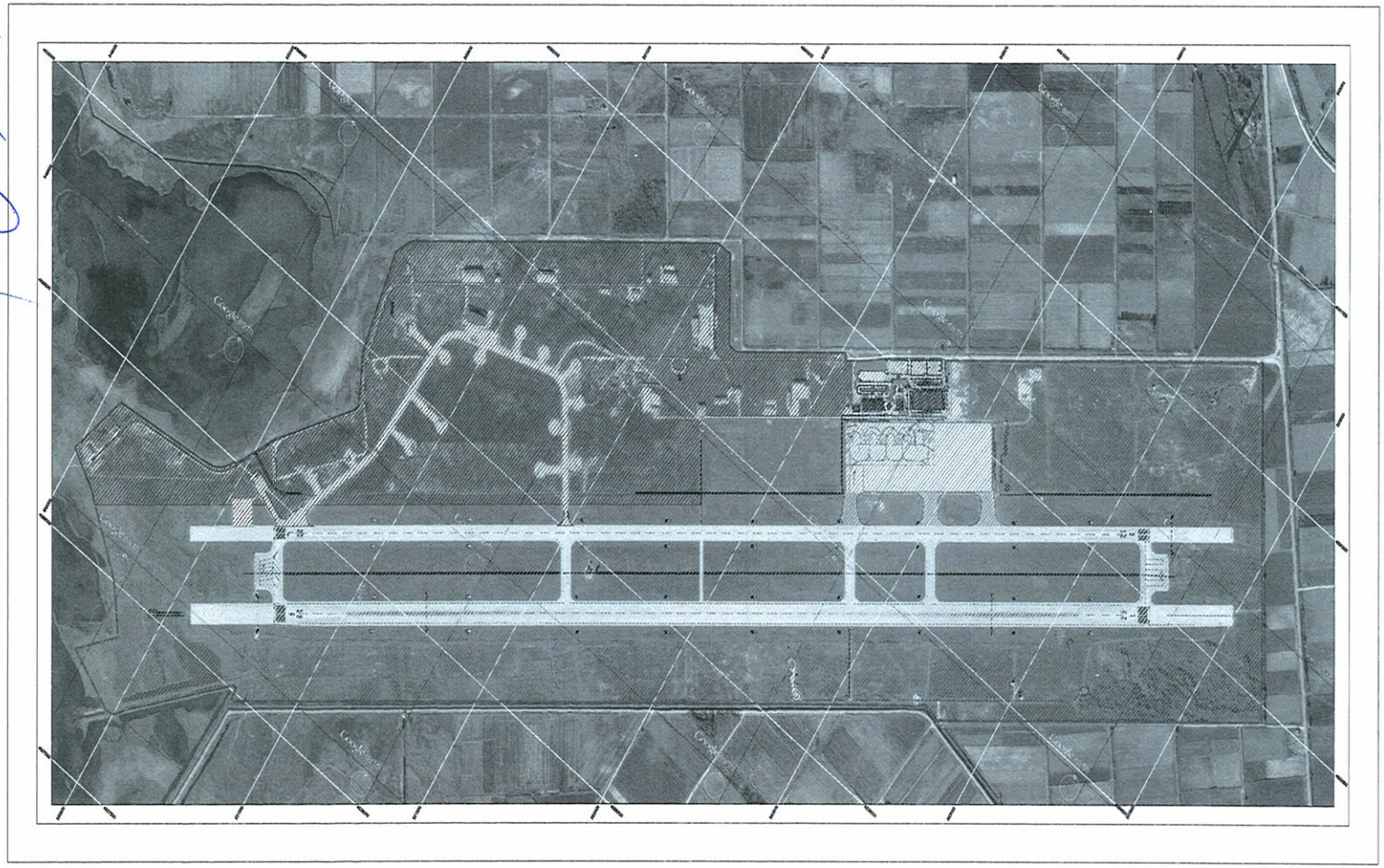
Area of Airport Installation = 2.665.159m²

Greek Geodetic Reference System '87 (GGRS'87)

SCALE
1:5000

ALANNA

Doxiadis Associates



LEGEND

- Area of Airport Installation
- HAF Area
- Concession Area
- Common Use Area
  (Operated and maintained by the Concessioner)

Greek Geodetic Reference System '87 (GGRS'87)

HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND

Project Anemos
Privatisation of the Regional Airports of Greece



KAVALA Airport "MEGAS ALEXANDROS"
Joint Use Airport Category 2

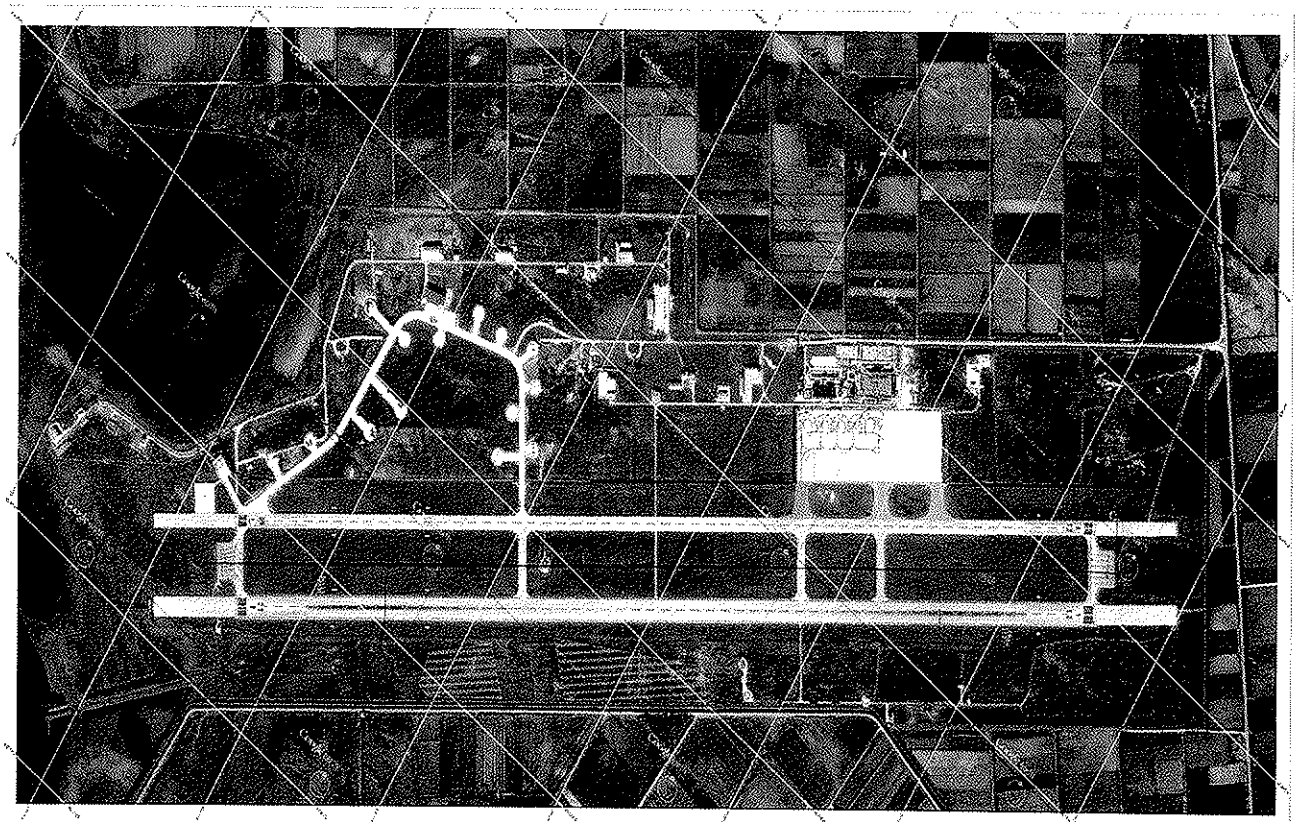
Area Responsibility/Use Allocation	Scale	1:5000
	Rev.	1

ALANNA

Doxiadis Associates

PROJECT "ANEMOS"

KAVALA AIRPORT "MEGAS ALEXANDROS"



AIRPORT LAYOUT PLAN

Area of Airport Installation = 3.830.402m²

Greek Geodetic Reference System '87 (GGRS'87)

SCALE
1:5000

Ocnidis Associates

Παράρτημα 4
Έγγραφα Ολοκλήρωσης/Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης

Μέρος 1: Έγγραφα Ολοκλήρωσης

Τα ακόλουθα έγγραφα, έκαστο ικανοποιητικό σε μορφή και περιεχόμενο για τον Παραχωρητή και το Δημόσιο, θα παρασχεθούν από τον Παραχωρησιούχο πριν την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης:

- Καταστατικά έγγραφα,
- Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις,
- Εγγυητικές Επιστολές Καλής Εκτέλεσης: (i) Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης, (ii) Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης Έργων και (iii) Εγγυητική Επιστολή Καλής Λειτουργίας,
- Υπόδειγμα ή συμφωνημένη μορφή Σύμβασης (Συμβάσεων) Μελέτης-Κατασκευής και οποιωνδήποτε άλλων συμβάσεων υπεργολαβίας,
- Άδειες Παραχωρησιούχου (εφόσον υπάρχουν)
- Απευθείας Σύμβαση (-εις) με το Δημόσιο (εφόσον υπάρχουν),
- Ασφαλιστήρια Συμβόλαια,
- Οικονομικό Μοντέλο και έκθεση ελέγχου Οικονομικού Μοντέλου,
- Επιχειρηματικό Σχέδιο,
- Αποδεικτικά στοιχεία αύξησης Μετοχικού Κεφαλαίου Παραχωρησιούχου,
- Κατάσταση Απογραφής και
- Οποιοδήποτε άλλο έγγραφο ενδεχομένως αναγκαίο για την απεικόνιση της συμφωνημένης δομής της συναλλαγής.

Παράρτημα 4

Μέρος 2: Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης

ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΣΗ ΕΚΠΛΗΡΩΣΗΣ ΑΙΡΕΣΕΩΝ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ - ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ - ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΟΜΑΔΑΣ Α

(1) Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ (εφεξής το **Δημόσιο**) νομίμως εκπροσωπούμενο υπό του _____ [*Υπουργείο Οικονομικών*], [*Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων*] και [*Υπουργείο Εθνικής Άμυνας*] που εδρεύει στ [•];

(2) Η ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ υπό την επωνυμία "_____ Α.Ε." [και τον διακριτικό τίτλο "_____"] (εφεξής αποκαλούμενη ο **Παραχωρησιούχος**) εδρεύουσα στο Δήμο Αθηναίων, στην οδό _____ (κ.λπ.), και εκπροσωπούμενη νομίμως στην παρούσα υπό του _____, κατοίκου _____, στην οδό_____ (θέση στην εταιρεία), δυνάμει του ΦΕΚ ____ στο οποίο δημοσιεύθηκε η εκπροσώπηση του Παραχωρησιούχου σε συνδυασμό με την από _____ (αριθμός - ημερομηνία) απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Παραχωρησιούχου και

(3) [•] και [•] (οι **Αρχικοί Μέτοχοι**).

Όλοι οι όροι που γράφονται στην παρούσα με κεφαλαία γράμματα και που δεν ορίζονται στην παρόν έγγραφο θα έχουν την αντίστοιχη ερμηνεία που τους αποδίδεται στη Σύμβαση Παραχώρησης (όπως ορίζεται ακολούθως).

1 Λαμβάνοντας υπ' όψιν τις αιρέσεις όπως παρατίθενται στο Άρθρο 6.2 (*Έναρξη Παραχώρησης*) της Σύμβασης Παραχώρησης και στην παράγραφο 2 κατωτέρω, με την παρούσα βεβαιώνουμε εγγράφως ότι σήμερα _____ (_) (*μήνας*) του έτους δύο χιλιάδες __ (20___) όλες οι προαπαιτούμενες αιρέσεις του Άρθρου 6.2 (*Έναρξη Παραχώρησης*) της "Σύμβασης Παραχώρησης για την Αναβάθμιση, Συντήρηση, Διαχείριση και Λειτουργία Περιφερειακών Αεροδρομίων Ομάδας Α" που συνήφθη μεταξύ του Δημοσίου και του Παραχωρησιούχου στις [•] (εφεξής η **Σύμβαση Παραχώρησης** (Εφημερίδα της Κυβερνήσεως _____)) εκπληρώθηκαν εντός της Προθεσμίας Έναρξης Παραχώρησης (όπως ορίζεται στο Άρθρο 3.1 της Σύμβασης Παραχώρησης) και ότι η ανωτέρω ημερομηνία ___/___/20__ θα θεωρείται εφεξής ως η **Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης**.

2 Οι ανωτέρω αναφερθείσες στην παράγραφο 1 αιρέσεις έχουν ως εξής:

(α)

(i) η ψήφιση από το Ελληνικό Κοινοβούλιο του κυρωτικού νόμου της Σύμβασης Παραχώρησης και η δημοσίευση του Κυρωτικού Νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και

(ii) η έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής οποιασδήποτε Ευρωπαϊκής Κρατικής Ενίσχυσης (σύμφωνα με τα άρθρα 107 έως 109 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πρώην 87 έως 89 της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας) και

(β) η λήψη από τον Παραχωρησιούχο είτε ρητώς είτε εμμέσως (ειδικότερα μέσω της λήξης τυχόν ισχυουσών αποκλειστικών προθεσμιών) ανεπιφύλακτης έγκρισης συγκέντρωσης ελέγχου επιχειρήσεων που απαιτείται είτε από την Ελληνική Επιτροπή Ανταγωνισμού σύμφωνα με τον ελληνικό νόμο 3959/2011, όπως ισχύει, είτε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σύμφωνα με τον Κανονισμό 139/2004,

(γ) η υπογραφή οποιασδήποτε Απευθείας Σύμβασης με το Δημόσιο συναφθείσας μεταξύ του Δημοσίου και των Δανειστών, σύμφωνα με το Άρθρο 37.1.8 της Σύμβασης Παραχώρησης,

(δ) η παράδοση από το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο των Περιοχών Παραχώρησης σύμφωνα με το Άρθρο 14.1 (*Παράδοση των Περιοχών Παραχώρησης*), υπό τον όρο της προηγούμενης πλήρωσης από τον Παραχωρησιούχο των προϋποθέσεων που καθορίζονται στο Άρθρο 6.2,1(β) (ii), (iii), (iv), (v), (vi), (vii), (x), (xi), (xii), (xiii), (xiv) και (xv),

(ε) η υπογραφή της Συμφωνίας Πολυμερούς Διατησίας από το Δημόσιο,

(στ) η υπογραφή των Αρχικών Συμβάσεων Παροχής Υπηρεσιών από τους Κρατικούς Χρήστες,

(ζ) η έγκριση από την ΥΠΑ του Ανώτατου Ορίου Χρεώσεων για τη Μέγιστη Μέση Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη σύμφωνα με το Άρθρο 28.4.2(α) συμπεριλαμβανομένου του Πίνακα Β αυτού, το οποίο δεν θα υπερβαίνει το ποσό των δεκατριών Ευρώ (€13),

(η) εφόσον υπάρχει, η παράδοση πιστοποιητικού σε μορφή και περιεχόμενο ευλόγως ικανοποιητικό για το Δημόσιο και τον Παραχωρητή, εκδοθέντος και απευθυνομένου από τους Δανειστές ή την Πληρεξούσια Τράπεζα προς το Δημόσιο και τον Παραχωρητή, το οποίο θα επιβεβαιώνει ότι οι Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις είναι σε πλήρη ισχύ και ενέργεια και ότι όλοι οι όροι και

προϋποθέσεις όσον αφορά τις αρχικές αναβλητικές αιρέσεις με βάση τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις, όπως επιβεβαιώνεται με έγγραφο πιστοποιητικό από του Δανειστές (ή τον εκπρόσωπο αυτών) σε επιστολή με ημερομηνία [●] με την εξαίρεση αιρέσεων που σχετίζονται με το Άρθρο 6.2.1(α) της Σύμβασης Παραχώρησης, έχουν εκπληρωθεί,

(θ) η αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου του Παραχωρησιούχου σύμφωνα με το Άρθρο 11.1 (*Μετοχικό Κεφάλαιο*) της Σύμβασης Παραχώρησης,

(ι) οι εγγυητικές επιστολές που προβλέπονται στα Άρθρα 12.3.1, 12.4.1 και 12.5.1 της Σύμβασης Παραχώρησης που εκδόθηκαν και παραδόθηκαν στον Παραχωρητή από τον Παραχωρησιούχο και ειδικότερα:

Α. ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΚΑΛΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΤΡΑΠΕΖΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΟΣΟ ΣΕ ΕΥΡΩ

Σύνολο _____

Β. ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΚΑΛΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΕΡΓΩΝ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΤΡΑΠΕΖΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΟΣΟ ΣΕ ΕΥΡΩ

Σύνολο _____

Γ. ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΔΕΣΜΕΥΤΙΚΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΤΡΑΠΕΖΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΟΣΟ ΣΕ ΕΥΡΩ

Σύνολο _____

(ια) η παράδοση από τον Παραχωρησιούχο στο Δημόσιο, σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 24.10 (Ασφάλιση) και του Παραρτήματος 16 (Ελάχιστες Απαιτήσεις

Ασφάλισης) της Σύμβασης Παραχώρησης, επικυρωμένων αντιγράφων των συμφωνημένων υπογεγραμμένων ασφαλιστηρίων συμβολαίων,

(ιβ) η παράδοση από τον Παραχωρησιούχο στον Παραχωρητή μιας επιστολής δέσμευσης, στη μορφή του υποδείγματος επιστολής δέσμευσης που περιέχεται στο Μέρος 3 του Παραρτήματος 16 (Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης), σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 24.11 (Ασφάλιση) και του Παραρτήματος 16 (Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης) της Σύμβασης Παραχώρησης,

(ιγ) η παράδοση από τον Παραχωρησιούχο του Επιχειρηματικού Σχεδίου,

(ιδ) η παράδοση από τον Παραχωρησιούχο στο Δημόσιο κατά την ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης εκάστου εκ των λοιπών Εγγράφων Ολοκλήρωσης όπως παρατίθενται στο Μέρος 1 του Παραρτήματος 4 (Έγγραφα Ολοκλήρωσης) της Σύμβασης Παραχώρησης,

(ιε) η καταβολή από τον Παραχωρησιούχο στον Παραχωρητή της Προκαταβολής Αμοιβής Παραχώρησης βάσει του Άρθρου 43.1.1 της Σύμβασης Παραχώρησης και της υπογραφής και ολοκλήρωσης της εκεί αναφερομένης εκχώρησης,

(ιστ) η παράδοση από τον Παραχωρησιούχο στην ΥΠΑ των Εγχειριδίων Αεροδρομίων επικαιροποιημένων με τα τροποποιημένα διοικητικά στοιχεία που ισχύουν εκείνη την περίοδο, καθώς και η παράδοση αιτήσεων για τη μετατροπή των Πιστοποιητικών Αεροδρομίου για κάθε Πιστοποιημένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο και η μεταβίβαση των υφισταμένων Πιστοποιητικών Αεροδρομίου στον Παραχωρησιούχο,

(ιζ) η παράδοση από τον Παραχωρησιούχο στην ΥΠΑ της σχετικής αίτησης για την έναρξη της διαδικασίας πιστοποίησης για κάθε Μη-Πιστοποιημένο Περιφερειακό Αεροδρόμιο σύμφωνα με τον Κανονισμό 2014 για τα Αεροδρόμια,

(ιη) η παράδοση από τον Παραχωρησιούχο στην ΥΠΑ της Κατάστασης Απογραφής που ετοιμάστηκε σύμφωνα με το Άρθρο 4.11 (Κατάσταση Απογραφής) της Σύμβασης Παραχώρησης,

(ιθ) η υπογραφή του πρωτοκόλλου από τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με το Άρθρο 14.1.3 της Σύμβασης Παραχώρησης,

(κ) η παράδοση από τον Παραχωρησιούχο στο Δημόσιο κατά την ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης του καταλόγου Μεταβιβασθεισών Συμβάσεων Αεροδρομίου,

(κα) η υπογραφή της Σύμβασης Ανεξάρτητου Μηχανικού από τον Παραχωρησιούχο και τον Ανεξάρτητο Μηχανικό,

(κβ) η υπογραφή της Σύμβασης Πολυμερούς Διαιτησίας από τον Παραχωρησιούχο και του Δανειστές,

(κγ) η υπογραφή από τον Παραχωρησιούχο των Αρχικών Συμβάσεων Παροχής Υπηρεσιών, εφόσον υπάρχουν, και

(κδ) οι δηλώσεις και εγγυήσεις που ορίζονται στο Άρθρο 5.1 (Δηλώσεις *Παραχωρησιούχου*) παραμένουσες αληθείς και ορθές από κάθε ουσιαστική άποψη,

με την επιφύλαξη οποιωνδήποτε παρατάσεων που ενδεχομένως συμφωνηθούν εγγράφως μεταξύ των Μερών πριν τη λήξη οποιασδήποτε παραταθείσας προθεσμίας.

ΣΕ ΠΙΣΤΩΣΗ των ανωτέρω, το Δημόσιο, ο Παραχωρησιούχος και οι Αρχικοί Μέτοχοι υπέγραψαν σήμερα _____(__)_____ 20___ το παρόν έγγραφο μέσω των εξουσιοδοτημένων αντιπροσώπων αυτών σε [τέσσερα] γνήσια αντίγραφα.

Για το
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟ

_____

Υπουργείο Οικονομικών,
Υπουργείο Υποδομών,
Μεταφορών και Δικτύων και
Υπουργείο Εθνικής Άμυνας

Για τον
ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΟΥΧΟ

_____

.....

Για τους
ΑΡΧΙΚΟΥΣ ΜΕΤΟΧΟΥΣ

α.

_____

.....

β.

_____

.....

Παράρτημα 5
Υπηρεσίες Αεροδρομίου

1 Εισαγωγή

Ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου που παρατίθενται στο παρόν Παράρτημα σε συμμόρφωση με την ισχύουσα Νομοθεσία και σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης Παραχώρησης συμπεριλαμβανομένων των Παραρτημάτων αυτής.

2 Ωράριο Λειτουργίας

Σε συμφωνία με την ισχύουσα Νομοθεσία, ο Παραχωρησιούχος θα ανοίγει και θα κρατά ανοιχτά και σε λειτουργία τα Περιφερειακά Αεροδρόμια όπως προσδιορίζεται παρακάτω (το **Ελάχιστο Ωράριο Λειτουργίας**):

(i) Περιφερειακά Αεροδρόμια που εξυπηρέτησαν άνω του ενός εκατομμυρίου Επιβάτες ανά έτος κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, θα είναι ανοικτά επί 24/7 βάσεως καθ' όλο το έτος.

(ii) Περιφερειακά Αεροδρόμια που εξυπηρέτησαν κάτω από ένα εκατομμύριο Επιβάτες ανά έτος κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, θα είναι ανοικτά για τουλάχιστον έξι συνεχείς ώρες κατά τις περιόδους του χειμερινού ωραρίου (τυπικώς από 1η Νοεμβρίου έως 31 Μαρτίου) και τουλάχιστον για 14 συνεχείς ώρες κατά τις περιόδους του θερινού ωραρίου (τυπικώς από 1η Απριλίου έως 31 Οκτωβρίου).

Οι Φορείς Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας θα είναι υποχρεωμένοι να παρέχουν τις υπηρεσίες τους σύμφωνα με το Ελάχιστο Ωράριο Λειτουργίας.

Προς απόδειξη της ετοιμότητας του να λειτουργεί σύμφωνα με το Ελάχιστο Ωράριο Λειτουργίας, ο Παραχωρησιούχος θα πληροφορεί την ΥΠΑ για το ελάχιστο ωράριο λειτουργίας του.

Μετά την έγκριση και δημοσίευση του προγράμματος πτήσεων για συγκεκριμένη χρονική περίοδο (που θα είναι περίοδος τουλάχιστον ενός μήνα) ο Παραχωρησιούχος δύναται να μειώσει ή άλλως να αναπροσαρμόσει το Ελάχιστο Ωράριο Λειτουργίας ούτως ώστε το πραγματικό ωράριο λειτουργίας του να αντανακλά τις απαιτήσεις του εγκεκριμένου σχεδίου.

Για έκτακτα και μη προγραμματισμένα δρομολόγια καθώς και για πτήσεις ειδικού σκοπού εκτός του Ελαχίστου Ωραρίου Λειτουργίας ως ρυθμιζόμενες απαιτήσεις, ο Παραχωρησιούχος θα θεσπίσει διαδικασία ώστε να επιτρέπει τη διεξαγωγή έκτακτων και μη προγραμματισμένων δρομολογίων εντός ελάχιστης περιόδου ειδοποίησης 24 ωρών.

Ο Παραχωρησιούχος θα θεσπίσει διαδικασία ώστε να διασφαλίζει ότι οι επείγουσες πτήσεις (όπως λόγω ασθένειας ή τραυματισμού) δύνανται να αντιμετωπισθούν εκτός Ελαχίστου Ωραρίου Λειτουργίας ως ρυθμιζόμενες απαιτήσεις σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα.

3 Βασικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου

Ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει τις βασικές υπηρεσίες που παρατίθενται παρακάτω στον Πίνακα Α (οι **Βασικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου**). Σε αποζημίωση για τις Βασικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου, ο Παραχωρησιούχος δικαιούται να εισπράξει τα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη όπως προσδιορίζονται στο Παράρτημα 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*) και σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

Για όλες τις Βασικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου θα υπάρξει πλήρης αποζημίωση μέσω των Ρυθμιζομένων Αεροναυτικών Τελών (προσγείωσης, στάθμευσης, φωτισμού, Επιβατών). Κανένα πρόσθετο τέλος δεν θα επιβληθεί για τις Βασικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου.

Ο Παραχωρησιούχος θα αναλάβει τη διαχείριση των Βασικών Υπηρεσιών Αεροδρομίου συμπεριλαμβανομένης της παροχής, λειτουργίας, συντήρησης, επισκευής, ανακαίνισης, επέκτασης, στελέχωσης και εποπτείας των εγκαταστάσεων και υπηρεσιών όπως εμφανίζεται στον Πίνακα Α κατωτέρω:

Πίνακας Α

#	Βασικές Υπηρεσίες
Α	**Γενικά**
1	Φύλαξη αεροδρομίου, συμπεριλαμβανομένου του ελέγχου εμποδίων εντός της παραχωρηθείσας περιμέτρου, που θα είναι σύμφωνη με τον Κανονισμό 2014 για τα Αεροδρόμια
2	Εγκαταστάσεις και υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης σύμφωνα με την ισχύουσα ταξινόμηση του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) καθώς και πρόληψης πυρκαγιών και πυρόσβεσης για όλα τα κτίρια εντός της παραχωρηθείσας περιμέτρου με την επιφύλαξη του Πλαισίου Συνεργασίας μεταξύ της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας (ΠΑ), της Ελληνικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) και του Παραχωρησιούχου για τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης
3	Απομάκρυνση ακινητοποιημένου αεροσκάφους εντός των ορίων της Περιοχής Παραχώρησης
4	Διαχείριση επικινδυνότητας άγριας πανίδας εντός των ορίων της Περιοχής Παραχώρησης
5	Σχεδιασμός και αντιμετώπιση επειγόντων περιστατικών αεροδρομίου

6	Αρχιτεκτονική τοπίου εντός των ορίων της Περιοχής Παραχώρησης
7	Υπηρεσίες αποχιονισμού για τα αεροδρόμια στη Βόρειο Ελλάδα (Καβάλα και Θεσσαλονίκη) εντός των ορίων της Περιοχής Παραχώρησης
Β	**Διάδρομοι, τροχόδρομοι και περιοχές στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών (εκτός των αναφερθέντων υπό (Β) Αεροδρομίων Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 1)**
1	Διάδρομος (-οι), τροχόδρομοι, περιοχές στάθμευσης και ελιγμών πολιτικών αεροσκαφών, υπηρεσιακοί δρόμοι
2	Εξασφάλιση της ασφάλειας αεροσκαφών και οχημάτων
3	Εξασφάλιση παροχής οπτικών βοηθημάτων αεροναυτιλίας
4	Καθοδήγηση, έλεγχος και διευθέτηση σειράς προτεραιότητας της επί του εδάφους κίνησης αεροσκαφών
5	Παροχή υπηρεσιών πρόσβασης στον ελεγχόμενο χώρο αεροδρομίου (airside) και τις οδούς επειγόντων περιστατικών
6	Παροχή ηλεκτρικής ισχύος σε αεροσκάφη (με τη δυνατότητα χωριστής χρέωσης, αν χρησιμοποιείται κλιματισμός)
7	Φωτοσήμανση αεροδρομίου (συμπεριλαμβανομένων διαδρόμων, τροχοδρόμων, περιοχών στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών καθώς και φωτισμού προσέγγισης παρακείμενου των Περιοχών Παραχώρησης)
8	Σήματα (πινακίδες) και σημάνσεις (διαγραμμίσεις)
(Β)	**Τροχόδρομοι και περιοχές στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών σε Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης Κατηγορίας 1 (Ακτίου και Χανίων)**
1	Τροχόδρομοι, περιοχές στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών για αποκλειστική χρήση πολιτικών αεροσκαφών, υπηρεσιακοί δρόμοι
2	Εξασφάλιση της ασφάλειας αεροσκαφών και οχημάτων
3	Εξασφάλιση παροχής οπτικών βοηθημάτων πλοήγησης στους τροχοδρόμους και στις περιοχές στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από πολιτικά αεροσκάφη
4	Καθοδήγηση της επί του εδάφους κίνησης αεροσκαφών, έλεγχος και διευθέτηση σειράς

MG

	προτεραιότητας στους τροχοδρόμους και στις περιοχές στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από πολιτικά αεροσκάφη
5	Παροχή υπηρεσιών πρόσβασης στον ελεγχόμενο χώρο αεροδρομίου και τις οδούς επειγόντων περιστατικών εντός των ορίων της Περιοχής Παραχώρησης
6	Παροχή ηλεκτρικής ισχύος σε αεροσκάφη (με τη δυνατότητα χωριστής χρέωσης, αν χρησιμοποιείται για κλιματισμό)
7	Φωτοσήμανση αεροδρομίου για τους τροχοδρόμους και τις περιοχές στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από πολιτικά αεροσκάφη
8	Σήματα (πινακίδες) και σημάνσεις (διαγραμμίσεις) για τους τροχοδρόμους και τις περιοχές στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από πολιτικά αεροσκάφη
Γ	**Αεροσταθμός Επιβατών**
1	Αεροσταθμός Επιβατών με επαρκή χώρο σύμφωνα με το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης και όλο τον τυπικό εξοπλισμό, όπως σύστημα διαχείρισης αποσκευών, κυλιόμενες σκάλες, ανελκυστήρες, σημεία ελέγχου εισιτηρίων (check-in) (χωρίς υποδομή πληροφορικής κοινής χρήσης για τον έλεγχο εισιτηρίων), εγκαταστάσεις και υπηρεσίες για Επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα
2	Περιοχές και θάλαμοι τελωνειακού ελέγχου και ελέγχου μετανάστευσης
3	Συστήματα οπτικών πληροφοριών πτήσεων και αναγγελιών για το κοινό
4	Σήμανση (εξωτερική, εσωτερική)
5	Υπηρεσία καροτσιών αποσκευών
6	Κλιματισμός στον αεροσταθμό Επιβατών
7	Δημόσια χρήση υπηρεσίας διαδικτύου (τα πρώτα 30 λεπτά χωρίς χρέωση)
8	Δημόσια στάθμευση (τα πρώτα 20 λεπτά χωρίς χρέωση για Επιβάτες και επισκέπτες/συνοδούς)

4 Υποχρεωτικές Υπηρεσίες

Οι Υποχρεωτικές Υπηρεσίες είναι υπηρεσίες που ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει πάντοτε καθ' όλη την Περίοδο Παραχώρησης σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια ή όταν ζητηθούν

ανάλογα με την περίπτωση σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4, αλλά για τις οποίες ο Παραχωρησιούχος δύναται να επιβάλει πρόσθετα τέλη ή χρεώσεις επιπλέον των Ρυθμιζόμενων Αεροναυτικών Τελών.

Διαχείριση Εμπορευμάτων

Καθ' όλη την Περίοδο Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα διασφαλίσει ότι είναι διαθέσιμες οι στοιχειώδεις εγκαταστάσεις και υπηρεσίες διαχείρισης εμπορευμάτων (χειρωνακτική διακίνηση). Θα πρέπει να είναι δυνατή η εξυπηρέτηση διεθνών αποστολών εμπορευμάτων.

Εάν υπάρχει ζήτηση, ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει πρόσθετες εγκαταστάσεις και θα θεσπίσει διαδικασίες ούτως ώστε να καταστεί δυνατή η αύξηση των διακινούμενων εμπορευμάτων για καθένα από τα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

Ανεφοδιασμός Καυσίμου Αεροσκαφών

Καθ' όλη την Περίοδο Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα εξασφαλίσει ότι θα υπάρχουν πάντοτε διαθέσιμες υπηρεσίες ανεφοδιασμού καυσίμου αεροσκαφών κατά τη διάρκεια του Ελαχίστου Ωραρίου Λειτουργίας όπως αυτό ρυθμιστεί σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο. Η εν λόγω απαίτηση θα περιλαμβάνει την ευθύνη διαθεσιμότητας καυσίμου αεροσκαφών καθώς και τη διαθεσιμότητα υπηρεσιών τροφοδοσίας καυσίμου αεροσκαφών.

Υπηρεσίες Επίγειας Εξυπηρέτησης Αεροσκαφών

Καθ' όλη την Περίοδο Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα εξασφαλίσει ότι θα υπάρχουν πάντοτε διαθέσιμες υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών κατά τη διάρκεια του Ελαχίστου Ωραρίου Λειτουργίας, όπως αυτό ρυθμιστεί σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο σύμφωνα με την ισχύουσα Νομοθεσία.

Λοιπές Υποχρεωτικές Υπηρεσίες

Καθ' όλη την Περίοδο Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα καθιστά διαθέσιμες:

(α) εγκαταστάσεις και υπηρεσίες στάθμευσης για τουριστικά λεωφορεία (πούλμαν) και λεωφορεία, επιβατικά αυτοκίνητα και αυτοκίνητα υπαλλήλων που εργάζονται στα Περιφερειακά Αεροδρόμια, εφόσον υπάρχει χώρος διαθέσιμος εντός της περιμέτρου των Περιοχών Παραχώρησης,

(β) υπηρεσία διαδικτυακής σύνδεσης για δημόσια χρήση εντός των αεροσταθμών Επιβατών στα Περιφερειακά Αεροδρόμια,

(γ) αποπαγοποίηση αεροσκαφών στα αεροδρόμια Καβάλας και Θεσσαλονίκης και

(δ) Υποχρεωτικές Υπηρεσίες όπως προσδιορίζονται στο Παράρτημα 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*).

5 Μη-Αεροναυτικές Υπηρεσίες

Ο Παραχωρησιούχος θα είναι ελεύθερος να αναπτύξει και να παρέχει μη-αεροναυτικές υπηρεσίες όπως αυτές που παρατίθενται στο Μέρος 2 του Παραρτήματος 18 (*Εγκαταστάσεις και υπηρεσίες Μη Αεροπορικών Δραστηριοτήτων*) ή άλλες υπηρεσίες και/ή δραστηριότητες, οι οποίες δεν έρχονται σε σύγκρουση με οποιαδήποτε ισχύουσα Νομοθεσία. Καμία ξεχωριστή έγκριση δεν θα χρειαστεί για την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών και/ή δραστηριοτήτων.

6 Υπηρεσίες Διάσωσης και Πυρόσβεσης

Σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, ο Παραχωρησιούχος θα εξασφαλίσει τη θέσπιση και την εφαρμογή ενός σχεδίου επειγόντων περιστατικών αεροδρομίου συμπεριλαμβανομένων υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης σύμφωνα με τον Κανονισμό 2014 για τα Αεροδρόμια.

Η παροχή υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης θα περιλαμβάνεται στις Βασικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου. Ουδεμία ξεχωριστή χρέωση δεν δύναται να απαιτηθεί για υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης, παρά μόνο για τις κατ' απαίτηση υπηρεσίες, όπως οποιαδήποτε υπηρεσία πυρόσβεσης κατά τον ανεφοδιασμό αεροσκάφους με τους Επιβάτες επιβιβασθέντες στο αεροσκάφος ή κατά τη διάρκεια δοκιμών λειτουργίας του κινητήρα.

Το Δημόσιο θα μεριμνήσει ώστε το Πυροσβεστικό Σώμα Ελλάδος να παρέχει υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης σε ορισμένα ή όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια σύμφωνα με την ισχύουσα Νομοθεσία και τις Συμβάσεις Παροχής Υπηρεσιών επί τη βάσει χρέωσης.

Εναλλακτικώς, ο Παραχωρησιούχος δύναται να παρέχει υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης στα Περιφερειακά Αεροδρόμια χρησιμοποιώντας δικά του υλικά μέσα και ανθρώπινο δυναμικό σύμφωνα με την ισχύουσα Νομοθεσία. Εναλλακτικώς, ο Παραχωρησιούχος δύναται να έρθει σε συμφωνία με το Πυροσβεστικό Σώμα Ελλάδος ούτως ώστε να διασφαλίσει την παροχή υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης σε ορισμένα ή όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια σύμφωνα με την ισχύουσα Νομοθεσία.

Υφιστάμενες εγκαταστάσεις, εξοπλισμός και υλικά για υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης ιδιοκτησίας της ΥΠΑ θα μεταβιβαστούν στον Παραχωρησιούχο.

7 Υπηρεσίες Ασφαλείας (Security) της Αεροπορίας

Ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει υπηρεσίες ασφαλείας σύμφωνα με την ισχύουσα Νομοθεσία και τα ισχύοντα Πρότυπα και Προδιαγραφές σε σχέση με την ασφάλεια της αεροπορίας στα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

Ο Παραχωρησιούχος δύναται να αναθέσει συγκεκριμένα μέτρα ασφαλείας σε τρίτους παρόχους υπηρεσιών, που έχουν εγκριθεί από την ΥΠΑ, εφόσον αυτό είναι σύμφωνο με τις διατάξεις του Εθνικού Προγράμματος Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας (**ΕΠΑΠΑ**).

Ο Παραχωρησιούχος θα συνάψει συμβάσεις παροχής υπηρεσιών με οποιοδήποτε τρίτο πάροχο υπηρεσιών για την παροχή ελέγχου ασφαλείας στα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του ΕΠΑΠΑ η επίβλεψη της παροχής υπηρεσιών ασφαλείας θα παραμείνει στην αρμοδιότητα της Ελληνικής Αστυνομίας. Το Δημόσιο θα είναι υπεύθυνο για και θα βαρύνεται με το κόστος όλων των αστυνομικών δραστηριοτήτων στα Αεροδρόμια.

Τα μέτρα ασφαλείας του Παραχωρησιούχου για τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης θα συμπεριλάβουν οποιεσδήποτε πρόσθετες απαιτήσεις, όπως αυτές ορίζονται στο Πλαίσιο Συνεργασίας ούτως ώστε να μην τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια της Πολεμικής Αεροπορίας.

Όλος ο εξοπλισμός, τα υλικά και το ανθρώπινο δυναμικό που απαιτούνται για την εφαρμογή υπηρεσιών ασφαλείας της Αεροπορίας στα Περιφερειακά Αεροδρόμια θα τύχουν της επιμέλειας και χρηματοδότησης του Παραχωρησιούχου, ο οποίος δικαιούται να αποσβέσει πλήρως τις εν λόγω δαπάνες μέσω των Τελών Ασφαλείας.

Παράρτημα 6
Μέτρηση Επιδόσεων

1 Εισαγωγή

1.1 Ο σκοπός του παρόντος Παραρτήματος 6 είναι:

(α) να προσδιορίσει τη λειτουργία του συστήματος μέτρησης επιδόσεων το οποίο παρακινεί τον Παραχωρησιούχο να εκτελεί τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου σύμφωνα με τα Πρότυπα Επιδόσεων, να παρέχει επαρκή περιοχή στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών και χωρητικότητα αεροσταθμού Επιβατών, να παρέχει ένα ελάχιστο επίπεδο υπηρεσιών και να προσδιορίζει τις Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων όταν δεν επιτυγχάνονται οι σχετικοί στόχοι και

(β) να θεσπίσει τις διαδικασίες που απαιτούνται για τη μέτρηση των Προτύπων Επιδόσεων, της χωρητικότητας της περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών και του αεροσταθμού Επιβατών και της ποιότητας υπηρεσιών που παρέχονται από τον Παραχωρησιούχο.

1.2 Η παράγραφος 2 προσδιορίζει δεκαέξι (16) Πρότυπα Επιδόσεων, το σύστημα μέτρησης αυτών και τις επιπτώσεις σε περίπτωση που οι σχετικοί στόχοι δεν επιτυγχάνονται.

1.3 Η παράγραφος 3 προσδιορίζει τη μέτρηση χωρητικότητας περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών και του αεροσταθμού Επιβατών καθώς και τις επιπτώσεις σε περίπτωση που οι σχετικοί στόχοι δεν επιτυγχάνονται.

1.4 Η παράγραφος 4 προσδιορίζει τη μέτρηση της ποιότητας των παρεχομένων από τον Παραχωρησιούχο υπηρεσιών καθώς και τις επιπτώσεις σε περίπτωση που οι σχετικοί στόχοι δεν επιτυγχάνονται.

1.5 Η παράγραφος 5 προσδιορίζει τις οικονομικές επιπτώσεις σε περίπτωση που οι στόχοι δεν επιτυγχάνονται.

2 Μέτρηση Προτύπων Επιδόσεων

Κατά την Ημερομηνία Έναρξης Μέτρησης Επιδόσεων, η μέτρηση των Προτύπων Επιδόσεων θα αρχίσει σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο με την επιφύλαξη των διατάξεων τις παρούσας Σύμβασης.

Ο Παραχωρησιούχος θα εκπληρώνει τα σχετικά Πρότυπα Επιδόσεων ως ακολούθως:

- Πρότυπα Επιδόσεων 1-14, σε κάθε ένα εκ των Περιφερειακών Αεροδρομίων κάθε Τριμηνιαία Περίοδο, και

- Πρότυπα Επιδόσεων 15 και 16, σε κάθε ένα εκ των Περιφερειακών Αεροδρομίων κάθε Αύγουστο,

και σε κάθε μία περίπτωση μετά την Ημερομηνία Έναρξης Μέτρησης Επιδόσεων και για το υπόλοιπο της Περιόδου Παραχώρησης σύμφωνα με τον πίνακα που ακολουθεί:

2.1 Πρότυπα-Ελεγχόμενα από τον Παραχωρησιούχο

Πίνακας 1

Αριθ.	Περιοχή / Εγκατάσταση	Προδιαγραφές Προτύπου
1	Σημεία ελέγχου εισιτηρίων (Check-In)	90% των σημείων ελέγχου εισιτηρίων για την εξυπηρέτηση Επιβατών είναι Πλήρως Λειτουργικά κατά τις πραγματικές ώρες λειτουργίας.
2	Εξοπλισμός Ελέγχου Ασφαλείας	90% του εξοπλισμού ελέγχου ασφαλείας είναι Πλήρως Λειτουργικός κατά τις πραγματικές ώρες λειτουργίας.
3	Καροτσάκια αποσκευών	Καροτσάκια αποσκευών διαθέσιμα το 90% των πραγματικών ωρών λειτουργίας για Επιβάτες στην αίθουσα check in και στην αίθουσα αφίξεων/περιοχή παραλαβής αποσκευών.
4	Έλεγχος Μετανάστευσης / Τελωνειακός Έλεγχος	90% των θαλάμων για την εξυπηρέτηση Επιβατών είναι Πλήρως Λειτουργικοί κατά τις πραγματικές ώρες λειτουργίας.
5	Διαδίκτυο στον αεροσταθμό Επιβατών	Διαδίκτυο (wifi) στον αεροσταθμό Επιβατών διαθέσιμο κατά το 90% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.
6	Θερμοκρασία στον αεροσταθμό Επιβατών	Σύμφωνα με το πρότυπο ΤΟΤΕΕ 2423/86, για περισσότερο από το 90% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.
7	Ταινιόδρομοι παραλαβής αποσκευών	Όλοι οι ταινιόδρομοι παραλαβής αποσκευών είναι Πλήρως Λειτουργικοί κατά το 90% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.
8	Σύστημα Οπτικών Αναγγελιών Πτήσεων	Το Σύστημα Οπτικών Αναγγελιών Πτήσεων (ΣΟΑΠ/FIDS) και το 90% των οθονών είναι Πλήρως Λειτουργικά κατά το

Αριθ.	Περιοχή / Εγκατάσταση	Προδιαγραφές Προτύπου
	(ΣΟΑΠ)	90% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.
9	Ανελκυστήρες / Κυλιόμενες Σκάλες / Κυλιόμενοι Διάδρομοι	Κάθε εξοπλισμός είναι Πλήρως Λειτουργικός κατά το 90% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.
10	Καθαριότητα	Η καθαριότητα διατηρείται κατά τη διάρκεια του 90% των πραγματικών ωρών λειτουργίας σύμφωνα με προδιαγραφές που καθορίζονται από τον Παραχωρησιούχο.

Ο ανωτέρω πίνακας παρέχει μόνο τα γενικά μεγέθη για τα Πρότυπα Επιδόσεων. Ο Παραχωρησιούχος θα είναι υπεύθυνος για την ανάπτυξη και εφαρμογή λεπτομερούς μεθοδολογίας για τη μέτρηση των Προτύπων Ελεγχομένων από τον Παραχωρησιούχο, που θα επιτυγχάνονται ή θα υπερβαίνονται ανά πάσα στιγμή και δύναται, με δική του επιβάρυνση, να απασχολήσει ανεξάρτητο τρίτο μέρος το οποίο θα πραγματοποιεί τις εν λόγω μετρήσεις. Η Μέτρηση των Προτύπων Επιδόσεων 1-10 θα αποτελεί μια συνεχή διαδικασία, δηλ. θα μετρώνται διαρκώς. Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλει εντός σαράντα δύο (42) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, περιγραφή της μεθοδολογίας προς την ΥΠΑ, η οποία θα εγκρίνει τη μεθοδολογία πριν την Ημερομηνία Έναρξης Μέτρησης Επιδόσεων. Η μεθοδολογία δύναται να τροποποιηθεί με την έγκριση της ΥΠΑ και του Παραχωρησιούχου και τα μέρη θα συνεργαστούν μεταξύ τους ώστε να αναπτύξουν τροποποιημένη μεθοδολογία εφόσον αυτό ζητηθεί από ένα μέρος.

Διακοπές λειτουργίας για προληπτική συντήρηση δεν θα αποτελούν μέρος των κριτηρίων μέτρησης σε σχέση με τα Πρότυπα Επιδόσεων 1-10 (όπως εφαρμόζονται) συμπεριλαμβανομένων των διακοπών λειτουργίας που συμβαίνουν ως αποτέλεσμα Υπηρεσιών Ελεγχομένων από Τρίτα Μέρη, υπό την προϋπόθεση ότι ο Παραχωρησιούχος θα διασφαλίσει ότι οι διακοπές λειτουργίας για προληπτική συντήρηση έχουν ελάχιστη επίπτωση στις Δραστηριότητες Παραχώρησης και διενεργούνται, κατά το μέτρο που είναι ευλόγως εφικτό, κατά τη διάρκεια χαμηλών επιπέδων δραστηριότητας. Ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει στην ΥΠΑ στοιχεία διακοπής λειτουργίας σε σχέση με οποιαδήποτε διακοπή λειτουργίας.

2.2 Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη

Ο Παραχωρησιούχος θα αρχίσει μετρήσεις Προτύπων Ελεγχομένων από Τρίτα Μέρη σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο μόλις ζητηθεί να διασφαλίσει την επίδοση αυτών σύμφωνα με το Άρθρο 27 (*Υπηρεσίες Αεροδρομίου και Επιδόσεις*).

Ο Παραχωρησιούχος θα εξασφαλίσει ότι τα εφαρμοστέα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη ενσωματώνονται στις συμβάσεις με το σχετικό τρίτο μέρος σύμφωνα με το Άρθρο 27.2.2 και θα συνεργάζεται περαιτέρω με αυτές τις εταιρείες ώστε να εκπληρώσουν τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη.

Τα σχετικά Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη σε σχέση με τις Υπηρεσίες Ελεγχόμενες από Τρίτα Μέρη παρατίθενται παρακάτω.

2.2.1 **Στόχοι Ανεφοδιασμού Αεροσκαφών με καύσιμα**

Ο Παραχωρησιούχος θα μετρά ανά πάσα στιγμή τη διαθεσιμότητα των υπηρεσιών ανεφοδιασμού καυσίμων καθώς και τις διαθέσιμες ποσότητες καυσίμων όπως παρατίθενται παρακάτω και ο Παραχωρησιούχος θα συνεργάζεται με τις εταιρείες καυσίμων ώστε να επιτύχει τους επιθυμητούς στόχους που παρουσιάζονται ακολούθως στον Πίνακα 2.

Πίνακας 2

Αρ.	Περιοχή / Εγκατάσταση	Προδιαγραφές Προτύπου
11	Υπηρεσίες ανεφοδιασμού καυσίμων	Πάντα (100% του χρόνου) διαθέσιμες κατά τη διάρκεια του ωραρίου λειτουργίας
12	Διαθεσιμότητα καυσίμων	Ελάχιστη ποσότητα Jet-A-1 και Avgas (όπου υπάρχει) όπως ορίζεται από τον Παραχωρησιούχο στο σχετικό Εγχειρίδιο Αεροδρομίου θα είναι πάντα (100% του χρόνου) διαθέσιμη

2.2.2 **Στόχοι Υπηρεσιών Εξυπηρέτησης Εδάφους**

Ο Παραχωρησιούχος θα μετρά τη διαθεσιμότητα των υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους και τη διαθεσιμότητα του κρίσιμου εξοπλισμού υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους ανά πάσα στιγμή και σύμφωνα με την παράγραφο 2.4 και ο Παραχωρησιούχος θα συνεργάζεται με τις εταιρείες υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους ή τις αυτοεξυπηρετούμενες αεροπορικές εταιρείες (ως προς τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους)ώστε να επιτύχει τους επιθυμητούς στόχους που παρουσιάζονται ακολούθως στον Πίνακα 3.

Πίνακας 3

Αρ.	Περιοχή / Εγκατάσταση	Προδιαγραφές Προτύπου
13	Υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους	Πάντα διαθέσιμες κατά τη διάρκεια του ωραρίου λειτουργίας
14	Κρίσιμος εξοπλισμός υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους	Ελάχιστος στόχος διαθεσιμότητας οριζόμενος από τον Παραχωρησιούχο του Πλήρως Λειτουργικού κρίσιμου εξοπλισμού υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους ανά αεροδρόμιο και ανά τύπο εξοπλισμού

2.2.3 **Στόχος Εξυπηρέτησης Σημείων Ελέγχου Εισιτηρίων (Check-In)**

Σε αντίθεση με τα άλλα Πρότυπα Επιδόσεων, το ακόλουθο Πρότυπο Επιδόσεων θα μετράται μόνο κατά τη διάρκεια μίας εβδομάδας καθ' έκαστο Έτος Παραχώρησης: Ο Παραχωρησιούχος θα επιλέξει ο ίδιος και θα ειδοποιεί το Δημόσιο, τον Παραχωρητή και την ΥΠΑ στην αρχή κάθε Έτους Παραχώρησης, ότι είτε την τελευταία εβδομάδα του Ιουλίου, είτε την πρώτη εβδομάδα του Αυγούστου είτε την τελευταία εβδομάδα του Αυγούστου θα μετρά τους χρόνους των ελέγχων εισιτηρίων (check-in) των Επιβατών σε καθένα εκ των Περιφερειακών Αεροδρομίων όπως ορίζεται παρακάτω και ο Παραχωρησιούχος θα συνεργάζεται μαζί με τις εταιρείες υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους ή τις αυτοεξυπηρετούμενες αεροπορικές εταιρείες ώστε να επιτύχει τους επιθυμητούς στόχους που παρουσιάζονται ακολούθως στον Πίνακα 4.

Πίνακας 4

Αρ.	Περιοχή / Εγκατάσταση	Προδιαγραφές Προτύπου
15	Έλεγχος εισιτηρίων (Check-In) Επιβατών	Το 50% των Επιβατών εξυπηρετούνται εντός 15 λεπτών από τη στιγμή που στέκονται στην ουρά αναμονής για έλεγχο εισιτηρίων (check-in) για Προγραμματισμένες Πτήσεις.

2.2.4 **Στόχος Διαχείρισης Αποσκευών**

Σε αντίθεση με τα άλλα Πρότυπα Επιδόσεων, το ακόλουθο Πρότυπο Επιδόσεων θα μετράται μόνο κατά τη διάρκεια μίας εβδομάδας καθ' έκαστο Έτος Παραχώρησης: Ο Παραχωρησιούχος θα επιλέξει ο ίδιος και θα ειδοποιεί το Δημόσιο, τον Παραχωρητή και την ΥΠΑ στην αρχή κάθε Έτους Παραχώρησης, ότι είτε την τελευταία εβδομάδα του Ιουλίου, είτε την πρώτη εβδομάδα του Αυγούστου είτε την τελευταία εβδομάδα του Αυγούστου θα μετρά τους χρόνους διαχείρισης αποσκευών όπως ορίζεται παρακάτω και ο Παραχωρησιούχος θα συνεργάζεται μαζί με τις εταιρίες διαχείρισης αποσκευών ή τις αυτοεξυπηρετούμενες αεροπορικές εταιρείες ώστε να επιτύχει τους επιθυμητούς στόχους που παρουσιάζονται ακολούθως στον Πίνακα 5.

Πίνακας 5

Αρ.	Περιοχή / Εγκατάσταση	Προδιαγραφές Προτύπου
16	Χρόνος παράδοσης αποσκευών (της τελευταίας αποσκευής που φτάνει στον ταινιόδρομο)	35 λεπτά μετά την ακινητοποίηση/παύση κινητήρων (on-block) του αεροσκάφους

2.3 Μέτρηση και Υποβολή Εκθέσεων

Τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη υπ' αριθμόν 11-14 (συμπεριλαμβανομένου) πρέπει να επιτυγχάνονται ή να υπερβαίνονται ανά πάσα στιγμή.

Οι Πίνακες που παρουσιάζονται στην παράγραφο 2.2 παρέχουν μόνο γενικές οδηγίες σχετικά με τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη. Ο Παραχωρησιούχος θα αναπτύξει και θα εφαρμόσει λεπτομερή μεθοδολογία για τη μέτρηση των εν λόγω προτύπων.

Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλει εντός σαράντα δύο (42) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, περιγραφή της μεθοδολογίας προς την ΥΠΑ προς έγκριση για τη μέτρηση εκάστου εκ των Προτύπων Ελεγχομένων από Τρίτα Μέρη. Η ΥΠΑ θα εγκρίνει την εν λόγω μεθοδολογία πριν την Ημερομηνία Έναρξης Μέτρησης Επιδόσεων. Η μεθοδολογία δύναται να τροποποιηθεί με την έγκριση της ΥΠΑ και τα μέρη θα συνεργάζονται μεταξύ τους ώστε να αναπτύξουν τροποποιημένη μεθοδολογία εφόσον αυτό ζητηθεί από ένα μέρος.

Ο Παραχωρησιούχος δύναται, με δική του οικονομική επιβάρυνση, να απασχολήσει ανεξάρτητο τρίτο μέρος το οποίο θα πραγματοποιεί τις απαιτούμενες μετρήσεις σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση συμπεριλαμβανομένου του παρόντος Παραρτήματος 6. Η υποβολή έκθεσης προς την ΥΠΑ θα γίνεται σε τριμηνιαία βάση (για τα Πρότυπα Επιδόσεων 1-14) και οι

Πόντοι Ανεπάρκειας θα επιβάλλονται σε τριμηνιαία βάση. Η υποβολή έκθεσης προς την ΥΠΑ θα γίνεται σε ετήσια βάση για τα Πρότυπα Επιδόσεων 15 και 16 κι επομένως οι Πόντοι Ανεπάρκειας θα επιβάλλονται μόνο μία φορά ανά έτος. Η υποβολή έκθεσης θα γίνεται σύμφωνα με το Άρθρο 27.3 (*Εκθέσεις Προόδου*).

Εάν στον Παραχωρησιούχο επιβληθούν οποιοιδήποτε Πόντοι Ανεπάρκειας σε οποιαδήποτε Τριμηνιαία Περίοδο, τότε αυτός θα υποβάλει Σχέδιο Αποκατάστασης όπου θα περιγράφει τα μέτρα που προτίθεται να λάβει ούτως ώστε να βελτιώσει την παροχή υπηρεσιών.

Όχι αργότερα από την 1η Μαρτίου εκάστου ημερολογιακού έτους, ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλει Έκθεση Ετησίων Επιδόσεων όπου θα περιλαμβάνει τα αποτελέσματα όλων των μετρήσεων των Προτύπων Επιδόσεων (1-16) του προηγουμένου ημερολογιακού έτους.

Η μέτρηση των Προτύπων Ελεγχομένων από τον Παραχωρησιούχο και η υποβολή εκθέσεων για αυτά θα αποτελεί συνεχή διαδικασία κατά τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης και θα αρχίζει σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο από την Ημερομηνία Έναρξης Μέτρησης Επιδόσεων.

Η μέτρηση των Προτύπων Ελεγχομένων από Τρίτα Μέρη και η υποβολή εκθέσεων για αυτά θα αποτελεί συνεχή διαδικασία και θα αρχίζει το αργότερο κατά:

(i) την Ημερομηνία Έναρξης Μέτρησης Επιδόσεων

(ii) την επαναδιαπραγμάτευση υφισταμένης σύμβασης ή την υπογραφή νέας σύμβασης με τρίτο μέρος για την παροχή αντίστοιχων υπηρεσιών.

Ο Παραχωρησιούχος οφείλει να παρακολουθεί και να τηρεί όλα τα σχετικά αρχεία της μέτρησης Προτύπων Επιδόσεων (συμπεριλαμβανομένων, προς αποφυγή αμφιβολιών, των αντιγράφων όλων των Τριμηνιαίων Εκθέσεων και των Εκθέσεων Ετησίων Επιδόσεων) κατά την διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης.

2.4 Σύστημα Πόντων Ανεπάρκειας για Μέτρηση Προτύπων Επιδόσεων

Πίνακας 6 Πρότυπα Ελεγχόμενα από τον Παραχωρησιούχο

Πρότυπα / Εγκατάσταση σε σχέση με τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από τον Παραχωρησιούχο	Επίπεδο 1 Γεγονός	Επίπεδο 2 Γεγονός	Επίπεδο 3 Γεγονός	Επίπεδο 4 Γεγονός	Επίπεδο 5 Γεγονός
Πόντοι Ανεπάρκειας	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
1. Σημεία Ελέγχου Εισιτηρίων (Check-In)	Άνω του 85% αλλά κάτω του 90% των σημείων ελέγχου εισιτηρίων για την εξυπηρέτηση Επιβατών είναι Πλήρως Λειτουργικά.	Άνω του 80% και έως το 85% των σημείων ελέγχου εισιτηρίων για την εξυπηρέτηση Επιβατών είναι Πλήρως Λειτουργικά.	Άνω του 75% και έως το 80% των σημείων ελέγχου εισιτηρίων για την εξυπηρέτηση Επιβατών είναι Πλήρως Λειτουργικά.	Άνω του 70 % και έως το 75% των σημείων ελέγχου εισιτηρίων για την εξυπηρέτηση Επιβατών είναι Πλήρως Λειτουργικά.	Άνω του 65% και έως το 70% των σημείων ελέγχου εισιτηρίων για την εξυπηρέτηση Επιβατών είναι Πλήρως Λειτουργικά.
2. Εξοπλισμός Ελέγχου Ασφαλείας	Το 85% αλλά κάτω του 90% του κρίσιμου εξοπλισμού είναι Πλήρως Λειτουργικός.	Το 80% έως 85% του κρίσιμου εξοπλισμού είναι Πλήρως Λειτουργικός.	Το 75% έως 80% του κρίσιμου εξοπλισμού είναι Πλήρως Λειτουργικός.	Το 70% έως 75% του κρίσιμου εξοπλισμού είναι Πλήρως Λειτουργικός.	Το 65% έως 70% του κρίσιμου εξοπλισμού είναι Πλήρως Λειτουργικός.
3. Διαθεσιμότητα Καροτσιών	Καροτσάκια αποσκευών διαθέσιμα για άνω του 85% αλλά κάτω του 90% του χρόνου για Επιβάτες στην αίθουσα check in και στην αίθουσα	Καροτσάκια αποσκευών διαθέσιμα για άνω του 80% και έως 85% του χρόνου για Επιβάτες στην αίθουσα check in και στην αίθουσα αφίξεων/περιοχή παραλαβής	Καροτσάκια αποσκευών διαθέσιμα για άνω του 75% και έως 80% του χρόνου για Επιβάτες στην αίθουσα check in και στην αίθουσα αφίξεων/περιοχή παραλαβής	Καροτσάκια αποσκευών διαθέσιμα για άνω του 70% και έως 75% του χρόνου για Επιβάτες στην αίθουσα check in και στην αίθουσα αφίξεων/περιοχ	Καροτσάκια αποσκευών διαθέσιμα για άνω του 65% και έως 70% του χρόνου για Επιβάτες στην αίθουσα check in και στην αίθουσα αφίξεων/περιοχή παραλαβής

Πρότυπα / Εγκατάσταση σε σχέση με τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από τον Παραχωρησιούχο	Επίπεδο 1 Γεγονός	Επίπεδο 2 Γεγονός	Επίπεδο 3 Γεγονός	Επίπεδο 4 Γεγονός	Επίπεδο 5 Γεγονός
Πόντοι Ανεπάρκειας	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
	αφίξεων/περιοχή παραλαβής αποσκευών.	αποσκευών.	αποσκευών.	ή παραλαβής αποσκευών.	αποσκευών.
4. Έλεγχος Μετανάστευσης / Τελωνειακός Έλεγχος	Άνω του 85% αλλά κάτω του 90% του χρόνου όλοι οι θάλαμοι για την εξυπηρέτηση Επιβατών είναι Πλήρως Λειτουργικοί.	Άνω του 80% και έως το 85% του χρόνου όλοι οι θάλαμοι για την εξυπηρέτηση Επιβατών είναι Πλήρως Λειτουργικοί.	Άνω του 75% και έως το 80% του χρόνου όλοι οι θάλαμοι για την εξυπηρέτηση Επιβατών είναι Πλήρως Λειτουργικοί.	Άνω του 70% και έως το 75% του χρόνου όλοι οι θάλαμοι για την εξυπηρέτηση Επιβατών είναι Πλήρως Λειτουργικοί.	Άνω του 65% και έως το 70% του χρόνου όλοι οι θάλαμοι για την εξυπηρέτηση Επιβατών είναι Πλήρως Λειτουργικοί.
5. Διαδίκτυο στον Αεροσταθμό Επιβατών	Διαθεσιμότητα διαδικτυακής σύνδεσης (wifi) στον αεροσταθμό Επιβατών για άνω του 85% αλλά κάτω του 90% του χρόνου.	Διαθεσιμότητα διαδικτυακής σύνδεσης (wifi) στον αεροσταθμό Επιβατών για άνω του 80% και έως 85% του χρόνου.	Διαθεσιμότητα διαδικτυακής σύνδεσης (wifi) στον αεροσταθμό Επιβατών για άνω του 75% και έως 80% του χρόνου.	Διαθεσιμότητα διαδικτυακής σύνδεσης (wifi) στον αεροσταθμό Επιβατών για άνω του 70% και έως 75% του χρόνου.	Διαθεσιμότητα διαδικτυακής σύνδεσης (wifi) στον αεροσταθμό Επιβατών για άνω του 65% και έως 70% του χρόνου.
6. Θερμοκρασία στον Αεροσταθμό	Σύμφωνα με το πρότυπο ΤΟΤΕΕ 2423/1986	Σύμφωνα με το πρότυπο ΤΟΤΕΕ 2423/1986 άνω του 80% και έως	Σύμφωνα με το πρότυπο ΤΟΤΕΕ 2423/1986 άνω του 75% και έως	Σύμφωνα με το πρότυπο ΤΟΤΕΕ 2423/1986 για	Σύμφωνα με το πρότυπο ΤΟΤΕΕ 2423/1986 άνω του 65% και έως

Πρότυπα / Εγκατάσταση σε σχέση με τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από τον Παραχωρησιούχο	Επίπεδο 1 Γεγονός	Επίπεδο 2 Γεγονός	Επίπεδο 3 Γεγονός	Επίπεδο 4 Γεγονός	Επίπεδο 5 Γεγονός
Πόντοι Ανεπάρκειας	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Επιβατών	άνω του 85% αλλά κάτω του 90% του χρόνου.	το 85% του χρόνου.	το 80% του χρόνου.	άνω του 70% και έως το 75% του χρόνου.	το 70% του χρόνου.
7. Ταινιόδρομοι Παραλαβής Αποσκευών	Όλοι οι ταινιόδρομοι Πλήρως Λειτουργικοί άνω του 85% αλλά κάτω του 90% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.	Όλοι οι ταινιόδρομοι Πλήρως Λειτουργικοί άνω του 80% και έως το 85% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.	Όλοι οι ταινιόδρομοι Πλήρως Λειτουργικοί άνω του 75% και έως το 80% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.	Όλοι οι ταινιόδρομοι Πλήρως Λειτουργικοί άνω του 70% και έως το 75% των πραγματικών ωρών λειτουργίας .	Όλοι οι ταινιόδρομοι Πλήρως Λειτουργικοί άνω του 65% και έως το 70% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.
8. Σύστημα Οπτικών Αναγγελιών Πτήσεων (ΣΟΑΠ)	Πλήρως Λειτουργικό άνω του 85% αλλά κάτω του 90% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.	Πλήρως Λειτουργικό για άνω του 80% και έως το 85% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.	Πλήρως Λειτουργικό άνω του 75% και έως το 80% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.	Πλήρως Λειτουργικό άνω του 70% και έως το 75% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.	Πλήρως Λειτουργικό άνω του 65% και έως το 70% των πραγματικών ωρών λειτουργίας.
9. Ανελκυστήρες / Κυλιόμενες Σκάλες /	Άνω του 85% αλλά κάτω του 90% κάθε εξοπλισμού είναι πλήρως	Άνω του 80% και έως το 85% κάθε εξοπλισμού είναι πλήρως λειτουργικός κατά	Άνω του 75% και έως το 80% κάθε εξοπλισμού είναι πλήρως λειτουργικός κατά	Άνω του 70% και έως το 75% κάθε εξοπλισμού είναι πλήρως	Άνω του 65% και έως το 70% κάθε εξοπλισμού είναι πλήρως λειτουργικός κατά

MG

Πρότυπα / Εγκατάσταση σε σχέση με τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από τον Παραχωρησιούχο	Επίπεδο 1 Γεγονός	Επίπεδο 2 Γεγονός	Επίπεδο 3 Γεγονός	Επίπεδο 4 Γεγονός	Επίπεδο 5 Γεγονός
Πόντοι Ανεπάρκειας	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Κυλιόμενοι Διάδρομοι	λειτουργικός κατά τις πραγματικές ώρες λειτουργίας.	τις πραγματικές ώρες λειτουργίας.	τις πραγματικές ώρες λειτουργίας.	λειτουργικός κατά τις πραγματικές ώρες λειτουργίας.	τις πραγματικές ώρες λειτουργίας.
10. Καθαριότητα	Η καθαριότητα διατηρείται σύμφωνα με τις Προδιαγραφές για άνω του 85% αλλά κάτω του 90% του πραγματικού ωραρίου λειτουργίας.	Η καθαριότητα διατηρείται σύμφωνα με τις Προδιαγραφές για άνω του 80% και έως το 85% του πραγματικού ωραρίου λειτουργίας.	Η καθαριότητα διατηρείται σύμφωνα με τις Προδιαγραφές για άνω του 75% και έως το 80% του πραγματικού ωραρίου λειτουργίας.	Η καθαριότητα διατηρείται σύμφωνα με τις Προδιαγραφές για άνω του 70% και έως το 75% του πραγματικού ωραρίου λειτουργίας.	Η καθαριότητα διατηρείται σύμφωνα με τις Προδιαγραφές για άνω του 65% και έως το 70% του πραγματικού ωραρίου λειτουργίας.

Πίνακας 7 Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη

Πρότυπα / Εγκατάσταση σε σχέση με τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη	Γεγονός Επιπέδου 1	Γεγονός Επιπέδου 2	Γεγονός Επιπέδου 3	Γεγονός Επιπέδου 4	Γεγονός Επιπέδου 5

Πόντοι Ανεπάρκειας	1	2	3	4	5
11. Διαθεσιμότητα Υπηρεσιών Ανεφοδιασμού	Οι υπηρεσίες ανεφοδιασμού είναι διαθέσιμες για άνω του 95% αλλά κάτω του 100% του χρόνου	Οι υπηρεσίες ανεφοδιασμού είναι διαθέσιμες για άνω του 90% και έως το 95% του χρόνου	Οι υπηρεσίες ανεφοδιασμού είναι διαθέσιμες για άνω του 85% και έως το 90% του χρόνου	Οι υπηρεσίες ανεφοδιασμού είναι διαθέσιμες για άνω του 80% και έως το 85% του χρόνου	Οι υπηρεσίες ανεφοδιασμού είναι διαθέσιμες για άνω του 75% και έως το 80% του χρόνου
12. Διαθεσιμότητα Ελαχίστων Ποσοτήτων Καυσίμων όπως ορίζονται στην παράγραφο 2.2.1, Πίνακας 2, Αριθ.12	Οι ελάχιστες ποσότητες καυσίμων είναι διαθέσιμες για άνω του 95% αλλά κάτω του 100% του χρόνου	Οι ελάχιστες ποσότητες καυσίμων είναι διαθέσιμες για άνω του 90% και έως το 95% του χρόνου	Οι ελάχιστες ποσότητες καυσίμων είναι διαθέσιμες για άνω του 85% και έως το 90% του χρόνου	Οι ελάχιστες ποσότητες καυσίμων είναι διαθέσιμες για άνω του 80% και έως το 85% του χρόνου	Οι ελάχιστες ποσότητες καυσίμων είναι διαθέσιμες για άνω του 75% και έως το 80% του χρόνου
13. Διαθεσιμότητα Υπηρεσιών Εξυπηρέτησης Εδάφους	Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους είναι διαθέσιμες για άνω του 95% αλλά κάτω του 100% του χρόνου	Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους είναι διαθέσιμες για άνω του 90% και έως το 95% του χρόνου	Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους είναι διαθέσιμες για άνω του 85% και έως το 90% του χρόνου	Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους είναι διαθέσιμες για άνω του 80% και έως το 85% του χρόνου	Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους είναι διαθέσιμες για άνω του 75% και έως το 80% του χρόνου
14. Διαθεσιμότητα Κρίσιμου Εξοπλισμού Υπηρεσιών Εξυπηρέτησης Εδάφους	Ο κρίσιμος εξοπλισμός υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους είναι διαθέσιμος για άνω του 95% αλλά κάτω του 100% του	Ο κρίσιμος εξοπλισμός υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους είναι διαθέσιμος για άνω του 90% και έως το 95% του	Ο κρίσιμος εξοπλισμός υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους είναι διαθέσιμος για άνω του 85% και έως το 90% του	Ο κρίσιμος εξοπλισμός υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους είναι διαθέσιμος για άνω του 80% και έως το 85%	Ο κρίσιμος εξοπλισμός υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους είναι διαθέσιμος για άνω του 75% και έως το 80% του

Πρότυπα / Εγκατάσταση σε σχέση με τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη	Γεγονός Επιπέδου 1	Γεγονός Επιπέδου 2	Γεγονός Επιπέδου 3	Γεγονός Επιπέδου 4	Γεγονός Επιπέδου 5
Πόντοι Ανεπάρκειας	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
	χρόνου	χρόνου	χρόνου	του χρόνου	χρόνου
15. Στόχος Σημείου Ελέγχου Εισιτηρίων (Check-in)	Ο στόχος επιτυγχάνεται κατά το 95% αλλά κάτω του 100% των πτήσεων	Ο στόχος επιτυγχάνεται κατά το 90% έως και το 95% των πτήσεων	Ο στόχος επιτυγχάνεται κατά το 85% έως και το 90% των πτήσεων	Ο στόχος επιτυγχάνεται κατά το 80% έως και το 85% των πτήσεων	Ο στόχος επιτυγχάνεται κατά το 75% έως και το 80% των πτήσεων
16. Στόχος Διαχείρισης Αποσκευών	Ο στόχος επιτυγχάνεται κατά το 95% αλλά κάτω του 100% των πτήσεων	Ο στόχος επιτυγχάνεται κατά το 90% έως και το 95% των πτήσεων	Ο στόχος επιτυγχάνεται κατά το 85% έως και το 90% των πτήσεων	Ο στόχος επιτυγχάνεται κατά το 80% έως και το 85% των πτήσεων	Ο στόχος επιτυγχάνεται κατά το 75% έως και το 80% των πτήσεων

2.5 Σύμφωνα με τις παραγράφους 2.2 και 2.3, στον Παραχωρησιούχο θα επιβάλλονται οι ακόλουθοι Πόντοι Ανεπάρκειας κάθε φορά που δεν καταφέρνει να επιτύχει τα Πρότυπα Επίδοσης που παρατίθενται στους ανωτέρω Πίνακες 6 και 7 κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε Τριμηνιαίας Περιόδου όπως παρατίθεται στους Πίνακες 8 και 9 που ακολουθούν:

Πίνακας 8

Γεγονός	Πόντοι Ανεπάρκειας ανά Αεροδρόμιο ανά Τριμηνιαία Περίοδο ανά Γεγονός για έκαστο εκ των 14 μονίμως μετρούμενων Προτύπων Επίδοσης
Επίπεδο 1	1,0
Επίπεδο 2	2,0
Επίπεδο 3	3,0

Επίπεδο 4	4,0
Επίπεδο 5	5,0

Πίνακας 9

Γεγονός	Πόντοι Ανεπάρκειας ανά Αεροδρόμιο ανά Έτος Παραχώρησης ανά Γεγονός για Πρότυπα Επίδοσης # 15 και 16
Επίπεδο 1	3,0
Επίπεδο 2	6,0
Επίπεδο 3	9,0
Επίπεδο 4	12,0
Επίπεδο 5	15,0

3 Εκτίμηση Χωρητικότητας Αεροσταθμού Επιβατών και Περιοχής Στάθμευσης και Ελιγμών Αεροσκαφών

Ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει επαρκή χωρητικότητα των περιοχών στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών και των αεροσταθμών Επιβατών ούτως ώστε να ικανοποιεί τη ζήτηση της εναέριας κυκλοφορίας συμπεριλαμβανομένης αυτής σε περιόδους υψηλής ζήτησης.

Ο Παραχωρησιούχος θα αναλάβει τα Επικείμενα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης καθώς και τα Μελλοντικά Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης κατά τρόπο ώστε να εξασφαλίζει ότι οι Υπηρεσίες Αεροδρομίου προσφέρονται σύμφωνα με τα Πρότυπα και τις Προδιαγραφές, καθώς και σύμφωνα με τα Πρότυπα Επιδόσεων, Πρότυπα Ποιότητας Υπηρεσιών και τις απαιτήσεις χωρητικότητας.

Ο Παραχωρησιούχος θα συνάψει σύμβαση με τον Φορέα Εκτίμησης Χωρητικότητας, μια εξειδικευμένη εταιρεία, για την εκτίμηση χωρητικότητας τόσο των αεροσταθμών Επιβατών όσο και των περιοχών στάθμευσης και ελιγμών πολιτικών αεροσκαφών εκάστου εκ των Περιφερειακών Αεροδρομίων. Ο Φορέας Εκτίμησης Χωρητικότητας οφείλει να διαθέτει αποδεδειγμένο ιστορικό εκτιμήσεων χωρητικότητας αεροδρομίων (ελάχιστη εμπειρία) και να έχει εκτελέσει εκτιμήσεις χωρητικότητας περιοχών στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών και αεροσταθμών σε όχι λιγότερα από τρία (3) διεθνή αεροδρόμια κατά τη διάρκεια των τριών (3) τελευταίων ετών. Ο Φορέας Εκτίμησης Χωρητικότητας οφείλει να εγκριθεί από την ΥΠΑ, δίχως όμως να μπορεί η τελευταία να αρνείται ή καθυστερεί την εν λόγω έγκριση δίχως εύλογη αιτία, βάσει της ελαχίστης εμπειρίας σε εκτιμήσεις χωρητικότητας περιοχών στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών και αεροσταθμών Επιβατών όπως περιγράφονται στην παρούσα παράγραφο.

Ο Φορέας Εκτίμησης Χωρητικότητας θα προβεί σε Εκτίμηση Χωρητικότητας σύμφωνα με το Άρθρο 20.2 (*Εκτίμηση Χωρητικότητας)*

3.1 Εκτίμηση Χωρητικότητας Περιοχής Στάθμευσης και Ελιγμών Αεροσκαφών

Σε όλες τις Εκτιμήσεις Χωρητικότητας ο Φορέας Εκτίμησης Χωρητικότητας θα εκτιμά την υφιστάμενη χωρητικότητα περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών στο σχετικό Περιφερειακό Αεροδρόμιο.

Κατά την εκτέλεση των Εκτιμήσεων Χωρητικότητας αυτού, θα αξιολογήσει τους ακόλουθους παράγοντες:

(i) μέγεθος και χωροθέτηση των υφισταμένων εγκαταστάσεων (περιοχές στάθμευσης και ελιγμών πολιτικών αεροσκαφών),

(ii) πραγματικά δεδομένα προγράμματος πτήσεων για τη σχετική Περίοδο Αιχμής όπως αριθμός πτήσεων, τύπος αεροσκαφών, προγραμματισμένες ώρες αφίξεων και αναχωρήσεων, αεροδρόμιο προέλευσης / προορισμού,

(iii) πραγματική αεροπορική κίνηση για όλα τα 60-λεπτα διαστήματα της Περιόδου Αιχμής (κινήσεις αφίξεων, κινήσεις αναχωρήσεων, άφιξη Επιβατών, αναχώρηση Επιβατών),

(iv) δεδομένα κατανομής για κάθε πτήση κατά την Περίοδο Αιχμής, όπως κατανομή θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών και

(v) πληροφόρηση παρεχόμενη από την Ελληνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων (ΕΑΣΠ) όπως η Γνωστοποίηση Χωρητικότητας Αεροδρομίου (NAC), ο αριθμός αιτημάτων χρόνου χρήσης (slots) για σειρές πτήσεων που δεν εγκρίθηκαν από την ΕΑΣΠ λόγω έλλειψης χωρητικότητας της περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών με χρόνους όπως ζητήθηκαν αρχικώς κ.λπ.

Βάσει της ανάλυσης των δεδομένων και σε συνεργασία με τον Παραχωρησιούχο, ο Φορέας Εκτίμησης Χωρητικότητας θα καθορίσει, εφαρμόζοντας την κατάλληλη μεθοδολογία, την υφιστάμενη χωρητικότητα της (των) περιοχής (-ων) στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών υπολογισμένο δια του αριθμού θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών ανά κατηγορία αεροσκάφους. Ο τελικός αριθμός θέσεων στάθμευσης ανά κατηγορία αεροσκάφους θα ανακοινωθεί στην ΥΠΑ και θα χρησιμοποιηθεί από την ΕΑΣΠ ως Γνωστοποίηση Χωρητικότητας Αεροδρομίου (NAC) για τις επόμενες περιόδους προγραμματισμού.

Ο καθορισμός της ζήτησης για θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών θα πραγματοποιηθεί ως εξής: τα αιτήματα χρόνου χρήσης που απευθύνονται στην ΕΑΣΠ για σειρές πτήσεων που δεν έχουν εγκριθεί από την ΕΑΣΠ για τις ώρες άφιξης ή αναχώρησης που ζητήθηκαν αρχικώς θα αναλυθούν σύμφωνα με τον κωδικό αιτίας για έλλειψη χωρητικότητας περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών (επί του παρόντος ο εν λόγω κωδικός είναι ο "ΑΑ") . Η προσφορά εναλλακτικού χρόνου χρήσης εντός μίας ώρας πριν και μίας ώρας μετά του αιτηθέντος χρόνου (+/- 60 λεπτά από τον αιτηθέντα χρόνο) θα θεωρείται ως αποδεκτή προσφορά και συνεπώς, η μη-έγκριση του αρχικού αιτήματος χρόνου χρήσης (60-λεπτό διάστημα) δεν θα λογίζεται ως μη επαρκής χωρητικότητα. Για κάθε διάστημα των 60 λεπτών κατά την Περίοδο Αιχμής θα αναλύεται κατά πόσο μία ή περισσότερες πτήσεις δεν ήταν δυνατό να εγκριθούν εξαιτίας έλλειψης χωρητικότητας περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών. Ο αριθμός των 60-λεπτων διαστημάτων για τα οποία δεν ήταν δυνατόν να εγκριθούν όλες οι πτήσεις με τους χρόνους άφιξης ή αναχώρησης που ζητήθηκαν αρχικώς, θα λογίζεται έκαστη ως διάστημα με μη επαρκή χωρητικότητα.

Εάν οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο κριθεί, κατόπιν Εκτίμησης Χωρητικότητας, ως Κρίσιμης Χωρητικότητας Περιοχής Στάθμευσης και Ελιγμών Αεροσκαφών, τότε θα δίνεται ένας (1) Πόντος Ανεπάρκειας για κάθε Υπέρβαση Χρόνου για οποιαδήποτε αντίστοιχη Περίοδο Αιχμής.

Επιπροσθέτως, εάν οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο είναι Κρίσιμης Χωρητικότητας Περιοχής Στάθμευσης και Ελιγμών Αεροσκαφών για δύο (2) συναπτά έτη, θα προκύψει ο Μηχανισμός Ενεργοποίησης Επέκτασης και ο Παραχωρησιούχος θα πρέπει να κατασκευάσει επέκταση των περιοχών στάθμευσης και ελιγμών πολιτικών αεροσκαφών και να δημιουργήσει πρόσθετες θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών εντός δύο (2) ετών από την ημερομηνία Μηχανισμού Ενεργοποίησης Επέκτασης. Εάν προκύψει Μηχανισμός Ενεργοποίησης Επέκτασης, δεν θα προστεθούν Πόντοι Ανεπάρκειας κατά την επόμενη Περίοδο Αιχμής για μη επαρκή χωρητικότητα των περιοχών στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών. Εν συνεχεία, εάν το Περιφερειακό Αεροδρόμιο συνεχίζει να είναι Κρίσιμης Χωρητικότητας, γεγονός που τεκμαίρεται εκτός εάν ο Παραχωρησιούχος ζητήσει πρόσθετη Εκτίμηση Χωρητικότητας, σύμφωνα με το Άρθρο 20.2.3, η οποία καταλήξει στο αντίθετο συμπέρασμα, οι Πόντοι Ανεπάρκειας που προστίθενται σε κάθε ακόλουθη Περίοδο Αιχμής έως την ολοκλήρωση των σχετικών Νέων Έργων ή Έργων Επέκτασης θα είναι οι ίδιοι με τους Πόντους Ανεπάρκειας που προστέθηκαν κατά την πιο πρόσφατη Περίοδο Αιχμής όταν το Περιφερειακό Αεροδρόμιο κρίθηκε ως Κρίσιμης Χωρητικότητας.

Τα εν λόγω έργα θα σχεδιαστούν, θα εγκριθούν και θα εκτελεστούν σύμφωνα με τα Πρότυπα και Προδιαγραφές, τις Απαιτήσεις Έργων, τις Απαιτήσεις Συντήρησης και τις Απαιτήσεις Παράδοσης.

Εάν δεν υπάρχει καθόλου ή δεν υπάρχει επαρκής διαθέσιμος χώρος εντός των Περιοχών Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα ενημερώσει το Δημόσιο για την ανάγκη να επεκτείνει την περιοχή στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών πέραν των ορίων της Περιοχής Παραχώρησης. Ο Παραχωρησιούχος θα αιτηθεί την απαλλοτρίωση της γης που απαιτείται σύμφωνα με το Άρθρο 14.1.6 της παρούσας Σύμβασης. Πριν την ολοκλήρωση της απαλλοτρίωσης της γης ο Παραχωρησιούχος δεν θα είναι υποχρεωμένος να κατασκευάσει επέκταση της περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών και για το εν λόγω χρονικό διάστημα δεν θα προστίθενται Πόντοι Ανεπάρκειας και Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων.

Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλει τα αποτελέσματα των εκτιμήσεων χωρητικότητας της περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών στην Ετήσια Έκθεση Επιδόσεων.

3.2 Εκτίμηση Χωρητικότητας Αεροσταθμού Επιβατών

Σε όλες τις Εκτιμήσεις Χωρητικότητας ο Φορέας Εκτίμησης Χωρητικότητας θα εκτιμά την υφιστάμενη χωρητικότητα των αεροσταθμών Επιβατών. Στις Εκτιμήσεις Χωρητικότητας, θα συνεκτιμήσει τους ακόλουθους παράγοντες:

(i) μέγεθος και διαρρύθμιση των υφισταμένων εγκαταστάσεων (αεροσταθμός (-οί) Επιβατών),

(ii) πρόγραμμα και δεδομένα εναέριας κυκλοφορίας, όπως αεροπορική εταιρεία και αριθμός πτήσης, τύπος αεροσκάφους, αριθμός Επιβατών, προγραμματισμένοι και πραγματικοί χρόνοι αφίξεων και αναχωρήσεων, αεροδρόμιο προέλευσης / προορισμού σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο κατά τη διάρκεια της Περιόδου Αιχμής,

(iii) πρότυπα τυπικών συμπεριφορών του επιβατικού κοινού, όπως ώρα προσέλευσης στο Περιφερειακό Αεροδρόμιο πριν την αναχώρηση, αριθμός ατόμων-συνοδών ανά επιβάτη (προκειμένου να παραλάβουν ή να αποχαιρετήσουν Επιβάτες), χρήση διαφορετικών τύπων ελέγχου εισιτηρίων (check-in), αριθμός παραδιδόμενων αποσκευών,

(iv) μέσοι απαιτούμενοι χρόνοι εξυπηρέτησης για έλεγχο εισιτηρίων, έλεγχο Επιβατών και χειραποσκευών, τελωνειακό έλεγχο, έλεγχο διαβατηρίων και παραλαβή αποσκευών,

(v) δεδομένα κατανομής για έκαστη πτήση κατά τη διάρκεια της Περιόδου Αιχμής, όπως αριθμός και θέση παραχωρηθέντων σημείων ελέγχου εισιτηρίων, παραχωρηθείσα πύλη και ταινιόδρομος παραλαβής αποσκευών και

(vi) πληροφορίες της ΕΑΣΠ όπως η Γνωστοποίηση Χωρητικότητας Αεροδρομίου (NAC), αριθμός αιτημάτων χρόνων χρήσης (slots) για σειρές πτήσεων που δεν εγκρίθηκαν από την ΕΑΣΠ όπως είχαν αρχικά ζητηθεί λόγω έλλειψης χωρητικότητας αεροσταθμού Επιβατών, κ.λπ.

Βάσει της ανάλυσης των δεδομένων και σε συνεργασία με τον Παραχωρησιούχο, ο Φορέας Εκτίμησης Χωρητικότητας θα ορίσει την υφιστάμενη χωρητικότητα του αεροσταθμού Επιβατών υπολογίζοντας το μέγιστο αριθμό αφικνούμενων και τον μέγιστο αριθμό αναχωρούντων Επιβατών που δύναται να εξυπηρετηθεί κατά τη διάρκεια οποιουδήποτε 60-λεπτου διαστήματος. Ο τελικός αριθμός αφικνούμενων και αναχωρούντων Επιβατών θα ανακοινωθεί στην ΥΠΑ και θα χρησιμοποιηθεί από την ΕΑΣΠ ως Γνωστοποίηση Χωρητικότητας Αεροδρομίου (NAC) για τις επόμενες περιόδους προγραμματισμού.

Στις Εκτιμήσεις Χωρητικότητας, ο Φορέας Εκτίμησης Χωρητικότητας θα προσδιορίσει το επίπεδο επιτευχθείσας εξυπηρέτησης για έκαστο 60-λεπτο διάστημα κατά τη διάρκεια της αντίστοιχης Περιόδου Αιχμής χρησιμοποιώντας τη μεθοδολογία που ορίζεται από την IATA ADRM για κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο.

Εάν το αποτέλεσμα οποιασδήποτε Εκτίμησης Χωρητικότητας καταλήγει στο ότι το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης επιτεύχθηκε κατά τη διάρκεια της Περιόδου Αιχμής, τότε δεν απαιτούνται περαιτέρω ενέργειες, και δεν θα επιβληθούν Πόντοι Ανεπάρκειας και Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων και το εν λόγω Περιφερειακό Αεροδρόμιο δεν θα κατατάσσεται πλέον ως αεροδρόμιο Κρίσιμης Χωρητικότητας Αεροσταθμού Επιβατών.

Εάν δεν επιτευχθεί το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης:

(i) θα επιβάλλεται ένας (1) Πόντος Ανεπάρκειας για κάθε 60-λεπτο διάστημα πέραν της Εξαιρουμένης Περιόδου όπου δεν επιτυγχάνεται επίπεδο εξυπηρέτησης C αλλά επιτυγχάνεται επίπεδο εξυπηρέτησης D και

(ii) θα επιβάλλονται δύο (2) Πόντοι Ανεπάρκειας για κάθε 60-λεπτο διάστημα όπου δεν επιτυγχάνεται επίπεδο εξυπηρέτησης D.

Τα πρώτα είκοσι εννέα (29) 60-λεπτα διαστήματα με τη μεγαλύτερη κίνηση θα εξαιρεθούν από την επιβολή Πόντων Ανεπάρκειας.

Εάν το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης δεν επιτευχθεί για δύο (2) συναπτά έτη, θα εκκινεί ο Μηχανισμός Ενεργοποίησης Επέκτασης και ο Παραχωρησιούχος θα πρέπει να κατασκευάσει επέκταση του αεροσταθμού Επιβατών ή επιπρόσθετο αεροσταθμό Επιβατών εντός τριών (3) ετών από την ημερομηνία του Μηχανισμού Ενεργοποίησης Επέκτασης. Εάν εκκινήσει Μηχανισμός Ενεργοποίησης Επέκτασης, δεν θα προστεθούν Πόντοι Ανεπάρκειας κατά την επόμενη Περίοδο Αιχμής για μη επαρκή χωρητικότητα του αντιστοίχου αεροσταθμού Επιβατών. Εν συνεχεία, εάν το Περιφερειακό Αεροδρόμιο συνεχίζει να είναι Κρίσιμης Χωρητικότητας, γεγονός που θα τεκμαίρεται εκτός εάν ο Παραχωρησιούχος ζητήσει πρόσθετη Εκτίμηση Χωρητικότητας σύμφωνα με το Άρθρο 20.2.3, η οποία καταλήξει σε διαφορετικό αποτέλεσμα, οι Πόντοι Ανεπάρκειας που προστίθενται σε κάθε ακόλουθη Περίοδο Αιχμής έως την ολοκλήρωση των σχετικών Νέων Έργων ή Έργων Επέκτασης θα

είναι οι ίδιοι με τους Πόντους Ανεπάρκειας που προστέθηκαν κατά την πιο πρόσφατη Περίοδο Αιχμής όταν το Περιφερειακό Αεροδρόμιο κρίθηκε ως Κρίσιμης Χωρητικότητας.

Οποιαδήποτε έργα απαιτούνται σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα θα είναι σύμφωνα με τα Πρότυπα και Προδιαγραφές, τις Απαιτήσεις Έργων, τις Απαιτήσεις Συντήρησης και τις Απαιτήσεις Παράδοσης.

Εάν δεν υπάρχει επαρκής διαθέσιμος χώρος εντός των Περιοχών Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα ενημερώσει το Δημόσιο για την ανάγκη να επεκτείνει τον αεροσταθμό Επιβατών πέραν των ορίων της Περιοχής Παραχώρησης. Ο Παραχωρησιούχος θα αιτηθεί την απαλλοτρίωση της γης που απαιτείται σύμφωνα με το Άρθρο 14.1.6. Πριν την ολοκλήρωση της απαλλοτρίωσης της γης ο Παραχωρησιούχος δεν θα είναι υποχρεωμένος να κατασκευάσει επέκταση του αεροσταθμού Επιβατών ή επιπρόσθετο αεροσταθμό και για το εν λόγω χρονικό διάστημα δεν θα προστίθενται Πόντοι Ανεπάρκειας και Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων.

Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλει τα αποτελέσματα των εκτιμήσεων χωρητικότητας του αεροσταθμού στην Ετήσια Έκθεση Επιδόσεων.

4 *Μέτρηση Ποιότητας Υπηρεσιών*

Προκειμένου να μετρηθεί η εμπειρία των Επιβατών ως προς την παρεχόμενη από τον Παραχωρησιούχο ποιότητα υπηρεσιών, ο Παραχωρησιούχος θα διενεργεί έρευνες για το επίπεδο ικανοποίησης των Επιβατών.

Ο Παραχωρησιούχος θα συμμετέχει στην Έρευνα Ποιότητας Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Service Quality Survey ASQ), που εκτελείται τακτικά από συμβεβλημένη με το Διεθνές Συμβούλιο Αεροδρομίων (ACI) εταιρεία έρευνας αγοράς.

Σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο θα εκτελείται τουλάχιστον μία έρευνα ανά Έτος Παραχώρησης που θα εκτελείται κατά τη διάρκεια της Περιόδου Αιχμής κάθε έτους για τουλάχιστον μία πλήρη ημερολογιακή εβδομάδα που θα είναι είτε η τελευταία εβδομάδα του Ιουλίου, είτε η πρώτη εβδομάδα του Αυγούστου είτε η τελευταία εβδομάδα του Αυγούστου, κατόπιν επιλογής του Παραχωρησιούχου, ο οποίος και θα ειδοποιεί το Δημόσιο, τον Παραχωρητή και την ΥΠΑ στην αρχή κάθε Έτους Παραχώρησης.

Το Δημόσιο δύναται να παρευρίσκεται, με δική του οικονομική επιβάρυνση, στα Περιφερειακά Αεροδρόμια κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης των επιτόπιων ερευνών.

Η πρώτη έρευνα θα διενεργηθεί το 2016 και θα χρησιμοποιηθεί ως έρευνα βάσης. Τα αποτελέσματα της πρώτης έρευνας θα χρησιμοποιηθούν για τον ορισμό των στόχων

ποιότητας υπηρεσιών για έκαστο εκ των στοιχείων ποιότητας υπηρεσιών στο ερωτηματολόγιο της Έρευνας Ποιότητας Υπηρεσιών Αεροδρομίου.

Οι στόχοι θα συγκριθούν με "παρόμοια" αεροδρόμια κατά τη διάρκεια της περιόδου αιχμής τους που συμμετέχουν στην Έρευνα Ποιότητας Υπηρεσιών Αεροδρομίου. Μία ομάδα από τουλάχιστον δέκα (10) κατάλληλα παρόμοια αεροδρόμια θα προσδιοριστεί μετά την έρευνα βάσης σε συνεργασία μεταξύ του Παραχωρησιούχου και της υπεύθυνης εταιρείας έρευνας αγοράς. Τα παρόμοια αεροδρόμια θα γνωστοποιηθούν στην ΥΠΑ εγγράφως μετά την έρευνα βάσης και πριν το τέλος του 2016. Η ΥΠΑ θα εγκρίνει την ομάδα των παρόμοιων αεροδρομίων. Τα παρόμοια αεροδρόμια θα επιλεγούν από την ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου ή/και αεροδρόμια που επιδεικνύουν έντονη εποχικότητα ή/και είναι συγκρίσιμα σε αριθμούς Επιβατών με τα Περιφερειακά Αεροδρόμια. Η ομάδα παρόμοιων αεροδρομίων δύναται να αλλάξει κατά τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης κατόπιν συμφωνίας με την ΥΠΑ.

Τα παρόμοια αεροδρόμια θα χρησιμοποιηθούν καθ' όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης εκτός εάν κάποιο από τα παρόμοια αεροδρόμια παύσει να συμμετέχει στην Έρευνα Ποιότητας Υπηρεσιών Αεροδρομίου ή η σύσταση ή ο αριθμός των Επιβατών σε κάποιο από τα παρόμοια αεροδρόμια αλλάξει σημαντικά, οπότε ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλει προς έγκριση από την ΥΠΑ γραπτό αίτημα για τροποποίηση των παρόμοιων αεροδρομίων.

Ο ελάχιστος στόχος που ο Παραχωρησιούχος οφείλει να επιτύχει θα είναι ο εξής: την Ημερομηνία Έναρξης Μέτρησης Επιδόσεων και εν συνεχεία κατά τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης η συνολική αξιολόγηση που θα επιτευχθεί σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο δεν θα υπολείπεται της μέσης συνολικής αξιολόγησης των παρόμοιων αεροδρομίων. Σε εκείνα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια όπου δεν έχουν ολοκληρωθεί ακόμη τα Επικείμενα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης που σχετίζονται με τον αεροσταθμό Επιβατών ή/και των επίγειων υποδομών, η έρευνα για το επίπεδο ικανοποίησης των Επιβατών δεν θα διενεργηθεί.

Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλει προς την ΥΠΑ τα αποτελέσματα της έρευνας των Επιβατών συμπεριλαμβανομένων των ελαχίστων στόχων σε κάθε Ετήσια Έκθεση Επιδόσεων.

Το κόστος της Έρευνας Ποιότητας Υπηρεσιών Αεροδρομίου καθώς και το κόστος για την επιτόπια εργασία θα βαρύνουν τον Παραχωρησιούχο.

Εάν η Έρευνα Ποιότητας Υπηρεσιών Αεροδρομίου δεν είναι πλέον διαθέσιμη, ο Παραχωρησιούχος θα συμμετέχει σε παρόμοια έρευνα - ιδανικά παρέχοντας επιλογές σύγκρισης με άλλα αεροδρόμια.

Εάν καμία εναλλακτική έρευνα δεν είναι διαθέσιμη ή εάν το κόστος για την εν λόγω εναλλακτική έρευνα είναι σημαντικά υψηλότερο σε σχέση με το κόστος για την Έρευνα Ποιότητας Υπηρεσιών Αεροδρομίου, ο Παραχωρησιούχος θα συμβληθεί με αναγνωρισμένη εταιρεία έρευνας αγοράς ώστε αυτή να διενεργήσει έρευνα ποιότητας υπηρεσιών. Η έρευνα θα διενεργείται τουλάχιστον μία φορά ανά έτος σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο κατά την ίδια περίοδο και για την ίδια διάρκεια, όπως ορίζεται για την Έρευνα Ποιότητας Υπηρεσιών Αεροδρομίου.

Εάν ο ελάχιστος στόχος για το σύνολο της αξιολόγησης δεν επιτευχθεί σε ένα ή περισσότερα Περιφερειακά Αεροδρόμια, θα καταλογισθούν Πόντοι Ανεπάρκειας σύμφωνα με τον Πίνακα 10 παρακάτω.

Πίνακας 10

Αριθμός Περιφερειακών Αεροδρομίων που δεν επιτυγχάνουν τον ελάχιστο στόχο κατά την Ημερομηνία Έναρξης Μέτρησης Επιδόσεων και εν συνεχεία κάθε Έτος Παραχώρησης.	Πόντοι Ανεπάρκειας
1	40
2	80
3	120
4	160
5	200
6	240
7	280

Προς αποφυγή αμφιβολιών, οι διατάξεις της παραγράφου 4 δεν θα ισχύουν σε σχέση με οποιαδήποτε καταστήματα αφορολογήτων ειδών που λειτουργούν από την Ελληνικά Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών Α.Ε. εντός οποιουδήποτε Περιφερειακού Αεροδρομίου.

5 Διαδικασία σε Περίπτωση Πόντων Ανεπάρκειας

5.1 Τα Μέρη συμφωνούν ότι εάν στον Παραχωρησιούχο καταλογισθούν οποιοιδήποτε Πόντοι Ανεπάρκειας, τότε ο τελευταίος θα παραδώσει στο Δημόσιο ένα Σχέδιο Αποκατάστασης εντός τριάντα (30) Εργασίμων Ημερών μετά την ημερομηνία γνωστοποίησης οποιωνδήποτε Πόντων Ανεπάρκειας όπου θα περιγράφονται τα μέτρα που ο Παραχωρησιούχος προτίθεται να λάβει προκειμένου να επιτύχει τους στόχους για (κατά περίπτωση):

(i) τα Πρότυπα Επιδόσεων,

(ii) τη χωρητικότητα της περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών και του αεροσταθμού Επιβατών ή/και

(iii) τα Πρότυπα Ποιότητας Υπηρεσιών

σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα, εντός της περιόδου που προσδιορίζεται για αποκατάσταση στο σχετικό Σχέδιο Αποκατάστασης.

5.2 Εάν, σύμφωνα με τις παραγράφους 2.4, 3.1, 3.2 ή 4, καταλογίσθηκαν στον Παραχωρησιούχο οι ακόλουθοι Πόντοι Ανεπάρκειας τότε τα αντίστοιχα ποσά (**Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων**) που παρατίθενται παρακάτω σε σχέση με τους Πόντους Ανεπάρκειας είναι πληρωτέα από τον Παραχωρησιούχο προς το Δημόσιο:

Πίνακας 11

Πόντοι Ανεπάρκειας καταλογισθέντες κατά το αντίστοιχο ημερολογιακό έτος από την Ημερομηνία Έναρξης Μέτρησης Επιδόσεων	**Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων κατά το ποσό που προκύπτει από την εφαρμογή του ποσοστού που προσδιορίζεται παρακάτω επί των ετήσιων Εσόδων όλων των Περιφερειακών Αεροδρομίων**
Κάτω των 200	0,0%
200-399	0,1%
400-699	0,3%
700-999	0,6%
1.000-1.999	1,2%
2.000-2.999	2,5%
3.000 και άνω	5,0%

5.3 Σε περίπτωση που οποιοδήποτε από τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη δεν δύναται να μετρηθεί, όπως ορίζεται στο Άρθρο 27 (*Υπηρεσίες Αεροδρομίου και Επιδόσεις*), οι Πόντοι Ανεπάρκειας στην πρώτη στήλη του Πίνακα 11 του παρόντος Παραρτήματος θα μειωθούν ως ακολούθως:

α) για τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη με αριθμούς 11-14, δυόμιση (2,5) Πόντοι Ανεπάρκειας για έκαστο εκ των Προτύπων Ελεγχομένων από Τρίτα Μέρη ανά αεροδρόμιο ανά τρίμηνο και

β) για τα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη με αριθμούς 15-16, εννέα (9,0) Πόντοι Ανεπάρκειας για έκαστο Προτύπων εκ των Ελεγχομένων από Τρίτα Μέρη ανά αεροδρόμιο ανά έτος.

5.4 Εάν ο Παραχωρησιούχος, σε οποιαδήποτε Τριμηνιαία Έκθεση Προόδου ή Ετήσια Έκθεση Επιδόσεων, δεν αναφέρει την ύπαρξη οποιουδήποτε γεγονότος που άλλως θα οδηγούσε στον καταλογισμό Πόντου (-ων) Ανεπάρκειας, ο αριθμός των καταλογισθέντων για το γεγονός αυτό Πόντων Ανεπάρκειας θα τριπλασιαστεί.

5.5 Οποιεσδήποτε πληρωμές οφειλόμενες από τον Παραχωρησιούχο στον Παραχωρητή σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο 5 θα διενεργούνται μέσω της καταβολής της Αμοιβής Παραχώρησης κατόπιν Αναπροσαρμογής Αμοιβής Παραχώρησης σύμφωνα με το Άρθρο 29 (Πληρωμές).

5.6 Εάν, σύμφωνα με τις παραγράφους 2.1, 3.1, 3.2 και 4, καταλογισθούν στον Παραχωρησιούχο τρεις χιλιάδες (3.000) ή περισσότεροι Πόντοι Ανεπάρκειας εντός ενός ημερολογιακού έτους, τότε θα του καταλογισθεί επίσης ένας πόντος καταγγελίας (Πόντος Καταγγελίας). Στο τέλος κάθε ημερολογιακού έτους οποιοιδήποτε Πόντοι Ανεπάρκειας έχουν καταλογισθεί θα εκλείψουν και δεν θα ισχύουν πλέον.

5.7 Εάν καταλογισθούν τρεις (3) Πόντοι Καταγγελίας σε οποιαδήποτε τρία (3) συναπτά ημερολογιακά έτη, θα προκύψει Γεγονός Αθέτησης Παραχωρησιούχου.

5.8 Ο Παραχωρησιούχος δεν θα υποστεί οποιεσδήποτε Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων που ανακύπτουν ως αποτέλεσμα Γεγονότος Ευθύνης Δημοσίου, Γεγονότος Αθέτησης Υποχρεώσεων Δημοσίου, Γεγονότος Ανωτέρας Βίας και/ή πράξης ή παράλειψης οποιουδήποτε Μέρους Σύμβασης Αεροδρομίου στο μέτρο που δεν ήταν δυνατό να προβλεφθεί στην αντίστοιχη Σύμβαση Αεροδρομίου συμμόρφωση του εν λόγω Μέρους Σύμβασης Αεροδρομίου με τα ισχύοντα Πρότυπα Ελεγχόμενα από Τρίτα Μέρη, εξαιτίας των επικρατουσών στην αγορά συνθηκών, κατά το χρόνο που υπεγράφη η σχετική Σύμβαση Αεροδρομίου.

5.9 Οι πληρωμές για Μειώσεις λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων για οποιοδήποτε ημερολογιακό έτος θα περιορίζονται στο πέντε τοις εκατό (5%) των ετησίων Εσόδων όλων των Περιφερειακών Αεροδρομίων κατά το προηγούμενο Έτος Παραχώρησης.

6 Δικαιώματα Ελέγχου Δημοσίου/ Παραχωρητή

6.1 Το Δημόσιο, ο Παραχωρητής, η ΥΠΑ ή ανεξάρτητο τρίτο μέρος διορισμένο από το Δημόσιο ή την ΥΠΑ δύναται, κατόπιν προηγουμένης έγγραφης ειδοποίησης πέντε (5) Εργασίμων Ημερών προς τον Παραχωρησιούχο, σε οποιαδήποτε στιγμή εντός κανονικών εργασίμων ωρών και με δική του οικονομική επιβάρυνση, να ελέγξει

οποιοδήποτε στοιχείο της μέτρησης της επίδοσης του Παραχωρησιούχου σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα, συμπεριλαμβανομένης οποιασδήποτε μέτρησης Προτύπων Επιδόσεων. Δύναται επίσης να ελέγξει τον υπολογισμό οποιωνδήποτε Πόντων Ανεπάρκειας και/ή Μείωσης (Μειώσεων) λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων.

6.2 Το Δημόσιο, ο Παραχωρητής, η ΥΠΑ ή ανεξάρτητο τρίτο μέρος διορισμένο από το Δημόσιο, τον Παραχωρητή ή την ΥΠΑ δύναται, κατόπιν προηγουμένης έγγραφης ειδοποίησης πέντε (5) Εργασίμων Ημερών προς τον Παραχωρησιούχο, σε οποιαδήποτε στιγμή εντός κανονικών εργασίμων ωρών και με δική του οικονομική επιβάρυνση, να ελέγξει οποιοδήποτε στοιχείο της Εκτίμησης Χωρητικότητας ή των ερευνών επιπέδου ικανοποίησης των Επιβατών, συμπεριλαμβανομένου του υπολογισμού οποιωνδήποτε Πόντων Ανεπάρκειας και/ή οποιασδήποτε Μείωσης λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων.

6.3 Για το σκοπό των δικαιωμάτων του Δημοσίου, του Παραχωρητή ή της ΥΠΑ σύμφωνα με τις παραγράφους 6.1 και 6.2, ο Παραχωρησιούχος, εντός πέντε (5) Εργασίμων Ημερών κατόπιν έγγραφου αιτήματος του Δημοσίου, του Παραχωρητή ή της ΥΠΑ, θα καταστήσει διαθέσιμη στο Δημόσιο, τον Παραχωρητή ή την ΥΠΑ, κατά περίπτωση, κάθε σχετική πληροφορία που συνδέεται με τις επιδόσεις αυτού, τις μετρήσεις αυτών των επιδόσεων και τον προκαταρκτικό υπολογισμό οποιωνδήποτε Πόντων Ανεπάρκειας και/ή οποιασδήποτε Μείωσης λόγω Ανεπαρκών Επιδόσεων.

6.4 Οποιαδήποτε Διαφορά ως προς την πληροφόρηση που παρέχεται από τον Παραχωρησιούχο σχετικά με οποιοδήποτε Πρότυπο Επιδόσεων, Πρότυπο Ποιότητας Υπηρεσιών ή εκτίμηση χωρητικότητας στις Τριμηνιαίες Εκθέσεις Προόδου ή άλλως σχετικά με το παρόν Παράρτημα, θα παραπέμπεται στη Διαδικασία Επίλυσης Διαφορών σύμφωνα με το Άρθρο 39 (*Επίλυση Διαφορών*).

1 Αερολιμενικά Τέλη από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης

1.1 Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη

Από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, τα ακόλουθα αεροναυτικά τέλη ρυθμίζονται σύμφωνα με την Σύμβαση Παραχώρησης. Τα εν λόγω Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη περιλαμβάνουν:

(α) Τέλη Προσγείωσης

(β) Τέλη Στάθμευσης

(γ) Τέλη Φωτισμού

(δ) Τέλη Επιβατών

Με τα έσοδα που προκύπτουν από τα εν λόγω Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη θα χρηματοδοτηθούν οι Βασικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου όπως προσδιορίζονται στο Παράρτημα 5 (*Υπηρεσίες Αεροδρομίου*). Κανένα πρόσθετο τέλος δεν θα επιβληθεί για την παροχή των Βασικών Υπηρεσιών Αεροδρομίου.

Επιπροσθέτως, από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης θα εισαχθούν Τέλη Ασφαλείας του ενός Ευρώ και πενήντα λεπτών (€1,50) ανά αναχωρούντα Επιβάτη, όπως περιγράφεται στο παρόν Παράρτημα. Τα εν λόγω Τέλη Ασφαλείας ρυθμίζονται όπως συνομολογείται στο παρόν Παράρτημα.

1.2 Τέλη Προσγείωσης

Με την επιφύλαξη του Άρθρου 28.2 (*Κρατικά Αεροσκάφη*), τα Τέλη Προσγείωσης όπως καθορίζονται σύμφωνα με το Άρθρο 28.4 (*Σταθερό Ανώτατο Όριο Χρεώσεων με Δείκτη Αύξησης*) επιβάλλονται για κάθε προσγείωση αεροσκάφους στα Περιφερειακά Αεροδρόμια. Τα Τέλη Προσγείωσης βασίζονται στο μέγιστο βάρος απογείωσης (MTOW) του αεροσκάφους, όπως δηλώνεται στο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας, το εγχειρίδιο πτήσης αεροσκάφους ή σε οποιοδήποτε άλλο ισοδύναμο επίσημο έγγραφο. Τα Τέλη Προσγείωσης θα τεθούν σε τέτοιο επίπεδο ώστε να καλύπτεται επαρκώς η λειτουργία και συντήρηση διαδρόμων και τροχοδρόμων στα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

Ο Παραχωρησιούχος είναι ελεύθερος να ορίσει κατηγορίες βάρους όπως ο ίδιος θεωρεί καταλληλότερα, αρκεί τα συνολικά έσοδα από τα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη

διαιρεμένα με τον πραγματικό αριθμό Επιβατών να μην υπερβαίνουν τη Μέση Μέγιστη Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη όπως προσδιορίζεται πιο λεπτομερώς στο Άρθρο 28 (*Αερολιμενικά Τέλη*).

Τέλη Προσγείωσης για αεροσκάφος έως δέκα (10) τόνων MTOW δεν ρυθμίζονται.

Σε ό,τι αφορά Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης Μεγάλης Δραστηριότητας (Κατηγορίας 1), διευκρινίζεται ότι τα Τέλη Προσγείωσης θα καθορισθούν με τέτοιο τρόπο ώστε όλες οι δαπάνες για τη λειτουργία και συντήρηση του διαδρόμου και της αντίστοιχης περιοχής κίνησης αεροσκαφών να καλύπτονται. Ως εκ τούτου, για Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης Μεγάλης Δραστηριότητας (Κατηγορίας 1), τα Τέλη Προσγείωσης θα ανέρχονται σε όχι λιγότερο από επτά Ευρώ και δέκα εννέα λεπτά (€7,19) ανά τόνο MTOW. Αυτή η τιμή θα αναπροσαρμόζεται όπως προσδιορίζεται στο Άρθρο 28.4. Εντούτοις πριν την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων ο Παραχωρησιούχος θα απαιτείται να επιβάλει μια τιμολογιακή πολιτική με τέτοιο τρόπο ώστε οι σχετικές χρεώσεις σωρευτικά με τις χρεώσεις της παραγράφου 1.4 (*Τέλη Φωτισμού*) του παρόντος Παραρτήματος 7 να μην υπερβαίνουν το 1 Ευρώ (€1) ανά αναχωρούντα Επιβάτη σε κάθε Αεροδρόμιο Κοινής Χρήσης Μεγάλης Δραστηριότητας (Κατηγορίας 1), χρησιμοποιώντας τον αριθμό των αναχωρούντων Επιβατών όπως υπολογίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 1.5 (*Τέλη Επιβατών*) του παρόντος Παραρτήματος 7.

1.3 Τέλη Στάθμευσης

Τα Τέλη Στάθμευσης θα βασίζονται:

(α) στο MTOW όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας, το εγχειρίδιο πτήσης αεροσκάφους ή οποιοδήποτε άλλο ισοδύναμο επίσημο έγγραφο και

(β) στο χρόνο στάθμευσης.

Τέλη Στάθμευσης για αεροσκάφη έως δέκα (10) τόνων MTOW δεν ρυθμίζονται.

Περίοδοι στάθμευσης που υπερβαίνουν τις πέντε (5) ώρες δεν θα ρυθμίζονται.

Ο Παραχωρησιούχος είναι ελεύθερος να ορίσει κατηγορίες βάρους ή χρόνου όπως ο ίδιος θεωρεί καταλληλότερα, αρκεί τα συνολικά έσοδα από τα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη διαιρεμένα με τον πραγματικό αριθμό Επιβατών να μην υπερβαίνουν τη Μέση Μέγιστη Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη όπως προσδιορίζεται πιο λεπτομερώς στο Άρθρο 28 (*Αερολιμενικά Τέλη*).

1.4 Τέλη Φωτισμού

Τα Τέλη Φωτισμού θα επιβάλλονται χωριστά τόσο για την προσγείωση όσο και την απογείωση αεροσκάφους. Τα Τέλη Φωτισμού θα επιβάλλονται για κάθε κίνηση αεροσκάφους που εκτελείται ενόσω το σύστημα φωτισμού του διαδρόμου είναι σε λειτουργία.

Τα Τέλη Φωτισμού δε θα σχετίζονται με το MTOW. Πέραν τούτου, ο Παραχωρησιούχος είναι ελεύθερος να ορίσει τις συνθήκες και το ύψος των Τελών Φωτισμού, αρκεί τα συνολικά έσοδα από τα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη διαιρεμένα με τον πραγματικό αριθμό Επιβατών να μην υπερβαίνουν τη Μέση Μέγιστη Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη όπως προσδιορίζεται πιο λεπτομερώς στο Άρθρο 28 (*Αερολιμενικά Τέλη*).

Τέλη Φωτισμού για αεροσκάφος έως δέκα (10) τόνων MTOW δεν ρυθμίζονται.

Σε ό,τι αφορά Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης Μεγάλης Δραστηριότητας (Κατηγορίας 1), διευκρινίζεται ότι τα Τέλη Φωτισμού θα καθορισθούν με τέτοιο τρόπο ώστε όλες οι δαπάνες για τη λειτουργία και συντήρηση του φωτισμού του διαδρόμου και του φωτισμού της αντίστοιχης περιοχής κίνησης αεροσκαφών να καλύπτονται. Ως εκ τούτου, για Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης Μεγάλης Δραστηριότητας (Κατηγορίας 1), τα Τέλη Φωτισμού θα ανέρχονται σε όχι λιγότερο από τριάντα δύο Ευρώ και δεκαοκτώ λεπτά (€32,18) ανά κίνηση αεροσκάφους (πριν την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων) και τριάντα-επτά ευρώ και τριάντα-ένα λεπτά (37,31 ευρώ) (μετά την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων). Αυτές οι τιμές θα αναπροσαρμόζονται όπως προσδιορίζεται στο Άρθρο 28.4.

1.5 Τέλη Επιβατών

Τα Τέλη Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων που θα επιβάλλονται σε αναχωρούντες Επιβάτες εμπορικών και μη-εμπορικών πτήσεων σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, θα λαμβάνονται υπόψη για τον υπολογισμό της Μέγιστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη.

Τα Τέλη Επιβατών θα επιβάλλονται μόνο σε αναχωρούντες Επιβάτες. Θα είναι πληρωτέα από τον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους ή, εάν δεν καταστεί εφικτό, από τον ιδιοκτήτη του αεροσκάφους. Οι ακόλουθες περιπτώσεις απαλλάσσονται από τα Τέλη Επιβατών:

(α) Επιβάτες σε πτήση διαμετακόμισης (δηλ. ίδιος αριθμός πτήσης αφιχθέντος και αναχωρούντος αεροσκάφους),

(β) Βρέφη ηλικίας έως δύο (2) ετών,

(γ) Προσωπικό που απαριθμείται στο γενικό δηλωτικό πτήσεων της σχετικής πτήσης και

(δ) Επιβάτες σε πτήσεις με κρατικό αεροσκάφος.

Ο Παραχωρησιούχος θα είναι ελεύθερος να ορίσει διαφορετικές κατηγορίες Επιβατών, αρκεί τα συνολικά έσοδα από τα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη διαιρεμένα με τον πραγματικό αριθμό Επιβατών να μην υπερβαίνουν τη Μέση Μέγιστη Απόδοση ανά Αναχωρούντα Επιβάτη όπως προσδιορίζεται πιο λεπτομερώς στο Άρθρο 28 (*Αερολιμενικά Τέλη*).

1.6 Ανώτατο Όριο σε Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη

Προκειμένου να διευκολυνθεί η ανάπτυξη του τουριστικού τομέα στην Ελλάδα, είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί η διεθνής ανταγωνιστικότητα των αεροδρομίων της Ελληνικής Δημοκρατίας σε ό,τι αφορά τόσο την ποιότητα υπηρεσιών όσο και το ύψος των Αεροναυτικών Τελών. Ο εν λόγω στόχος θα επιτευχθεί διαμέσου της Μέτρησης Επιδόσεων που ορίζεται στο Παράρτημα 6 (Μέτρηση Επιδόσεων) και διαμέσου του Ανωτάτου Ορίου Χρεώσεων που ορίζεται μέσω της Μεγίστης Μέσης Απόδοσης ανά Αναχωρούντα Επιβάτη που προσδιορίζεται στο Άρθρο 28 (*Αερολιμενικά Τέλη*).

Αφού εκδοθεί Πιστοποιητικό Οριστικής Ολοκλήρωσης σε σχέση με όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, σε περίπτωση που η ΥΠΑ και/ή ο Παραχωρησιούχος θεωρούν ότι το Ανώτατο Όριο Χρεώσεων (μετά την αναπροσαρμογή αλλά προ οποιωνδήποτε προσαρμογών σύμφωνα με τα Άρθρα 28.4.4 και 28.4.5) έχει τεθεί σε τέτοιο ύψος ώστε τα Περιφερειακά Αεροδρόμια να είναι κατά μέσο όρο λιγότερο ανταγωνιστικά από αεροδρόμια παρόμοιας δυναμικότητας, μεγέθους και ποιότητας υπηρεσιών ανά τη Μεσόγειο Θάλασσα, τότε το εφαρμοστέο Ανώτατο Όριο Χρεώσεων δύναται να αναπροσαρμοσθεί με τη συνεργασία της ΥΠΑ και του Παραχωρησιούχου σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο 1.6.

Τα Περιφερειακά Αεροδρόμια θα θεωρούνται ως "λιγότερο ανταγωνιστικά από αεροδρόμια παρόμοιας δυναμικότητας, μεγέθους και ποιότητας υπηρεσιών ανά τη Μεσόγειο Θάλασσα" εφόσον η ΥΠΑ και/ή ο Παραχωρησιούχος είναι σε θέση να αποδείξουν ότι η συνολική κίνηση στα εν λόγω Περιφερειακά Αεροδρόμια μειώθηκε κατά τουλάχιστον δέκα τοις εκατό (10%) ανά έτος έναντι του μέσου όρου εντός περιόδου δύο (2) ετών, εξαιτίας του ύψους των Αεροναυτικών Τελών.

Για το σκοπό της αναπροσαρμογής του εφαρμοστέου Ανωτάτου Ορίου Χρεώσεων, η ΥΠΑ και/ή ο Παραχωρησιούχος θα ενημερώσουν το άλλο μέρος για τις παρατηρήσεις, τη μεθοδολογία και την πρόταση αυτής (-ού), συμπεριλαμβανομένων διορθωτικών μέτρων, για τον υπολογισμό και την αναπροσαρμογή του εφαρμοστέου Ανωτάτου

Ορίου Χρεώσεων. Η ΥΠΑ και ο Παραχωρησιούχος δύνανται να λάβουν υπόψη τις συνθήκες που επικρατούν στην αγορά σε σχέση με αεροδρόμια παρόμοιας δυναμικότητας και μεγέθους ανά τη Μεσόγειο Θάλασσα καθώς και άλλα δεδομένα, ανάλογα με την περίπτωση. Εντούτοις, η εφαρμογή της μεθοδολογίας και του αναπροσαρμοσμένου Ανωτάτου Ορίου Χρεώσεων δεν θα περιλαμβάνει την χορήγηση Ευρωπαϊκής Κρατικής Ενίσχυσης και σε κάθε περίπτωση πρέπει να συμμορφώνεται με το άρθρο 107 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τους κανόνες της Ευρωπαϊκής Κρατικής Ενίσχυσης.

Σε περίπτωση που ο Παραχωρησιούχος ή η ΥΠΑ, ανάλογα με την περίπτωση, δεν συμφωνούν με τις παρατηρήσεις, μεθοδολογία και/ή πρόταση, συμπεριλαμβανομένων διορθωτικών μέτρων, που προτείνονται από το άλλο μέρος για την αναπροσαρμογή του εφαρμοστέου Ανωτάτου Ορίου Χρεώσεων, οποιοδήποτε μέρος δύναται να προσκαλέσει το άλλο μέρος σε διαπραγματεύσεις καλή τη πίστει προκειμένου να ζητήσει τροποποίηση στον υπολογισμό και/ή αναπροσαρμογή του εφαρμοστέου Ανωτάτου Ορίου Χρεώσεων που θα συνοδεύεται από γραπτή δήλωση των λόγων για το εν λόγω αίτημα (το **Αίτημα**).

Εάν ο Παραχωρησιούχος και η ΥΠΑ δεν καταφέρουν να καταλήξουν σε συμφωνία εντός ενός (1) μήνα από ένα Αίτημα, είτε ο Παραχωρησιούχος είτε η ΥΠΑ δύνανται να παραπέμψουν το ζήτημα για επίλυση σύμφωνα με τη Διαδικασία Επίλυσης Διαφορών. Σε περίπτωση που το ζήτημα παραπεμφθεί στη Διαδικασία Επίλυσης Διαφορών, καμία τροποποίηση συμβατικών μεθόδων για τον υπολογισμό του εφαρμοστέου Ανωτάτου Ορίου Χρεώσεων δεν θα λάβει χώρα έως το πέρας της σχετικής Διαδικασίας Επίλυσης Διαφορών.

Αναπροσαρμογή στο εφαρμοστέο Ανώτατο Όριο Χρεώσεων δεν θα ισχύει παρά μόνο εάν έχει συμφωνηθεί ανάμεσα στον Παραχωρησιούχο και την ΥΠΑ. Μόλις εγκριθεί από τον Παραχωρησιούχο και την ΥΠΑ ή αποφασισθεί σύμφωνα με τη Διαδικασία Επίλυσης Διαφορών, ο Παραχωρησιούχος δύναται να δημοσιεύσει τα σχετικά Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη σύμφωνα με το εφαρμοστέο Ανώτατο Όριο Χρεώσεων και εν συνεχεία, οποιοδήποτε σχετικό αναθεωρημένο εφαρμοστέο Ανώτατο Όριο Χρεώσεων για Ρυθμιζόμενο Αεροναυτικό Τέλος θα ισχύει για την περίοδο που λήγει την επόμενη 1η Νοεμβρίου.

1.7 Τέλη Ασφαλείας

Ο Παραχωρησιούχος θα υποχρεούται να παρέχει όλα τα μέτρα ασφαλείας όπως ορίζονται στο Παράρτημα 5 (*Υπηρεσίες Αεροδρομίου*).

Ο Παραχωρησιούχος θα δικαιούται να λαμβάνει το 100% των εσόδων που προκύπτουν από τα Τέλη Ασφαλείας που επιβάλλονται στα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

Ο Παραχωρησιούχος θα δικαιούται επίσης την πλήρη αποζημίωση για τις δαπάνες που απαιτήθηκαν για την προμήθεια, απόσβεση, συντήρηση και επισκευή του εξοπλισμού και υλικών ασφαλείας της αεροπορίας, εκπαίδευσης του προσωπικού στην αεροπορική ασφάλεια (προσωπικό ιδιωτικών παρόχων υπηρεσιών που εργάζονται στα Περιφερειακά Αεροδρόμια καθώς και το προσωπικό ασφαλείας του ίδιου του Παραχωρησιούχου) καθώς και τις δαπάνες μισθοδοσίας για την λήψη μέτρων ασφαλείας στα Περιφερειακά Αεροδρόμια (εξαιρουμένων των δαπανών μισθοδοσίας για αστυνομικά όργανα). Ο Παραχωρησιούχος δεν θα δικαιούται να δημιουργήσει οποιοδήποτε περιθώριο κέρδους μέσω της παροχής υπηρεσιών ασφαλείας.

Το αρχικό ύψος των Τελών Ασφάλειας από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης θα είναι ένα Ευρώ και πενήντα λεπτά (€1,50) ανά αναχωρούντα Επιβάτη. Αυτό το ποσό θα ισχύει για δεκαοκτώ μήνες και τουλάχιστον έως την Πρώτη Ημερομηνία Υπολογισμού. Τα Τέλη Ασφάλειας θα είναι τα ίδια για όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

Όλες οι δαπάνες στις οποίες θα προβεί ο Παραχωρησιούχος κατά τη διάρκεια της πρώτης 12-μηνης περιόδου από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης για την λήψη μέτρων ασφαλείας στα Περιφερειακά Αεροδρόμια θα αποδεικνύονται λεπτομερώς (συμπεριλαμβανομένων των γνήσιων τιμολογίων) και θα υποβάλλονται στην ΥΠΑ όχι αργότερα από ένα (1) μήνα μετά τη λήξη της εν λόγω 12-μηνης περιόδου.

Όχι αργότερα από ένα (1) μήνα μετά τη λήξη της εν λόγω 12-μηνης περιόδου θα υποβληθεί στην ΥΠΑ προϋπολογισμός για τις εκτιμώμενες δαπάνες για την λήψη μέτρων ασφαλείας στα Περιφερειακά Αεροδρόμια για την περίοδο από (και συμπεριλαμβανομένης αυτής) την πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα που έπεται 18 μηνών μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης («**Πρώτη Ημερομηνία Υπολογισμού**») έως (και συμπεριλαμβανομένης αυτής) την τελευταία ημέρα του μήνα που έπεται 6 μηνών από την Πρώτη Ημερομηνία Υπολογισμού. Ο προϋπολογισμός θα περιλαμβάνει πρόταση για το ύψος των Τελών Ασφάλειας ανά αναχωρούντα Επιβάτη που θα ισχύουν από την Πρώτη Ημερομηνία Υπολογισμού, προσαρμοσμένα σε σχέση με οποιαδήποτε ζημία ή κέρδος που ανέκυψε κατά την προηγούμενη περίοδο. Η ΥΠΑ θα επανεξετάσει τα δεδομένα που έλαβε για την χρονική αυτή περίοδο καθώς και τον προϋπολογισμό και το προτεινόμενο ύψος των Τελών Ασφάλειας από την Πρώτη Ημερομηνία Υπολογισμού.

Για το σκοπό αυτό, η ΥΠΑ θα ελέγξει εάν το προτεινόμενο ύψος για τα Τέλη Ασφάλειας από την Πρώτη Ημερομηνία Υπολογισμού δικαιολογείται από τις εκτιμώμενες δαπάνες, λαμβάνοντας υπόψη οποιαδήποτε ζημία ή κέρδος που προέκυψε για τον

Παραχωρησιούχο κατά τη διάρκεια της προηγουμένης περιόδου, η οποία θα ισχύει ως περίοδος υπολογισμού για τους επόμενους 18 μήνες.

Εάν η ΥΠΑ δεν εγκρίνει το αναθεωρημένο ύψος των Τελών Ασφάλειας, ο Παραχωρησιούχος θα επιβεβαιώσει ή θα τροποποιήσει την πρότασή αυτού και θα την επανυποβάλει στην ΥΠΑ το συντομότερο πρακτικώς δυνατόν. Η ΥΠΑ θα εγκρίνει την έκθεση του Παραχωρησιούχου εντός ενός (1) μήνα από την παραλαβή. Εάν η ΥΠΑ δεν εγκρίνει την έκθεση του Παραχωρησιούχου εντός των προδιαγραφέντων χρονικών ορίων, οποιοδήποτε Μέρος δύναται να παραπέμψει το ζήτημα για επίλυση σύμφωνα με τη Διαδικασία Επίλυσης Διαφορών.

Τα Τέλη Ασφάλειας θα αναπροσαρμόζονται κάθε δεκαοκτώ μήνες εφαρμόζοντας την ίδια μέθοδο με την αρχική περίοδο. Το αναθεωρημένο ύψος θα αρχίσει να ισχύειτην πρώτη ημέρα κάθε μήνα που έπεται μετά την παρέλευση της προηγούμενης περιόδου υπολογισμού . Η τεκμηρίωση των πραγματικών δαπανών, που προκύπτουν, για την ασφάλεια θα βασίζεται σε πλήρη 12-μηνη περίοδο.

2 *Μη Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη*

Για επιπρόσθετες Υπηρεσίες Αεροδρομίου, που δεν περιλαμβάνονται στις Βασικές Υπηρεσίες Αεροδρομίου, δύνανται να εισπραχθούν επιπρόσθετα τέλη από τον Παραχωρησιούχο. Τα εν λόγω Μη Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη περιλαμβάνουν αλλά δεν περιορίζονται στις ακόλουθες υπηρεσίες:

(α) Σταθερή ηλεκτρική ισχύς εδάφους (εφόσον παρέχεται από τον Παραχωρησιούχο),

(β) Γέφυρα επιβίβασης Επιβατών (εφόσον παρέχεται από τον Παραχωρησιούχο),

(γ) Παροχή εγκαταστάσεων αεροσταθμού γενικής αεροπορίας,

(δ) Υπηρεσίες πυροπροστασίας κατά τον ανεφοδιασμό αεροσκάφους με τους Επιβάτες εντός του αεροσκάφους,

(ε) Απόρριψη αποβλήτων αεροσκάφους (που συλλέγονται επί του εδάφους από εταιρεία διαχείρισης),

(στ) Παροχή εγκαταστάσεων και υπηρεσιών διαχείρισης εμπορευμάτων,

(ζ) Υπηρεσίες ανεφοδιασμού αεροσκάφους,

(η) Αποπαγοποίηση αεροσκάφους,

(θ) Παροχή Υποδομής Τεχνολογίας Πληροφοριών (IT) σε κοινόχρηστα σημεία ελέγχου εισιτηρίων (π.χ. CUTE) και

(ι) Παροχή εγκαταστάσεων και υπηρεσιών σε παρόχους υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους και αυτοεξυπηρετούμενες αεροπορικές εταιρείες.

3 Μη Αεροναυτικά Τέλη

Μη Αεροναυτικά Τέλη δεν υπόκεινται σε ρύθμιση.

4 *Προσάρτημα 1 στο Παράρτημα 7*

ΤΕΛΗ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ - Για αεροσκάφη των οποίων το MTOW δεν υπερβαίνει τους 5,7 τόνους.

Βάση: Μέγιστο βάρος απογείωσης (MTOW) καθορισμένο από τον κατασκευαστή του αεροσκάφους.

Για αεροσκάφη με πιστοποιητικό μητρώου Κράτους Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης:

MTOW (W) (τόνοι)	Τέλη (Ευρώ)
$W \leqslant 2$	586,94 Ετησίως
$2 < W \leqslant 3$	1.173,88 Ετησίως
$3 < W \leqslant 5,7$	1.760,82 Ετησίως

Για αεροσκάφη με πιστοποιητικό μητρώου μη-Κράτους Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης:

MTOW (W) (τόνοι)	Τέλη (Ευρώ)
$W \leqslant 2$	2.641,23 Ετησίως
$2 < W \leqslant 3$	2.934,70 Ετησίως
$3 < W \leqslant 5,7$	5.869,41 Ετησίως

Σε περίπτωση που τα αεροσκάφη παραμείνουν σταθμευμένα στο αεροδρόμιο για λιγότερο από ένα έτος, τα επιβληθέντα τέλη υπολογίζονται ως εξής: (Ετήσια Τέλη/360) * Αριθμός ημερών

ΤΕΛΗ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ - Για αεροσκάφη των οποίων το MTOW υπερβαίνει τους 5,7 τόνους.

Βάση: Μέγιστο βάρος απογείωσης (MTOW) καθορισμένο από τον κατασκευαστή του αεροσκάφους.

MTOW (τόνοι)		**Τέλη (Ευρώ)**
$5,7 < W \leqslant 10$	11,50	Συνεχής
$10 < W \leqslant 25$	11,50	Για τους 10 πρώτους τόνους και 1,1455 ανά επιπρόσθετο τόνο ή κλάσμα αυτού
$25 < W \leqslant 50$	28,67	Για τους 25 πρώτους τόνους και 1.438 ανά επιπρόσθετο τόνο ή κλάσμα αυτού
$50 < W \leqslant 65$	64,62	Για τους 50 πρώτους τόνους και 1,6141 ανά επιπρόσθετο τόνο ή κλάσμα αυτού
$65 < W \leqslant 80$	88,83	Για τους 65 πρώτους τόνους και 1,6434 ανά επιπρόσθετο τόνο ή κλάσμα αυτού
$80 < W \leqslant 150$	113,48	Για τους 80 πρώτους τόνους και 1,6141 ανά επιπρόσθετο

		τόνο ή κλάσμα αυτού
150 < W ⩽ 300	226,47	Για τους 150 πρώτους τόνους και 1,6434 ανά επιπρόσθετο τόνο ή κλάσμα αυτού
W > 300	472,99	Για τους 300 πρώτους τόνους και 1,2913 ανά επιπρόσθετο τόνο ή κλάσμα αυτού

Προσαυξήσεις: α) Τα ανωτέρω επιβληθέντα Τέλη αυξάνονται κατά 40 τοις εκατό για προσγείωση και/ή απογείωση κατά τη νύχτα.

Σημείωση - Νύχτα λογίζεται η περίοδος μεταξύ 30 λεπτών μετά τη δύση του ηλίου και 30 λεπτών πριν την ανατολή του ηλίου.

β) Κατά τους μήνες του Ιουνίου, Ιουλίου, Αυγούστου και Σεπτεμβρίου εκάστου έτους, προσγειώσεις που πραγματοποιούνται ανάμεσα στις 11.00 και τις 17.00 τοπική ώρα (περίοδος αιχμής) χρεώνονται επιπλέον με 25% των κανονικών ημερησίων τελών προσγείωσης.

Σε περίπτωση που αεροσκάφη που επιβαρύνονται με τα ανωτέρω επιπλέον τέλη επιβαρύνονται επίσης και με τέλη νυκτός όπως καταδεικνύεται στο α), τότε τα τέλη νυκτός (40%) υπολογίζονται επί τη βάσει μόνο των κανονικών τελών προσγείωσης ημέρας.

γ) Κατά την περίοδο από Ιανουάριο έως Μάρτιο και από Οκτώβριο έως Δεκέμβριο τα τέλη προσγείωσης μειώνονται κατά πενήντα τοις εκατό (50%).

ΤΕΛΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ - Για αεροσκάφη των οποίων το MTOW υπερβαίνει τους 5,7 τόνους.

Βάση: Μέγιστο βάρος απογείωσης (MTOW) καθορισμένο από τον κατασκευαστή του αεροσκάφους σε σχέση με τον αριθμό ωρών (T) που το αεροσκάφος παραμένει στο αεροδρόμιο, πλην των πρώτων δύο (2) ωρών, για τις οποίες δεν καταβάλλονται τέλη στάθμευσης.

MTOW (τόνοι)	**Τέλη (Ευρώ)**
5,7 <W ≤ 10	0,2759 ευρώ ανά ώρα στάσης
10 < W ≤ 50	W x T x 0,0275 ευρώ ανά ώρα στάσης
50 < W ≤ 100	W x T x 0,0344 ευρώ ανά ώρα στάσης
100 < W ≤ 200	W x T x 0,0412 ευρώ ανά ώρα στάσης
W > 200	W x T x 0,0481 ευρώ ανά ώρα στάσης

Κατά την περίοδο από Ιανουάριο έως Μάρτιο και από Οκτώβριο έως Δεκέμβριο τα τέλη στάθμευσης είναι μειωμένα κατά πενήντα τοις εκατό (50%).

Μέρος 1 Εγκεκριμένοι Περιβαλλοντικοί Όροι

Εγκεκριμένοι Περιβαλλοντικοί Όροι - Ομάδα Α

Περιγραφή στα Ελληνικά	Περιγραφή στα Αγγλικά
1. ΑΚΤΙΟ-ΕΠΟ (απ 107719_19-5-2000) 2. ΖΑΚΥΝΘΟΣ-ΕΠΟ (απ 43392_96 17-02-1997) 3. ΖΑΚΥΝΘΟΣ-ΠΑΡΑΤΑΣΗ (απ 127597_02-07-2010) 4. ΖΑΚΥΝΘΟΣ-ΑΝΑΝΕΩΣΗ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ (απ 175512_15-10-2014) 5. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΕΠΟ 1(απ 31522 17-08-1994 6. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΕΠΟ 2 (απ 105214_17-11-2000) 7. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ 1 (απ 125887_8-5-2007) 8. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ 2 (απ 204012_5-10-2011) 9. ΚΑΒΑΛΑ- ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ (απ 200818_23-7-2012) 10. ΚΑΒΑΛΑ-ΕΠΟ (Α.Π.-84821/95/08-07-1996) 11. ΚΑΒΑΛΑ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ _Α.Π-105624_14-11-2006) 12. ΚΑΒΑΛΑ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ _Α.Π-172044_09-04-2014) 13. ΚΕΡΚΥΡΑ ΕΠΟ _32651/94/-9-5-1995_ 14. ΚΕΡΚΥΡΑ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ (α.π 127596-02-07-2010) 15. ΚΕΡΚΥΡΑ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ (α.π 106587-08-08-2007) 16. ΚΕΡΚΥΡΑ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ (α.π 81735-31-12-1996) 17. ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ- ΕΠΟ (απ 32647_9-5-1995) 18. ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ (απ 106586_8-8-2006) 19. ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ (απ 151698_04-09-2015) 20. ΧΑΝΙΑ-ΕΠΟ (απ 17683_27-12-1995) 21. ΧΑΝΙΑ-ΠΑΡΑΤΑΣΗ (απ 106217_14-7-2008) 22. ΧΑΝΙΑ-ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ (απ197516_23-3-2011)	1. Aktion EnvTerms (decision 107719_19-5-2000) 2. Zakinthos- EnvTerms (decision 43392_96 17-02-1997) 3. Zakinthos- Extention (decision 127597_02-07-2010) 4. Zakinthos- Renewal and Modification (decision 175512_15-10-2014) 5. Thessaloniki EnvTerms 1 (decision 31522 17-08-1994) 6. Thessaloniki- EnvTerms2 (decision 105214_17-11-2000) 7. Thessaloniki –Modification 1 (decision 125887_8-5-2007) 8. Thessaloniki –Modification 2 (decision 204012_5-10-2011) 9. Kavala- Modification (decision 200818_23-7-2012) 10. Kavala - EnvTerms (decision.-84821/95/08-07-1996) 11. Kavala- Modification (decision - 105624_14-11-2006) 12. Kavala- Modification (decision - 172044_09-04-2014) 13. Kerkira _ EnvTerms (decision _32651/94-9-5-1995_) 14. Kerkira - Modification (decision 127596-02-07-2010) 15. Kerkira -Modification (decision 106587-08-08-2007) 16. Kerkira -Modification (decision 81735-31-12-1996) 17. Kefallinia- EnvTerms (decision απ 32647_9-5-1995) 18. Kefallinia -Modification (decision 106586_8-8-2006) 19. Kefallinia -Modification (decision 151698_04-09-2015) 20. Chania- EnvTerms (decision 17683_27-12-1995) 21. Chania -Extension (decision 106217_14-7-2008) 22. Chania-Modification (decision 197516_23-3-2011)

Μέρος 2 Υφιστάμενες Άδειες

Υφιστάμενες Άδειες - Ομάδα Α

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ	ΑΔΕΙΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ
Θεσσαλονίκης	Υπουργική Απόφαση υπ' Αριθ. 10560/1955 (Εφημερίδα της Κυβερνήσεως 151/Β/13.08.1955)
Κέρκυρας	Υπουργική Απόφαση υπ' Αριθ. 10560/1955 (Εφημερίδα της Κυβερνήσεως 151/Β/13.08.1955)
Χανίων	Υπουργική Απόφαση υπ' Αριθ. 10560/1955 (Εφημερίδα της Κυβερνήσεως 151/Β/13.08.1955)
Ζακύνθου	Υπουργική Απόφαση υπ' Αριθ. Δ1/Β/10365/665/27.03.1971
Κεφαλληνίας	Υπουργική Απόφαση υπ' Αριθ. Δ1/Β/10365/665/27.03.1971
Άκτιου	Βασιλικό Διάταγμα υπ' Αριθ. 865/190 όπως τροποποιήθηκε από Βασιλικό Διάταγμα 607/1963 (Εφημερίδα της Κυβερνήσεως 174/Α/7.10.1963)
Καβάλας	Υπουργική Απόφαση υπ' Αριθ. 10560/1955 (Εφημερίδα της Κυβερνήσεως 151/Β/13.08.1955)

Παράρτημα 9
Πρότυπα και Προδιαγραφές

Ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να συμμορφώνεται με τις πλέον πρόσφατες εκδόσεις των ακολούθων προτύπων:

1. Πρότυπα - Προδιαγραφές Αεροδρομίου

(a) Κανονισμός (ΕΚ) Αριθ. 216/2008, ιδιαιτέρως τα Παραρτήματα αυτού Να και Νβ, και Κανονισμός της Επιτροπής (ΕΕ) Αριθ. 139/2014

(b) Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), Παραρτήματα στη Σύμβαση του Σικάγο, συμπεριλαμβανομένων όλων των τροποποιήσεων

(c) ICAO, Έγγραφο 8973, Εγχειρίδιο Ασφαλείας για την Προστασία της Πολιτικής Αεροπορίας έναντι Εκνόμων Ενεργειών (εμπιστευτικό)

(d) ICAO, Έγγραφο 9137, Εγχειρίδιο Αερολιμενικών Υπηρεσιών

Μέρος 1 – Διάσωση και Πυρόσβεση

Μέρος 2 – Κατάσταση Επιφανείας Οδοστρώματος

Μέρος 3 – Έλεγχος και Περιορισμός Πτηνών

Μέρος 5 – Απομάκρυνση Ακινητοποιημένου Αεροσκάφους

Μέρος 6 – Έλεγχος Εμποδίων

Μέρος 7 – Σχεδιασμός Εκτάκτου Ανάγκης Αεροδρομίου

Μέρος 8 – Επιχειρησιακές Υπηρεσίες Αεροδρομίου

Μέρος 9 – Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου

(e) ICAO, Έγγραφο 9157, Εγχειρίδιο Σχεδιασμού Αεροδρομίου

Μέρος 1 – Διάδρομοι

Μέρος 2 – Τροχόδρομοι, Περιοχές Στάθμευσης και Ελιγμών Αεροσκαφών και Χώροι Κράτησης Αεροσκάφους

Μέρος 3 – Οδοστρώματα

Μέρος 4 – Οπτικά Βοηθήματα

Μέρος 5 – Ηλεκτρολογικά Συστήματα

Μέρος 6 – Ευθραυστότητα

(f) AC 150/5320-6E "Σχεδιασμός και Αξιολόγηση Οδοστρώματος Αεροδρομίου" Υπουργείο (Department) Μεταφορών, Ομοσπονδιακή Διοίκηση Αεροπορίας ΗΠΑ"

(g) AC 150/5335-5B "Τυποποιημένη Μέθοδος Αναφοράς Αντοχής Οδοστρώματος Αεροδρομίου" Υπουργείο (Department) Μεταφορών, Ομοσπονδιακή Διοίκηση Αεροπορίας ΗΠΑ

(h) AC 150/5370 "Χρήση Μη Καταστροφικών Δοκιμών για την Αξιολόγηση Οδοστρωμάτων Αεροδρομίου" Υπουργείο (Department) Μεταφορών, Ομοσπονδιακή Διοίκηση Αεροπορίας ΗΠΑ

(i) IATA ADRM, Εγχειρίδιο Αναφοράς Ανάπτυξης Αεροδρομίου

2. Πρότυπα - Προδιαγραφές Κτιριακών Έργων

(a) Νέος Οικοδομικός Κανονισμός, Νόμος 4067/2012 (ΦΕΚ 79Α)

(b) Κτιριοδομικός Κανονισμός, Απόφαση 3046/1989 (ΦΕΚ 59Δ)

(c) Κανονισμός Ενεργειακής Απόδοσης Κτιρίων (ΚΕΝΑΚ), Απόφαση 5825/2010 (ΦΕΚ 407Β)

(d) Κώδικας για Εξυπηρέτηση Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες, Νόμος 2831/2000 άρθρο 28 (ΦΕΚ 140Α)

(e) Οδηγίες για το σχεδιασμό για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες από το Υπουργείο Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (ΥΠΕΚΑ). Απόφαση 52487/2002 (ΦΕΚ 18Β)

(f) Αμερικανική Δράση για Άτομα με Αναπηρία (Americans with Disabilities Act (ADA)), Πρότυπα για Προσβάσιμο Σχεδιασμό 15 Σεπτεμβρίου 2010, ισχύων από τις 15 Μαρτίου 2012

(g) Κώδικας Πρακτικής BGR 181 'Δάπεδα σε δωμάτια εργασίας και χώρους εργασίας με υψηλό κίνδυνο ολίσθησης

(h) Κανονισμοί Πυροπροστασίας Κτιρίων, Προεδρικό Διάταγμα 71/1988 (ΦΕΚ 21Α), Απόφαση 33940/1998 (ΦΕΚ 1316Β)

(i) Κώδικες και Προδιαγραφές του Εθνικού Συνδέσμου Πυροπροστασίας (ΗΠΑ) (NFPA), NFPA 1 Κώδικας Πυροπροστασίας

(j) Σύνδεσμος Πυροπροστασίας Ευρωπαϊκής Ένωσης (Fire Protection Association Europe), Πυροπροστασία σε Κτίρια CEN/TC127

3. Ασφάλεια

(a) ICAO Προσάρτημα 17 – Ασφάλεια (safety)

(b) Κανονισμός (ΕΚ) Αριθ. 300/2008

(c) Εφαρμογή εγκεκριμένων κανόνων σύμφωνα με το άρθρο 4 (3) του Κανονισμού (ΕΚ) Αριθ. 300/2008

(d) Εγκύκλιοι ΥΠΑ για την εφαρμογή διατάξεων της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης

(e) Εθνικό Πρόγραμμα Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΠΑΠΑ) (Υπουργική Απόφαση ΦΕΚ 1624/Β/2004),

(f) Εφαρμογή κανονισμών συμπεριλαμβανομένου του Εθνικού Κανονισμού Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΚΑΠΑ) (ΦΕΚ 1485/Β/2011) και Τεχνική Οδηγία Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας Αριθ. 1 (1η Τ.Ο.Α.) (ΦΕΚ 1085/Β/2011)

4. Κώδικες Δόμησης

(a) Ελληνικός Αντισεισμικός Κανονισμός (ΕΑΚ 2000 όπως έχει ήδη, ή θα, τροποποιηθεί)

(b) Ελληνικός Κανονισμός Ωπλισμένου Σκυροδέματος (ΕΚΩΣ 2000 όπως έχει, ή θα, τροποποιηθεί)

(c) Ελληνικός Κανονισμός Επεμβάσεων (ΚΑΝΕΠΕ)

(d) Ευρωκώδικας 0 (ΕΛΟΤ ΕΝ 1990), Βάσεις Σχεδιασμού φερουσών κατασκευών

(e) Ευρωκώδικας 1 (ΕΛΟΤ ΕΝ 1991), Δράσεις στις Φέρουσες Κατασκευές

(f) Ευρωκώδικας 2 (ΕΛΟΤ ΕΝ 1992), Σχεδιασμός Φερουσών Κατασκευών από Σκυρόδεμα

(g) Ευρωκώδικας 3 (ΕΛΟΤ ΕΝ 1993), Σχεδιασμός Φερουσών Κατασκευών από Χάλυβα

(h) Ευρωκώδικας 4 (ΕΛΟΤ ΕΝ 1994), Σχεδιασμός Σύμμικτων Κατασκευών από Χάλυβα και Σκυρόδεμα

(i) Ευρωκώδικας 5 (ΕΛΟΤ ΕΝ 1995), Σχεδιασμός Ξύλινων Φερουσών Κατασκευών

(j) Ευρωκώδικας 6 (ΕΛΟΤ ΕΝ 1996), Σχεδιασμός Φερουσών Κατασκευών από Τοιχοποιία

(k) Ευρωκώδικας 7 (ΕΛΟΤ ΕΝ 1997), Γεωτεχνικός Σχεδιασμός

(l) Ευρωκώδικας 8 (ΕΛΟΤ ΕΝ 1998), Αντισεισμικός Σχεδιασμός Φερουσών Κατασκευών

(m) Ευρωκώδικας 9 (ΕΛΟΤ ΕΝ 1999), Σχεδιασμός Φερουσών Κατασκευών από Αλουμίνιο

5. Μηχανολογικά Πρότυπα - Προδιαγραφές

(a) Θέρμανση, Εξαερισμός, Κλιματισμός (HVAC)

(i) ΤΟΤΕΕ 2425/86 Εγκαταστάσεις σε Κτίρια: Στοιχεία υπολογισμού φορτίων κλιματισμού κτιριακών χώρων

(ii) ΤΟΤΕΕ 2423/86 Εγκαταστάσεις σε Κτίρια: Κλιματισμός κτιριακών χώρων

(iii) ΤΟΤΕΕ 2421/86 Μέρος 1 Εγκαταστάσεις σε Κτίρια: Δίκτυα διανομής ζεστού νερού για θέρμανση κτιριακών χώρων

(iv) ASHRAE Πρότυπο 50 – 2010 Θερμικές Περιβαλλοντικές Συνθήκες για Ανθρώπινη Διαβίωση

(v) ASHRAE Πρότυπο 62.1 – 2007 Αερισμός για Αποδεκτή Κυκλοφορία Ποσότητας Αέρα εντός Κτιρίου

(vi) SMACNA HVAC Πρότυπα Κατασκευής Αεραγωγών

(b) Τροφοδοσία Νερού

(i) ΤΟΤΕΕ 2411/86 Εγκαταστάσεις σε κτίρια και οικόπεδα: Διανομή Κρύου - Ζεστού Νερού

(ii) BS EN 806-5:2012 – Προδιαγραφές για εγκαταστάσεις εντός κτιρίων για μεταφορά νερού για ανθρώπινη κατανάλωση. Λειτουργία και συντήρηση

(iii) ΦΕΚ 892/11.07.01 και ΦΕΚ 630/26.04.07 – Έλεγχος ποιότητας νερού για ανθρώπινη κατανάλωση

(c) Συστήματα Λυμάτων και Ομβρίων Υδάτων

(i) ΤΟΤΕΕ 2412/86 Εγκαταστάσεις σε Κτίρια και οικόπεδα: Αποχετεύσεις

(ii) EN 12056:2000 – Συστήματα αποχέτευσης δια της βαρύτητας εντός κτιρίων

(d) Πυρόσβεση και Πυρανίχνευση

(i) Κανονισμός Πυροπροστασίας των κτιρίων, Προεδρικό Διάταγμα 71/1988 (ΦΕΚ 21Α), Απόφαση 33940/1998 (ΦΕΚ 1316Β)

(ii) ΤΟΤΕΕ 2451/80 Εγκαταστάσεις σε κτίρια: Μόνιμα πυροσβεστικά συστήματα με νερό

(iii) ΕΛΟΤ ΕΝ 12845 – Μόνιμα συστήματα πυρόσβεσης - Αυτόματα συστήματα καταϊονισμού - Σχεδιασμός, Εγκατάσταση και Συντήρηση

(iv) ΕΛΟΤ ΕΝ 3 – Φορητοί πυροσβεστήρες

(v) ΕΛΟΤ ΕΝ 54 – Αυτόματα συστήματα πυρανίχνευσης

(vi) ΕΛΟΤ ΕΝ 12094 – Μόνιμα συστήματα πυρόσβεσης - Εξαρτήματα για συστήματα κατάσβεσης με αέριο

(vii) NFPA 90A - Έκδοση 2012: Πρότυπο για την Εγκατάσταση Συστημάτων Κλιματισμού και Αερισμού

6. Ηλεκτρολογικά Πρότυπα - Προδιαγραφές

(a) Συστήματα Ηλεκτρικής Ισχύος

(i) ΕΛΟΤ HD 384, δεύτερη έκδοση – Απαιτήσεις για Ηλεκτρικές Εγκαταστάσεις σε Κτίρια

(ii) ΕΛΟΤ HD 30852 – Κωδικοποίηση Χρωμάτων Μονώσεων

(iii) ΕΛΟΤ ΕΝ 1838 – Εφαρμογή φωτισμού - Φωτισμός ασφαλείας

(iv) IEC 60439-1 – Πίνακες Διανομής Χαμηλής Τάσης

(v) IEC 62271200 – Πίνακες Διανομής Μέσης Τάσης

(vi) VDE 0295, IEC 60228, HD 383 – Αυτεπαγωγή και αντίσταση καλωδίων χαλκού

(vii) DIN 4102 – Κανονισμοί για Καλωδιώσεις που διαπερνούν Πυροδιαμερίσματα

(viii) IEC 60332 Μέρος 3 – Συμπεριφορά καύσης δέσμης Καλωδίων

(ix) CENELEC EN 60695-2-1/0:1996– Δοκιμή κινδύνου πυρκαγιάς - Μέρος 2: Μέθοδοι δοκιμών - Τμήμα 1/φύλλο 1: Δοκιμή τελικού προϊόντος δια της μεθόδου glow-wire και οδηγίες

(x) IEC 61643-12: Συσκευές χαμηλής τάσης για προστασία από υπερτάσεις - Μέρος 12: Συσκευές προστασίας από υπερτάσεις συνδεδεμένες με συστήματα διανομής ισχύος χαμηλής τάσης - Αρχές επιλογής και εφαρμογής

(b) Συστήματα Φωτισμού

(i) BS EN 12665:2011– Φως και Φωτισμός – Βασικοί όροι και κριτήρια για τον προσδιορισμό απαιτήσεων φωτισμού

(ii) BS EN 12464-1:2002 – Φως και Φωτισμός – Φωτισμός χώρων εργασίας. Εσωτερικοί χώροι εργασίας

(iii) BS EN 12464-2:2007 – Φωτισμός χώρων εργασίας. Εξωτερικοί χώροι εργασίας

(iv) Βρετανικό Πρότυπο 5266: Μέρος 8, 2004 (BS EN 50172: 2004): Έλεγχος φωτιστικών σωμάτων ασφαλείας

(v) NFPA 101(00), Sec. 7.9.3: Συντήρηση φωτιστικών σωμάτων ασφαλείας που Λειτουργούν με συσσωρευτές

(c) Συστήματα Αντικεραυνικής Προστασίας και Συστήματα Γείωσης

(i) ΕΛΟΤ ΕΝ 62305.01 - Αντικεραυνική προστασία, γενικές αρχές

(ii) ΕΛΟΤ ΕΝ 62305.02 - Αντικεραυνική προστασία, διαχείριση κινδύνου

(iii) ΕΛΟΤ ΕΝ 62305.03 - Αντικεραυνική προστασία. Φυσική βλάβη σε δομές και κίνδυνος για τη ζωή

(iv) ΕΛΟΤ ΕΝ 62305.04 - Αντικεραυνική προστασία. Ηλεκτρικά και ηλεκτρονικά συστήματα εντός δομών

(v) CENELEC HD 60364-5-54:2007 – Ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις χαμηλής τάσης - Μέρος 5-54: Επιλογή και εγκατάσταση ηλεκτρολογικού υλικού - Διευθέτηση θεμάτων γείωσης, προστατευτικοί αγωγοί και προστατευτικοί συνδετικοί αγωγοί

(vi) NFPA 780 2004 Έκδοση: Πρότυπο για την Εγκατάσταση Συστημάτων Αντικεραυνικής Προστασίας (Παράρτημα Β - παράγραφος Β.2: Συντήρηση Συστημάτων Αντικεραυνικής Προστασίας)

7. *Πρότυπα - Προδιαγραφές Τεχνολογίας Πληροφοριών*

(a) ΕΛΟΤ ΕΝ 50173-1/A1: 2009 Τεχνολογία Πληροφοριών. Γένια συστήματα καλωδιώσεων

(b) ΕΛΟΤ ΕΝ 50173-2/A1:2009 – Τεχνολογία πληροφοριών. Γένια συστήματα καλωδιώσεων - Μέρος 2: Χώροι γραφείων

(c) ΕΛΟΤ CLC/TR 50173-99-1:2007 – Κατευθυντήριες γραμμές καλωδίωσης υποστήριξης 10 GBASE-T

(d) ΕΛΟΤ ΕΝ 50174-1/A1:2011 – Τεχνολογία πληροφοριών. Εγκατάσταση καλωδίωσης - Προδιαγραφές εγκατάστασης και διασφάλιση ποιότητας

(e) ΕΛΟΤ ΕΝ 50174-2/A1: 2011 Τεχνολογία Πληροφοριών. Εγκατάσταση καλωδίωσης - Σχεδιασμός και πρακτικές εγκατάστασης εντός κτιρίων

(f) ΕΛΟΤ ΕΝ 60728-1:2008 – Καλωδιακά δίκτυα για τηλεοπτικά σήματα, ηχητικά σήματα και διαδραστικές υπηρεσίες

(g) ΕΛΟΤ ΕΝ 50310:2006 – Εφαρμογή ισοδυναμικής σύνδεσης και γείωσης σε κτίρια με εξοπλισμό τεχνολογίας πληροφοριών

(h) ΕΛΟΤ ΕΝ 60332-1-2:2004 – Δοκιμές ηλεκτρικών και ινοοπτικών καλωδίων ηλεκτρισμού και οπτικών ινών σε συνθήκες πυρκαγιάς

(i) ΕΛΟΤ ΕΝ 60297-3-101:2004 – Μηχανολογικές δομές για ηλεκτρονικό εξοπλισμό

(j) ΕΛΟΤ ΕΝ 50085-1:2005/FprA1:2012– Συστήματα καναλιών καλωδίων και συστήματα σωληνώσεων καλωδίων για ηλεκτρικές εγκαταστάσεις - Μέρος 1: Γενικές απαιτήσεις

(k) ISO/IEC 11801

(l) IEEE 802.3 an

(m) IATA RP 1797: Πρότυπα CUPPS της IATA

Πρότυπα και προτάσεις ταξινομούνται ώστε να διευκολύνουν την αναφορά. Ένα πρότυπο δύναται να σχετίζεται με περισσότερες της μίας κατηγορίες.

Σημείωση:

(α) Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες δύο ή περισσότερα Πρότυπα ή Προδιαγραφές είναι σε παράλληλη χρήση σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, ο Παραχωρησιούχος δύναται να χρησιμοποιήσει οποιαδήποτε εξ αυτών.

(β) Σε περιπτώσεις όπου το υφιστάμενο ελληνικό Πρότυπο ή Προδιαγραφή δεν καλύπτει το πλήρες φάσμα των ζητημάτων, (π.χ. Κώδικας για τη Διευκόλυνση των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες), τότε το σχετικό αλλοδαπό Πρότυπο και Προδιαγραφή (π.χ. Αμερικανική Δράση για άτομα με Αναπηρία (Americans with Disabilities Act (ADA)), που αναφέρεται στο παρόν Παράρτημα θα χρησιμοποιηθεί για τα ζητήματα που δεν καλύπτονται από το ελληνικό Πρότυπο.

(γ) Σε περιπτώσεις όπου δύο ή περισσότερα Πρότυπα ή Προδιαγραφές αναφέρονται στο ίδιο θέμα (π.χ. Εθνικοί Κανονισμοί Πυρασφάλειας και NFPA), ο

Παραχωρησιούχος δύναται να χρησιμοποιήσει κατά την κρίση του τα πλέον κατάλληλα Πρότυπα και Προδιαγραφές για κάθε έργο.

(δ) Όταν θεσμοθετηθούν ευρωπαϊκά Πρότυπα ή Προδιαγραφές (όχι εθνικά πρότυπα ευρωπαϊκής χώρας) ισοδύναμα των Προτύπων και Προδιαγραφών των ΗΠΑ ή της Βρετανίας, που αναφέρονται στο παρόν Παράρτημα, η χρήση των Ευρωπαϊκών Προτύπων και Προδιαγραφών θα υπερισχύει.

Οι τεχνικές απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος αντιπροσωπεύουν τις ελάχιστες τεχνικές προδιαγραφές (**MTR**) για τους διαφορετικούς τύπους Έργων, δηλαδή:

(a) Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης και

(b) Έργα Ανακαίνισης.

Περιγράφουν τις ελάχιστες τεχνικές απαιτήσεις που υφίστανται επιπροσθέτως των Προτύπων και Προδιαγραφών.

Οι ακόλουθες απαιτήσεις:

(a) οι απαιτήσεις χώρων (που περιγράφονται στην παράγραφο 1.1 του παρόντος Παραρτήματος),

(b) η αισθητική διαμόρφωση (που περιγράφεται στην παράγραφο 1.2 του παρόντος Παραρτήματος),

(c) οι κύριες λειτουργικές απαιτήσεις (που περιγράφονται στην παράγραφο 1.3 του παρόντος Παραρτήματος) και

(d) τα δομικά συστήματα κτιρίων (που περιγράφονται στην παράγραφο 3 του παρόντος Παραρτήματος),

είναι εφαρμοστέες μόνο για τα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης και δεν είναι εφαρμοστέες για τα Έργα Ανακαίνισης.

Προς αποφυγή αμφιβολιών, η πιθανή μη-συμμόρφωση των υφισταμένων εγκαταστάσεων με τις Απαιτήσεις Έργων δεν εκκινεί αυτομάτως Έργα Ανακαίνισης. Εάν όμως πραγματοποιηθεί ένα Έργο Ανακαίνισης (όχι τακτική συντήρηση ώστε να διασφαλισθεί ότι η υπάρχουσα εγκατάσταση θα λειτουργήσει χωρίς ή με δευτερεύοντα ελαττώματα), τότε οι Απαιτήσεις Έργων του παρόντος Παραρτήματος θα εφαρμοστούν.

1 Αεροσταθμοί

1.1 Απαιτήσεις Χώρου για Νέους Αεροσταθμούς ή Επεκτάσεις Αεροσταθμών

(a) Η περιοχή νέου αεροσταθμού ή επέκτασης αεροσταθμού οφείλει να ακολουθεί τις απαιτήσεις της IATA ADRM Κεφάλαιο F τμήμα F9 και να ικανοποιεί (κατά προσέγγιση) τις ακόλουθες κατευθυντήριες γραμμές:

(i) Η μεικτή επιφάνεια δόμησης θα είναι επαρκών διαστάσεων ώστε να προσφέρει τουλάχιστον 18m² για έκαστο Επιβάτη κατά τη διάρκεια της ώρας αιχμής σχεδιασμού (παράδειγμα: η 30η ώρα με τη μεγαλύτερη κίνηση ή το 90ό εκατοστημόριο της ώρας με τη μεγαλύτερη κίνηση κ.λπ.).

(ii) Η μεικτή επιφάνεια δόμησης θα είναι τουλάχιστον 10.000m² ανά 1 εκατομμύριο Επιβάτες ανά έτος.

(iii) Θα εφαρμοσθεί το μέγιστο των 2 παραπάνω υπολογισμών.

(b) Η μεικτή επιφάνεια δόμησης θα χωρισθεί στις ακόλουθες διαφορετικές λειτουργικές περιοχές.

(i) Αεροπορική λειτουργία (εκδοτήρια εισιτηρίων αεροδρομίου, αεροπορικές εταιρείες, υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους, λειτουργίες αεροδρομίου, αποσκευές): 35%.

(ii) Λοιπά (παραχωρήσεις, εστίαση, διοίκηση αεροδρομίου, διάφορα): 20%

(iii) Δημόσιοι χώροι (κυκλοφορία, χώροι αναμονής, τουαλέτες, έξοδοι): 30%.

(iv) Υπηρεσίες (μηχανολογικά, φρεάτια εγκαταστάσεων, σήραγγες, κλίμακες, αποθήκες, ηλεκτρολογικά, επικοινωνίες): 15%.

(c) Επιτρέπεται παρέκκλιση έως (συν ή πλην) 20% από τις υπολογισθείσες επιφάνειες σύμφωνα με τις ως άνω παραγράφους (α) και (β).

(d) Τουαλέτες: Σε ό,τι αφορά τον υπολογισμό του απαιτούμενου αριθμού, του μεγέθους, της διαρρύθμισης και της κατανομής των τουαλετών εντός του αεροσταθμού (σημεία συνάθροισης, αίθουσα ελέγχου εισιτηρίων (check-in), περιοχές παραλαβής αποσκευών, παραχωρήσεις κ.λπ.), ο Παραχωρησιούχος οφείλει να ακολουθεί ευρέως αποδεκτές κατευθυντήριες οδηγίες όπως η "Σχεδίαση και Μελέτη Αεροσταθμού Επιβατών Αεροδρομίου" Τόμος 1 , Οδηγός, Κοινό Ερευνητικό Πρόγραμμα Αεροδρομίων (Airport Passenger Terminal Planning and Design, Volume 1, Guideline, TRB's Airport Cooperative Research Program (ACRP) Report 25), ACRP Έκθεση 25, 2010.

1.2 Αισθητική Διαμόρφωση

Η πλειοψηφία των Περιφερειακών Αεροδρομίων εξυπηρετούν σημαντική τουριστική κίνηση, και πολλά βρίσκονται σε περιοχές ενδιαφέρουσας και καλώς διατηρημένης παραδοσιακής αρχιτεκτονικής. Ως εκ τούτου, η αρχιτεκτονική μελέτη οφείλει να εναρμονίζεται με την τοπική αρχιτεκτονική και το περιβάλλον. Η αισθητική διαμόρφωση, η ποιότητα υλικών, η κατασκευή και το επίπεδο υπηρεσιών οφείλει να είναι υψηλών προδιαγραφών, συμβατών με τη νέα εθνική προσπάθεια για τουριστικές υπηρεσίες υψηλής ποιότητας.

Όταν ένα κτίριο αεροσταθμού είναι παρακείμενο σε υπάρχοντα αεροσταθμό, η

αρχιτεκτονική και η αισθητική διαμόρφωση αυτού οφείλει να εναρμονίζεται με τον υπάρχοντα αεροσταθμό.

1.3 Κύριες λειτουργικές απαιτήσεις για νέους Αεροσταθμούς ή επεκτάσεις Αεροσταθμών

Για οποιονδήποτε νέο αεροσταθμό Επιβατών ή επέκταση υπάρχοντος αεροσταθμού, ο Παραχωρησιούχος οφείλει να ακολουθεί τις ισχύουσες προδιαγραφές του EASA και τα πρότυπα του ICAO καθώς και την ορθότερη πρακτική του κλάδου (industry's best practice) όπως καθορίζεται στα πρότυπα/κανονισμούς IATA και ACI (Παράρτημα 9 (*Πρότυπα και Προδιαγραφές*). Ο Παραχωρησιούχος επίσης οφείλει να λάβει υπόψη του τα ακόλουθα ζητήματα που αφορούν τη λειτουργικότητα.

(a) Η απόσταση εξυπηρέτησης Επιβατών (δηλ. η απόσταση από το αεροσκάφος έως οποιοδήποτε είδος επίγειας πρόσβασης, π.χ. την πλατφόρμα επιβίβασης τουριστικών λεωφορείων) να μην υπερβαίνει τα 300 μέτρα. Για αποστάσεις άνω των 300 μέτρων, θα παρέχονται κυλιόμενοι διάδρομοι εντός του αεροσταθμού και λεωφορεία εκτός του αεροσταθμού.

(b) Οποιοσδήποτε Επιβάτης, αφικνούμενος ή αναχωρών, δεν θα πρέπει να απαιτείται να αλλάξει περισσότερα από ένα επίπεδο. Εάν υπάρχει αλλαγή επιπέδου, η απόσταση εξυπηρέτησης του Επιβάτη θα πολλαπλασιάζεται κατά 1,5 προκειμένου να εξακριβωθεί εάν υπάρχει υπέρβαση του ορίου των 300 μέτρων. Συνεπώς, στην περίπτωση της αλλαγής ενός επιπέδου, η απόσταση εξυπηρέτησης του Επιβάτη δεν θα είναι μεγαλύτερη από 200 μέτρα.

(c) Ο προσδιορισμός των χαρακτηριστικών του επιβατικού κοινού είναι πολύ σημαντικός για τη διαστασιολόγηση των εγκαταστάσεων. Οι περισσότεροι εκ των Επιβατών στα Περιφερειακά Αεροδρόμια κατά τη διάρκεια της περιόδου αιχμής είναι τουρίστες που έρχονται για διακοπές δύο περίπου εβδομάδων και που φέρουν μαζί τους πάνω από μία αποσκευή. Για υπολογισμούς μεγεθών, δύο τεμάχια αποσκευών σε καροτσάκι θα λογίζονται σύμφωνα με την IATA ADRM F9.2.

(d) Το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης θα διασφαλίζεται σε κάθε περίσταση.

(e) Σύμφωνα με το Κεφάλαιο F της IATA ADRM Πίνακας F9.2, στη σειρά αναμονής για check-in θα παρέχεται λωρίδα πλάτους 1,4 μέτρων και εμβαδού 1,6 τετραγωνικών μέτρων ανά Επιβάτη.

(f) Η προσβασιμότητα των εγκαταστάσεων για άτομα περιορισμένης κινητικότητας θα συμμορφώνεται με τα Εθνικά Πρότυπα και την Ενότητα Κ6 της IATA ADRM

και στο βαθμό που δεν καλύπτεται από τα ανωτέρω, θα συμμορφώνεται με την Αμερικανική Δράση για τα Άτομα με Αναπηρία (ADA) που θα ισχύει αντ' αυτών

(g) Η ακουστική άνεση και προστασία από το θόρυβο σε κτίρια αεροσταθμών θα συμμορφώνεται με ακουστική άνεση Κατηγορίας Α των Κανονισμών Δόμησης, Απόφαση 3046/1989 (ΦΕΚ 59Δ) άρθρο 12.

(h) Επιπροσθέτως τιμές ηχομείωσης R'w θα είναι υψηλότερες από το σχετικό επίπεδο που παρατίθεται παρακάτω:

(i) Στέγη και εξωτερικοί τοίχοι: 50 dB.

(ii) Διαχωριστικοί τοίχοι γραφείων: 42dB.

(iii) Πόρτες στους διαδρόμους γραφείων: 32dB.

(iv) Χώροι και γραφεία συγκεκριμένης χρήσης και σπουδαιότητας, π.χ. χώροι υπολογιστών, κέντρο διαχείρισης κρίσεων, χώροι επικοινωνίας, χώρος παρακολούθησης και ελέγχου παραδιδομένων αποσκευών (HBS): 54dB.

(v) Πόρτες: 37dB.

1.4 Υλικά κατασκευής (τελειώματα) για Έργα

Γενικά

(a) Τα υλικά κατασκευής (τελειώματα) που αναφέρονται στο παρόν κεφάλαιο, θα ισχύουν σε κτίρια νέου αεροσταθμού ή επέκταση κτιρίων αεροσταθμού και σε μεγάλης κλίμακας Έργα Ανακαίνισης.

(b) Στην περίπτωση επεκτάσεων αεροσταθμού, θα δοθεί φροντίδα στην επίτευξη ομαλής συνέχειας των υλικών στο ίδιο δωμάτιο ή διάδρομο.

(c) Τελειώματα δαπέδων σε υγρούς και δημόσιους χώρους οφείλουν να πληρούν κανονισμούς ασφαλείας και μέτρα αποτροπής ατυχημάτων σύμφωνα με τον "Κώδικα Πρακτικής BGR 181 'Δάπεδα σε δωμάτια εργασίας και χώρους εργασίας με υψηλό κίνδυνο ολίσθησης"

(d) Όλα τα δάπεδα θα έχουν κατάταξη "βαρέως τύπου".

Χώροι Άφιξης και Αναχώρησης

(e) Τοίχοι:

(i) Υαλοϋφασμα επένδυσης και/ή ακρυλική βαφή πάνω σε γυψοσανίδα ή επίχρισμα

(ii) Επιμελημένη Επιφάνεια Εμφανούς Σκυροδέματος

(iii) Πάνελ επικάλυψης από ανοξείδωτο χάλυβα με επεξεργασία ψήκτρας

(iv) Αδιαφανές ή διάφανο γυαλί

(v) Κεραμικά πλακίδια

(vi) Οποιοδήποτε κατάλληλο υλικό με παρόμοιες ιδιότητες

Ηχομόνωση και διάτρητα πάνελ θα εγκατασταθούν όπου απαιτείται από την ακουστική μελέτη.

Η βάση στύλων και τοίχων θα προστατεύεται από τα καροτσάκια με την εγκατάσταση ραγών προφύλαξης κατασκευασμένων από στιλβωμένο ανοξείδωτο χάλυβα CHS 42.4mm.

(f) Οροφή:

Ψευδοροφή με πάνελ αλουμινίου με ηλεκτροστατική βαφή πολυεστερικής κόνεως με διατρήσεις και επενδεδυμένα με ορυκτοβάμβακα εσωτερικά όπου απαιτείται ηχομόνωση.

(g) Ελεύθεροι χώροι αφίξεων και χώροι αναχωρήσεων

Δάπεδα:

(i) Γρανίτης 600X600X30mm

(ii) Μάρμαρο 600X600X30mm

(iii) Σύνθετες πλάκες χαλαζιακών αδρανών και ρητίνης 1200X1200X12mm

(iv) Διελεσμένα κεραμικά πλακίδια Ομάδα 5/ AIa 600X600X12mm

(v) Οποιοδήποτε κατάλληλο υλικό με παρόμοιες ιδιότητες

(h) Ελεγχόμενοι χώροι αναχώρησης

Δάπεδα:

Χώροι καθισμάτων:

(i) Μοκέτα

(ii) Ελαστικό Δάπεδο ή

(iii) Υλικά της παρακείμενης ζώνης κυκλοφορίας

Ζώνες κυκλοφορίας:

(i) Γρανίτης 600X600X30mm

(ii) Μάρμαρο 600X600X30mm

(iii) Σύνθετες πλάκες χαλαζιακών αδρανών και ρητίνης 1200X1200X12mm

(iv) Διελεσμένα κεραμικά πλακίδια Ομάδα 5/ AIa 12mm

(v) Οποιοδήποτε κατάλληλο υλικό με παρόμοιες ιδιότητες

(i) Τουαλέτες και Αποδυτήρια

Δάπεδα:

Κεραμικά πλακίδια ξηράς συμπίεσης Ομάδα 4/BIa 200X200mm με εφαρμοστέες αντιολισθητικές ιδιότητες αναλόγως της χρήσης του χώρου. Πρέπει να χρησιμοποιηθούν ειδικά καμπύλα τεμάχια περιθωρίων.

Τοίχοι:

Κεραμικά πλακίδια ξηράς συμπίεσης Ομάδα 3/BIII 200X200mm Εφυαλωμένα.

Οροφή:

Ταινίες ή πάνελ επικάλυψης κόνεως αλουμινίου ή τελικής όψεως καθρέπτη διάτρητα ώστε να συμμορφώνονται με την ακουστική απόδοση.

Εξαρτήματα:

Ανοξείδωτος χάλυβας επεξεργασμένος με ψήκτρα.

(j) Κλίμακες Κοινού

Δάπεδα:

Το υλικό για τις κλίμακες πρέπει να είναι το ίδιο με των δαπέδων, με ειδικές ταινίες για να αποτρέπεται η ολίσθηση.

Χειρολισθήρες και κιγκλιδώματα:

(i) Στιλβωμένος ή επεξεργασμένος με ψήκτρα ανοξείδωτος χάλυβας και πάνελ πολυστρωματικού γυαλιού ασφαλείας (triplex) περίπου 13mm

(ii) Διάτρητα φύλλα ανοξείδωτου χάλυβα

(k) Κυλιόμενες σκάλες:

Χειρολισθήρες και κιγκλιδώματα:

(i) Στιλβωμένος ή επεξεργασμένος με ψήκτρα ανοξείδωτος χάλυβας και πάνελ πολυστρωματικού γυαλιού ασφαλείας (triplex) περίπου 13mm

(ii) Διάτρητα φύλλα ανοξείδωτου χάλυβα

(l) Γραφεία

Δάπεδα:

(i) Μοκέτες

(ii) Ελαστικό δάπεδο από PVC των 3.2 mm πάνω σε ηχομονωτική βάση

Τοίχοι:

Χωρίσματα επιχρισμένα ή γυψοσανίδας και ακρυλική βαφή

Οροφή:

Ψευδοροφή ορυκτών ινών με εμφανή σκελετό 600X600mm και κατάλληλο τελείωμα για απορρόφηση ήχου

(m) Δευτερεύοντες χώροι, χώροι διαχείρισης αποσκευών, αποθήκης και μηχανοστασίων

Δάπεδα:

Βιομηχανικό δάπεδο, δηλ. τσιμεντοκονία με εποξικό εμποτισμό ή επίστρωση

Τοίχοι:

(i) Τοίχος με επίχρισμα

(ii) Εμφανές σκυρόδεμα βαμμένο με ακρυλικό ή πλαστικό χρώμα 150 mm σοβατεπί με εποξική επίστρωση

Οροφή:

Εμφανής στατικός φορέας καταλλήλως προστατευμένος σε περίπτωση πυρκαγιάς και βαμμένος με χρώματα διασποράς βασισμένα σε υδρύαλο

(n) Καταστήματα Λιανικής

(i) Οι χώροι λιανικής οφείλουν να είναι σύμφωνοι με την IATA ADRM Κεφάλαιο J άρθρο 37 "*Σχεδίαση Παραχώρησης*". Ο Παραχωρησιούχος θα καθορίσει τα κριτήρια μελέτης για την εμφάνιση της πρόσοψης εκάστου καταστήματος προκειμένου να εξασφαλίσει τη συμβατότητα της εμφάνισης του εσωτερικού κάθε αεροσταθμού.

(ii) Μόνο υλικά υψηλής ποιότητας δύναται να χρησιμοποιηθούν στην κατασκευή των καταστημάτων λιανικής και στις προσόψεις των καταστημάτων.

(iii) Ο Παραχωρησιούχος δύναται να επιλέξει να παρέχει μόνο εγκαταστάσεις-κέλυφος σε χώρους λιανικής πώλησης/παραχώρησης με υποχρέωση από τον μισθωτή να διαμορφώσει το σχετικό χώρο σύμφωνα με τα ανωτέρω πρότυπα.

(o) Γκισέ ελέγχου των εισιτηρίων (Check-in), ενοικίαση αυτοκινήτων, εκδοτήρια εισιτηρίων, γκισέ ελέγχου επιβίβασης

(i) Τα γκισέ check-in οφείλουν να είναι σύμφωνα με την IATA ADRM Κεφάλαιο J Ενότητα J9.4.

(ii) Σύνθετα υλικά υψηλής τεχνολογίας θα χρησιμοποιηθούν για την κατασκευή όλων των εξαρτημάτων στην παρούσα ενότητα.

(iii) Ο συνδυασμός GRP με ενσωματωμένο επιβραδυντικό πυρκαγιάς (πολυεστέρας ενισχυμένος με ίνες υάλου) με ανοξείδωτο χάλυβα και πολυστρωματικό γυαλί ασφαλείας (triplex) αποτελεί ένα παράδειγμα αναφοράς για τα υλικά κατασκευής και την αισθητική των γκισέ.

(p) Σήμανση

Η Σήμανση θα συμμορφώνεται με την IATA ADRM Κεφάλαιο J Ενότητα 312 και θα είναι σύμφωνη με την κλίμακα και το μέγεθος του Περιφερειακού Αεροδρομίου.

(q) Καθίσματα

(i) Τα καθίσματα θα συμμορφώνονται με το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης. Για τον υπολογισμό του απαιτούμενου αριθμού καθισμάτων, τα μόνιμα καθίσματα στους τομείς εστίασης στην ίδια πλευρά (πίστας ή πόλης) θα λαμβάνονται υπ' όψιν.

(ii) Τα καθίσματα θα είναι άνετα και καθαρά, θα καταλαμβάνουν ελάχιστο χώρο δαπέδου, θα είναι κατάλληλα για άτομα όλων των σωματότυπων και μεγεθών και εύχρηστα για τους ηλικιωμένους και τους λιγότερο ευκίνητους Επιβάτες.

(iii) Τα καθίσματα θα είναι ανθεκτικά και θα επιτρέπουν καθαρή οπτική από κάτω για τη διευκόλυνση της ασφάλειας.

(iv) Τα καθίσματα θα πληρούν όλα τα υποχρεωτικά πρότυπα ασφαλείας.

Τα ανωτέρω αναφερθέντα υλικά είναι κατάλληλα για τα Επικείμενα Έργα. Για τα Μελλοντικά Έργα, πέραν των προαναφερθέντων υλικών, ο Παραχωρησιούχος δύναται να χρησιμοποιήσει οποιοδήποτε κατάλληλο υλικό με παρόμοιες ιδιότητες, αρκεί να εγκρίνεται προκαταβολικώς από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό.

2 Σύστημα Διαχείρισης Αποσκευών

2.1 Ο Παραχωρησιούχος θα σχεδιάσει και θα εγκαταστήσει σύστημα διαχείρισης αποσκευών (**BHS**) μαζί με τον έλεγχο παραδιδομένων αποσκευών (**HBS**) με λειτουργίες σύμφωνες με τη Νομοθεσία, και ανταποκρινόμενες στις απαιτήσεις ασφαλείας της αεροπορίας.

2.2 Η μελέτη θα ακολουθήσει τις απαιτήσεις του κεφαλαίου U της IATA ADRM για το BHS. Τα ακόλουθα θα πρέπει να ληφθούν υπόψη:

(a) Στα πρώτα μεγάλα Έργα Ανακαίνισης ή Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης του υπάρχοντος αεροσταθμού, ο Παραχωρησιούχος θα ενσωματώσει το BHS σε μία κεντρική εγκατάσταση με πολλαπλά επίπεδα ελέγχου ασφαλείας σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

(b) Η εφαρμογή ενός πλήρως αυτομάτου συστήματος διαλογής δεν είναι υποχρεωτική όπου η αιχμή σχεδιασμού της ροής αποσκευών προβλέπεται σε $\leqslant$1000 αποσκευές/ώρα στις περιπτώσεις ανακαίνισης ή επέκτασης υπάρχοντος αεροσταθμού και $\leqslant$500 αποσκευές/ώρα για νέους αεροσταθμούς. Σε οποιοδήποτε Περιφερειακό Αεροδρόμιο με Επιβάτες άνω του ενός εκατομμυρίου ετησίως θα εγκαθίσταται και θα λειτουργεί αυτόματο σύστημα διαλογής αποσκευών.

(c) Ο καθορισμός της ανωτέρω ροής αποσκευών για τη μελέτη του συστήματος αποσκευών θα βασίζεται σε 1,3 αποσκευές ανά Επιβάτη καθώς και σε ένα σημαντικό ποσοστό υπερμεγέθων αποσκευών.

(d) Ο HBS για αεροδρόμια με λιγότερους από ένα εκατομμύριο Επιβάτες ανά έτος (1mppa) θα βασίζεται στο σχέδιο U11-1 της ADRM Κεφάλαιο U. Για αεροδρόμια με κίνηση Επιβατών άνω του ενός εκατομμυρίου ανά έτος (1mppa) θα βασίζεται στο σχέδιο U11-2 της ADRM Κεφάλαιο U. Κατά τη μελέτη Νέου Αεροσταθμού, οποιασδήποτε επέκτασης ή μεγάλης ανακαίνισης, θα εφαρμόζονται οι εκάστοτε ισχύουσες απαιτήσεις ασφαλείας πτήσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2.3 Ο έλεγχος Επιβατών, χειραποσκευών, πληρώματος και προσωπικού θα εκτελείται σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπως παρατίθεται στο Παράρτημα 9 (*Πρότυπα και Προδιαγραφές*). Σε κάθε νέο αεροσταθμό ή σε οποιαδήποτε επέκταση αεροσταθμού ή μεγάλη ανακαίνιση, ο έλεγχος Επιβατών και χειραποσκευών θα εγκαθίσταται κεντρικά παρέχοντας ικανό χώρο για δημιουργία σειράς αναμονής και παρακολούθηση κλειστού κυκλώματος (CCTV).

3 Δομικά Συστήματα Κτιρίων

Οι πύργοι ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, τα κτίρια αεροσταθμών και άλλες μεγάλες εγκαταστάσεις είναι σημαντικές κατασκευές και η τρωτότητα αυτών σε σεισμό πρέπει να μειωθεί στο ελάχιστο. Για την επίτευξη αυτού, για τον υπολογισμό της σεισμικής διέγερσης σύμφωνα με τον Ελληνικό Αντισεισμικό Κανονισμό (ΕΑΚ 2000) των σημαντικοτέρων κατασκευών του αεροδρομίου, θα ισχύουν τα ακόλουθα:

(a) Ο συντελεστής σπουδαιότητας για τα κτίρια της υπηρεσίας αεροναυτιλίας / πύργου ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας θα είναι Σ4=1,30

(b) Ο συντελεστής σπουδαιότητας για αεροσταθμούς και άλλες σημαντικές κατασκευές του αεροδρομίου θα είναι Σ3=1,15

(c) Το δομικό σύστημα της κατασκευής πρέπει να είναι ικανό να διαρρέει και να διαμορφώνει αξιόπιστο μηχανισμό διαρροής, με επαρκή αριθμό πλαστικών αρθρώσεων. Μόνο σε αυτή την περίπτωση ο συντελεστής συμπεριφοράς q δύναται να είναι ο μέγιστος επιτρεπτός από τον Πίνακα 2.6 του ΕΑΚ 2000. Εάν υπάρχει αμφιβολία σχετικά με την ικανότητα του δομικού συστήματος να διαμορφώσει έναν αξιόπιστο μηχανισμό διαρροής, τότε οι τιμές του συντελεστή *q* θα είναι σημαντικά χαμηλότερες από αυτές που παρατίθενται στον Πίνακα 2.6.

4 Μηχανολογικές Εγκαταστάσεις

4.1 Θέρμανση, Εξαερισμός, Κλιματισμός (HVAC)

Γενικά

Τα κτίρια αεροσταθμών θα είναι πλήρως κλιματιζόμενα. Η μελέτη θα βασίζεται στον αριθμό ανθρώπων κατά τις ώρες αιχμής. Το σύστημα ψύξης θα προσφέρει αφύγρανση. Θα συμπεριλαμβάνονται μέτρα μείωσης θορύβου και σύγχρονοι έλεγχοι και εξοπλισμός.

4.2 Συνθήκες Μελετών

Εξωτερικές Συνθήκες:

Καλοκαίρι και Χειμώνας ακολουθούν τις Τεχνικές Προδιαγραφές του Κανονισμού Ενεργειακής Απόδοσης Κτιρίων (ΚΕΝΑΚ).

5 Εσωτερικές Συνθήκες

Καλοκαίρι και Χειμώνας ακολουθούν την ΤΟΤΕΕ 2423/86.

5.1 Τεχνολογίες Εξοικονόμησης Ενέργειας

(a) Όλος ο εξοπλισμός θέρμανσης, εξαερισμού, κλιματισμού θα είναι ενεργειακής κλάσης Α

(b) Όλες οι αντλίες και οι ανεμιστήρες θα είναι οδηγούμενες με σύστημα ελεγχόμενης ταχύτητας (inverter) (μονάδες ρυθμιστών στροφών)

5.2 Κριτήρια θορύβου

(a) Δημόσιοι χώροι - καταστήματα λιανικής πώλησης: NR 40

(b) Μηχανοστάσια: NR 50

(c) Γραφεία: NR 35

5.3 Τροφοδοσία Νερού

Το σύστημα διανομής θα παρέχει επαρκή τροφοδοσία νερού σε κάθε καταληκτικό σημείο χρήσης ώστε να ικανοποιεί ανά πάσα στιγμή τη ζήτηση.

Όλες οι αντλίες κυκλοφορίας νερού (boosters) θα είναι οδηγούμενες με σύστημα ελεγχόμενης ταχύτητας (inverter) (μονάδες ρυθμιστών στροφών)

(a) Δεξαμενές νερού

(i) Ο όγκος των δεξαμενών νερού θα είναι ικανός ώστε, σε περίπτωση διακοπής της παροχής νερού από τον τοπικό φορέα παροχής νερού, να καλύπτει τη ζήτηση μίας ημέρας αιχμής.

(ii) Οι παροχές νερού προερχόμενες από δεξαμενές αποθήκευσης θα φέρουν εμφανώς την ένδειξη "μη πόσιμο νερό"

(b) Ηλεκτρικοί Θερμοσίφωνες για ζεστό νερό (τοπική παρασκευή ζεστού νερού χρήσης)

Η θερμοκρασία παροχής ζεστού νερού στις βρύσες δεν θα υπερβαίνει τους 43°C

5.4 Συστήματα διαχείρισης λυμάτων

(a) Οι εγκαταστάσεις θα είναι επαρκείς και θα πληρούν τις απαιτήσεις των προτύπων και κανονισμών που προσδιορίζονται στο Παράρτημα 9 (Πρότυπα και Προδιαγραφές).

(b) Όλοι οι σταθμοί ανύψωσης θα είναι εξοπλισμένοι με δίδυμες αντλίες ανύψωσης ελεγχόμενες από αυτόματο πίνακα μεταγωγής

5.5 Συστήματα διαχείρισης ομβρίων υδάτων

(a) Οι εγκαταστάσεις θα είναι επαρκείς και θα πληρούν τις απαιτήσεις των προτύπων και κανονισμών που προσδιορίζονται στο Παράρτημα 9 (Πρότυπα και Προδιαγραφές).

(b) Όλοι οι σταθμοί ανύψωσης θα είναι εξοπλισμένοι με δίδυμες αντλίες ανύψωσης ελεγχόμενες από αυτόματο πίνακα μεταγωγής

5.6 Εγκαταστάσεις πυρόσβεσης (Μόνιμες εγκαταστάσεις πυρόσβεσης)

Τοπικά συστήματα κατάσβεσης με αέρια

(a) Σε όλες τις περιοχές υψηλού κινδύνου όπου το νερό είναι ακατάλληλο μέσο κατάσβεσης,θα χρησιμοποιούνται αποκλειστικής χρήσης ανεξάρτητα τοπικά συστήματα που κάνουν χρήση εναλλακτικών μέσων κατάσβεσης, εγκεκριμένων από το Πυροσβεστικό Σώμα Ελλάδος (παράδειγμα FM 200, ARGONITE, INERGEN, NOVEC) σε κάθε αίθουσα ηλεκτρονικού εξοπλισμού, χώρους ηλεκτροπαραγωγών ζευγών, χώρους μετασχηματιστών, χώρους πεδίων μέσης

τάσης (τα ακροφύσια θα εγκατασταθούν εντός του χώρου), χώρους γενικών πεδίων χαμηλής τάσης (τα ακροφύσια θα εγκατασταθούν εντός του χώρου και μικρά ανεξάρτητα συστήματα κατάσβεσης της ίδιας σύστασης θα εγκατασταθούν εντός των πινάκων) ,

(b) Το ως άνω αναφερθέν σύστημα κατάσβεσης θα ελέγχεται από τοπικό σύστημα πυρανίχνευσης και πυρόσβεσης, συνδεδεμένο με τον κεντρικό πίνακα πυρανίχνευσης του αεροσταθμού.

6 Παροχή Ηλεκτρικής Ισχύος

Όλες οι ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις θα είναι οι πλέον σύγχρονες(state of the art). Όταν οποιοσδήποτε εξοπλισμός ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων αντικαθίσταται, η αντικατάσταση θα πρέπει να είναι η πλέον σύγχρονη της εκάστοτε χρονικής στιγμής.

6.1 Ηλεκτρολογικές Εγκαταστάσεις Χαμηλής Τάσης για Αεροσταθμό, στον Ελεγχόμενο και μη Χώρο

(a) Τα ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη θα πρέπει να διαθέτουν επαρκή ισχύ για την κάλυψη των ακόλουθων φορτίων:

(i) Εγκαταστάσεις Θέρμανσης, Εξαερισμού, Κλιματισμού (HVAC) ως εξής:

(A) 100% του Αερισμού του Αεροσταθμού συμπεριλαμβανομένων όλων των Κεντρικών Κλιματιστικών Μονάδων (ΚΚΜ), των μονάδων απόρριψης αέρα, των φυγοκεντρικών ανεμιστήρων κ.λπ.

(B) 100% της Θέρμανσης, Εξαερισμού, Κλιματισμού (HVAC) του Πύργου Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας

(C) Όλες οι μονάδες ακριβούς ελέγχου θερμοκρασίας - υγρασίας για Αίθουσες Δεδομένων και Εργαστήρια

(D) Μονάδες διαιρούμενου τύπου για χώρους συστημάτων αδιάλειπτης παροχής ισχύος (UPS)

(ii) 100% των συστημάτων πυρόσβεσης

(iii) 100% όλων των αντλιών κυκλοφορίας νερού για συστήματα πόσιμου νερού

(iv) 100% όλων των αντλιών ανύψωσης για συστήματα διαχείρισης λυμάτων

(v) 100% όλης της ηλεκτρομηχανολογικής (Η/Μ) εγκατάστασης μονάδων επεξεργασίας λυμάτων

(vi) 100% όλων των αντλιών κυκλοφορίας νερού και αντλιών ανύψωσης για συστήματα ομβρίων υδάτων

(vii) 50% των ανελκυστήρων και κυλιομένων κλιμάκων

(viii) 100% του συστήματος διαχείρισης αποσκευών

(ix) 100% της αίθουσας υπολογιστών

(x) 100% των γραφείων διοίκησης και του Πύργου Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας

(xi) 100% των φορτίων αδιάλειπτης παροχής ισχύος (U.P.S)

(xii) 50% των φωτιστικών σωμάτων στους κύριους χώρους για το κοινό και 100% των φωτιστικών σωμάτων σε γραφεία, τουαλέτες, μηχανολογικούς χώρους κ.λπ.

(xiii) 100% της φωτοσήμανσης που αφορά εμπόδια σε γωνίες κτιρίων και υψηλοτέρων τμημάτων των στεγών

(xiv) 50% των φωτιστικών σωμάτων στον περιβάλλοντα χώρο

(xv) 100% των αυτομάτων θυρών

(b) Ένα αποκλειστικό Η/Ζ θα πρέπει να διαθέτει επαρκή ισχύ για την κάλυψη των παρακάτω φορτίων :

(i) Όλα τα οπτικά βοηθήματα αεροναυτιλίας

(ii) Όλες τις εγκαταστάσεις του αεροδρομίου όπως περιγράφονται στο ICAO Παράρτημα 14, Κεφάλαιο 8, παράγραφος 8.1.10

(c) Τα Η/Ζ θα διαθέτουν επαρκείς, αποκλειστικές δεξαμενές αποθήκευσης πετρελαίου Diesel για τουλάχιστον 16 ώρες συνεχούς λειτουργίας (όλα τα Η/Ζ θα διαθέτουν ενσωματωμένη δεξαμενή για τουλάχιστον 9 ώρες συνεχούς λειτουργίας). Ως εκ τούτου, οι συνολικές ώρες λειτουργίας θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 25.

(d) Παράλληλη λειτουργία των Η/Ζ δεν είναι επιθυμητή εξαιτίας πολλών τεχνικών δυσκολιών και δυσλειτουργιών.

(e) Οπτικά βοηθήματα αεροναυτιλίας, συστήματα τεχνολογίας πληροφοριών και εγκαταστάσεις ισχύος σε γραφεία (για υπολογιστές) θα τροφοδοτούνται από σύστημα αδιάλειπτης παροχής ισχύος (U.P.S). Κεντρικές μονάδες U.P.S θα χρησιμοποιηθούν στα Περιφερειακά Αεροδρόμια με άνω του ενός εκατομμυρίου Επιβατών ανά έτος και τουλάχιστον τοπικά U.P.S σε όλα τα άλλα Περιφερειακά Αεροδρόμια. Όλοι οι υποσταθμοί διανομής ηλεκτρικής ισχύος θα εξοπλιστούν με ανεξάρτητα τοπικά U.P.S, καθώς και οι χώροι υπολογιστών και τα συστήματα διαχείρισης αποσκευών, εξαιρουμένων των ταινιοδρόμων. Η ισχύς κάθε U.P.S θα υπολογισθεί σύμφωνα με τα συνολικά υπολογιζόμενα φορτία που θα τροφοδοτηθούν.

(f) Έκαστη θέση στάθμευσης αεροσκάφους θα εφοδιαστεί με σύστημα παροχής επίγειας ισχύος 400 Hz στις περιοχές στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών που θα κατασκευαστούν μελλοντικά(μη εφαρμοστέα στις υπάρχουσες περιοχές στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών)

(g) Οι υποσταθμοί διανομής ηλεκτρικής ισχύος θα παρακολουθούνται από σύστημα SCADA

(h) Όλες οι ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις του αεροσταθμού θα παρακολουθούνται από σύστημα διαχείρισης κτιρίου (BMS)

(i) Η αποδεκτή πτώση τάσης θα είναι 1,5% από τους γενικούς πίνακες χαμηλής τάσης στους τοπικούς πίνακες για φωτισμό και ρευματοδότες και 2% στους τοπικούς πίνακες για κίνηση. Η συνολική πτώση τάσης στο φορτίο, θα είναι 4%, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Ελληνικού Προτύπου ΕΛΟΤ HD 384 για ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις (τελευταία έκδοση)

(j) Κάθε ηλεκτρολογικός πίνακας (όπου είναι αναγκαίο) θα διαχωρίζεται σε τρεις υποπίνακες. Ο πρώτος υποπίνακας θα τροφοδοτείται από την βασική πηγή και θα τροφοδοτεί κανονικά φορτία, ο δεύτερος υποπίνακας θα τροφοδοτείται από τα ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη και θα τροφοδοτεί φορτία ανάγκης και ο τρίτος υποπίνακας θα τροφοδοτείται από την κεντρική μονάδα αδιάλειπτης παροχής ισχύος (U.P.S) η οποία θα τροφοδοτεί φορτία αδιάλειπτης λειτουργίας.

(k) Κάθε αντικεραυνική προστασία αεροσταθμού θα γίνεται με κλωβό του Φαραντέι. Το σύστημα θεμελίωσης γείωσης (κοινό στην αντικεραυνική προστασία) θα διαθέτει αντίσταση γείωσης μικρότερη του ενός Ohm.

(l) Συσκευές προστασίας από υπέρταση θα εγκατασταθούν: στην είσοδο των καλωδίων του παρόχου ηλεκτρικής ενέργειας, στον πίνακα υποδοχής μέσης τάσης, στους κύριους πίνακες χαμηλής τάσης (συσκευή προστασίας από

υπέρταση τύπου T1) και σε όλους του πίνακες του αεροσταθμού (συσκευή προστασίας από υπέρταση τύπου T2). Οι συσκευές προστασίας από υπέρταση θα προστατεύονται στα ανάντη από διακόπτη ισχύος. Η εγκατάσταση συσκευών προστασίας από υπέρταση στους πίνακες χαμηλής τάσης θα γίνεται σύμφωνα με το IEC 61643-12

(m) Έλεγχος των συστημάτων φωτισμού και φωτοσήμανσης της περιοχής κίνησης αεροσκαφών (airfield) θα γίνεται σύμφωνα με το ICAO Παράρτημα 14, Κεφάλαιο 8, Παράγραφο 8.3

(n) Φωτισμός εντός του αεροσταθμού

(i) Το φυσικό φως θα χρησιμοποιείται όσο το δυνατόν περισσότερο για την εξοικονόμηση ενέργειας

(ii) Φωτισμός έκτακτης ανάγκης θα εγκατασταθεί σύμφωνα με τους κανονισμούς του Πυροσβεστικού Σώματος Ελλάδος. Το σύστημα φωτισμού έκτακτης ανάγκης θα είναι διευθυνσιοδοτούμενο και θα περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

(A) Φώτα έκτακτης ανάγκης με ενσωματωμένους συσσωρευτές

(B) Κεντρικός πίνακας που θα παρακολουθεί την κατάσταση των λαμπτήρων και των συσσωρευτών εκάστου φωτιστικού σώματος ασφαλείας

(iii) Σε γραφεία και άλλους αυτόνομους χώρους ο έλεγχος των φωτιστικών θα γίνεται επιτόπου. Στους μεγάλους κοινόχρηστους χώρους ο έλεγχος θα γίνεται μέσω του BMS

(iv) Επίπεδα φωτισμού

Χώρος	**Επίπεδο (LUX)**
Άφιξη, αναχώρηση, κεντρική αίθουσα	300 (0,85 μ. από δάπεδο)
Χώροι μηχανολογικών εγκαταστάσεων	200 (1,00 μ. από δάπεδο)
Γραφεία, check-in	500 (0,85 μ. από δάπεδο)
Διάδρομοι, αποθήκες, τουαλέτες	200

(o) Σύστημα εξωτερικού φωτισμού

Το σύστημα θα παρέχει φωτισμό για:

(i) Χώρους στάθμευσης και περιβάλλοντα χώρο

(ii) Δρόμους και άλλες περιοχές

(iii) Εμπόδια σε γωνίες κτιρίων και υψηλότερα σημεία στεγών

(p) Οι ρευματοδότες θα τοποθετηθούν σε επαρκείς αριθμούς σε όλους τους χώρους

(q) Ρευματοδότες σε γραφεία, γραφεία διοίκησης, ATC κ.λπ. θα τροφοδοτούνται από τρεις διαφορετικές πηγές - κανονική, έκτακτης ανάγκης και αδιάλειπτης παροχής ισχύος (UPS) όταν χρειάζεται

(r) Οι ρευματοδότες σε χώρους μηχανολογικών εγκαταστάσεων και υγρούς χώρους θα είναι στεγανοί

(s) Κάθε χώρος μηχανολογικών εγκαταστάσεων θα έχει έναν τουλάχιστον τριφασικό στεγανό ρευματοδότη.

6.2 Απαιτήσεις Ποιότητας

Συστήματα, υλικά και ποιότητα κατασκευής όλων των ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων των Περιφερειακών Αεροδρομίων θα εξασφαλίσουν:

(a) Αδιάλειπτη λειτουργία

(b) Ανθεκτικότητα

(c) Εύκολη και οικονομική συντήρηση

(d) Προστασία από το θόρυβο και ελαχιστοποίηση των ζημιών.

7 Συστήματα Τεχνολογίας Πληροφοριών και Επικοινωνίας

Τα συστήματα Τεχνολογίας Πληροφοριών και Επικοινωνίας θα πρέπει να είναι τα πλέον σύγχρονα (state of the art). Όταν ένα σύστημα Τεχνολογίας Πληροφοριών και Επικοινωνίας αντικαθίσταται στο σύνολό του (και όχι μερικώς ή ένα τμήμα αυτού), το νέο σύστημα θα πρέπει να έχει τις κατάλληλες προδιαγραφές για την ικανοποίηση των γενικών Προτύπων Επιδόσεων που ισχύουν για τις αντίστοιχες Καθορισμένες Απαιτήσεις της εκάστοτε Αεροπορικής Υπηρεσίας.

7.1 Συστήματα Επικοινωνίας

(a) Σύστημα Δεδομένων - Εγκατάσταση Καλωδίωσης (Παθητική Υποδομή) / Τοπικό Δίκτυο (Ενεργητική Υποδομή)

(i) Θα εγκατασταθεί ένα σύστημα δομημένης καλωδίωσης με ονομαστική ταχύτητα μετάδοσης δεδομένων 10 Gbit/s

(ii) Το τοπικό δίκτυο(LAN) θα περιλαμβάνει ένα ενιαίο, ενοποιημένο δίκτυο που θα υποστηρίζει όλα τα συστήματα και τις εφαρμογές στο χώρο του αεροδρομίου με δυνατότητα επέκτασης σύμφωνα με τις ανάγκες

(iii) Τα οριζόντια καλώδια δεν θα συνδέονται απευθείας με τον εξοπλισμό τηλεπικοινωνιών. Θα χρησιμοποιηθεί κατάλληλος τεχνικός εξοπλισμός σύνδεσης (δηλ. κατανεμητές και ρεγκλέτες διανομής) και κορδόνια διασύνδεσης (patch cord) εργοστασιακής κατασκευής.

(iv) Το δίκτυο θα πρέπει να είναι πλήρως ανεκτικό στα σφάλματα και επαρκές για την ελαχιστοποίηση του χρόνου διακοπής λειτουργίας, καθώς το δίκτυο θα χρησιμοποιείται για κρίσιμες εφαρμογές .

(v) Όλα τα στοιχεία του εξοπλισμού του δικτύου θα πρέπει να συμβατά με τις φυσικές και λειτουργικές παραμέτρους. Ο εξοπλισμός θα έχει δυνατότητα ανταπόκρισης σε κλήσεις του προγράμματος διαχείρισης δικτύου SNMP, SNMP2, και/ή RMON από το σύστημα διαχείρισης δικτύου

(vi) Όλα τα στοιχεία εξοπλισμού του δικτύου θα είναι συμβατά με εικονικό τοπικό δίκτυο (VLAN) βασισμένο και στις δύο διευθύνσεις, θύρας και MAC. Η σύνδεση των εκχωρήσεων VLAN θα πραγματοποιείται από μια κεντρική κονσόλα διαχείρισης

(vii) Ο εξοπλισμός του δικτύου δεν θα απαιτεί επανεγκατάσταση των καρτών δικτυακών επαφων ή των οδηγών καρτών των δικτυακών επαφών για την διευκόλυνση της κίνησης εντός και μεταξύ VLAN.

(viii) Όλα τα στοιχεία εξοπλισμού του δικτύου θα υποστηρίζουν δυνατότητες αυτοματοποιημένης δημιουργίας και διαχείρισης VLAN.

(ix) Το δίκτυο δεδομένων θα περιλαμβάνει τεχνικές ασφάλειας. Αυτό σημαίνει τόσο φυσική ασφάλεια όσο και ασφάλεια (ψηφιακού) δικτύου. Η φυσική ασφάλεια θα περιλαμβάνει κλειδωμένες αίθουσες επικοινωνιών και/ή καμπίνες εξοπλισμού όπου θα βρίσκεται ο εξοπλισμός δικτύου. Η ασφάλεια δικτύου θα περιλαμβάνει τη δυνατότητα ασφαλούς καταμερισμού κίνησης για διάφορα συστήματα μέσω VLAN ή άλλης τεχνολογίας ασφάλειας. Πρέπει να χρησιμοποιούνται, επίσης, τεχνολογίες κρυπτογράφησης για υποστήριξη ιδιαίτερα ευαίσθητων πληροφοριών στο LAN. Αυτός είναι ένας σημαντικός παράγοντας που εξετάζεται κατά τη

δρομολόγηση των πληροφοριών ασφαλείας στο δίκτυο, όπως επίσης και η συμμόρφωση με το πρότυπο PCI (Payment Card Industry - Πληρωμές με κάρτες) για την ασφάλεια του δικτύου.

(x) Κάθε πρίζα RG 45 θα είναι κατάλληλη για συνδέσεις φωνής και δεδομένων

(xi) Όλα τα στοιχεία του καινούργιου εξοπλισμού δικτύου σε ένα μεμονωμένο αεροδρόμιο θα ανήκουν σε μία οικογένεια προϊόντων

(xii) Όλα τα στοιχεία του εξοπλισμού δικτύου θα υποστηρίζουν κατοπτρική λειτουργία θυρών

(b) Σύστημα Φωνητικής Επικοινωνίας

(i) Θα υποστηρίζονται συσκευές τηλεφώνου IP

(ii) Το σύστημα φωνητικών μηνυμάτων θα είναι μια κλιμακωτή λύση, η οποία θα υποστηρίζει όλα τα βιομηχανικά πρότυπα του κλάδου (LDAP, TTY, IMAP κ.λπ.)

(iii) Το σύστημα θα υποστηρίζει μοτίβα κλήσεων συντετμημένης επιλογής (με προτίμηση κλήσης 4 ψηφίων) με συντονισμένο πρόγραμμα κλήσεων για όλους τους σταθμούς που λειτουργούν στο αεροδρόμιο.

(c) Ασύρματα Συστήματα

(i) Σε καθένα από τα Περιφερειακά Αεροδρόμια θα πρέπει να εγκατασταθεί μια σύνδεση ασύρματων συστημάτων.

(ii) Στους Επιβάτες θα παρέχεται δυνατότητα ασύρματης σύνδεσης σε ειδικές περιοχές του αεροσταθμού. Ο Παραχωρησιούχος θα πρέπει να συνάψει συμφωνίες με τους προμηθευτές για παροχή δωρεάν πρόσβασης των Επιβατών στο διαδίκτυο για περιορισμένο χρονικό διάστημα (30 λεπτών για παράδειγμα), σύμφωνα με τον Πίνακα Α, Παράρτημα 5 (*Υπηρεσίες του Αεροδρομίου*).

(iii) Το τοπικό δίκτυο (LAN) θα περιλαμβάνει ένα μοναδικό, ενοποιημένο δίκτυο το οποίο θα λειτουργεί σαν επέκταση του ενσύρματου δικτύου με δυνατότητα επέκτασης σύμφωνα με τις ανάγκες.

(iv) Το ασύρματο LAN πρέπει να περιλαμβάνει τεχνικές ασφάλειας, τόσο φυσικής ασφάλειας όσο και ασφάλειας (ψηφιακού) δικτύου.

(v) Το ασύρματο LAN πρέπει να είναι ανεκτικό στα σφάλματα και ελαστικό για ελαχιστοποίηση του χρόνου διακοπής λειτουργίας.

7.2 Κτιριακά Συστήματα

(a) Σύστημα Ηχητικής Ειδοποίησης (APS)

(i) Το APS θα παρέχει ειδοποιήσεις και ηχητικές ανακοινώσεις - αναχωρήσεις, αφίξεις, ειδικές ανακοινώσεις κ.λπ. - σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους του αεροδρομίου μέσω μεγαφώνων που θα συνδέονται σε ένα κέντρο ενισχυτών

(ii) Τα μηνύματα ειδοποίησης θα εκπέμπονται από μικροφωνικούς σταθμούς, μονάδες τηλεφωνικής πρόσβασης, υπολογιστές FIDS ή ένα σύστημα επαναλαμβανόμενων μηνυμάτων

(iii) Το APS θα λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κώδικα πυρασφάλειας σε σχέση με το επίπεδο θορύβου στις αίθουσες και με τις κοινά αποδεκτές απαιτήσεις κλίμακας του ήχου όταν εκπέμπεται ένα επείγον μήνυμα ειδοποίησης

(b) Σύστημα Προβολής Οπτικής Ειδοποίησης (VPS)

(i) Το VPS θα βασίζεται στο Κεφάλαιο J - Αεροσταθμός επιβατών (Passenger Terminal), Ενότητα J12 - παράγραφος J12.5.10 και στο Κεφάλαιο K - Διευκόλυνση επιβατών (Passenger Facilitation), Ενότητα K6 - παράγραφος K6.1.2 του εγχειριδίου αναφοράς για την ανάπτυξη αεροδρομίων (ADRM) της Διεθνούς Ένωσης Αερομεταφορών (IATA).

(ii) Το VPS θα παρέχει μια μέθοδο προβολής μηνύματος οπτικής ειδοποίησης, μηνυμάτων έκτακτης ανάγκης και άλλων οπτικών πληροφοριών σε ταξιδιώτες με προβλήματα ακοής, ολοκληρωμένα και με ακρίβεια μέσω των συστημάτων οπτικών αναγγελιών πτήσεων (FIDS). Το VPS θα χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την ενημέρωση των Επιβατών με αναπηρία μέσω ειδοποίησης και για μηνύματα έκτακτης ανάγκης

(iii) Ο χρήστης θα έχει την επιλογή να προβάλει τα μηνύματα αμέσως ή να προγραμματίζει μηνύματα με χρονικά καθορισμένη προβολή. Κατά τον προγραμματισμό, ο χρήστης θα έχει τη δυνατότητα να καθορίσει την ημερομηνία και ώρα έναρξης καθώς και της λήξης

(iv) Το σύστημα οπτικής ειδοποίησης θα επιτρέπει τον καθορισμό της προτεραιότητας των μηνυμάτων. Ο καθορισμός της προτεραιότητας θα ελέγχει ποια μηνύματα θα προβάλλονται πρώτα όταν δεν υπάρχει χώρος για να προβληθούν όλα τα μηνύματα.

7.3 Συστήματα Επιβατών

(a) Συστήματα Οπτικών Αναγγελιών Πτήσεων (FIDS)

(i) Τα συστήματα Οπτικών Αναγγελιών Πτήσεων (FIDS) θα βασίζονται στο Κεφάλαιο J - Αεροσταθμός επιβατών (Passenger Terminal), Ενότητα J12 - παράγραφος J12.5.6 και στις Ενότητες J12.6 και J12.IR1 του εγχειριδίου ADRM **της** IATA.

(ii) Η αρχιτεκτονική του FIDS θα πρέπει να είναι κλιμακωτή και επεκτάσιμη για διευκόλυνση των αναβαθμίσεων σε επίπεδο τεχνικού εξοπλισμού όσο και εφαρμογών

(b) Σύστημα Κοινής Χρήσης Επεξεργασίας Δεδομένων Επιβατών (CUPPS)/ Σύστημα Κοινής Χρήσης Εξοπλισμού Αεροσταθμού (CUTE)

(i) Το CUPPS πρέπει να συμμορφώνεται με την έκδοση V1.02 ή με μεταγενέστερη έκδοση των Προδιαγραφών του συστήματος Κοινής Χρήσης Επεξεργασίας Δεδομένων Επιβατών (Common Use Passenger Processing Systems Specifications της Συνιστώμενης Πρακτικής (RP) 1797 της IATA.

(ii) Το CUPPS πρέπει να πληροί όλες τις απαιτήσεις του PCI-DSS.

(iii) Το Σύστημα Κοινής Χρήσης Εξοπλισμού Αεροσταθμού (CUTE) πρέπει να βασίζεται στο Κεφάλαιο J - Passenger Terminal (Αεροσταθμός επιβατών), Ενότητες J4 και J5.4, του εγχειριδίου ADRM της IATA.

(c) Συστήματα Διαχείρισης Πόρων και Παρακολούθησης Επιδόσεων Αεροδρομίου (RMS)

Θα εγκατασταθούν Συστήματα Διαχείρισης Πόρων και Παρακολούθησης Επιδόσεων Αεροδρομίου (RMS) σε όλα τα Αεροδρόμια με ετήσιο αριθμό Επιβατών άνω του ενός εκατομμυρίου

(i) Τα RMS πρέπει να εγκατασταθούν είτε σε λειτουργικό είτε σε συστημικό περιβάλλον: αυτόματα, ημιαυτόματα

(ii) Οι υπό διαχείριση πόροι πρέπει οπωσδήποτε να περιλαμβάνουν γκισέ check-in, πύλες, θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών, ταινιόδρομους παραλαβής αποσκευών

(iii) Το σύστημα θα πρέπει να διαθέτει ένα ολοκληρωμένο σύνολο κανονισμών που θα ρυθμίζονται από τον τελικό χρήστη, όπως επικαλύψεις, άδειες, προτιμήσεις και προτεραιότητες, μεταξύ άλλων

(iv) Το RMS θα πρέπει να είναι εύχρηστο για να διευκολύνονται οι χρήστες χωρίς ειδικές γνώσεις

(v) Η μνήμη αποθήκευσης δεδομένων του RMS θα πρέπει να έχει δυνατότητα απευθείας επέκτασης από τους χρήστες χωρίς να απαιτείται τακτική παρέμβαση του προμηθευτή.

7.4 Συστήματα Ασφαλείας(Security)

(a) Σύστημα Ελέγχου Πρόσβασης (ACS)

(i) Το ACS στα Περιφερειακά Αεροδρόμια θα σχεδιαστεί και θα αναπτυχθεί σύμφωνα με την ισχύουσα ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία σχετικά με τις απαιτήσεις ασφάλεια της αεροπλοΐας.

(ii) Επιπλέον:

(A) Το ACS θα καλύπτει, επίσης, όλα τα ευάλωτα σημεία όλων των Περιφερειακών Αεροδρομίων και των περιοχών στάθμευσης σε αυτά

(B) Όλες οι θύρες που θα ελέγχονται από το ACS θα διαθέτουν μονάδες ενδοεπικοινωνίας συνδεδεμένες με την αίθουσα ελέγχου και θα παρακολουθούνται από κάμερες CCTV.

(b) Σύστημα κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης (CCTV)

(i) Το CCTV θα σχεδιαστεί και θα ενσωματωθεί σύμφωνα με το Κεφάλαιο W - Αντιτρομοκρατία και Αστυνομικές Εγκαταστάσεις (Anti-Terrorism and Police Facilities), παράγραφος W1.6 και Κεφάλαιο Η - Ασφάλεια Αεροδρομίου (Airport Security), Ενότητα Η2 - παράγραφοι Η2.12 και Η2.15 του Κανονισμού 300/2008IATA της Ε.Ε.

(ii) Επιπλέον:

(A) Θα χρησιμοποιηθούν κάμερες παρακολούθησης με τεχνολογία IP(PoE)

(B) Οι κάμερες θα διαθέτουν, επίσης, τα ακόλουθα χαρακτηριστικά: έγχρωμες κάμερες PTZ, με υπέρυθρα LED για νυκτερινή λήψη και υαλοκαθαριστήρες (για εξωτερική χρήση, όπου χρειάζεται)

(C) Δυνατότητα παρακολούθησης, εγγραφής και προβολής πολλών καμερών IP ταυτόχρονα από οποιαδήποτε τυπική οθόνη υπολογιστή ή πολλαπλές οθόνες από μία κονσόλα εντολών στον κεντρικό σταθμό ασφάλειας

(D) Εγγραφή MPEG4 / H.264

(E) Λειτουργίες διαχείρισης συναγερμού (ηχητικός συναγερμός, αναδυόμενα παράθυρα ή ηλεκτρονικά μηνύματα)

(F) Σύνδεση με ACS για προβολή της συγκεκριμένης κάμερας που ευρίσκεται στο σημείο που έδωσε συναγερμό το ACS

(G) Οι κάμερες θα συνδέονται μέσω καλωδίων ethernet στο γραφείο ελέγχου του αεροσταθμού. Για λόγους ασφαλείας, θα τοποθετηθούν διπλά καλώδια με διαφορετικές διαδρομές

8 Άλλα Κτίρια

Άλλες εγκαταστάσεις όπως:

(a) Κτίριο(α) υπηρεσιών αεροναυτιλίας και πύργος ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας

(b) Κτίρια σταθμών διάσωσης και πυρόσβεσης

(c) Αμαξοστάσια και χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων

(d) Εμπορευματικοί σταθμοί (προς το παρόν μόνο στη Θεσσαλονίκη)

πρέπει και αυτά να συμμορφώνονται με τα σχετικά άρθρα του παρόντος Παραρτήματος 10.

Πληροφορίες σχετικά με τις Συμβάσεις Έργων Δημοσίου

Αεροδρόμιο	Τίτλος Σύμβασης	Ημερομηνία Υπογραφής Σύμβασης	Ημερομηνία Λήξης Σύμβασης και Σχετικές Πληροφορίες[15]	Έσχατη ημερομηνία παράδοσης (Άρθρα 4.3.2(δ) και 19.1.3 της ΣΠ)	Αξία Αρχικής σύμβασης (€) (χωρίς ΦΠΑ)
Χανίων	Επέκταση Αεροσταθμού, λοιπές βοηθητικές εγκαταστάσεις και διαμόρφωση περιβάλλοντα χώρου στον Κρατικό Αερολιμένα Χανίων «Ι. Δασκαλογιάννης»	17/6/2013		25/09/2017	49.913.671,40
Θεσσαλονίκης	Επέκταση διαδρόμου προσαπογειώσεων αεροσκαφών 10-28 (μετά παράλληλου τροχόδρομου) Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης «Μακεδονία»	31/10/2005		15/10/2017	114.984.738,76 (137.017.259,09 συμπεριλαμβανομένης της 1ης Πρόσθετης Σύμβασης)
Θεσσαλονίκης	Αναβάθμιση αντοχής χερσαίου τμήματος	24/12/2012		31/05/2017	20.478.372,69

[15] Οι ημερομηνίες θα επικαιροποιηθούν κατά την ή πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης

	διαδρόμου 10-28 Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης «Μακεδονία»				

1.1

Με βάση το χρόνο, τα έργα διακρίνονται σε δύο (2) κατηγορίες:

(α) **Επικείμενα Έργα**, δηλ. Έργα που πρέπει να ολοκληρωθούν εντός της πρώτης περιόδου της παραχώρησης και η ολοκλήρωση των οποίων θα επιτρέψει στον Παραχωρησιούχο να αυξήσει τα Ρυθμιζόμενα Αεροναυτικά Τέλη.

(β) **Μελλοντικά Έργα**, δηλ. Έργα που πιθανό να απαιτηθούν μετά τα τέσσερα (4) πρώτα έτη, ο τύπος και το μέγεθος των οποίων δεν είναι γνωστά σήμερα και θα εξαρτηθούν από τη μελλοντική εναέρια κυκλοφορία (κινήσεις αεροσκαφών, ετήσιος αριθμός Επιβατών, αριθμός Επιβατών την περίοδο αιχμής κ.λπ.), το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης και την Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων.

Ανάλογα με τον είδος τους, τα Έργα ταξινομούνται σε δύο (2) επιπλέον κατηγορίες:

(i) **Έργα Ανακαίνισης**, τα οποία περιλαμβάνουν τα μείζονα έργα ανακαίνισης, αποκατάστασης και/ή ανάπλασης των υφιστάμενων εγκαταστάσεων. Τα Έργα Ανακαίνισης είναι είτε τα Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης, δηλαδή αυτά που πρόκειται να εκτελεστούν εντός των πρώτων είκοσι (20) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις λειτουργούν χωρίς ελαττώματα ή με δευτερεύοντα ελαττώματα (Κατηγορία Καλή σύμφωνα με την παράγραφο 3(γ)(iii)(Β) του παρόντος Παραρτήματος) ή τα Μελλοντικά Έργα Ανακαίνισης, τα οποία δεν είναι γνωστά σήμερα, και ο τύπος, το μέγεθος και η περίοδος εκτέλεσης των οποίων θα προσδιοριστούν με βάση την Εκτίμηση της Κατάστασης Εγκαταστάσεων. Μπορεί να εκτιμηθεί ότι απαιτούνται Έργα Ανακαίνισης κάθε 12-15 έτη για τους αεροσταθμούς και κάθε 7-12 έτη για την περιοχή κίνησης αεροσκαφών (airfield) (ανάλογα με την εναέρια κυκλοφορία και τις περιβαλλοντικές συνθήκες).

(ii) **Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης**, τα οποία είναι είτε Επικείμενα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης, δηλαδή έργα που πρόκειται να εκτελεστούν εντός των σαράντα οκτώ (48) πρώτων μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης για αντιμετώπιση καταστάσεων μειωμένης χωρητικότητας και προβληματικού επιπέδου εξυπηρέτησης, είτε Μελλοντικά Νέα Έργα ή Μελλοντικά Έργα Επέκτασης που δεν είναι γνωστά σήμερα και των οποίων ο τύπος, το μέγεθος και η περίοδος εκτέλεσης θα εξαρτηθούν από τη μελλοντική εναέρια κυκλοφορία και τα απαιτούμενα Πρότυπα Επιδόσεων για τις Καθορισμένες Υπηρεσίες του Αεροδρομίου (όπως το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης στην περιοχή ελέγχου εισιτηρίων (check-in)).

Με βάση τις παραπάνω κατηγορίες, τα Έργα διαχωρίζονται ως εξής:

(α) Επικείμενα Έργα

(i) Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης

(ii) Επικείμενα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης

(β) Μελλοντικά Έργα

(i) Μελλοντικά Έργα Ανακαίνισης

(ii) Μελλοντικά Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης

2.1 Επικείμενα Έργα

Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης

(a) Σχέδιο Υλοποίησης Επικείμενης Ανακαίνισης (ΣΥΕΑ)

(i) Ο Παραχωρησιούχος θα πρέπει να καταρτίσει και να υποβάλει το Σχέδιο Υλοποίησης Επικείμενης Ανακαίνισης (ΣΥΕΑ) (Imminent Refurbishment Development Plan - IRDP) σύμφωνα με το Άρθρο 20.4.2(α).

(ii) Το ΣΥΕΑ θα περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

(A) Συνοπτική έκθεση

(B) Παρουσίαση και περιγραφή προηγούμενων εργασιών

(C) Μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την ιεράρχηση των βελτιώσεων ανακαίνισης και περιγραφή των μελετών και των ενεργειών που πραγματοποιήθηκαν για τον εντοπισμό των απαιτούμενων βελτιώσεων ανακαίνισης

(iii) Με βάση το εγκεκριμένο ΣΥΕΑ, ο Παραχωρησιούχος θα μελετήσει, χρηματοδοτήσει, αποκτήσει όλες τις απαραίτητες άδειες από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) ή οποιαδήποτε άλλη αρμόδια Υπηρεσία και θα εκτελέσει τα Έργα Ανακαίνισης.

(b) Πρώτη Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων (ΠΕΚΕ)

Η Πρώτη Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων (ΠΕΚΕ - First Facilities Condition Assessment (FFCA)) είναι παρόμοια με την Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων (ΕΚΕ) που περιγράφεται στην παράγραφο 3(c) του παρόντος Παραρτήματος με την

εξαίρεση αξιολόγησης των μη υπαρχόντων δεδομένων, δηλ. την επισκόπηση των πορισμάτων της ΕΚΕ του προηγούμενου έτους και την επισκόπηση της διαθεσιμότητας των συστημάτων κατά το προηγούμενο έτος (μητρώο βλαβών και επισκευών).

(c) Πρόσθετες Απαιτήσεις για την Πρώτη Εκτίμηση των υφιστάμενων οδοστρωμάτων της περιοχής κίνησης αεροσκαφών.

(i) Εκτός από τις υποχρεώσεις που περιγράφονται ανωτέρω, στη διάρκεια της ΠΕΚΕ, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα εκτιμήσει την κατάσταση των υφιστάμενων οδοστρωμάτων και τα τρέχοντα χαρακτηριστικά τους όσον αφορά στην αντοχή, την ποιότητα κύλισης την επιφανειακή τριβή, τουλάχιστον στα παρακάτω αεροδρόμια:

(A) Κεφαλληνίας

(B) Κέρκυρας

(C) Ζακύνθου

(ii) Η αξιολόγηση θα πραγματοποιηθεί έτσι ώστε να πληροί τις ισχύουσες Προδιαγραφές Πιστοποίησης (CS-ADR-DSN) του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροναυτιλίας (EASA) λαμβάνοντας υπ' όψιν το Υλικό Καθοδήγησης (Guidance Material) του EASA για σχεδιασμό αεροδρομίων, καθώς και τις συστάσεις και πρακτικές (SAPRs) του ICAO, Παράρτημα 14, Αεροδρόμια, Συνημμένο Α, και Έγγρ. 9157 του ICAO, Aerodrome Design Manual (Εγχειρίδιο Σχεδίασης Αεροδρομίων), Μέρος 3, Οδοστρώματα.

(iii) Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός δύναται να χρησιμοποιήσει μη καταστροφικές δοκιμές (NDT) για να αξιολογήσει τα οδοστρώματα του αεροδρομίου, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες που περιγράφονται στο AC 150/5370: «Χρήση Μη Καταστροφικών Δοκιμών για την Αξιολόγηση Οδοστρωμάτων Αεροδρομίου», Υπουργείο Μεταφορών ΗΠΑ, Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Αεροπορίας.

(iv) Με βάση την αξιολόγηση των υφιστάμενων οδοστρωμάτων, ο Παραχωρησιούχος θα χρηματοδοτήσει τη μελέτη και την κατασκευή των κατάλληλων εργασιών επισκευής και πιθανών επιστρώσεων προκειμένου να αποκατασταθούν οι υφιστάμενες ζημιές ή φθορές και/ή να ενισχυθεί το υφιστάμενο οδόστρωμα ώστε να εξυπηρετεί βαρύτερα αεροσκάφη, σύμφωνα με το προβλεπόμενο μείγμα εναέριας κυκλοφορίας όπως εκτιμάται για τα επόμενα 20 χρόνια για το συγκεκριμένο αεροδρόμιο

(δομική ζωή 20 έτη για τις εκτιμώμενες ετήσιες κινήσεις αεροσκαφών). Σε περίπτωση που κατασκευαστούν επιστρώσεις, η κλίση (οριζόντια και εγκάρσια) της τελικής επιφάνειας θα συμμορφώνεται με τις προδιαγραφές CS-ADR-DSN του EASA.

3.1 Επικείμενα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης

(a) Έχοντας ως βάση:

(i) την υφιστάμενη και εκτιμώμενη εναέρια κυκλοφορία,

(ii) το μέγεθος και τη διάταξη των υφιστάμενων εγκαταστάσεων (αεροσταθμοί, περιοχές στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών, χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων κ.λπ.),

(iii) την κατάσταση των υφιστάμενων εγκαταστάσεων,

(iv) το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης,

(v) τα Πρότυπα και Προδιαγραφές και

(vi) τις Απαιτήσεις Έργων.

(b) Ο Παραχωρησιούχος θα καταρτίσει ένα 20ετές Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) για κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο, στο οποίο θα καθορίζονται όλα τα Επικείμενα Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης και οι αντίστοιχες απαλλοτριώσεις που απαιτούνται. Το Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) ενδέχεται να περιλαμβάνει και τυχόν επεκτάσεις των διαδρόμων. Τα Ρυθμιστικά Σχέδια θα καταρτιστούν και θα υποβληθούν σύμφωνα με το Άρθρο 20.1 (*Ρυθμιστικά Σχέδια*).

(c) Σύμφωνα με τα εγκεκριμένα Ρυθμιστικά Σχέδια, ο Παραχωρησιούχος θα μελετήσει, θα χρηματοδοτήσει, θα εξασφαλίσει όλες τις απαραίτητες Άδειες και θα κατασκευάσει τα Επικείμενα Νέα Έργα ή τα Έργα Επέκτασης εντός σαράντα οκτώ (48) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

4.1 Μελλοντικά Έργα - Μελλοντικά Έργα Ανακαίνισης

(a) Μητρώο Βλαβών και Επισκευών

(i) Ο Παραχωρησιούχος θα καταρτίσει ένα πρόγραμμα γενικής συντήρησης και διατήρησης των Περιφερειακών Αεροδρομίων, σύμφωνα με τα πρότυπα και τις κατευθηντήριες οδηγίες του ICAO και τις σχετικές ευρωπαϊκές απαιτήσεις συντήρησης αεροδρομίων. Ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να τηρεί αναλυτικό αρχείο όλων των βλαβών, των τεχνικών

προβλημάτων και των επισκευών για καθεμία από τις εγκαταστάσεις και υποεγκαταστάσεις (συμπεριλαμβανομένων στοιχείων όπως η ημέρα του συμβάντος, ο αριθμός των ωρών ή ημερών που η εγκατάσταση έμεινε εκτός λειτουργίας, ο τύπος της επισκευής, η πλήρης περιγραφή του επισκευασμένου τμήματος κ.λπ.).

(ii) Επιπλέον, η ΥΠΑ και ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα έχουν πλήρη πρόσβαση σε αυτό το μητρώο.

(b) Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης (ΣΥΑ)

Το Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης (ΣΥΑ) (Refurbishment Development Plan – RDP) θα βασίζεται σε μια Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων (ΕΚΕ) (Facilities Condition Assessment – FCA) η οποία θα καταρτίζεται σε ετήσια βάση από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό που διαθέτει τα τεχνικά προσόντα για να καλύψει το πλήρες εύρος της ΕΚΕ.

(c) Εκτίμηση Κατάστασης Εγκαταστάσεων (ΕΚΕ)

(i) Στην ΕΚΕ αξιολογούνται όλες οι βασικές εγκαταστάσεις και συστήματα και περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα στοιχεία:

(A) Επισκόπηση των βασικών πορισμάτων της ΕΚΕ του προηγούμενου έτους,

(B) Επισκόπηση της διαθεσιμότητας των συστημάτων του προηγούμενου έτους (μητρώο βλαβών και επισκευών),

(C) Εκτίμηση όλων των υποστηρικτικών υποδομών και παροχών που βρίσκονται στην Περιοχή Παραχώρησης, που απαιτούνται προκειμένου ο Παραχωρησιούχος να ικανοποιεί τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, συμπεριλαμβανομένων των κτιρίων που έχουν εκμισθωθεί σε τρίτα μέρη. Όλα τα ζητήματα υγείας και ασφάλειας πρέπει να εντοπίζονται, για την επίλυσή τους από τον Παραχωρησιούχο το συντομότερο δυνατό,

(D) Εκτίμηση όλων των βασικών εγκαταστάσεων και εξαρτημάτων (όπως εργαλεία, οχήματα, κτίρια, ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις, δίκτυα και εγκαταστάσεις νερού και συστήματα επικοινωνιών.)

(E) Επιτόπια επιθεώρηση των κρίσιμων εγκαταστάσεων εντός της Περιοχής Παραχώρησης των Περιφερειακών Αεροδρομίων, όπως,

μεταξύ άλλων, η αποχέτευση ομβρίων υδάτων, τα δίκτυα ακαθάρτων, οι μονάδες επεξεργασίας λυμάτων (μόνο εφόσον βρίσκονται υπό την ευθύνη του Περιφερειακού Αεροδρομίου) και τα δίκτυα ηλεκτροδότησης, ύδρευσης και επικοινωνιών,

(F) Επιτόπια επιθεώρηση υπέργειων και υπόγειων δεξαμενών και συστάσεις συντήρησης,

(G) Επιτόπια επιθεώρηση των οδοστρωμάτων του αεροδρομίου, συμπεριλαμβανομένων διαδρόμων, τροχοδρόμων, περιοχών στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών και των δρόμων εξυπηρέτησης οχημάτων, της σήμανσης (διαγραμμίσεων), της σηματοδότησης (πινακίδων) και της περίφραξης,

(H) Συστάσεις στον Παραχωρησιούχο σχετικά με τις επενδύσεις που πρέπει να πραγματοποιηθούν άμεσα λόγω ανησυχιών για την ασφάλεια των πτήσεων, συμπεριλαμβανομένης, όταν απαιτείται, μιας αναφοράς στην ισχύουσα νομοθεσία που διέπει τις εν λόγω επενδύσεις, και

(I) Συστάσεις στον Παραχωρησιούχο σχετικά με βραχυπρόθεσμες, μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες βελτιώσεις εγκαταστάσεων.

(ii) Η ΕΚΕ θα διεξάγεται σύμφωνα με τις διατάξεις που περιλαμβάνονται στο Εγχειρίδιο της ΕΚΕ που θα αναπτυχθεί από τον Παραχωρησιούχο. Το Εγχειρίδιο ΕΚΕ θα προσδιορίζει: το πεδίο της εκτίμησης, τις απαιτήσεις ασφάλειας για τη διεξαγωγή της εκτίμησης και τα πρότυπα αναφοράς για το παραδοτέο. Τα πορίσματα της ΕΚΕ θα κοινοποιούνται στην ΥΠΑ

(iii) Η ΕΚΕ θα ταξινομεί κάθε εγκατάσταση που εκτιμήθηκε στις εξής κατηγορίες:

(A) **Εξαιρετική**: χωρίς λειτουργικά ελαττώματα, υπερκαλύπτονται οι ελάχιστες προδιαγραφές,

(B) **Καλή**: επουσιώδη λειτουργικά ελαττώματα, υπερκαλύπτονται ή ικανοποιούνται οι ελάχιστες προδιαγραφές,

(C) **Επαρκής**: επουσιώδη λειτουργικά ελαττώματα, ικανοποιούνται οι περισσότερες από τις ελάχιστες προδιαγραφές, πρέπει όμως να εξεταστεί η διενέργεια ορισμένων επενδύσεων βελτιώσεων ή

διορθωτικών ενεργειών, πρέπει να προσδιοριστούν μεσοπρόθεσμες βελτιώσεις,

(D) **Ανεπαρκής**: σημαντικά λειτουργικά ελαττώματα, η εγκατάσταση δεν πληροί τις ελάχιστες προδιαγραφές, πρέπει να πραγματοποιηθούν βραχυπρόθεσμες επενδύσεις βελτιώσεων ή διορθωτικές ενέργειες, και

(E) **Κρίσιμη**: έχουν εντοπιστεί πολύ σημαντικά λειτουργικά ελαττώματα, και/ή ζητήματα ασφάλειας και πρέπει να ληφθούν έκτακτες διορθωτικές ενέργειες. Αυτή η κατηγορία ενδέχεται να περιλαμβάνει, επίσης, βελτιώσεις που επιβάλλουν νέοι νόμοι και κανονισμοί.

(iv) Ο Παραχωρησιούχος, με όλες τις εύλογα εμπορικά προσπάθειες, θα διατηρεί καθεμία από τις εγκαταστάσεις τουλάχιστον στην κατηγορία «Καλή». Το τμήμα της ΕΚΕ που αφορά στην επιθεώρηση θα περιλαμβάνει, τουλάχιστον, τις εγκαταστάσεις και τα αντίστοιχα κύρια συστήματα και στοιχεία αυτών, όπως παρατίθενται στον Πίνακα 1, στους ακόλουθους τομείς:

(A) Περιοχή κίνησης αεροσκαφών (Airfield)

(B) Αεροσταθμός και χώροι συνάθροισης

(C) Αστικός χώρος Αεροδρομίου (Landside) και λοιπές Εγκαταστάσεις εντός της Περιοχής Παραχώρησης

Πίνακας 1: ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΓΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Λειτουργική Περιοχή	**Βασικά Συστήματα και Στοιχεία**
Περιοχή κίνησης αεροσκαφών (Airfield)	Οδόστρωμα
	Περίφραξη
	Μηχανολογικές εγκαταστάσεις:
	Συστήματα άρδευσης
	Συστήματα λυμάτων
	Συστήματα όμβριων υδάτων

Λειτουργική Περιοχή	Βασικά Συστήματα και Στοιχεία
	Βυθιζόμενες αντλίες γεώτρησης
	Ηλεκτρικές εγκαταστάσεις
	Ηλεκτρικά συστήματα – φωτισμός, φωτοσήμανση
	Συστήματα επικοινωνιών
	Περιβάλλων Χώρος
	Συστήματα τροφοδοσίας καυσίμων αεροσκαφών και οχημάτων και αντίστοιχες εγκαταστάσεις αποθήκευσης
Αεροσταθμός και χώροι αναμονής Επιβατών	**Κτιριακά Στοιχεία**
	Κέλυφος κτιρίου
	Υπόγεια συστήματα
	Στέγες
	Τοίχοι
	Εξωτερικές θύρες, παράθυρα
	Δομικό σύστημα κτιρίου
	Τοιχοποιίες
	Δάπεδα
	Κτιριακός εξοπλισμός
	Οροφές
	Σκληρά υλικά επίστρωσης δαπέδων
	Μαλακά υλικά επίστρωσης δαπέδων
	Διαμερισμάτωση
	Επενδύσεις και τελειώματα τοίχων

Λειτουργική Περιοχή	Βασικά Συστήματα και Στοιχεία
	Εσωτερικές θύρες
	Κλίμακες και κιγκλιδώματα
	Είδη υγιεινής και εξαρτήματα
	Εγκαταστάσεις και εξαρτήματα
	Καθίσματα
	Σήμανση
	Σύστημα διαχείρισης αποσκευών
	Ταινιόδρομοι μεταφοράς αποσκευών
	Μονάδες παραλαβής αποσκευών
	Εξοπλισμός ελέγχου παραδιδόμενων αποσκευών
	Εξοπλισμός ελέγχου χειραποσκευών και Επιβατών
	Μηχανολογικές Εγκαταστάσεις
	Κλιματισμός
	Δίκτυα εσωτερικών και εξωτερικών σωληνώσεων ψυχρού ύδατος
	Δίκτυα εσωτερικών και εξωτερικών αεραγωγών
	Προστασία των μονώσεων αεραγωγών και σωλήνων με χιτώνια αλουμινίου
	Κεντρικές Κλιματιστικές Μονάδες
	Κεντρικό σύστημα παραγωγής ψυχρού ύδατος
	Πύργοι ψύξης
	Δεξαμενή αποθήκευσης πάγου

Λειτουργική Περιοχή	Βασικά Συστήματα και Στοιχεία
	Επίπεδος εναλλάκτης θερμότητας
	Μονάδες κλειστού ελέγχου - ακριβής έλεγχος θερμοκρασίας και υγρασίας
	Εγκαταστάσεις θέρμανσης
	Δίκτυα σωληνώσεων θέρμανσης
	Λέβητες
	Καυστήρες
	Κυκλοφορητές
	Δοχεία διαστολής
	Δεξαμενές αποθήκευσης πετρελαίου
	Φυσικό αέριο
	Παροχή νερού
	Δίκτυα σωληνώσεων
	Πιεστικά συγκροτήματα/ δεξαμενές νερού / αποσκληρυντές νερού
	Ηλεκτρικοί Θερμοσίφωνες, ZNX
	Συστήματα λυμάτων
	Δίκτυα σωληνώσεων / φρεάτια
	Σταθμοί ανύψωσης
	Συστήματα όμβριων υδάτων
	Εγκαταστάσεις πυρόσβεσης
	Δίκτυα σωληνώσεων
	Δίκτυα αυτόματων καταιονητήρων, εξέλικτρα αυλού

Λειτουργική Περιοχή	Βασικά Συστήματα και Στοιχεία
	και κρουνών, δίκτυα υδροληψίας και πυροσβεστικών φωλεών
	Φορητοί πυροσβεστήρες
	Πυροσβεστικό συγκρότημα
	Τοπικά συστήματα πυρόσβεσης με αέριο (FM 200, argonite, inergen, ξηρή σκόνη, CO2)
	Ανελκυστήρες ατόμων / ογκωδών αντικειμένων (ασανσέρ)
	Κυλιόμενοι διάδρομοι και κυλιόμενες κλίμακες μεταφοράς ατόμων
	Ηλεκτρικές εγκαταστάσεις
	Μέση τάση 20KV
	Μετασχηματιστές ισχύος 20KV/400V
	Διακόπτες μέσης τάσης
	Καλώδια ισχύος μέσης τάσης μέσα στον υποσταθμό
	Χαμηλή Τάση
	Πεδίο αντιστάθμισης αέργου ισχύος (P.F)
	Ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη
	Κεντρικό τροφοδοτικό αδιάλειπτης παροχής (U.P.S)
	Σταθεροί ρυθμιστές έντασης (CCR)
	Διακόπτες χαμηλής τάσης
	Πίνακες ρελέ και διακοπτών
	Καλώδια ισχύος (χαμηλή τάση και 6,6 KV)

Λειτουργική Περιοχή	Βασικά Συστήματα και Στοιχεία
	Φωτισμός και ηλεκτρολογικός εξοπλισμός
	Συστήματα φωτισμού έκτακτης ανάγκης
	Αυτόματες πόρτες
	Πετάσματα αέρα (Αεροκουρτίνες)
	Ρολόγια και σύστημα χρονισμού
	Σύστημα διαχείρισης κτιρίου (BMS)
	Σύστημα εποπτικού ελέγχου και συλλογής δεδομένων (SCADA)
	Σύστημα αντικεραυνικής προστασίας
	Σύστημα πυρανίχνευσης
	Συστήματα τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνίας
	Τοπικό δίκτυο
	Συστήματα φωνής
	Ασύρματα συστήματα Επιβατών
	Κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης (CCTV)
	Σύστημα ελέγχου πρόσβασης (ACS)
	Σύστημα ηχητικής ειδοποίησης
	Σύστημα Κοινής Χρήσης Επεξεργασίας Δεδομένων Επιβατών(CUPPS)
	Σύστημα Οπτικών Αναγγελιών Πτήσεων (FIDS)
Κτίριο υπηρεσιών αεροναυτιλίας και πύργος ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας	Κτιριακά Στοιχεία
	Η/Μ εγκαταστάσεις

Λειτουργική Περιοχή	Βασικά Συστήματα και Στοιχεία
	Συστήματα τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνίας (εκτός από τα τμήματα των συστημάτων επικοινωνιών, πλοήγησης και εποπτείας)
Κτίρια Διάσωσης και Πυρόσβεσης	Κτιριακά Στοιχεία
	Η/Μ εγκαταστάσεις
	Συστήματα τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνίας
Εμπορευματικός Σταθμός (προς το παρόν μόνο στο Αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης)	Χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων και φορτηγών
	Περιοχή στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών
	Κτιριακά Στοιχεία
	Η/Μ εγκαταστάσεις
	Συστήματα τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνίας
Άλλα Κτίρια	Κτιριακά Στοιχεία
	Η/Μ εγκαταστάσεις
	Συστήματα τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνίας
Αστικός χώρος Αεροδρομίου (landside) και χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων	Οδοστρώματα
	Μηχανολογικές Εγκαταστάσεις
	Σύστημα άρδευσης
	Σύστημα λυμάτων
	Σύστημα όμβριων υδάτων
	Περιβάλλων Χώρος
	Χώρος αναμονής εμπορικών οχημάτων
	Σήμανση
	Γέφυρες και δομικές κατασκευές (μόνο στη

Λειτουργική Περιοχή	Βασικά Συστήματα και Στοιχεία
	Θεσσαλονίκη)
	Χώροι στάθμευσης οχημάτων
	Ηλεκτρικές εγκαταστάσεις
	Φωτισμός οδικού δικτύου και χώρων στάθμευσης
	Συστήματα τεχνολογίας πληροφοριών και επικονωνίας
	Σύστημα ελέγχου πρόσβασης (ACS)
	Σύστημα κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης (CCTV)
	Συστήματα ηχητικής -ειδοποίησης (APS)

(d) Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης (ΣΥΑ)

(i) Η ΕΚΕ (Facilities Condition Assessment FCA) θα αποτελεί τη βάση για το Σχέδιο Υλοποίησης Ανακαίνισης (ΣΥΑ) (Refurbishment Development Plan-RDP). Στο ΣΥΑ θα πρέπει να επισημαίνονται τα βραχυπρόθεσμα, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα Έργα Ανακαίνισης που έχουν προγραμματιστεί ως αποτέλεσμα των πορισμάτων της ΕΚΕ, καθώς και οποιωνδήποτε άλλων μελετών σχεδιασμού (π.χ. ρυθμιστικού σχεδίου) που έχει εκπονήσει ο Παραχωρησιούχος.

(ii) Στο ΣΥΑ θα ιεραρχούνται τα έργα και θα προσδιορίζονται οι περιβαλλοντικές απαιτήσεις που πρέπει να ικανοποιηθούν για την εφαρμογή αυτών. Το ΣΥΑ θα υποβάλλεται στον Ανεξάρτητο Μηχανικό σε ετήσια βάση για έγκριση.

(iii) Για τις Εγκαταστάσεις που κρίνονται από την ΕΚΕ ως επαρκείς, ανεπαρκείς ή κρίσιμες, θα πρέπει να καταρτίζεται ένα χρονοδιάγραμμα ενεργειών βελτιώσεων στο πλαίσιο του ΣΥΑ. Οι συνιστώμενες βελτιώσεις θα πρέπει να κατανέμονται σε τρεις κατηγορίες, ανάλογα με την προτεραιότητα των ενεργειών, ως εξής:

(Α) **Κρίσιμες**: Οι εργασίες ανακαίνισης πρέπει να εκτελεστούν άμεσα ή το συντομότερο δυνατό,

(B) **Υψηλής προτεραιότητας**: Οι εργασίες ανακαίνισης πρέπει να εκτελεστούν σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα και

(C) **Χαμηλής προτεραιότητας**: εργασίες ανακαίνισης που ενδέχεται να κριθούν σκόπιμο να εκτελεστούν σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα, προκειμένου να βελτιωθούν οι επιδόσεις της αντίστοιχης Εγκατάστασης. Αυτές μπορεί να εκτελεστούν επιλεκτικά ως ένα βαθμό.

(iv) Το ΣΥΑ πρέπει να παρέχει μια συνοπτική περιγραφή και αιτιολόγηση όλων των προγραμματισμένων εργασιών ανακαίνισης. Θα περιλαμβάνει, επίσης, μια εκτίμηση για το πιθανό κόστος καθεμιάς από τις προγραμματισμένες εργασίες ανακαίνισης για όλα τα έργα σε βραχυπρόθεσμο και μεσοπρόθεσμο ορίζοντα (0-10 έτη).

(v) Το ΣΥΑ θα περιλαμβάνει οπωσδήποτε τα εξής:

(A) Συνοπτική έκθεση,

(B) Παρουσίαση και περιγραφή προηγούμενων εργασιών,

(C) Μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την ιεράρχηση των βελτιώσεων ανακαίνισης και περιγραφή των μελετών ή των έργων που πραγματοποιήθηκαν για τον εντοπισμό των βελτιώσεων ανακαίνισης που απαιτούνται, και

(D) Συστάσεις για εργασίες ανακαίνισης των επόμενων πέντε ετών, με τα έργα που έχουν προγραμματιστεί να ολοκληρωθούν εντός του πρώτου έτους να παρουσιάζονται με μεγαλύτερη λεπτομέρεια.

5.1 Μελλοντικά Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης

(a) Ο Παραχωρησιούχος θα εξασφαλίσει ότι πληρούνται τα Πρότυπα Επιδόσεων και οι απαιτήσεις χωρητικότητας, όπως αυτές προσδιορίζονται στο Παράρτημα 6 (Μέτρηση Επιδόσεων). Κατά συνέπεια, θα απαιτηθούν μελλοντικά έργα επέκτασης, σύμφωνα με την μελλοντική αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας.

(b) Ο Παραχωρησιούχος θα πρέπει να εκτιμήσει τη χωρητικότητα του αεροσταθμού Επιβατών και της περιοχής στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών, σύμφωνα με τις διαδικασίες που περιγράφονται στο άρθρο 3 (3.1 και 3.2) του Παραρτήματος 6, (Μέτρηση Επιδόσεων) και να καταρτίσει νέα και επικαιροποιημένα Ρυθμιστικά Σχέδια (Master Plans) για Νέα Έργα ή Έργα Επέκτασης, όπου απαιτούνται. Ο

Παραχωρησιούχος έχει επίσης το δικαίωμα, να εξετάσει το ενδεχόμενο επέκτασης των διαδρόμων, όπου αυτό είναι εφικτό.

(c) Κάθε Ρυθμιστικό Σχέδιο (Master Plan) θα προβλέπει όλες τις αναγκαίες επεκτάσεις και βελτιώσεις του αεροδρομίου και θα διασφαλίζει ότι δεν θα υπάρξει ανάγκη για περαιτέρω βελτιώσεις εντός των ακόλουθων χρονικών περιόδων, ακόμη και σε περίπτωση που οι περίοδοι αυτές επεκτείνονται πέραν της Περιόδου Παραχώρησης.

(A)	Νέα κτίρια και σημαντικές επεκτάσεις κτιρίων	10 έτη
(B)	Έργα στη περιοχή κίνησης αεροσκαφών (airfield)	10 έτη
(C)	Εσωτερικές βελτιώσεις κτιρίων	5 έτη
(D)	Χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων	7 έτη

(b) Ο Παραχωρησιούχος θα μελετήσει, θα χρηματοδοτήσει, θα εξασφαλίσει όλες τις απαραίτητες άδειες από την ΥΠΑ ή οποιαδήποτε άλλη αρμόδια Αρχή και θα εκτελέσει έργα επέκτασης διαδρόμων, τροχοδρόμων, περιοχών στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών, αεροσταθμών Επιβατών, χώρων στάθμευσης οχημάτων, μετεγκατάστασης δεξαμενών καυσίμων, πύργου ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας κλπ, προκειμένου να συμμορφώνεται με τα εγκεκριμένα ρυθμιστικά σχέδια (master plans) έως τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης.

6.1 Απαιτήσεις

Όλα τα στοιχεία, τα υλικά και τα τελειώματα που θα χρησιμοποιηθούν στα Έργα πρέπει να είναι δομικά ασφαλή, ανθεκτικά, σταθερά και κατάλληλα για τη χρήση και την απόδοση για την οποία προορίζονται, εύκολα στη συντήρηση και την επισκευή, ανθεκτικά σε τυχαία και εσκεμμένη φθορά, συμβατά με τις Απαιτήσεις Έργων και να έχουν την ελάχιστη διάρκεια ζωής σύμφωνα με τις Απαιτήσεις Παράδοσης.

Προγραμματισμένη Συντήρηση

Καθ' όλη την Περίοδο Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα πραγματοποιεί τακτική συντήρηση όλων των εγκαταστάσεων και θα διασφαλίζει ότι:

(a) Οι εγκαταστάσεις στα Περιφερειακά Αεροδρόμια θα συμμορφώνονται με την ισχύουσα Ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία, όπως τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης για πιστοποίηση αεροδρομίων του EASA, καθώς και τον Κτιριοδομικό Κανονισμό.

(b) Οι υποδομές, οι εγκαταστάσεις και τα εξαρτήματα, συμπεριλαμβανομένων αυτών που κατασκευάστηκαν πριν την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, βρίσκονται σε καλή κατάσταση και πληρούν τουλάχιστον τις απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.

1. Περιοχή κίνησης αεροσκαφών (airfield)

1.1. Γενικά

(a) Οι εγκαταστάσεις της περιοχής κίνησης αεροσκαφών (airfield) θα επιθεωρούνται και η κατάστασή τους θα παρακολουθείται σε τακτική βάση στο πλαίσιο της συντήρησης αεροδρομίου. Θα εκπονηθεί ένα κατάλληλο πρόγραμμα συντήρησης υποδομής αεροδρομίου και η εφαρμογή του θα παρακολουθείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του EASA.

(b) Οι εγκαταστάσεις της περιοχής κίνησης αεροσκαφών (airfield) που θα επιθεωρούνται και θα συντηρούνται σε τακτική βάση είναι:

(i) Οδοστρώματα (διάδρομοι, τροχόδρομοι, περιοχές στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών)

(ii) Συστήματα αποχέτευσης

(iii) Οπτικά βοηθήματα (συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, των σημάνσεων (διαγραμμίσεις), της φωτοσήμανσης και των σημάτων (πινακίδες)).

(iv) Περίφραξη

(c) Ο Παραχωρησιούχος θα είναι υπεύθυνος να διενεργεί σε τακτική βάση:

(i) Μετρήσεις τριβής στους διαδρόμους

(ii) Συλλογή και διάδοση πληροφοριών σχετικά με την κατάσταση της επιφάνειας οδοστρώματος

(iii) Καθαρισμό ελαστικών (από τον διάδρομο)

(iv) Σκούπισμα και απομάκρυνση μικροαντικειμένων

(v) Επισκευή της επιφάνειας του οδοστρώματος (ρωγμές, αρμοί κ.λπ)

(vi) Συντήρηση των συστημάτων αποχέτευσης όμβριων υδάτων

(vii) Συντήρηση των μονάδων επεξεργασίας λυμάτων (όταν ανήκουν στο αεροδρόμιο)

(viii) Συντήρηση του συστήματος άρδευσης

(ix) Συντήρηση των ηλεκτρικών συστημάτων - φωτισμού

(x) Συντήρηση των μη ασφαλτοστρωμένων περιοχών (strips κ.λπ)

(xi) Αποχιονισμός και έλεγχος πάγου (τουλάχιστον στα Περιφερειακά Αεροδρόμια της Καβάλας και της Θεσσαλονίκης)

(d) Η διαχείριση της συντήρησης στα Περιφερειακά Αεροδρόμια θα πρέπει να συμμορφώνεται με τα ακόλουθα πρότυπα:

(i) EASA AMC & GM για συντήρηση αεροδρομίου (AMC.ADR.OPS.C)

(ii) Έγγρ. 9137 του ICAO, Airport Services Manual (Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου), Μέρος 2, Pavement Surface Conditions (Συνθήκες Επιφάνειας Οδοστρώματος).

(iii) Έγγρ. 9137 του ICAO, Airport Services Manual (Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου), Μέρος 9, Airport Maintenance Practices (Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίων) .

(e) Επιπλέον, για τις μηχανολογικές εγκαταστάσεις, οι απαιτήσεις συντήρησης είναι οι εξής:

1.2. Μηχανολογικές Εγκαταστάσεις περιοχής κίνησης αεροσκαφών (airfield)

(a) Σύστημα Άρδευσης

Δίκτυα Σωληνώσεων / Φρεάτια / Καλώδια Ελέγχου

(i) Επιθεώρηση, με ειδική κάμερα όλων των υπόγειων σωληνώσεων για φθορές και αντίστοιχες επισκευές

(ii) Επιθεώρηση όλων των επιφανειακών δευτερευόντων δικτύων σωληνώσεων για διαρροές. Αντικατάσταση όπου χρειάζεται

(iii) Επιθεώρηση όλων των καλωδίων ελέγχου, σωληνώσεων και βανών ελέγχου του δευτερεύοντος συστήματος άρδευσης

(b) Συστήματα Λυμάτων

Δίκτυα σωληνώσεων / Φρεάτια

(i) Επιθεώρηση, με ειδική κάμερα όλων των υπόγειων σωληνώσεων για φθορές και αντίστοιχες επισκευές.

(ii) Επιθεώρηση και καθαρισμός όλων των φρεατίων επίσκεψης. Πραγματοποίηση αντίστοιχων στεγανοποιήσεων

(iii) Επιθεώρηση και καθαρισμός όλων των επιφανειακών καναλιών αποχέτευσης και των εσχάρων

Σταθμοί Ανύψωσης / Σηπτικές Δεξαμενές

(i) Επιθεώρηση όλων των αντλιών ανύψωσης και κατάλληλη συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή

(ii) Επιθεώρηση των σταθμών ανύψωσης για διαρροές και φθορές και αντίστοιχες επισκευές.

(iii) Καθαρισμός και επιθεώρηση των σηπτικών δεξαμενών για τυχόν διαρροές ή φθορές και αντίστοιχες επισκευές

Μονάδα Επεξεργασίας Λυμάτων

(i) Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή και του προμηθευτή

(c) Συστήματα Όμβριων Υδάτων

(i) Επιθεώρηση, με ειδική κάμερα επιθεώρησης σωληνώσεων για φθορές και αντίστοιχες επισκευές.

(ii) Επιθεώρηση και καθαρισμός όλων των επιφανειακών καναλιών αποχέτευσης

(iii) Επιθεώρηση και καθαρισμός όλων των φρεατίων επίσκεψης

(iv) Έλεγχος της σωστής λειτουργίας των πιεστικών συγκροτημάτων σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή. Επισκευή όπου απαιτείται.

(d) Βυθιζόμενες Αντλίες Γεώτρησης

(i) Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή

2. Αεροσταθμοί

Να διεξάγεται προγραμματισμένη συντήρηση για κάθε ειδική κατηγορία κατασκευής και για κάθε στοιχείο ως εξής:

2.1 Κέλυφος Κτιρίου

Το κέλυφος κτιρίου είναι το φυσικό διαχωριστικό ανάμεσα στο εσωτερικό και εξωτερικό περιβάλλον ενός κτιρίου. Λειτουργεί ως το εξωτερικό περίβλημα το οποίο διατηρεί το εσωτερικό περιβάλλον και διευκολύνει τον έλεγχο των κλιματικών συνθηκών (μαζί με τα μηχανολογικά συστήματα κλιματισμού).

Τα φυσικά στοιχεία του κελύφους κτιρίου περιλαμβάνουν υπόγεια συστήματα, οροφές, τοίχους, εξωτερικά ανοίγματα (θύρες παράθυρα), συστήματα αίθριων κ.λπ. Όλες οι παράμετροι του κελύφους κτιρίου πρέπει να παρέχουν:

(a) Υποστήριξη (αντοχή και μεταφορά των φορτίων περιβάλλοντος και των εγκαταστάσεων)

(b) Έλεγχο (της ροής αέρα, του θορύβου, του νερού, των αποβλήτων, όλων των τύπων ενέργειας κ.λπ.)

(c) Τελειώματα (για ικανοποίηση των ανθρώπινων απαιτήσεων στους εσωτερικούς και εξωτερικούς χώρους)

(d) Υπόγεια Συστήματα (θεμέλια, πλάκες δαπέδου και σήραγγες)

(i) Εντοπισμός των δομικών προβλημάτων, ρωγμών και αστοχιών στήριξης και επισκευή των τοιχίων και των πλακών επί εδάφους.

(ii) Εντοπισμός τυχόν ελαττωμάτων στην στεγάνωση και επισκευή.

(iii) Επιθεώρηση όλων των οπών διείσδυσης στα δάπεδα και τα τοιχία (π.χ. για σωλήνες, γραμμή ύδρευσης, ηλεκτροδότηση, επικοινωνίες), εστίαση σε πιθανές αστοχίες (μηχανικές, υγρασίας, στεγανότητας) και επισκευή.

(iv) Επιθεώρηση και καθαρισμός όλων των εξόδων αποχέτευσης στο περιμετρικό τοιχίο και έλεγχος της σωστής λειτουργίας των αντλιών και των σωλήνων αποχέτευσης.

(v) Έλεγχος όλων των εσωτερικών τελειωμάτων στο περιμετρικό τοιχίο και την πλάκα δαπέδου για τυχόν ελαττώματα στο τελείωμα, μούχλα, ρωγμές, ξεφλούδισμα της βαφής και επισκευή.

(e) Στέγες

(i) Εντοπισμός προβλημάτων στα φέροντα στοιχεία εξαιτίας φορτίου (όπως στατικό φορτίο, σεισμικό φορτίο, άνεμος, έκρηξη και πυρκαγιά) και επισκευή

(ii) Εντοπισμός προβλημάτων στα φέροντα στοιχεία για προβλήματα εξαιτίας γήρανσης ή περιβαλλοντικών συνθηκών (όπως σκουριά σε ράβδους οπλισμού, σε μεταλλικά στοιχεία, διάβρωση, ενανθράκωση σκυροδέματος) και επισκευή.

(iii) Επιθεώρηση του συστήματος σταγάνωσης για αστοχίες ή διαρροές και επισκευή

(iv) Εντοπισμός τυχόν φθορών στη θερμική μόνωση (π.χ. έκπλυση, απώλεια στοιχείου κ.λπ.) και επισκευή.

(v) Εντοπισμός τυχόν ελαττωμάτων στην ηχομόνωση και επισκευή.

(vi) Επιθεώρηση όλων των οπών διείσδυσης της οροφής (σωλήνες υδρορροών, ηλεκτροδότηση, σωλήνες κλιματισμού και αεραγωγοί), έλεγχος για τυχόν φθορές στα στοιχεία ή στα εξαρτήματα οροφής (στεγάνωση) και επισκευή

(vii) Επιθεώρηση όλων των εξόδων υδρορροών (φρεάτια), απομάκρυνση των υλικών που εμποδίζουν τη σωστή τους λειτουργία και καθαρισμός. Επισκευή πιθανών φθορών και έλεγχος της σωστής τους λειτουργίας.

(viii) Επιθεώρηση του συστήματος και των στοιχείων αντικεραυνικής προστασίας, έλεγχος για πιθανές φθορές και επισκευή.

(ix) Επιθεώρηση όλων των ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων στην οροφή, έλεγχος για πιθανές φθορές στη στερέωση, στεγάνωση, συστήματα ηχοαπορρόφησης κ.λπ. και επισκευή.

(x) Επιθεώρηση ειδικών τεμαχίων, στηθαίων, φρεατίων, υδρορροών, υπερχειλιστών για τυχόν πρόβλημα ή δυσλειτουργία και επισκευή.

(xi) Επιθεώρηση των σκύρων σε στέγη με έρμα και επισκευή φθορών από μετατόπιση ή συσσώρευση υλικού. Διάστρωση και επιπέδωση.

(xii) Επιθεώρηση διαδρόμων στέγης και επισκευή φθορών, επιθεώρηση αρμών μεταξύ πλακών δώματος και στεγανοποίηση.

(xiii) Επιθεώρηση αρμών διαστολής στη στέγη και επισκευή τυχόν φθορών.

(xiv) Επιθεώρηση των «πράσινων στεγών», εάν υπάρχουν, έλεγχος της αποστράγγισης των συστημάτων άρδευσης και των φυτών και επισκευή τυχόν φθορών.

(xv) Επιθεώρηση του εσωτερικού μέρους της στέγης για τυχόν φθορές, διαρροές, υγροποίηση, μούχλα, προσδιορισμός των αντίστοιχων αιτιών και επισκευή.

(xvi) Επιθεώρηση όλων των ανοιγμάτων οροφής με μηχανισμό, των αεραγωγών καπνού, των φεγγιτών, των αεραγωγών, διασφάλιση της λειτουργικότητας και της αντοχής στις καιρικές συνθήκες και επισκευή

(xvii) Επιθεώρηση όλων των στοιχείων πρόσβασης στη στέγη και συντήρηση των διαδρόμων, έλεγχος για τυχόν μπλοκαρίσματα ή φθορές και επισκευή.

(f) Τοίχοι

(i) Εντοπισμός τυχόν ρωγμών, θραύσεων, αλλαγών στη γεωμετρία ή προβλημάτων στα δομικά στοιχεία στήριξης που οφείλονται σε οποιαδήποτε μηχανική αστοχία εξαιτίας μόνιμων φορτίων, σεισμικής δραστηριότητας, ανέμου, έκρηξης, πυρκαγιάς ή άλλων συμβάντων και επισκευή.

(ii) Εντοπισμός τυχόν προβλημάτων στα φέροντα στοιχεία για προβλήματα εξαιτίας γήρανσης ή περιβαλλοντικών ή κλιματικών συνθηκών, (όπως σκουριά σε ράβδους οπλισμού ή σε μεταλλικά στοιχεία, διάβρωση, ενανθράκωση σκυροδέματος) και επισκευή.

(iii) Εντοπισμός τυχόν υγρασίας, διαρροών ή μούχλας που υποδεικνύει ότι τα πετάσματα υδρατμών ή τα σιφώνια κατά μήκος των πεδίων αποστράγγισης δεν λειτουργούν σωστά. Εντοπισμός της αιτίας του προβλήματος και επισκευή.

(iv) Εντοπισμός τυχόν φθορών στη θερμική μόνωση, αντικατάσταση και επισκευή. Επιβεβαίωση ότι η θερμική μόνωση πληροί τα κριτήρια για τιμή U σύμφωνα με τη μελέτη ενεργειακής απόδοσης.

(v) Επιθεώρηση όλων των οπών διείσδυσης των τοιχωμάτων (για σωλήνες,ηλεκτροδότηση, αεραγωγούς και εξαεριστήρες), έλεγχος για τυχόν φθορές στα στοιχεία ή στα τοιχώματα και επισκευή.

(vi) Επιθεώρηση όλων των σωλήνων υδρορροών και των εξόδων ή των σιφονιών στη βάση του τοιχώματος και διατήρησή τους καθαρών και αποφραγμένων.

(vii) Επιθεώρηση των ειδικών τεμαχίων και της στεγάνωσης στη βάση του τοίχου και επισκευή πιθανών προβλημάτων. Καθαρισμός των κηλίδων και της υγρασίας από αυτό το σημείο κατά μήκος του τοίχου.

(viii) Επιθεώρηση της εξωτερικής επιφάνειας της επένδυσης και επισκευή τυχόν φθορών στην επίστρωση (στις στερεώσεις των πάνελ και/ή στα πάνελ ή στα πλακίδια της επένδυσης) εξαιτίας φθοράς ή δομικής αστοχίας. Αντικατάσταση του αλλοιωμένου ή μουχλιασμένου υλικού και τοποθέτηση νέου, εφάμιλλης ποιότητας και εμφάνισης.

(ix) Επιθεώρηση του εξωτερικού τελειώματος για ρωγμές και αλλοιώσεις εξαιτίας των καιρικών συνθηκών, επισκευή και βάψιμο με χρώμα κατάλληλης ποιότητας προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η διαπερατότητα των υδρατμών και η αντίσταση του τοίχου στο νερό πληρούν τις προδιαγραφές.

(x) Επιθεώρηση των αρμών διαστολής και ελέγχου και των κατασκευαστικών αρμών και διασφάλιση της λειτουργικότητας των τμημάτων των αρμών, των υλικών και των υλικών στεγανοποίησης. Επισκευή εάν υπάρχουν ελαττώματα ή φθορές.

(xi) Επιθεώρηση των εσωτερικών τμημάτων ή του τελειώματος των εξωτερικών τοίχων, καθάρισμα επιφανειών, επισκευή τυχόν φθορών στην επιφάνεια ή στο τελείωμα και νέα βαφή.

(xii) Επιθεώρηση της εσωτερικής επένδυσης των εξωτερικών τοίχων και της ηχομόνωσης, καθάρισμα και επισκευή των πάνελ και επιθεώρηση της ηχομόνωσης. Επισκευή ή επιδιόρθωση σε περίπτωση σοβαρών φθορών.

(xiii) Επιθεώρηση των διεπαφών με άλλα συστήματα ή μέρη, π.χ. οδοστρώματα, θύρες και παράθυρα, περιβάλλων χώρος και στέγες, επισκόπηση όλων των ενώσεων και επισκευή τυχόν φθορών σε αυτά τα στοιχεία.

(g) Εξωτερικά Ανοίγματα

Αυτή η ενότητα αναφέρεται στα στοιχεία του κελύφους με χαρακτηριστικά διαφάνειας, ημιδιαφάνειας ή αδιαφάνειας ή στοιχεία που παρέχουν πρόσβαση στο εσωτερικό του κτιρίου, δηλ. υαλοπίνακες, κουφώματα, υαλοπετάσματα, κεκλιμένοι υαλοπίνακες και εξωτερικές πόρτες.

(i) Υαλοπίνακες

(A) Επιθεώρηση των υαλοπινάκων με ενδιάμεσο κενό για θάμπωμα που προκαλείται από τη συγκέντρωση υγρού αέρα που διεισδύει στο χώρο μεταξύ των διπλών υαλοπινάκων διαμέσου ή περιμετρικά της στεγανής σφράγισης της του διπλού υαλοπίνακα. Απομάκρυνση των πάνελ και επανάληψη της στεγανοποίησης σε ελεγχόμενο περιβάλλον. Επανατοποθέτηση των επισκευασμένων υαλοπινάκων.

(B) Επιθεώρηση των πολυστρωματικών υαλοπινάκων (triplex) για πιθανή αποκόλληση (όταν η άκρη του γυαλιού βρίσκεται σε επαφή με το νερό για παρατεταμένο χρονικό διάστημα μπορεί να προκληθεί αποκόλληση των διεπιφανειών (μεμβρανών) από την επιφάνεια του γυαλιού). Αντικατάσταση των πάνελ και αντιμετώπιση της αιτίας παρουσίας νερού.

(ii) Παράθυρα

(A) Επιθεώρηση των πλαισίων των παραθύρων όσον αφορά στην αντοχή στην υδρατμοπερατότητα, την αεροστεγανότητα και τη διαπερατότητα νερού. Έλεγχος των περιμετρικών παρεμβυσμάτων (τσιμούχες) και των μονωτικών ταινιών για γήρανση και ελαττώματα. Αντικατάσταση των παλιών ή φθαρμένων υλικών και διασφάλιση της στεγανότητας στο νερό και της αεροστεγανότητας.

(B) Επιθεώρηση των ειδικών περιμετρικών τεμαχίων των παραθύρων (περβάζι, κουφώματα και τραβέρσα) και των συνδέσεων με τους τοίχους για να διασφαλιστεί ότι οι λειτουργικές επιφάνειες της πρόσοψης (στεγάνωση, θερμομόνωση) διατηρούν τη συνέχειά τους.

(C) Επιθεώρηση των μηχανισμών των παραθύρων για να διαπιστωθεί η λειτουργία τους και να διασφαλισθεί η λειτουργικότητά τους.

(D) Επιθεώρηση των πλαισίων των παραθύρων για τυχόν μεταβολή της γεωμετρίας ή παραμόρφωση λόγω δομικής αστοχίας από στατικά ή δυναμικά φορτία (π.χ. μόνιμα ή κινητά φορτία, σεισμική δραστηριότητα, έκρηξη, πυρκαγιά, άνεμος, παράνομη ή βίαια είσοδος κ.λπ.) Επισκευή της φθοράς ή αντικατάσταση.

(E) Διασφάλιση ότι σε περίπτωση αντικατάστασης παραθύρου, η ενεργειακή απόδοση του συνόλου της μονάδας (δηλ. υαλοπίνακας, πλαίσιο και διεπαφές περιμέτρου), ο συντελεστής μεταφοράς θερμότητας, η διαπερατότητα φωτός, η αντανάκλαση φωτός και η τιμή U συμβαδίζουν με τη μελέτη ενεργειακής απόδοσης.

(F) Διασφάλιση ότι σε οποιαδήποτε αντικατάσταση παραθύρου, η ηχομόνωση συμμορφώνεται με την τιμή Rw που προσδιορίζεται στη μελέτη ηχομόνωσης.

(iii) Υαλοπετάσματα

(A) Επιθεώρηση του πλαισίου και των στερεώσεων των υαλοπετασμάτων ώστε να διασφαλίζεται η σταθερότητα, η καλή κατάσταση και η ηχομόνωση για όλα τα στοιχεία και τα εξαρτήματα. Έλεγχος όλων των συνδέσεων των πλαισίων για να διασφαλιστεί η καλή απόδοση των ανοιχτών αρμών, των στεγανοποιήσεων, των παρεμβυσμάτων και των μονωτικών ταινιών. Έλεγχος του υαλοπετάσματος προκειμένου να εντοπιστούν τυχόν μεταβολές στη γεωμετρία ή παραμορφώσεις εξαιτίας μηχανικής αστοχίας. Επισκευή φθορών ή αντικατάσταση κολονών και/ή τραβερσών και διασφάλιση ότι τα καπάκια και τα καλύμματα βρίσκονται σε καλή κατάσταση και λειτουργία.

(B) Επιθεώρηση των πάνελ πλήρωσης (γυάλινων ή αδιαφανών πάνελ) και έλεγχος και από τις δύο πλευρές (εσωτερική και εξωτερική) για

τυχόν μεταβολές στη γεωμετρία ή φθορές εξαιτίας μηχανικής αστοχίας. Επισκευή της φθοράς ή αντικατάσταση των πάνελ.

(C) Επιθεώρηση του υαλοπετάσματος και από τις δύο πλευρές για να διασφαλιστεί η λειτουργικότητα όσον αφορά στην προστασία από την υγρασία (στεγανότητα στο νερό και τον αέρα, καλή ροή στην αποστράγγιση των συμπυκνωμάτων προς τα έξω), θερμική απόδοση (θερμική αγωγιμότητα, θερμικές γέφυρες, άνεση), οπτική (φως ημέρας, αισθητική), ήχος (ακουστική), κλεισίματα εσωτερικής πλευράς, συστήματα σκίασης, ασφάλεια (πυρασφάλεια και σφράγιση καπνού και μηχανοκίνητες εξαγωγές). Σε περίπτωση δυσλειτουργίας, διερεύνηση της αιτίας και επισκευή.

(D) Επιθεώρηση υαλοπετάσματος για εντοπισμό τυχόν διαρροών, τόσο αέρα όσο και νερού. Οι διαρροές μπορούν πολλές φορές να παραμείνουν κρυμμένες εντός των στοιχείων του τοίχου προκαλώντας επιδείνωση και εξάπλωση της υγρασίας. Αναζήτηση πιθανής ύπαρξης μούχλας, καθαρισμός και επισκευή.

(E) Έλεγχος των υαλοπετασμάτων για προβλήματα στους υαλοπίνακες που αφορούν στην κατασκευή του υαλοπετάσματος, όπως παρεμπόδιση της ορατότητας εξαιτίας υγροποίησης ή ακαθαρσιών, φθοράς των επιστρώσεων αδιαφάνειας λόγω της υποβάθμισης του υλικού, προβλήματα υγροποίησης και/ή συσσώρευσης θερμότητας στα μονωμένα γυαλιά ή προβλήματα πολυστρωματικών υαλοπινάκων. Αντίστοιχη επισκευή.

(F) Επιθεώρηση των υαλοπινάκων για βλάβες στα εσωτερικά παρεμβύσματα και τις στεγανοποιήσεις εξαιτίας μετατοπίσεων των υαλοπινάκων (θερμικών, δομικών), παρατεταμένης έκθεσης σε νερό/θερμότητα/ηλιακή ακτινοβολία και υποβάθμισης εξαιτίας UV (υπεριώδους ακτινοβολίας). Αντίστοιχη επισκευή.

(G) Επιθεώρηση των υαλοπινάκων για βλάβες στα εκτεθειμένα παρεμβύσματα (τσιμούχες) και τις στεγανοποιήσεις εξαιτίας μετατοπίσεων των υαλοπινάκων (θερμικών, δομικών) και υποβάθμισης λόγω περιβαλλοντικών συνθηκών. Αντίστοιχη επισκευή.

(H) Συντήρηση των περιμετρικών στεγανοποιήσεων των υαλοπετασμάτων. Απομάκρυνση και αντικατάσταση των

περιμετρικών στεγανοποιήσεων μετά από σχολαστική επεξεργασία των επιφανειών και κατάλληλη επιμέλεια στις λεπτομέρειες.

(I) Τα πλαίσια αλουμινίου των υαλοπετασμάτων συνήθως βάφονται εργοστασιακά, με την εφαρμογή θερμοσκληρυνόμενων βαφών φθοριούχου πολυμερούς, οι οποίες έχουν καλή αντοχή στην περιβαλλοντική φθορά και χρειάζονται μόνο καθάρισμα. Σε περίπτωση που η φθορά φτάσει σε σημείο που να είναι οπτικά μη ανεκτή, απαιτείται νέα επίστρωση φθοριούχου πολυμερούς που στεγνώνει στον αέρα πριν από την οποία απαιτείται ειδική επεξεργασία της επιφάνειας.

(J) Τα ανοδιωμένα πλαίσια αλουμινίου δεν υποβάλλονται σε νέα ανοδίωση επί τόπου. Πρέπει να καθαριστούν και να επικαλυφθούν από ειδικές προστατευτικές επιστρώσεις για βελτιωμένη εμφάνιση και αυξημένη αντοχή (στη φθορά).

(K) Επιθεώρηση των εκτεθειμένων στεγανωτικών μαστιχών και παρεμβυσμάτων (τσιμουχών) υαλοπινάκων και συντήρηση αυτών προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί η υδροπερατότητα, να περιοριστεί η έκθεση των σφραγίσεων των πλαισίων και να προστατευτούν οι στεγανές σφραγίσεις των υαλοπινάκων από το νερό.

(L) Σε περίπτωση σημαντικής αντικατάστασης και συντήρησης υαλοπετάσματος, πρέπει να διασφαλιστεί ότι μετά την αντικατάσταση των στοιχείων (πλαίσια, γυάλινα ή αδιαφανή διαχωριστικά πάνελ) διατηρείται η γενική ενεργειακή απόδοση του υαλοπετάσματος, όπως προσδιορίζεται στη μελέτη ενεργειακής απόδοσης.

(M) Διασφάλιση ότι μετά από οποιαδήποτε σημαντική αντικατάσταση όπως περιγράφεται ανωτέρω, η ηχομόνωση και η ακουστική απόδοση εξακολουθούν να πληρούν τις απαιτήσεις της αντίστοιχης μελέτης.

(iv) Κεκλιμένοι υαλοπίνακες

(A) Επιθεώρηση των κεκλιμένων υαλοπινάκων και των φεγγιτών και εξέταση των φερόντων στοιχείων (δοκοί, τραβέρσες και ράβδοι πίεσης που στηρίζουν τις άκρες του γυαλιού στους δοκούς) για τυχόν μεταβολές στη γεωμετρία ή παραμόρφωση εξαιτίας

μηχανικής αστοχίας. Επισκευή ή αντικατάσταση στοιχείου ή στοιχείων.

(Β) Επιθεώρηση των διαχωριστικών πάνελ (γυάλινα, αδιαφανή ή φωτοβολταϊκά πάνελ) στους κεκλιμένους υαλοπίνακες για τυχόν μεταβολές της γεωμετρίας ή βλάβες εξαιτίας δομικών ή θερμικών μετατοπίσεων. Επισκευή.

(C) Ενδελεχής επιθεώρηση των κεκλιμένων υαλοπινάκων για προστασία από την υγρασία εξαιτίας βροχόπτωσης και υγροποίησης, καθώς οι κεκλιμένοι υαλοπίνακες, εκτίθενται σε μεγάλη ποσότητα βροχής και χιονιού και είναι πολύ πιο ευάλωτοι σε διαρροές νερού. Ελέγχεται εάν η διαρροή ή τα συμπυκνώματα συλλέγονται και αποστραγγίζονται σωστά στο εξωτερικό, καθαρίζονται τα συστήματα αποστράγγισης και ελέγχονται τα ειδικά τεμάχια στο περβάζι. Επισκευή τυχόν προβλημάτων.

(D) Επιθεώρηση των επικλινών υαλοπινάκων για προβλήματα γήρανσης εξαιτίας πρόσθετης έκθεσης στην ακτινοβολία UV, η οποία προκαλεί ταχύτερη γήρανση των στεγανοποιήσεων των γυάλινων πάνελ. Σε περίπτωση βλάβης, να αντικατασταθούν τα πάνελ και, φυσικά, οι στεγανωτικές μαστίχες και τα παρεμβύσματα (τσιμούχες).

(v) Εξωτερικές θύρες

(Α) Επιθεώρηση κάθε είδους εξωτερικών θυρών ατόμων, με προθαλάμους ή όχι, όπως ανακλινόμενες θύρες, περιστρεφόμενες θύρες, αυτόματες συρόμενες θύρες, που λειτουργούν ως δημόσιες είσοδοι ή έξοδοι, ώστε να διασφαλιστεί ότι λειτουργούν σωστά όσον αφορά την έξοδο, την προσβασιμότητα, τη θερμική απόδοση (αγωγιμότητα, ηλιακή ακτινοβολία, θερμομόνωση, άνεση), την προστασία από την υγρασία (υδροπερατότητα, αντοχή στην υγροποίηση), την οπτική (φως ημέρας, αισθητική), τον ήχο (ακουστική), την ασφάλεια, τους μηχανισμούς, τον έλεγχο πρόσβασης. Να ελέγχονται οι θύρες για να εντοπιστεί τυχόν παραβίαση των πλαισίων ή των μηχανισμών εξαιτίας μηχανικής αστοχίας (π.χ. λόγω αέρα, βίαιας εισόδου ή μη εξουσιοδοτημένης, παράνομης πρόσβασης), γήρανσης ή υπερβολικής χρήσης. Επισκευή τυχόν βλαβών, αντικατάσταση μηχανισμών, πλαισίων ή πάνελ και διασφάλιση της ορθής χρήσης των θυρών.

(B) Επιθεώρηση κάθε είδους εξωτερικών θυρών βιομηχανικής χρήσης, οι οποίες χρησιμοποιούνται για τη διακίνηση των υλικών, και των θυρίδων πρόσβασης (π.χ. στο χώρο παραλαβής αποσκευών και στο χώρο διακίνησης αποσκευών, τις εξωτερικές θύρες υπηρεσίας ή συντήρησης) και διασφάλιση της σωστής λειτουργίας. Οι θύρες ρολά, οι πτυσσόμενες θύρες, οι συρόμενες θύρες ή οι ανασυρόμενες θύρες και οι ανακλινόμενες θύρες με μηχανισμό ή με χειροκίνητη λειτουργία ώθησης ή με αλυσίδα, διασφαλίζουν την ασφάλεια και τη λειτουργικότητα και πρέπει να ελέγχονται ανάλογα. Οι εξωτερικές θύρες πρέπει, επίσης, να ελέγχονται για τη θερμική απόδοση, την οπτική, τον ήχο (όπου απαιτείται), την ασφάλεια, τους λειτουργικούς μηχανισμούς και τους μηχανισμούς ασφαλείας και τον έλεγχο πρόσβασης. Οι θύρες να ελέγχονται για τυχόν μηχανική βλάβη (το φορτίο αέρα είναι καθοριστικό για αυτού του είδους τις πόρτες εξαιτίας του μεγέθους τους). Επισκευή τυχόν βλαβών, αντικατάσταση μηχανισμών, πλαισίων ή υλικού πάνελ και διασφάλιση της ορθής χρήσης τους.

(C) Διασφάλιση της τακτικής συντήρησης των εξωτερικών θυρών. Λόγω της εντατικής χρήσης , οι εξωτερικές πόρτες έχουν πιο σύντομη διάρκεια ζωής και υψηλότερες απαιτήσεις συντήρησης από άλλα στοιχεία του κελύφους του κτιρίου. Τακτικός έλεγχος και συντήρηση των περιμετρικών στεγανοποιήσεων και των παρεμβυσμάτων (τσιμουχών), επιθεώρηση των αγαλβάνιστων μεταλλικών θυρών ή των γαλβανισμένων και βαμμένων θυρών και επαναβαφή όπως απαιτείται. Επιθεώρηση και έλεγχος των θυρών αλουμινίου, βαμμένων ή ανοδιωμένων, και νέα βαφή αυτών με επίστρωση φθοριούχου πολυμερούς που στεγνώνει στον αέρα ή με διαφανή επίστρωση για τα ανοδιωμένα, όσο συχνά απαιτείται. Επιθεώρηση των μηχανισμών των θυρών πραγματοποίηση τυχόν προσαρμογών (ρεγουλάρισμα) ή λίπανσης, όταν απαιτείται.

2.2 Δομικό Σύστημα Κτιρίου

a) Το δομικό σύστημα, ή το δομικό πλαίσιο, αφορά στο φέρον υποσύστημα του κτιρίου. Το δομικό σύστημα ενός κτιρίου μεταφέρει τα φορτία μέσω των διασυνδεδεμένων δομικών συστημάτων ή στοιχείων, π.χ. υποστυλώματα, τοιχία, δοκοί, πλάκες, ζευκτά, πρόβολοι, αντιρίδες. Όπως και στο κέλυφος του κτιρίου, όλα τα μέρη του Δομικού Συστήματος του κτιρίου πρέπει να παρέχουν:

(i) Φέρουσα Ικανότητα-αντοχή (για μεταφορά όλων των στατικών και δυναμικών φορτίων)

(ii) Τελείωμα (για ικανοποίηση των ανθρώπινων απαιτήσεων στους εσωτερικούς χώρους)

b) Η προγραμματισμένη συντήρηση του δομικού συστήματος, θα πρέπει να εντοπίζει εγκαίρως την εμφάνιση ενός δομικού προβλήματος που οφείλεται σε σεισμό, έκρηξη, πυρκαγιά ή αποσάθρωση. Πολλές φορές, τα προβλήματα αφορούν το ορατό μέρος (αισθητική) του δομικού συστήματος.

c) Οι απαιτήσεις για την προγραμματισμένη συντήρηση του δομικού συστήματος έχουν ως εξής;

(i) Επιθεώρηση των δομικών συστημάτων (υποστυλώματα, τοιχία, δοκοί, πλάκες, ζευκτά, πρόβολοι, αντιρίδες) για τον εντοπισμό τυχόν προβλήματος, παραμόρφωσης, ρωγμής, διαρροής, διάβρωσης, ενανθράκωσης σκυροδέματος κ.λπ. και επισκευή σύμφωνα με τις σχετικές δομικές απαιτήσεις και απαιτήσεις ασφαλείας.

(ii) Έλεγχος του δομικού συστήματος για εντοπισμό τυχόν βλάβης στην επιφάνεια του δομικού στοιχείου που επηρεάζει την προστασία και την φέρουσα ικανότητα, την ανθεκτικότητα και την αισθητική. Επισκευή και βάψιμο της επιφάνειας, όταν απαιτείται.

(iii) Επιθεώρηση των αρμών διαστολής και επισκευή τυχόν φθορών στις διατομές (προφίλ) των αρμών και τα υλικά.

2.3 Τοιχοποιίες (εσωτερικοί βαρείς τοίχοι)

a) Οι τοιχοποιίες περιλαμβάνουν όλους τους βαρείς εσωτερικούς τοίχους (δηλ. αυτούς που δεν ανήκουν στον κέλυφος κτιρίου), όπως είναι οι μη φέροντες τοίχοι από σκυρόδεμα, οι τοίχοι από τούβλα, τοίχοι από τσιμεντόλιθους, λιθόκτιστοι τοίχοι. Οι τοιχοποιίες μπορούν να σοβατιστούν ή να μείνουν γυμνές για λόγους αισθητικής.

b) Οι τοιχοποιίες χρησιμοποιούνται στο εσωτερικό του κτιρίου λόγω της ικανότητάς τους να στηρίζουν βαριά υλικά και εγκαταστάσεις, της ηχομόνωσης και της παθητικής πυρασφάλειας στα πυροδιαμερίσματα του κτιρίου. Παρέχουν, επίσης, αυξημένη αντοχή σε στατικά φορτία.

(i) Επιθεώρηση των τοιχοποιιών για εντοπισμό τυχόν προβλήματος που οφείλεται σε δομική βλάβη (όπως στατικό φορτίο που έχει μεταφερθεί από

MG

τους αρμούς με τα δομικά στοιχεία, σεισμικό φορτίο, έκρηξη και πυρκαγιά). Αντίστοιχες επισκευές.

(ii) Επιθεώρηση των τοιχοποιιών σε όλους τους αρμούς και τις διασυνδέσεις με άλλα στοιχεία του κτιρίου (δομικά στοιχεία, κέλυφος κτιρίου, χωρίσματα, πόρτες κ.λπ.), έλεγχος για φθορές ή βλάβες στο υλικό σύνδεσης ή την διατομή (προφίλ) των αρμών και επισκευή.

(iii) Επιθεώρηση όλων των οπών διείσδυσης στους τοίχους (σωλήνες, σχάρες καλωδίων, αγωγοί κλιματισμού). Επικέντρωση σε πιθανές βλάβες, έλεγχος της καλής λειτουργίας των πυροδιαμερισμάτων σε όλες τις οπές διείσδυσης στους τοίχους, έλεγχος της λειτουργίας των πυροφραγμάτων και επισκευή.

(iv) Αναζήτηση των αιτιών για πιθανή διαρροή, υγρασία, μούχλα ή μύκητες στην επιφάνεια του τοίχου και επισκευή.

(v) Επιθεώρηση των αρμών διαστολής και των αρμών μετακίνησης και επισκευή τυχόν βλάβης στη διατομή (προφίλ) των αρμών, τη στεγανοποίηση ή το υλικό πλήρωσης και επισκευή.

(vi) Επιθεώρηση των τοιχοποιιών για επιφανειακές φθορές ή υποβάθμιση του χρώματος, επισκευή και βάψιμο, αντίστοιχα.

2.4 Δάπεδα

Ο όρος δάπεδο περιλαμβάνει, εκτός από την επιφάνεια του δαπέδου, και όλα τα υποστρώματα αυτού, τα οποία διευκολύνουν και καθιστούν επίπεδη την επιφάνεια του δαπέδου ανάλογα με το υλικό τελειώματος. Τα υποστρώματα του δαπέδου έχουν την ικανότητα να αντέχουν και να μεταφέρουν τα φορτία στα δομικά στοιχεία, στηρίζουν το υλικό τελειώματος και ενισχύουν αυτό ώστε να είναι ανθεκτικό στις επιφανειακές ρωγμές. Πρέπει να συμβάλλουν στην στεγάνωση (στις περιοχές με υγρασία) και την ηχομόνωση (στα δωμάτια εγκαταστάσεων), να ενσωματώνουν σωλήνες αποχέτευσης, σωλήνες κλιματισμού κ.λπ., και να ακολουθούν τις μετακινήσεις του κτιρίου.

a) Επιθεώρηση του δαπέδου για εντοπισμό τυχόν προβλημάτων όπως δομικές βλάβες ή/και βλάβες αστοχίας μηχανολογικών εγκαταστάσεων (σωληνώσεων) στα υποστρώματα. Να αφαιρεθεί το τελείωμα και να γίνουν οι κατάλληλες επιδιορθώσεις (εάν χρειαστεί, να δημιουργηθούν αρμοί κατασκευής, να αφαιρεθεί το ακατάλληλο υλικό, εάν υπάρχει, να επαναληφθεί η κατασκευή, να πληρωθούν οι αρμοί με στεγανοποιητικό κ.λπ.).

b) Επιθεώρηση της πλάκας του σκυροδέματος από την κάτω πλευρά για να εντοπιστούν τυχόν προβλήματα στο δάπεδο εξαιτίας βλάβης στην αποχέτευση ή τους σωλήνες ύδρευσης που έχουν ενσωματωθεί στο δάπεδο. Αφαίρεση του υλικού, επισκευή της βλάβης και επανάληψη της επίστρωσης δαπέδου.

2.5 Κτιριακός Εξοπλισμός

a) Ο κτιριακός εξοπλισμός περιλαμβάνει τα εξής στοιχεία που αφορούν έργα εσωτερικού χώρου.

(i) Οροφές

(ii) Επίστρωση Δαπέδων

(iii) Διαχωριστικά

(iv) Επένδυση και τελείωμα τοίχων

(v) Εσωτερικές θύρες

(vi) Κλίμακες και κιγκλιδώματα

(vii) Είδη υγιεινής και εξαρτήματα

(viii) Εξοπλισμός και εξαρτήματα

(ix) Καθίσματα

(x) Σήμανση

b) Οροφές

Αυτή η κατηγορία περιλαμβάνει οποιονδήποτε τύπο τελειώματος οροφής ορατού από το κοινό από το εσωτερικό του κτιρίου. Σε αυτή την κατηγορία περιλαμβάνονται, επίσης, οι τελικές επιφάνειες των φερουσών πλακών οροφής, οι ψευδοροφές και τα ακουστικά στοιχεία που αναρτώνται από την οροφή για βελτίωση της ακουστικής απόδοσης. Στην οροφή ενσωματώνονται μια σειρά από εγκαταστάσεις, όπως φωτισμός, ηχητικά συστήματα, εξοπλισμός, εγκαταστάσεις και στόμια κλιματισμού, καταιονητήρες πυρόσβεσης και σήμανση. Οι εργασίες συντήρησης στην οροφή προϋποθέτουν το συντονισμό όλων των ειδικοτήτων προκειμένου να αποφευχθούν τυχόν βλάβες κατά τη συντήρηση.

(i) Επιθεώρηση και επισκευή των ψευδοροφών προκειμένου να διασφαλιστεί ότι δεν παρουσιάζουν κάποια αδικαιολόγητη παραμόρφωση, δεν λείπουν πλάκες ή σανίδες, δεν υπάρχουν ρωγμές ή οπές που να επηρεάζουν τη λειτουργία της οροφής και/ή την αισθητική.

(ii) Οι οροφές πρέπει να παραμένουν επίπεδες, ευθυγραμμισμένες στους αρμούς και επαρκώς ασφαλισμένες. Επίσης, πρέπει να ικανοποιούν τις απαιτήσεις της κλάσης αντοχής σε φωτιά και της ακουστικής απόδοσης, όπως αυτές προσδιορίζονται στους σχετικούς κώδικες και τις μελέτες.

(iii) Να διασφαλιστεί ότι οι οροφές δεν εμφανίζουν υγρασία ή διαρροές. Σε περίπτωση φθοράς, θα πρέπει να γίνει επισκευή και αντικατάσταση των πλακών ή να βαφτεί εκ νέου η οροφή με το κατάλληλο χρώμα και βαφή.

(iv) Επιθεώρηση αρμών διαστολής στην οροφή και επισκευή των φθορών ή της μειωμένης στεγανότητας στον αέρα και το νερό.

c) Επίστρωση Δαπέδων

Αυτή η κατηγορία περικλείει όλους τους τύπους τελειώματος δαπέδου και περιθωρίων (σοβατεπί) (φυσικές πέτρινες πλάκες, τεχνητές πλάκες, μωσαϊκό, κεραμικά πλακίδια, ελαστικό δάπεδο, μοκέτα, εποξειδική επίστρωση ή εμποτισμός και ανυψωμένο δάπεδο). Τα υλικά επίστρωσης δαπέδων περιλαμβάνουν, επίσης, μια σειρά από εγκαταστάσεις, όπως φρεάτια και σιφώνια του συστήματος αποχέτευσης, θυρίδες επίσκεψης δαπέδου που ενσωματώνονται στο τελείωμα του δαπέδου και, κάποιες φορές, κατευθυντικός φωτισμός και επίστρωση με ειδικά πλακίδια για τυφλούς, στύλοι σήμανσης, προστατευτικά κιγκλιδώματα για την προστασία των τοίχων από τα καρότσια μεταφοράς αποσκευών και μηχανήματα καθαρισμού δαπέδων.

(i) Επιθεώρηση δαπέδων ώστε να διασφαλιστεί ότι είναι άρτια, σε καλή κατάσταση, ασφαλή και χωρίς αδικαιολόγητες παρεκκλίσεις και επικινδυνότητα γλιστρήματος . Επισκευή όταν απαιτείται.

(ii) Όλα τα τελειώματα πρέπει να είναι καθαρά και να συμμορφώνονται με την αντίστοιχη νομοθεσία περί υγιεινής και ασφάλειας. Επισκευή ή επανατοποθέτηση επίστρωσης που δεν πληροί τα σχετικά πρότυπα.

(iii) Διατήρηση της αντίστασης ολίσθησης και των ακουστικών χαρακτηριστικών που απαιτούνται σύμφωνα με τη μελέτη.

(iv) Η σήμανση δαπέδου πρέπει να είναι καθαρή και συνεχής.

(v) Επισκευή αρμών εάν το υλικό πλήρωσης έχει ρηγματωθεί ή έχει εξέλθει του αρμού. Αναπλήρωση και καθαρισμός. Οι αρμοί του δαπέδου πρέπει να είναι στο ίδιο επίπεδο με το τελείωμα, ευθυγραμμισμένοι, και να έχουν πληρωθεί με υλικό αρμών του ίδιου χρώματος.

(vi) Έλεγχος των αρμών μετακίνησης και επισκευή του υλικού στεγανοποίησης.

(vii) Επιθεώρηση των αρμών διαστολής και επισκευή τυχόν φθοράς που επηρεάζει την αισθητική, τη στεγανότητα και τη λειτουργία της διατομής (προφίλ) των αρμών διαστολής. Ο βαρύς εξοπλισμός συχνά προκαλεί φθορές στην διατομή. Αντικατάσταση όπως απαιτείται.

(viii) Επιθεώρηση των στύλων και των κιγκλιδωμάτων για στερέωση και σωστή στήριξη στο δάπεδο. Επισκευή τυχόν ασταθούς ή κατεστραμμένης στερέωσης και επανατοποθέτηση.

d) Διαχωριστικά

Αυτή η κατηγορία περιλαμβάνει τις μη φέρουσες, ελαφριές κατασκευές τοίχων για διαμερισμάτωση ή διαχωρισμό των δωματίων. Πρόκειται για διαχωριστικά με μεταλλικό πλαίσιο και διπλή στρώση σανίδων (όπως τα χωρίσματα γυψοσανίδας) και τμηματικά διαχωριστικά τοίχων με διαφανή ή αδιαφανή πάνελ. Σε αυτήν την κατηγορία περιλαμβάνονται, επίσης, τα μετακινούμενα διαχωριστικά που χρησιμοποιούνται για τον επιμέρους χωρισμό ενός χώρου ή μιας αίθουσας.

(i) Επιθεώρηση των διαχωριστικών για τυχόν βλάβη, μεταβολή της γεωμετρίας ή φθορά εξαιτίας κάποιου στατικού ή δυναμικού φορτίου, σεισμού, έκρηξης, πυρκαγιάς και φορτίου κρούσης μαλακού σώματος. Επισκευή των βλαβών ώστε να διασφαλιστεί ότι τα διαχωριστικά είναι άρτια και διατηρούν την αρχική τους εμφάνιση.

(ii) Διασφάλιση ότι τα διαχωριστικά πληρούν όλες τις απαιτήσεις απόδοσης που αφορούν στην κλάση αντοχής σε φωτιά, την αντίσταση στο νερό, την ηχομόνωση, την ακουστική, την ασφάλεια σύμφωνα με τις αντίστοιχες ειδικές μελέτες που έχουν εκπονηθεί στο στάδιο της μελέτης.

(iii) Διασφάλιση ότι όλα τα τελειώματα είναι καθαρά, χωρίς σημαντικά μόνιμα σημάδια, κηλίδες ή οξειδώσεις.

(iv) Διασφάλιση ότι οι καλύψεις τοίχων ή οι διακοσμήσεις πληρούν τις απαιτήσεις επιφανειών για προστασία από την εξάπλωση φλόγας. Αφαίρεση τυχόν υλικού που θεωρείται ότι μπορεί να διευκολύνει ενδεχόμενη εξάπλωση φλόγας από όλους τους δημόσιους χώρους.

(v) Διασφάλιση της καλής κατάστασης των αρμών διαστολής, έλεγχος και επισκευή των πιθανών φθορών.

e) Επένδυση και Τελειώματα Τοίχων

Αυτή η κατηγορία περιλαμβάνει τα τελειώματα εσωτερικών τοίχων κτιρίων, όπως η επένδυση τοίχων για αισθητικούς και λειτουργικούς λόγους (στεγάνωσης, αντοχής στους ρύπους, υγιεινής, αντίστασης στην εξάπλωση φλόγας, αντοχής στη φωτιά και ακουστικής), η ζωγραφική, η διακοσμητική επίστρωση και τα μαλακά υλικά επίστρωσης (ταπετσαρίες, υφάσματα υαλοβάμβακα, καλύψεις τοίχων από βινύλιο κ.λπ.).

(i) Διασφάλιση ότι τα τελειώματα τοίχου είναι άρτια, σε καλή κατάσταση, ασφαλή και χωρίς αδικαιολόγητες παρεκκλίσεις και υποβάθμιση του υλικού ή του χρώματος. Αντίστοιχες επισκευές.

(ii) Διασφάλιση ότι τα τελειώματα τοίχου είναι καθαρά και συμμορφώνονται με την αντίστοιχη νομοθεσία περί υγιεινής και ασφάλειας.

(iii) Διασφάλιση ότι όλα τα πλακίδια είναι καθαρά, απαλλαγμένα από κηλίδες και μούχλα.

f) Εσωτερικές Θύρες

(i) Επιθεώρηση των εσωτερικών θυρών ατόμων όλων των ειδών, όπως ανακλινόμενες θύρες, περιστρεφόμενες θύρες, αυτόματες συρόμενες θύρες, που χρησιμοποιούνται από το κοινό ή το προσωπικό (του Δημοσίου, του αεροδρομίου, των αεροπορικών εταιρειών, της ασφάλειας ή της συντήρησης), ώστε να διασφαλιστεί ότι λειτουργούν σωστά όσον αφορά την έξοδο, την προσβασιμότητα, την οπτική (διαφανείς ή αδιαφανείς, αισθητική), τον ήχο (ακουστική), την ασφάλεια, τους μηχανισμούς, τον έλεγχο πρόσβασης.

(ii) Έλεγχος των θυρών για να εντοπιστεί τυχόν παραβίαση των πλαισίων ή των μηχανισμών εξαιτίας βλάβης (π.χ. λόγω βίαιας εισόδου ή μη εξουσιοδοτημένης, παράνομης πρόσβασης), γήρανσης ή υπερβολικής

χρήσης. Επισκευή τυχόν βλάβης, αντικατάσταση υλικού, πλαισίων ή πάνελ και διασφάλιση της ορθής χρήσης των θυρών..

(iii) Επιθεώρηση κάθε είδους εσωτερικών θυρών βιομηχανικής χρήσης και διασφάλιση της ορθής τους λειτουργίας, ανάλογα με την ειδική τους χρήση: θύρες ρολά, συρόμενες θύρες ή ανασυρόμενες θύρες και διαφράγματα, πυράντοχα διαφράγματα κάθε είδους, ανακλινόμενες θύρες βιομηχανικής χρήσης, θύρες πυρασφάλειας, συμβατικά παραπετάσματα με μηχανισμό ή με χειροκίνητη λειτουργία, πάνελ πρόσβασης που χρησιμοποιούνται για τη διακίνηση υλικών, και ανοίγματα πρόσβασης (π.χ. για τους ταινιόδρομους αποσκευών), θύρες υπηρεσίας ή συντήρησης, ώστε να διασφαλιστεί η ασφάλεια και λειτουργικότητά τους. Επισκευή τυχόν βλάβης, αντικατάσταση των ελαττωματικών υλικών και διασφάλιση της ορθής και ασφαλούς χρήσης κάθε θύρας.

(iv) Διασφάλιση ότι η συντήρηση των εσωτερικών θυρών πραγματοποιείται εξίσου συχνά με τη συντήρηση των εξωτερικών θυρών, λόγω της εντατικής τους χρήσης.

g) Κλίμακες και Κιγκλιδώματα

(i) Τα τελειώματα πρέπει να είναι άρτια, καθαρά και να συμμορφώνονται με την αντίστοιχη νομοθεσία περί υγιεινής και ασφάλειας.

(ii) Τα σκαλοπάτια πρέπει να είναι επίπεδα, ασφαλή, χωρίς θραύσεις και ρωγμές στα τελειώματα, σύμφωνα με τους αντίστοιχους κώδικες.

(iii) Οι ράμπες πρέπει να έχουν την κατάλληλη κλίση, σύμφωνα με τους αντίστοιχους κώδικες.

(iv) Όλοι οι χειρολισθήρες και τα κιγκλιδώματα πρέπει να είναι σταθερά και να συμμορφώνονται με τους σχετικούς κώδικες.

h) Είδη Υγιεινής και Εγκαταστάσεις

(i) Όλα τα είδη υγιεινής, οι βρύσες και όλων των ειδών τα εξαρτήματα υγιεινής πρέπει να είναι καθαρά και να λειτουργούν χωρίς προβλήματα, όπως σπασίματα και βουλώματα.

(ii) Επιθεώρηση των μαστιχών σφράγισης και των άλλων στεγανοποιημένων αρμών ώστε να διασφαλιστεί ότι είναι απαλλαγμένοι (κατά το δυνατό) από κηλίδες και μούχλα.

(iii) Διασφάλιση ότι όλα τα είδη υγιεινής και οι εγκαταστάσεις είναι απαλλαγμένα από σπασίματα και ρωγμές που θα μπορούσαν να επηρεάσουν τη λειτουργικότητα του εξοπλισμού και να προκαλέσουν συσσώρευση βακτηριδίων.

(iv) Όλοι οι διανεμητές σαπουνιού και οι μονάδες στεγνώματος των χεριών πρέπει να είναι επαρκείς σε ποσότητα, να είναι πλήρως λειτουργικοί, χωρίς ελαττώματα, καθαροί και σύμφωνα με τους κανόνες υγιεινής.

i) Εγκαταστάσεις και εξαρτήματα

Σε αυτή την κατηγορία περιλαμβάνεται όλος ο λειτουργικός εξοπλισμός του αεροσταθμού, όπως τα γκισέ ελέγχου εισιτηρίων (check-in), τα εκδοτήρια εισιτηρίων, ο έλεγχος μετανάστευσης/διαβατηρίων, ο τελωνειακός έλεγχος, τα γκισέ καταστημάτων λιανικής, τα γκισέ στις πύλες Επιβατών, τα γραφεία και τα γκισέ πληροφοριών, τα γραφεία απολεσθέντων αντικειμένων, τα γραφεία ενημέρωσης τουριστών, τα γραφεία ενοικιάσεων αυτοκινήτων κ.λπ.

(i) Διασφάλιση ότι όλα τα εξαρτήματα λειτουργούν σωστά, χωρίς σπασίματα και αποκλεισμούς.

(ii) Διασφάλιση ότι οι επιφάνειες είναι καθαρές, απαλλαγμένες από κηλίδες και ρύπους.

(iii) Διασφάλιση ότι οι εγκαταστάσεις και τα εξαρτήματα είναι σταθερά, ασφαλή και απαλλαγμένα από εκδορές και ρωγμές.

(iv) Επιβεβαίωση ότι ο ειδικός εξοπλισμός που είναι ενσωματωμένος στις εγκαταστάσεις, όπως οι οθόνες LCD, LED ή οι οθόνες αφής , λειτουργούν σωστά και παρέχουν στους Επιβάτες τις απαιτούμενες πληροφορίες.

(v) Επιβεβαίωση ότι οι μηχανισμοί σε γραφεία, συρτάρια και ντουλάπια βρίσκονται σε καλή κατάσταση και λειτουργούν σωστά.

j) Καθίσματα

(i) Διασφάλιση ότι τα καθίσματα επαρκούν, σύμφωνα με το Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης. Να παρασχεθούν πρόσθετες θέσεις, εάν χρειαστεί, για όλους τους Επιβάτες/επισκέπτες στους χώρους υποδοχής και τις πύλες.

(ii) Διασφάλιση ότι τα καθίσματα είναι καθαρά και άνετα για σύντομη και μακρά χρήση.

(iii) Διασφάλιση ότι τα καθίσματα είναι κατάλληλα για ανθρώπους όλων των σωματότυπων, μεγεθών και ηλικιών και εύχρηστα για τους ηλικιωμένους και λιγότερο ευκίνητους Επιβάτες, των οποίων ο αριθμός αυξάνεται.

(iv) Διασφάλιση ότι τα καθίσματα βρίσκονται σε καλή κατάσταση και είναι σταθερά.

(v) Διασφάλιση ότι τα καθίσματα είναι δομικά ασφαλή και παρέχεται ικανοποιητική ορατότητα κάτω από αυτά, διευκολύνοντας τους ελέγχους ασφαλείας και την καθαριότητα.

(vi) Διασφάλιση ότι τα καθίσματα πληρούν τα υποχρεωτικά πρότυπα ασφάλειας.

k) Σήμανση

(i) Επιβεβαίωση ότι η σήμανση κατεύθυνσης, πληροφοριών, καθοδήγησης, και τριτογενής κ.λπ. συμμορφώνεται με το Κεφάλαιο J12 του Εγχειριδίου Αναφοράς Ανάπτυξης Αεροδρομίων (Airport Development Reference Manual) της IATA.

(ii) Διασφάλιση ότι τα ηλεκτρονικά συστήματα οπτικής απεικόνισης πληροφοριών (EVIDS) είναι επαρκή. Να παρασχεθεί πρόσθετος εξοπλισμός, εάν απαιτείται.

(iii) Διασφάλιση ότι η σήμανση έκτακτης ανάγκης και εξόδου και ο φωτισμός έκτακτης ανάγκης που απαιτούνται για την εκκένωση του κτιρίου, λειτουργούν σωστά.

2.6 Σύστημα Διαχείρισης Αποσκευών

a) Να γίνεται τακτική συντήρηση των ταινιόδρομων και των ιμάντων μεταφοράς αποσκευών, σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή και το Έγγραφο 9137, Κεφάλαιο 9.7, του ICAO.

b) Να γίνεται τακτική συντήρηση των μονάδων παραλαβής αποσκευών, σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή και το Κεφάλαιο 9.8 του Εγγράφου 9137 του ICAO.

c) Να γίνεται τακτική συντήρηση όλου του εξοπλισμού που χρησιμοποιείται για το σύστημα διαχείρισης αποσκευών, σύμφωνα με το εγχειρίδιο του κατασκευαστή και τα Κεφάλαια 4.5, 4.6, 4.7 του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ 17 του ICAO και το Κεφάλαιο U11 του εγχειριδίου ADRM της IATA.

d) Να διασφαλιστεί ότι η διαδικασία στην αίθουσα παραλαβής αποσκευών συμμορφώνεται με το Κεφάλαιο U10 του εγχειριδίου ADRM της IATA.

2.7 Μηχανολογικές Εγκαταστάσεις

Κλιματισμός

Όλες οι εγκαταστάσεις του κλιματισμού πρέπει να συντηρούνται σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή και, επιπλέον, σύμφωνα με το Έγγρ. 9137 του ICAO - Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Services Manual), [Μέρος 9 - Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου, Τελευταία Ενημερωμένη Έκδοση (Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition)], Συντήρηση Συστημάτων Κλιματισμού Αεροδρομίου (Maintenance of Airport Air Conditioning Systems), παράγραφος 9.4. Η συντήρηση θα περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

a) Δίκτυα Σωληνώσεων Ψυχρού Ύδατος

(i) Επιθεώρηση όλων των δικτύων σωληνώσεων ψυχρού ύδατος για διαρροές, επισκευή και αναπλήρωση αναλόγως.

(ii) Επιθεώρηση όλων των δικτύων σωληνώσεων ψυχρού ύδατος για σκουριά και συντήρηση με αντιδιαβρωτική βαφή δύο στρώσεων, όπου χρειάζεται.

(iii) Επιθεώρηση όλων των μονώσεων των δικτύων σωληνώσεων ψυχρού ύδατος για την προστασία από φθορές και πραγματοποίηση των ανάλογων επισκευών/αντικαταστάσεων.

(iv) Επιθεώρηση της σωστής λειτουργίας των αντλιών κυκλοφορίας (κυκλοφορητών) και συντήρηση σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κατασκευαστή.

(v) Έλεγχος όλων των βανών απομόνωσης, των βανών ελέγχου, των ρυθμιστικών βανών και των βανών με μοτέρ για να διασφαλιστεί η σωστή και αυτόματη λειτουργία τους. Να γίνουν οι ανάλογες αντικαταστάσεις ή επισκευές.

b) Δίκτυα Αγωγών Αεραγωγών

(i) Επιθεώρηση της μόνωσης σε όλα τα δίκτυα αγωγών, αεραγωγών κλιματισμού και να γίνουν οι ανάλογες επιδιορθώσεις.

(ii) Να διενεργηθεί έλεγχος διαρροών στα δίκτυα αεραγωγών και να γίνει στεγανοποίηση όπου χρειάζεται.

(iii) Επιθεώρηση της προστασίας εξωτερικής θερμικής μόνωσης και να γίνουν οι ανάλογες επιδιορθώσεις.

(iv) Έλεγχος της σωστής λειτουργίας των διαφραγμάτων ρύθμισης και των πυροδιαφραγμάτων.

(v) Καθαρισμός των αεραγωγών εσωτερικά, όπου είναι δυνατό.

(vi) Έλεγχος των εύκαμπτων συνδέσεων με ανεμιστήρες και των κεντρικών κλιματιστικών μονάδων για φθορές/διαρροές και αντικατάσταση/επισκευή αυτών.

(vii) Καθαρισμός των στομίων προσαγωγής/επιστροφής.

c) Κεντρικές Κλιματιστικές Μονάδες (ΚΚΜ)

(i) Καθαρισμός/επισκευή των φίλτρων αέρα στις κεντρικές κλιματιστικές μονάδες.

(ii) Καθαρισμός των φυγοκεντρικών ανεμιστήρων.

(iii) Έλεγχος των ιμάντων ανεμιστήρα για κατάλληλη τάνυση και αντικατάσταση με βάση τις ώρες λειτουργίας.

(iv) Καθαρισμός των ψυκτικών και θερμαντικών στοιχείων.

(v) Έλεγχος της σωστής και ομαλής λειτουργίας των μηχανισμών και των κινητήρων των διαφραγμάτων αέρα. Να γίνει συντήρηση όπου χρειάζεται.

(vi) Έλεγχος των ωρών λειτουργίας των ρουλεμάν των ανεμιστήρων και να γίνει λίπανση ή αντικατάσταση.

(vii) Επιθεώρηση των ηλεκτρικών κινητήρων για υπερβολικές φθορές και να γίνει αντικατάσταση εάν χρειάζεται.

(viii) Έλεγχος της λεκάνης συλλογής συμπυκνωμάτων για διαρροές, διάβρωση ή φραξίματα και να γίνει η ανάλογη συντήρηση.

d) Κεντρικοί Ψύκτες Ψυχρού Ύδατος

(i) Έλεγχος της πίεσης του ψυκτικού υγρού και συντήρηση σύμφωνα με τα πρότυπα του κατασκευαστή.

(ii) Έλεγχος για σωστό εύρος θερμοκρασίας και αυτόματη λειτουργία.

(iii) Έλεγχος των ωρών λειτουργίας του συμπιεστή και συντήρηση ή αντικατάσταση των ρουλεμάν σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κατασκευαστή.

(iv) Επιθεώρηση όλων των ηλεκτρικών κινητήρων και συντήρηση ή αντικατάσταση σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κατασκευαστή.

(v) Επιθεώρηση όλων των υδραυλικών συνδέσεων για διαρροές και διάβρωση και να γίνει η ανάλογη συντήρηση.

(vi) Έλεγχος ωρών λειτουργίας των ανεμιστήρων και επιθεώρηση για ομαλή λειτουργία, να γίνει αντικατάσταση των ρουλεμάν όπου χρειάζεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κατασκευαστών.

(vii) Χημικός καθαρισμός όλων των σωλήνων σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κατασκευαστών.

e) Πύργοι ψύξης

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή.

f) Δεξαμενή Αποθήκευσης Πάγου

Επιθεώρηση για τυχόν διαρροές και φθορές στις δεξαμενές και το δίκτυο σωληνώσεων και να γίνουν οι ανάλογες επισκευές.

g) Επίπεδος Εναλλάκτης Θερμότητας

Επιθεώρηση και συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή.

h) Μονάδες Κλειστού Ελέγχου - Ακριβής έλεγχος θερμοκρασίας - υγρασίας

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή.

Εγκαταστάσεις Θέρμανσης

Οι εγκαταστάσεις θέρμανσης πρέπει να συντηρούνται σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή και, επιπλέον, σύμφωνα με το Έγγρ. 9137 του ICAO - Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Services Manual), [Μέρος 9 - Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου, Τελευταία Ενημερωμένη Έκδοση (Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition)], Κεφάλαιο 9, Συντήρηση Κλιματιστικών Συστημάτων Αεροδρομίου (Maintenance of Airport Air Conditioning Systems), παράγραφος 9.5. Η συντήρηση μπορεί να περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

i) Δίκτυα Σωληνώσεων Θέρμανσης

(i) Επιθεώρηση όλων των δικτύων σωληνώσεων θερμού ύδατος για διαρροές, επισκευή και αναπλήρωση αναλόγως.

(ii) Επιθεώρηση όλων των δικτύων σωληνώσεων θερμού ύδατος για σκουριά και συντήρηση με αντιδιαβρωτική βαφή δύο στρώσεων, όπου χρειάζεται.

(iii) Επιθεώρηση του δικτύου σωληνώσεων θερμού ύδατος για μόνωση και προστασία από φθορές και να γίνουν οι ανάλογες επισκευές/αντικαταστάσεις.

(iv) Επιθεώρηση της σωστής λειτουργίας των αντλιών κυκλοφορίας (κυκλοφορητών) και συντήρηση σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κατασκευαστή

(v) Έλεγχος όλων των βανών διακοπής, των βανών ελέγχου, των ρυθμιστικών βανών και των βανών με μοτέρ για να διασφαλιστεί η σωστή και αυτόματη λειτουργία τους. Να γίνουν οι ανάλογες αντικαταστάσεις ή επισκευές.

(vi) Επιθεώρηση της σωστής λειτουργίας των λεβήτων και συντήρηση σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κατασκευαστή.

(vii) Καθαρισμός των σωλήνων θερμού ύδατος και επιθεώρηση για τυχόν αδικαιολόγητη φθορά/διάβρωση.

(viii) Έλεγχος της μόνωσης της θύρας του λέβητα και επισκευή όπου χρειάζεται.

(ix) Καθαρισμός και έλεγχος του καυστήρα καυσίμου σύμφωνα με τα πρότυπα/απαιτήσεις του κατασκευαστή.

(x) Καθαρισμός και έλεγχος της καμινάδας και του καπναγωγού καυσαερίων και να γίνουν οι ανάλογες επισκευές.

(xi) Καθαρισμός και έλεγχος των δεξαμενών καυσίμων, επισκευή τυχόν διαρροών.

(xii) Έλεγχος της αυτόματης λειτουργίας του λέβητα/καυστήρα, έλεγχος του εύρους θερμοκρασιών και της μέγιστης θερμοκρασίας διακοπής, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κατασκευαστή. Έλεγχος της σωστής λειτουργίας της ηλεκτρομαγνητικής βαλβίδας παροχής πετρελαίου ντίζελ.

(xiii) Έλεγχος της σωστής λειτουργίας όλων των χειροκίνητων και αυτόματων βανών και για διαρροές.

(xiv) Έλεγχος της σωστής λειτουργίας της βαλβίδας ασφάλειας υπερπιέσεως.

(xv) Έλεγχος των αντλιών κυκλοφορίας για τυχόν διαρροές και συντήρηση σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κατασκευαστή.

(xvi) Έλεγχος των δοχείων διαστολής για διαρροές και σωστή πίεση. Αντικατάσταση των μεμβρανών σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κατασκευαστή τους.

j) Φυσικό αέριο

(i) Έλεγχος του δικτύου παροχής αερίου για διάβρωση και διαρροές και να γίνουν οι ανάλογες επισκευές.

(ii) Έλεγχος της σωστής λειτουργίας των εξαρτημάτων αερίου πριν τον καυστήρα (Gas train) σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κατασκευαστή.

(iii) Επιθεώρηση της καλής λειτουργίας όλων των συσκευών ασφαλείας, όπως οι βάνες ασφαλείας, οι βαλβίδες σεισμού και οι σύνδεσμοι.

Παροχή Νερού

k) Δίκτυα σωληνώσεων

(i) Διενέργεια επιθεώρησης σε όλα τα δίκτυα σωληνώσεων για διαρροές και διάβρωση. Συντήρηση με επάλειψη αντιδιαβρωτικής βαφής δύο στρώσεων και αντικατάσταση όπου χρειάζεται.

(ii) Επιθεώρηση της σωστής λειτουργίας όλων των αυτόματων εξαεριστικών και να γίνουν οι ανάλογες επιδιορθώσεις.

(iii) Επιθεώρηση της μόνωσης του δικτύου σωληνώσεων θερμού ύδατος για τυχόν φθορές και να γίνουν οι ανάλογες επισκευές ή αντικαταστάσεις.

l) Πιεστικά συγκροτήματα / δεξαμενές νερού / αποσκληρυντές νερού

(i) Επιθεώρηση των δεξαμενών αποθήκευσης νερού για διαρροές, να γίνει στεγανοποίηση όπου χρειάζεται.

(ii) Καθαρισμός των δεξαμενών αποθήκευσης νερού.

(iii) Έλεγχος της σωστής λειτουργίας των πιεστικών συγκροτημάτων σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή τους. Να γίνει επισκευή όταν χρειάζεται.

(iv) Έλεγχος της σωστής λειτουργίας των δοσομετρικών αντλιών παροχής χημικών σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κατασκευαστή.

(v) Έλεγχος της σωστής λειτουργίας των αποσκληρυντικών νερού σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή.

m) Κεντρικά δοχεία παραγωγής και αποθήκευσης ζεστού νερού χρήσης (ΖΝΧ)

(i) Επιθεώρηση των δοχείων ΖΝΧ για τυχόν διαρροές και διάβρωση. Να γίνουν οι ανάλογες αντικαταστάσεις ή επισκευές.

(ii) Έλεγχος της σωστής λειτουργίας και του μέγιστου εύρους θερμοκρασιών, να γίνουν οι ανάλογες ρυθμίσεις.

(iii) Επιθεώρηση της σωστής λειτουργίας των αντλιών κυκλοφορίας θερμού ύδατος και συντήρηση σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κατασκευαστή.

(iv) Έλεγχος της σωστής λειτουργίας των βαλβίδων ασφαλείας.

Συστήματα Λυμάτων

n) Δίκτυα σωληνώσεων / φρεάτια

(i) Επιθεώρηση των διαδρομών των σωληνώσεων εντός των κτιρίων για διαρροές και φθορές και να γίνουν οι ανάλογες επισκευές.

(ii) Επιθεώρηση και καθαρισμός όλων των φρεατίων επίσκεψης που βρίσκονται στο υπόγειο και να γίνουν οι ανάλογες στεγανοποιήσεις.

(iii) Επιθεώρηση και καθαρισμός όλων των σιφονιών δαπέδων.

(iv) Επιθεώρηση της σωστής λειτουργίας όλων των δικτύων εξαερισμών.

o) Σταθμοί ανύψωσης

(i) Επιθεώρηση όλων των ανυψωτικών αντλιών στο υπόγειο και να γίνει συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή τους.

(ii) Επιθεώρηση των σταθμών ανύψωσης για διαρροές και φθορές και να γίνουν οι ανάλογες επισκευές.

p) Συστήματα όμβριων υδάτων

(i) Επιθεώρηση των διαδρομών των σωληνώσεων εντός των κτιρίων για διαρροές και φθορές και να γίνουν οι ανάλογες επισκευές.

(ii) Επιθεώρηση των δεξαμενών αποθήκευσης νερού για διαρροές, να γίνει στεγανοποίηση όπου χρειάζεται.

(iii) Καθαρισμός των δεξαμενών αποθήκευσης νερού.

(iv) Επιθεώρηση και καθαρισμός όλων των φρεατίων επιθεώρησης στο υπόγειο.

(v) Έλεγχος της σωστής λειτουργίας των πιεστικών συγκροτημάτων και αντλιών ανύψωσης σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή τους. Επισκευή όπου χρειάζεται.

(vi) Συντήρηση των φίλτρων άμμου σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή τους.

Εγκαταστάσεις πυρόσβεσης (Μόνιμες εγκαταστάσεις πυροπροστασίας)

Όλες οι εγκαταστάσεις πυρόσβεσης πρέπει να συντηρούνται σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή και, επιπλέον, σύμφωνα με το Έγγρ. 9137 του ICAO - Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Services Manual), [Μέρος 9 - Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου, Τελευταία Ενημερωμένη Έκδοση (Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition)], Κεφάλαιο 9, Συντήρηση Συστημάτων Πυρόσβεσης (Maintenance of Airport Fixed Fire Protection Installations), παράγραφος 9.12. Η συντήρηση πρέπει να περιλαμβάνει επίσης τα ακόλουθα:

q) Δίκτυα σωληνώσεων

Διενέργεια επιθεώρησης σε όλα τα δίκτυα σωληνώσεων για διαρροές και διάβρωση. Συντήρηση με επάλειψη αντιδιαβρωτικής βαφής δύο στρώσεων ή να γίνει αντικατάσταση όπου χρειάζεται.

r) Δίκτυα αυτόματων καταιονητήρων, εξέλικτρα αυλών, δίκτυα υδροληψίας και πυροσβεστικών φωλεών

(i) Διεξαγωγή ελέγχου πίεσης στα δίκτυα καταιονισμού σύμφωνα με τις Τεχνικές Οδηγίες 2461-86 του ΤΕΕ (ΤΟΤΕΕ), παράγραφοι Β6 και Β7 και EN 12845.

(ii) Διεξαγωγή ελέγχων πίεσης στα δίκτυα εξέλικτρων αυλών σύμφωνα με τις Τεχνικές Οδηγίες 2461-86 του ΤΕΕ (ΤΟΤΕΕ), παράγραφος Α6 και ΕΝ 12845.

(iii) Έλεγχος της σωστής λειτουργίας των βανών αποστράγγισης και διακοπής.

s) Φορητοί Πυροσβεστήρες

Συντήρηση σύμφωνα με τις οδηγίες των κατασκευαστών και των προμηθευτών.

t) Πυροσβεστικό συγκρότημα

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή.

u) Τοπικά συστήματα πυρόσβεσης με αέριο (FM 200, argonite, inergen, ξηρή σκόνη, CO2)

(i) Επιθεώρηση όλων των δικτύων σωληνώσεων για διαρροές και διάβρωση.

(ii) Διενέργεια υδραυλικών ελέγχων στους κυλίνδρους εκτόνωσης ανά δέκα χρόνια.

(iii) Συντήρηση των βαλβίδων εκτόνωσης σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κατασκευαστών και των προμηθευτών.

(iv) Συντήρηση των τοπικών συστημάτων πυρανίχνευσης (πίνακας πυρανίχνευσης, πυρανιχνευτές, κώδωνες, σειρήνες και φάροι) σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κατασκευαστών και των προμηθευτών.

v) Ανελκυστήρες Ατόμων / Ογκωδών Αντικειμένων (Ασανσέρ)

Συντήρηση σύμφωνα με το Έγγρ. 9137 του ICAO - Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Services Manual), [Μέρος 9 - Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου, Τελευταία Ενημερωμένη Έκδοση (Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition)], Κεφάλαιο 9 - Συντήρηση Συστημάτων Ανύψωσης Ατόμων (Maintenance of People Lifts-Elevators), παράγραφος 9.10.

w) Συστήματα κυλιόμενων διαδρόμων, κυλιόμενων κλιμάκων

Συντήρηση σύμφωνα με το Έγγρ. 9137 του ICAO - Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Services Manual), [Μέρος 9 - Πρακτικές Συντήρησης

Αεροδρομίου, Τελευταία Ενημερωμένη Έκδοση (Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition)], Κεφάλαιο 9 - Συντήρηση Συστημάτων Μεταφοράς κυλιόμενων διαδρόμων - κλιμάκων (Maintenance of People Movers-Escalators etc.), παράγραφος 9.11.

x) Σταθερές Υδραυλικές Ράμπες Φόρτωσης

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή.

2.8 Ηλεκτρικές εγκαταστάσεις

a) Μέση τάση 20KV

(i) Μετασχηματιστές Ισχύος 20KV/400V (Ξηρού τύπου - τύπου πλήρωσης ελαίου με δοχείο διαστολής, ελαίου κλειστού τύπου)

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή και, επιπλέον, σύμφωνα με το Έγγρ. 9137 του ICAO - Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Services Manual), [Μέρος 9 - Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου, Τελευταία Ενημερωμένη Έκδοση (Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition)], Κεφάλαιο 3 - Συντήρηση Ηλεκτρικών Συστημάτων Αεροδρομίου (Maintenance of Airport Electrical Systems), παράγραφος 3.3.

(ii) Διακόπτες μέσης τάσης

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή.

(iii) Καλώδια ισχύος μέσης τάσης μέσα στον υποσταθμό (Ονομαστική τάση 20 KV)

(A) Αποσύνδεση καλωδίων από τον εξοπλισμό και στα δύο άκρα, πριν τους ελέγχους ηλεκτρικής μόνωσης των καλωδίων.

(B) Διηλεκτρική Αντοχή, Έλεγχος ηλεκτρικής μόνωσης των καλωδίων με συνεχές ρεύμα (DC)

(1) Έλεγχος της ηλεκτρικής ισχύος των καλωδίων με τη μέθοδο «βηματικής τάσης».

(2) Παροχή προσωπικού ασφαλείας, εκτός από τους τεχνικούς ελέγχου.

(3) Οι έλεγχοι θα πρέπει να διεξάγονται μεταξύ αγωγών και γείωσης.

(4) Αρχικό επίπεδο ελέγχου: 2kV DC για χρόνο δύο λεπτών (επίπεδο σταθεροποίησης Megger).

(5) Δεύτερο επίπεδο: 5kV DC για χρόνο πέντε λεπτών (Επίπεδο Πόλωσης).

(6) Επόμενα επίπεδα ελέγχου: Αυξήσεις κατά 5kV DC που διατηρούνται για ένα λεπτό σε κάθε επίπεδο.

(7) Καταγραφή των τιμών διαρροής ρεύματος σε κάθε βήμα.

(8) Τελικό επίπεδο ελέγχου: διατήρηση του επιπέδου ελέγχου σε σταθερή τάση για 15 λεπτά. Καταγραφή της μείωσης του ρεύματος σε πεντάλεπτα διαλείμματα σε αυτό το διάστημα.

(9) Σχεδίαση καμπύλης μείωσης - ρεύματος έναντι χρόνου.

(C) Το φύλλο δεδομένων ελέγχου πρέπει να περιλαμβάνει τα εξής:

(1) Πίνακας με το ρεύμα διαρροής σε κάθε επίπεδο ελέγχου.

(2) Γράφημα για την εφαρμοζόμενη τάση ελέγχου έναντι του ρεύματος διαρροής.

(3) Στοιχεία καλωδίων.

(4) Σχεδιάγραμμα με το τμήμα του συστήματος στο οποίο είναι συνδεδεμένο το καλώδιο.

(5) Συνθήκες περιβάλλοντος, όπως υγρασία και θερμοκρασία.

(6) Ημερομηνία ελέγχου και υπογραφή του τεχνικού ελέγχου.

(7) Σύγκριση τιμών ελέγχου με όλα τα προηγούμενα αποτελέσματα ελέγχων ή συντήρησης και σχόλιο για τις διαφορές που παρατηρήθηκαν.

b) Χαμηλή Τάση

(i) Πεδία αντιστάθμισης Αέργου Ισχύος (P.F)

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή

(ii) Ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή και, επιπλέον, σύμφωνα με το Έγγρ. 9137 του ICAO - Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Services Manual), [Μέρος 9 - Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου, Τελευταία Ενημερωμένη Έκδοση (Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition)], Κεφάλαιο 3 - Συντήρηση Ηλεκτρικών Συστημάτων Αεροδρομίου (Maintenance of Airport Electrical Systems), παράγραφος 3.3.

(iii) Κεντρικό Τροφοδοτικό Αδιάλειπτης Παροχής (U.P.S)

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή

(iv) Σταθερός Ρυθμιστής Έντασης (CCR)

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή

(v) Διακόπτες χαμηλής τάσης

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή

(vi) Πίνακες ρελέ και διακόπτες (συμπεριλαμβανομένων των πινάκων στους υποσταθμούς)

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή και, επιπλέον, σύμφωνα με το Έγγρ. 9137 του ICAO - Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Services Manual), [Μέρος 9 - Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου, Τελευταία Ενημερωμένη Έκδοση (Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition)], Κεφάλαιο 3 - Συντήρηση Ηλεκτρικών Συστημάτων Αεροδρομίου (Maintenance of Airport Electrical Systems), παράγραφος 3.3.

(vii) Καλώδια ισχύος (χαμηλή τάση και 6,6 KV) και διανομείς στο πεδίο

Συντήρηση σύμφωνα με το Έγγρ. 9137 του ICAO - Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Services Manual), [Μέρος 9 - Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου, Τελευταία Ενημερωμένη Έκδοση (Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition)], Κεφάλαιο 3 - Συντήρηση Ηλεκτρολογικών Συστημάτων Αεροδρομίου (Maintenance of Airport Electrical Systems), παράγραφος 3.3.

(viii) Φωτισμός και ηλεκτρολογικός εξοπλισμός (εσωτερικός, εξωτερικός, χώρων στάθμευσης, φωτισμός οδικού δικτύου)

Συντήρηση σύμφωνα με το Έγγρ. 9137 του ICAO - Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Services Manual), [Μέρος 9 - Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου, Τελευταία Ενημερωμένη Έκδοση (Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition)], Κεφάλαιο 9 - Κτίρια (Buildings), παράγραφος 9.2.

(ix) Συστήματα Φωτισμού Έκτακτης Ανάγκης

Συντήρηση σύμφωνα με το Βρετανικό Πρότυπο 5266: Μέρος 8, 2004 (BS EN 50172: 2004) - Συστήματα Φωτισμού Έκτακτης Ανάγκης και συσσωρευτών σύμφωνα με το πρότυπο 101(00) της NFPA, Ενότ. 7.9.3.

(x) Αυτόματες πόρτες

Συντήρηση σύμφωνα με το Έγγρ. 9137 του ICAO - Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Services Manual), [Μέρος 9 - Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου, Τελευταία ενημερωμένη Έκδοση (Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition)], Κεφάλαιο 9 - Κτίρια (Buildings), παράγραφος 9.6.

(xi) Πετάσματα αέρα (Αεροκουρτίνες)

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή.

(xii) Ρολόγια και Σύστημα Χρονισμού

Συντήρηση σύμφωνα με το Έγγρ. 9137 του ICAO - Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου (Airport Services Manual), [Μέρος 9 - Πρακτικές Συντήρησης Αεροδρομίου, Τελευταία ενημερωμένη Έκδοση (Airport Maintenance Practices, Latest updated Edition)], Κεφάλαιο 9 - Κτίρια (Buildings), παράγραφος 9.3 Εγκαταστάσεις επικοινωνίας.

(xiii) Σύστημα Διαχείρισης Κτιρίου (BMS)

Συντήρηση σύμφωνα με τις οδηγίες συντήρησης των κατασκευαστών λογισμικού και τεχνικού εξοπλισμού.

(xiv) Σύστημα εποπτικού ελέγχου και συλλογής δεδομένων (SCADA)

Συντήρηση του Συστήματος SCADA, των PLC και PC και των αισθητήρων σύμφωνα με τις οδηγίες συντήρησης του κατασκευαστή λογισμικού και τεχνικού εξοπλισμού.

(xv) Σύστημα αντικεραυνικής προστασίας

Οι επιθεωρήσεις, οι έλεγχοι και η συντήρηση θα πρέπει να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή και το πρότυπο 780 (τελευταία έκδοση) της Εθνικής Ένωσης Πυροπροστασίας των ΗΠΑ (NFPA - National Fire Protection Association)

(xvi) Σύστημα πυρανίχνευσης

Συντήρηση σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή

2.9 Συστήματα Τεχνολογίας Πληροφοριών και Επικοινωνίας

(a) Τοπικό δίκτυο (LAN)

(i) Συντήρηση του LAN (δρομολογητές, διακόπτες, hubs, διακομιστές, (servers), σταθμοί εργασίας κ.λπ.) σύμφωνα με τις οδηγίες συντήρησης του κατασκευαστή λογισμικού και τεχνικού εξοπλισμού. Συντήρηση και της αποκλειστικής μονάδας UPS σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή.

(ii) Οπτική επιθεώρηση της καλωδίωσης (οπτικών ινών και χαλκού) και των τερματισμών όπου υπάρχει πρόσβαση, σε περίπτωση ενδείξεων για σημάδια φθοράς ή ζημιάς.

(iii) Συντήρηση των ικριωμάτων και των κατανεμητών (οπτικών ινών και χαλκού) που βρίσκονται στις αίθουσες επικοινωνιών ή οπουδήποτε αλλού.

(iv) Συντήρηση των πριζών RG-45.

(b) Συστήματα φωνής

(i) Οπτική επιθεώρηση της καλωδίωσης και των τερματισμών όπου υπάρχει πρόσβαση, για σημάδια φθοράς ή ζημίας.

(ii) Συντήρηση του Τηλεφωνικού Κέντρου σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης του κατασκευαστή.

(iii) Συντήρηση των ικριωμάτων και των κατανεμητών.

(iv) Συντήρηση των πριζών RG-45.

(c) Ασύρματα Συστήματα Επιβατών

Συντήρηση σύμφωνα με τις οδηγίες συντήρησης των κατασκευαστών λογισμικού και υλικού.

(d) Σύστημα παρακολούθησης κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης (CCTV)

(i) Οπτική επιθεώρηση όλων των βασικών στοιχείων CCTV συμπεριλαμβανομένης της καλωδίωσης και των συνδέσεων όπου υπάρχει πρόσβαση, για σημάδια φθοράς ή ζημίας

(ii) Έλεγχος ολόκληρου του εξοπλισμού ελέγχου του CCTV (οθόνες, VCR, DVR, Πολυπλέκτης κ.λπ.).

(iii) Έλεγχος και καθαρισμός των καμερών, των φακών και των θηκών όπως απαιτείται.

(iv) Έλεγχος των φακών για σωστό και καθαρό οπτικό πεδίο και ρυθμίσεις όπου απαιτείται.

(v) Έλεγχος των εικόνων για σωστό οπτικό πεδίο και ρυθμίσεις όπου απαιτείται.

(vi) Έλεγχος και δοκιμή εξοπλισμού απομακρυσμένης σηματοδότησης.

(vii) Έλεγχος της ποιότητας εγγραφής και αναπαραγωγής.

(viii) Έλεγχος της ικανοποιητικής μετάδοσης εικόνων στο απομακρυσμένο κέντρο (όπου ισχύει).

(e) Σύστημα Ελέγχου Πρόσβασης (ACS)

Συντήρηση σύμφωνα με τις οδηγίες συντήρησης του κατασκευαστή λογισμικού και υλικού.

(f) Σύστημα Ηχητικής Ειδοποίησης

(i) Οπτική επιθεώρηση όλων των βασικών στοιχείων συμπεριλαμβανομένης της καλωδίωσης και των συνδέσεων όπου υπάρχει πρόσβαση, για σημάδια φθοράς ή ζημιάς.

(ii) Έλεγχος ολόκληρου του εξοπλισμού στο βασικό ικρίωμα (μικροεπεξεργαστές, ενισχυτές, συσκευές αναπαραγωγής CD/DVD, ραδιόφωνα, συστήματα ανακοινώσεων, μικρόφωνα κ.λπ.).

(iii) Έλεγχος σταθμών ανακοινώσεων (μικρόφωνα, πλήκτρα, LED, προενισχυτής μικροφώνου, ενισχυτής γραμμής συμμετρικής εξόδου κ.λπ.)

(iv) Έλεγχος των ηχείων.

(v) Έλεγχος του συστήματος ανάλυσης του θορύβου (ANAS) εντός των αιθουσών και των αισθητήρων θορύβου.

(g) Σύστημα Κοινής Χρήσης Επεξεργασίας Δεδομένων Επιβατών (CUPPS)

Συντήρηση σύμφωνα με τις οδηγίες συντήρησης των κατασκευαστών λογισμικού και υλικού.

(h) Σύστημα οπτικών αναγγελιών πτήσεων (FIDS)

(i) Οπτική επιθεώρηση όλων των βασικών στοιχείων FIDS συμπεριλαμβανομένης της καλωδίωσης και των συνδέσεων όπου υπάρχει πρόσβαση, για σημάδια φθοράς ή ζημιάς.

(ii) Έλεγχος ολόκληρου του εξοπλισμού FIDS (Κύρια συστήματα υπολογιστών, διακόπτες, hubs, μητρικές κάρτες πίσω από τις οθόνες, σταθμοί εργασίας κ.λπ.).

(iii) Έλεγχος και καθαρισμός των οθονών και των πλακετών LCD, όπως απαιτείται.

3. *Αστικός Χώρος Αεροδρομίου (χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων, δρόμοι πρόσβασης, επίπεδο αναχωρήσεων αεροσταθμού)*

Ο Παραχωρησιούχος θα εκτελεί τακτικές εργασίες συντήρησης των οδών και των τμημάτων αυτού, τα οποία βρίσκονται εντός των Περιοχών Παραχώρησης των Περιφερειακών Αεροδρομίων, των χώρων επιβίβασης / αποβίβασης του αεροσταθμού (curb sides) και των διαφόρων περιοχών στάθμευσης αυτοκινήτων (Επιβατών, προσωπικού, ταξί, λεωφορείων, ενοικιαζόμενων αυτοκινήτων κ.λπ.), στις οποίες θα περιλαμβάνονται οι εξής:

(a) Σκούπισμα και καθάρισμα των οδικών δικτύων, των γεφυρών (όπου υπάρχουν) και των χώρων στάθμευσης

(b) Συντήρηση και επισκευή όλων των πεζόδρομων

(c) Συντήρηση των συστημάτων άρδευσης και λυμάτων (βλ. παράγραφο 1.2 του παρόντος Παραρτήματος)

(d) Εκτέλεση εργασιών αρχιτεκτονικής τοπίου και συντήρηση

(e) Συντήρηση όλων των εγκαταστάσεων φωτισμού

(f) Εργασίες αφαίρεσης χιονιού και ελέγχου για πάγο τουλάχιστον στα Περιφερειακά Αεροδρόμια της Καβάλας και της Θεσσαλονίκης

(g) Συντήρηση όλων των σημείων ελέγχου πρόσβασης

(h) Συντήρηση όλων των καμερών του συστήματος CCTV

(i) Συντήρηση όλων των ηχείων του συστήματος ηχητικής τηλεειδοποίησης

4. Άλλα Κτίρια

Άλλες εγκαταστάσεις όπως:

(a) Κτίριο (α) υπηρεσιών αεροναυτιλίας και πύργος ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας

(b) Κτίρια σταθμών διάσωσης και πυρόσβεσης

(c) Αμαξοστάσια και χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων

(d) Εμπορευματικοί Σταθμοί (προς το παρόν μόνο στη Θεσσαλονίκη)

θα πρέπει να συμμορφώνονται με τα σχετικά άρθρα του παρόντος Παραρτήματος.

ΣΥΜΦΩΝΊΑ ΠΟΛΥΜΕΡΟΥΣ ΔΙΑΙΤΗΣΊΑΣ

[ΗΜΕΡΟΜΗΝΊΑ]

Ανάμεσα

ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΣΤΟ ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.

[●] ως Πληρεξούσιος Πιστωτών

και

[●] ως Παραχωρησιούχος

ΑΥΤΗ Η ΣΥΜΦΩΝΙΑ με ημερομηνία [ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ] υπογράφεται

Ανάμεσα:

(1) **ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ**, που εκπροσωπείται από τον [●], Υπουργό Οικονομικών, τον [●], Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και τον [●], Υπουργό Εθνικής Άμυνας (το **Δημόσιο**),

(2) **ΣΤΟ ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.**, που εκπροσωπείται από τον [●], (ο **Παραχωρητής**),

(3) στον [●] (ο **Πληρεξούσιος Πιστωτών**) για λογαριασμό των Μερών της Χρηματοδότησης, και

(4) […], μια εταιρεία που έχει συσταθεί σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, με καταστατική έδρα στην […], Ελλάδα, και εγγεγραμμένη στο Μητρώο Ανώνυμων Εταιρειών της νομαρχίας […] με αριθμό […], η οποία εκπροσωπείται νόμιμα από τον […] (ο **Παραχωρησιούχος**).

ΠΡΟΟΙΜΙΟ

(Α) Το Δημόσιο, ο Παραχωρητής, ο Παραχωρησιούχος και οι Αρχικοί Μέτοχοι έχουν συνάψει την με ημερομηνία [ ] σύμβαση (η **Σύμβαση Παραχώρησης**) που αφορά στο έργο.

(Β) Ο Παραχωρησιούχος και τα Μέρη της Χρηματοδότησης έχουν υπογράψει τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις, σύμφωνα με τις οποίες τα Μέρη της Χρηματοδότησης έχουν συμφωνήσει να διαθέσουν στον Παραχωρησιούχο συγκεκριμένες χρηματοδοτικές διευκολύνσεις για τους σκοπούς χρηματοδότησης του έργου.

(Γ) Η παρούσα Συμφωνία συνάπτεται σύμφωνα με το Άρθρο 39 (*Επίλυση Διαφορών*) της Σύμβασης Παραχώρησης.

ΣΥΜΦΩΝΗΘΗΚΑΝ τα εξής:

1 Ερμηνεία

1.1 Ορισμοί

Στην παρούσα Συμφωνία:

Ο όρος **Αίτηση για Διαιτησία** έχει το νόημα που αποδίδεται σε αυτόν σύμφωνα με τους Κανόνες ΔΕΕ.

Ο όρος **Απάντηση ΕΤΔ** αναφέρεται στην απάντηση σε Ειδοποίηση ΕΤΔ σύμφωνα με τον Όρο 4 της παρούσας Συμφωνίας.

Ο όρος **Απάντηση στην Αίτηση για Διαιτησία** έχει το νόημα που αποδίδεται σε αυτόν σύμφωνα με τους Κανόνες ΔΕΕ.

Ο όρος **ΔΕΕ** αναφέρεται στο Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο.

Ο όρος **Διαιτητικό Δικαστήριο** αναφέρεται στο δικαστήριο που έχει οριστεί αρμόδιο σύμφωνα με τον Όρο 6 της παρούσας Συμφωνίας.

Ο όρος **Διαφορά** αναφέρεται σε οποιαδήποτε διαφορά, διαφωνία ή αμφισβήτηση ανάμεσα σε οποιοδήποτε από τα Μέρη, η οποία ανακύπτει σύμφωνα, από ή σε σχέση με την παρούσα Συμφωνία, τη Σύμβαση Παραχώρησης ή τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις, συμπεριλαμβανομένης, μεταξύ άλλων, οποιασδήποτε διαφοράς ως προς (α) την εφαρμογή, ερμηνεία ή εγκυρότητα αυτών και (β) οποιαδήποτε πράξη ή παράλειψη του Ανεξάρτητου Μηχανικού σύμφωνα με τους όρους της Σύμβασης Παραχώρησης.

Ο όρος **Δικαστήριο του ΔΕΕ** αναφέρεται στο Διαιτητικό Δικαστήριο του ΔΕΕ στο Παρίσι.

Ο όρος **ΕΕΤΔ** αναφέρεται στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών που ορίζεται σύμφωνα με τον Όρο 4 της παρούσας Συμφωνίας.

Ο όρος **Ειδοποίηση Απόκλισης** έχει το νόημα που αποδίδεται σε αυτόν σύμφωνα με τον Όρο 8(α) της παρούσας Συμφωνίας.

Ο όρος **Ειδοποίηση Ένστασης** έχει το νόημα που αποδίδεται σε αυτόν σύμφωνα με τον Όρο 8(δ) της παρούσας Συμφωνίας.

Ο όρος **Ειδοποίηση ΕΤΔ** αναφέρεται στην ειδοποίηση με την οποία μια Τεχνική Διαφορά παραπέμπεται σε ΕΤΔ σύμφωνα με τον Όρο 4 της παρούσας Συμφωνίας.

Ο όρος **ΕΤΔ** αναφέρεται στη Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών που παρατίθεται στον Όρο 4 της παρούσας Συμφωνίας.

Ο όρος **Εφετείο** έχει το νόημα που αποδίδεται σε αυτόν σύμφωνα με τον Όρο 8(δ) της παρούσας Συμφωνίας.

Ο όρος **Κανόνες ΔΕΕ** αναφέρεται στους Κανόνες Διαιτησίας του ΔΕΕ, οι οποίοι βρίσκονται σε ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2012 όπως τροποποιούνται ή αναθεωρούνται κάθε φορά.

Ο όρος **Μέρη** αναφέρεται στα μέρη της παρούσας Συμφωνίας και ο όρος **Μέρος** αναφέρεται σε καθένα εξ' αυτών.

Ο όρος **Μέρη της Διαιτησίας** αναφέρεται στο(α) Μέρος(η) που υποβάλλει(ουν) την Αίτηση για Διαιτησία, το(α) Μέρος(η) που έχει(ουν) κατονομαστεί καθ' ου (ων) η Αίτηση για Διαιτησία και κάθε άλλο(α) Μέρος(η) που αποτελεί με οποιονδήποτε άλλο τρόπο μέρος της Διαιτησίας με βάση την παρούσα Συμφωνία, και ο όρος **Μέρος της Διαιτησίας** αναφέρεται σε καθένα εξ' αυτών.

Ο όρος **Μέρη της ΕΤΔ** αναφέρεται στο(α) Μέρος(η) που υποβάλλει(ουν) γραπτώς την Ειδοποίηση ΕΤΔ, το(α) Μέρος(η) στο(α) οποίο(α) έχει επιδοθεί η Ειδοποίηση ΕΤΔ και κάθε άλλο(α) Μέρος(η) που αποτελεί με οποιονδήποτε άλλο τρόπο μέρος σε μια ΕΤΔ και ο όρος **Μέρος της ΕΤΔ** αναφέρεται σε καθένα εξ' αυτών.

Ο όρος **Μέρη της Χρηματοδότησης** έχει τη σημασία που του αποδίδεται στις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (εφόσον υπάρχουν).

Ο όρος **Πορίσματα** αναφέρεται στις αιτιολογημένες αποφάσεις της ΕΕΤΔ.

Ο όρος **Πρόσθετη Διαφορά** έχει το νόημα που αποδίδεται σε αυτόν σύμφωνα με τον Όρο 7(α) της παρούσας Συμφωνίας.

Ο όρος **Τεχνική Διαφορά** έχει το νόημα που αποδίδεται σε αυτόν σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης.

Ο όρος **Υφιστάμενη Διαφορά** έχει το νόημα που αποδίδεται σε αυτόν σύμφωνα με τον Όρο 7(α) της παρούσας Συμφωνίας.

1.2 Ερμηνεία

(α) Οι όροι που προσδιορίζονται στη Σύμβαση Παραχώρησης θα έχουν την ίδια σημασία και σε αυτή τη Συμφωνία, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στο παρόν ή εάν τα συμφραζόμενα επιβάλλουν διαφορετικά.

(β) Στην παρούσα Συμφωνία, εκτός εάν προκύψει αντίθετη πρόθεση, οποιαδήποτε αναφορά σε:

(i) διάταξη νόμου, κανονισμό ή συνθήκη αναφέρεται σε αυτή τη διάταξη, όπως αντικαθίσταται, τροποποιείται ή ενεργοποιείται εκ νέου,

(ii) Όρο ή Παράρτημα, αναφέρεται σε όρο ή παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας,

(iii) ώρα της ημέρας, αναφέρεται σε ώρα Αθήνας,

(iv) ημέρα, αναφέρεται σε ημερολογιακή ημέρα και οποιαδήποτε αναφορά σε μήνα αναφέρεται σε ημερολογιακό μήνα,

(v) ενικό εμπεριέχει τον πληθυντικό (και αντίστροφα),

(vi) οι επικεφαλίδες της παρούσας Συμφωνίας χρησιμοποιούνται μόνο για λόγους ευκολίας και δεν επηρεάζουν την ερμηνεία της παρούσας, και

(vii) οποιαδήποτε αναφορά σε Καθορισμένη Δανειακή Σύμβαση ή οποιοδήποτε άλλο έγγραφο αναφέρεται στο εν λόγω έγγραφο όπως κατά καιρούς τροποποιείται, συμπληρώνεται, επεκτείνεται, μεταβάλλεται, μεταβιβάζεται, ανανεώνεται ή αντικαθίσταται.

2 ***Επίλυση Διαφορών***

(α) Οι κανόνες και οι διαδικασίες που τίθενται στην παρούσα Συμφωνία συμπληρώνουν αλλά δεν αποσκοπούν στην τροποποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης. Σε περίπτωση τυχόν αμφισημίας, απόκλισης ή ασυνέπειας μεταξύ των όρων της παρούσας Συμφωνίας και των όρων της Σύμβασης Παραχώρησης, υπερισχύουν οι όροι της Σύμβασης Παραχώρησης.

(β) Σκοπός των κανόνων και των διαδικασιών που τίθενται στην παρούσα Συμφωνία είναι η παροχή δίκαιης και αμερόληπτης επίλυσης οποιασδήποτε Διαφοράς ή Τεχνικής Διαφοράς με οικονομικά αποδοτικό τρόπο και χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση. Τα Μέρη θα κάνουν όλα όσα χρειάζονται προκειμένου να συμμορφώνονται με αυτό το σκοπό.

(γ) Τα Μέρη έχουν δικαίωμα να εκπροσωπηθούν νόμιμα στο βαθμό που είναι ή δύνανται να γίνουν Μέρη της Διαιτησίας ή Μέρη της ΕΤΔ.

(δ) Κανένας διαιτητής ή Εμπειρογνώμονας που έχει οριστεί σύμφωνα με την παρούσα Συμφωνία ή σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης δεν θα είναι υπόλογος έναντι οποιουδήποτε Μέρους με οποιονδήποτε τρόπο για οποιαδήποτε πράξη ή παράλειψη που σχετίζεται με οποιαδήποτε διαιτησία ή ΕΤΔ, εκτός εάν η συμπεριφορά του, για την οποία έχουν διατυπωθεί παράπονα, αποδειχθεί ότι συνιστά δόλια συμπεριφορά ή βαρεία αμέλεια.

(ε) Οι υποχρεώσεις των Μερών σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης και την παρούσα Συμφωνία δεν θα τροποποιηθούν και/ή δεν θα ανασταλούν εξαιτίας τυχόν Διαφοράς ή Τεχνικής Διαφοράς, που έχει παραπεμφθεί σε επίλυση μέσω ΕΤΔ ή σε διαιτησία, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά στη Σύμβαση Παραχώρησης. Σε περίπτωση τέτοιας παραπομπής, τα Μέρη θα εξακολουθούν

να τηρούν τις υποχρεώσεις τους σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης, εκτός εάν είναι αναγκαίο να συμμορφωθούν με οποιαδήποτε ασφαλιστικά μέτρα ή συντηρητικά μέτρα που έχουν επιβληθεί από το Διαιτητικό Δικαστήριο.

3 Διορισμός Γραμματέα και Επίδοση Επικοινωνιών

(α) Όλες οι επικοινωνίες, οι γνωστοποιήσεις ή οι αντιρρήσεις που απαιτούνται ή επιτρέπονται σύμφωνα με τους Κανόνες ΔΕΕ ή με την παρούσα Συμφωνία, θα γίνονται εγγράφως σύμφωνα με τα όσα ορίζονται και στις διευθύνσεις που υποδεικνύονται στο Άρθρο 40.1 (*Επικοινωνίες- Ειδοποιήσεις*) της Σύμβασης Παραχώρησης. Οι διατάξεις του Άρθρου 40.4 της Σύμβασης Παραχώρησης που αφορούν σε αλλαγή διεύθυνσης οποιουδήποτε Μέρους θα έχουν ισχύ και στην παρούσα Συμφωνία. (β) Οποιαδήποτε Ειδοποίηση ΕΤΔ, Απάντηση ΕΤΔ, Αίτηση για Διαιτησία, Απάντηση σε Αίτηση για Διαιτησία και οποιαδήποτε άλλη απάντηση σε ανταίτηση σύμφωνα με το άρθρο 5.6 των Κανόνων ΔΕΕ θα επιδίδεται με δικαστικό επιμελητή ή με άλλη μέθοδο επίδοσης δικογράφων που αναγνωρίζεται ως έγκυρη κατά τη δικαιοδοσία στην οποία υπάγεται το Μέρος προς το οποίο γίνεται η επίδοση.

(γ) Η ΕΕΤΔ ή το Διαιτητικό Δικαστήριο θα διορίσουν ένα γραμματέα (ο **Γραμματέας**) εντός επτά (7) ημερών από το διορισμό του τελευταίου Εμπειρογνώμονα ή του τελευταίου διαιτητή και θα ενημερώσουν αμέσως τα Μέρη για το διορισμό και τα στοιχεία επικοινωνίας του Γραμματέα, του οποίου ο ρόλος θα είναι υποστηρικτικός της ΕΕΤΔ ή του Διαιτητικού Δικαστηρίου στην αποτελεσματική διαχείριση των διαδικαστικών θεμάτων.

4 Επίλυση Τεχνικών Διαφορών

(α) Όλες οι Τεχνικές Διαφορές, ανεξαρτήτως εάν επισύρουν οικονομικές συνέπειες, και (εάν δεν προσδιορίζονται άλλα μέσα επίλυσης) τυχόν αποτυχία των Μερών να καταλήξουν σε συμφωνία όταν κάτι τέτοιο απαιτείται βάσει της Σύμβασης Παραχώρησης, πρέπει να υποβληθούν και να αποφασισθούν μέσω της διαδικασίας που παρατίθεται στον παρόντα Όρο 4 (η **ΕΤΔ**). Η ΕΤΔ θα διενεργείται από τρεις Εμπειρογνώμονες που απαρτίζουν τριμελή επιτροπή (η **ΕΕΤΔ**). Όλοι οι Εμπειρογνώμονες που διορίζονται στην ΕΕΤΔ πρέπει να διαθέτουν την εκπαίδευση και εμπειρία που απαιτούνται για την επίλυση της Τεχνικής Διαφοράς την οποία καλούνται να επιλύσουν.

(β) Τη διαδικασία προσφυγής σε ΕΤΔ εκκινεί ένα εκ των Μερών, το οποίο επιδίδει στο άλλο, με δικαστικό επιμελητή, γραπτή ειδοποίηση σχετικά με την πρόθεσή του αυτή (η **Ειδοποίηση ΕΤΔ**). Στην Ειδοποίηση ΕΤΔ θα παρατίθενται λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τη φύση της Τεχνικής Διαφοράς, τα αιτήματα του

αντίστοιχου Μέρους και θα συνοδεύεται από τυχόν αποδεικτικά στοιχεία στα οποία στηρίζεται το εν λόγω Μέρος.

(γ) Εντός είκοσι (20) ημερών από την παραλαβή της Ειδοποίησης ΕΤΔ, το λαμβάνον Μέρος θα επιδώσει γραπτώς τα επιχειρήματά του στο πλαίσιο της απάντησής του για την Τεχνική Διαφορά, μαζί με τυχόν αποδεικτικά στοιχεία στα οποία βασίζεται (η **Απάντηση ΕΤΔ**).

(δ) Προς αποφυγή αμφιβολιών, οι Εμπειρογνώμονες που έχουν οριστεί ή διοριστεί για τυχόν Τεχνική Διαφορά σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, δεν απαιτείται να γνωρίζουν άπταιστα την ελληνική γλώσσα (γραπτή ή προφορική). Σε περίπτωση που κάποιο από τα Μέρη διορίσει έναν Εμπειρογνώμονα που δεν γνωρίζει άπταιστα την ελληνική γλώσσα (γραπτή ή προφορική), το εν λόγω Μέρος θα μεριμνήσει, με δικά του έξοδα και επιμέλεια, για τη μετάφραση (για τα έγγραφα) ή τη διερμηνεία (για τις προφορικές επικοινωνίες) στα Ελληνικά, αναλόγως την περίπτωση, τα οποία παρέχονται για τους σκοπούς της ΕΤΔ. Εάν μετά τον διορισμό κάποιου Εμπειρογνώμονα αποδειχθεί ότι αυτός δεν δύναται ή είναι απρόθυμος να ενεργήσει ή απομακρύνεται εξαιτίας εξαίρεσης, θα οριστεί αντικαταστάτης με την ίδια διαδικασία με την οποία ορίστηκε ο Εμπειρογνώμονας ο οποίος αντικαθίσταται. Σε περίπτωση που ένα Μέρος θέλει να ζητήσει εξαίρεση λόγω έλλειψης ουδετερότητας, αμεροληψίας, προσόντων, ή για οποιονδήποτε άλλο λόγο, για οποιονδήποτε από τους Εμπειρογνώμονες, το εν λόγω αίτημα εξαίρεσης θα πρέπει να υποβληθεί με γραπτή δήλωση στο ΔΕΕ, στην οποία θα παρατίθενται τα γεγονότα και οι καταστάσεις στα οποία βασίζεται το αίτημα εξαίρεσης και για την εξαίρεση θα αποφανθεί το ΔΕΕ.

(ε) Όταν προκύπτει Τεχνική Διαφορά ανάμεσα σε δύο Μέρη, τόσο στην Ειδοποίηση ΕΤΔ όσο και στην Απάντηση ΕΤΔ θα πρέπει να περιλαμβάνεται η υπόδειξη Εμπειρογνώμονα ο οποίος θα διοριστεί στην ΕΕΤΔ. Εάν το δεύτερο Μέρος αδυνατεί να υποδείξει Εμπειρογνώμονα, το αιτών μέρος δύναται να αιτηθεί στο ΔΕΕ τον ορισμό δεύτερου Εμπειρογνώμονα. Η αίτηση προς το ΔΕΕ πρέπει να υποβληθεί εντός δέκα (10) ημερολογιακών ημερών από τη γραπτή άρνηση του έτερου Μέρους να ορίσει Εμπειρογνώμονα ή από την πάροδο της προαναφερθείσας προθεσμίας των είκοσι (20) ημερών, όποιο από τα δύο συμβεί νωρίτερα, και πρέπει υποχρεωτικά να συνοδεύεται από ένα αντίγραφο της σχετικής αξίωσης. Το ΔΕΕ θα ορίσει το δεύτερο Εμπειρογνώμονα από τα άτομα που παρατίθενται στον κατάλογο εμπειρογνωμόνων, εντός δέκα (10) ημερών. Εντός προθεσμίας είκοσι (20) ημερών από το ορισμό του δεύτερου Εμπειρογνώμονα, οι δύο διορισμένοι Εμπειρογνώμονες θα ορίσουν τον τρίτο Εμπειρογνώμονα. Εάν δεν επιτευχθεί συμφωνία, ή εάν παρέλθει η προθεσμία

των είκοσι (20) ημερών, καθένα εκ των Μερών μπορεί να ζητήσει από το ΔΕΕ να διορίσει τον τρίτο Εμπειρογνώμονα.

(στ) Σε περίπτωση που ανακύψει Τεχνική Διαφορά ανάμεσα σε περισσότερα από δύο Μέρη, όλα τα εμπλεκόμενα Μέρη θα πρέπει να συμφωνήσουν στην ταυτότητα των τριών Εμπειρογνωμόνων που θα διοριστούν στην ΕΕΤΔ εντός τριάντα (30) ημερών από την Ειδοποίηση ΕΤΔ. Εάν δεν επιτευχθεί συμφωνία εντός της προθεσμίας, το ΔΕΕ θα προβεί στο(στους) διορισμό(ούς), κατόπιν αιτήματος οποιουδήποτε Μέρους που εμπλέκεται στην εν λόγω Τεχνική Διαφορά.

(ζ) Όλες οι ΕΤΔ θα διέπονται από την ελληνική νομοθεσία, θα διεξάγονται στην ελληνική γλώσσα και τυχόν ακροάσεις θα πραγματοποιούνται στην Αθήνα, Ελλάδα. Προς αποφυγή αμφιβολιών, κάθε συμμετέχων στις εν λόγω ΕΤΔ δύναται να επικοινωνεί στα Αγγλικά (ή σε οποιαδήποτε άλλη γλώσσα της επιλογής του) και σε αυτή την περίπτωση θα παρέχονται μεταφράσεις (για τα έγγραφα) ή διερμηνεία (για τις προφορικές επικοινωνίες) στα Ελληνικά με επιβάρυνση και επιμέλεια του ενδιαφερόμενου Μέρους. Κάθε Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών θα ολοκληρώνεται με την έκδοση των Πορισμάτων.

(η) Η ΕΕΤΔ θα αποφασίσει, εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών από το διορισμό του τρίτου Εμπειρογνώμονα, κατά πόσο και σε ποιο βαθμό η Διαφορά που παραπέμπεται σε αυτήν συνιστά Τεχνική Διαφορά. Εάν η ΕΕΤΔ αποφανθεί ότι η Διαφορά δεν συνιστά Τεχνική Διαφορά, θα γνωστοποιήσει αμέσως την απόφασή της αυτή στα Μέρη και έπειτα τα Μέρη δύνανται να παραπέμψουν τη Διαφορά σε Διαιτησία σύμφωνα με τις ακόλουθες διατάξεις. Εάν η ΕΕΤΔ διαπιστώσει ότι υφίσταται Τεχνική Διαφορά, θα γνωστοποιήσει αμέσως την απόφασή της στα Μέρη και στη συνέχεια θα προχωρήσει στον προσδιορισμό της Διαφοράς σύμφωνα με τον παρόντα Όρο 4. Τα Μέρη συμφωνούν ότι επιτρέπεται να παραπέμψουν ένα ζήτημα σε Διαιτησία μόνον όταν η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών έχει αποφανθεί ότι πρόκειται για Τεχνική Διαφορά, μετά την έκδοση των Πορισμάτων και μόνο εφόσον η παραπομπή αφορά στις εξής παραμέτρους των Πορισμάτων:

(i) καταμερισμός ζητημάτων υπαιτιότητας

(ii) καταμερισμός κινδύνων,

(iii) ερμηνεία των νόμων και των συμβατικών όρων της Σύμβασης Παραχώρησης,

(iv) οικονομικά ζητήματα,

(v) καταμερισμός των διαδικαστικών εξόδων, και

(vi) καταγγελία της Σύμβασης Παραχώρησης.

(θ) Αφότου αποφανθεί ότι το ζήτημα που παραπέμφθηκε σε αυτή συνιστά Τεχνική Διαφορά, η ΕΕΤΔ θα εφαρμόσει τους όρους της Σύμβασης Παραχώρησης και τις ουσιαστικές διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας προκειμένου να επιλυθεί η Τεχνική Διαφορά. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρούσας Συμφωνίας και της Σύμβασης Παραχώρησης, η ΕΕΤΔ θα έχει τη μεγαλύτερη δυνατή ευχέρεια, βάσει της ελληνικής νομοθεσίας, να καθορίσει τους κανόνες για τη διεξαγωγή της ΕΤΔ. Έχει (αλλά όχι περιοριστικά) την ευχέρεια: (i) να δέχεται προφορικά και γραπτά αποδεικτικά στοιχεία, (ii) να εξετάζει μάρτυρες και να επιθεωρεί τυχόν σχετικά περιουσιακά στοιχεία ή άλλα στοιχεία (iii) να επιτρέπει σε κάθε Μέρος να προβαίνει σε υποβολή και/ή σε τροποποίηση των υποβληθέντων (iv) να συνεχίζει με την παραπομπή παρά την αδυναμία οποιουδήποτε Μέρους να παρουσιαστεί ή να συμμορφωθεί με τις διαδικασίες ή τις οδηγίες, (v) να δίνει εντολή δημοσιοποίησης των εγγράφων ή άλλων αποδεικτικών στοιχείων με την επιφύλαξη τυχόν περιορισμών εμπιστευτικότητας, (vi) να δίνει εντολές για δειγματοληψία, παρατήρηση ή πειραματισμό που κρίνονται, κατά τη γνώμη της ΕΕΤΔ, απαραίτητες η επιθυμητές, (vii) να ζητεί από τα Μέρη να παρέχουν γραπτώς τις δηλώσεις των αντίστοιχων υποθέσεών τους και τις απαντήσεις και τους λόγους τυχόν διαφωνίας, (viii) να καθορίζει την ημερομηνία, την ώρα και τον τόπο των συναντήσεων, των ακροάσεων ή των επιθεωρήσεων (εάν υπάρχουν), (ix) να παρέχει στα Μέρη έναν κατάλογο με υποχρεωτικές ερωτήσεις προς απάντηση, (x) να προσκαλεί τους Δανειστές ή τον τεχνικό σύμβουλο των Δανειστών, και (xi) να συμβουλεύεται τον Ανεξάρτητο Μηχανικό. Τυχόν συναντήσεις, ακροάσεις ή επιθεωρήσεις θα είναι ιδιωτικές, εκτός εάν συμφωνηθεί διαφορετικά από τα Μέρη.

(ι) Η ΕΕΤΔ θα γνωστοποιεί στα Μέρη την απόφασή της ως προς την Τεχνική Διαφορά με την έκδοση των Πορισμάτων εντός τριών (3) μηνών από την ημερομηνία διορισμού του τρίτου Εμπειρογνώμονα. Τα Πορίσματα θα διατυπώνονται γραπτώς και θα περιλαμβάνουν την αιτιολόγηση της ΕΕΤΔ για το πώς κατάληξε στα εν λόγω Πορίσματα. Τα Πορίσματα δεν θα κατατίθενται στη Γραμματεία του Μονομελούς Πρωτοδικείου. Εκτός εάν καθορίζεται άλλως στο παρόν Άρθρο, οι διατάξεις των άρθρων 867 έως 903 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας ισχύουν τηρουμένων των αναλογιών για την Επίλυση Τεχνικών Διαφορών.

(ια) Τα Πορίσματα θα είναι τελεσίδικα και δεσμευτικά για τα Μέρη. Εάν τα Πορίσματα για οποιοδήποτε τεχνικό ζήτημα που αφορά σε οποιοδήποτε από τα θέματα που συμφωνήθηκαν στον Όρο 4(η)(i)-(vi) αμφισβητηθούν από οποιοδήποτε από τα

Μέρη, το Μέρος που επηρεάζεται έχει δικαίωμα εντός τριάντα (30) ημερών από την ημερομηνία έκδοσης των Πορισμάτων να παραπέμψει τα εν λόγω θέματα μόνο σε Διαιτησία σύμφωνα με την παρούσα Συμφωνία.

(ιβ) Τα έξοδα της ΕΤΔ θα καθοριστούν από την ΕΕΤΔ εντός των ορίων που τίθενται από τους Κανόνες ΔΕΕ. Τα έξοδα της ΕΤΔ θα καταβληθούν προκαταβολικά από το Μέρος που προβαίνει στην παραπομπή και θα καταλογισθούν σύμφωνα με τα Πορίσματα.

(ιγ) Κάθε Εμπειρογνώμονας που διορίζεται στην ΕΕΤΔ αναφορικά με μια Τεχνική Διαφορά, δεν θα δύναται να διοριστεί ως Διαιτητής, εφόσον η Τεχνική Διαφορά παραπεμφθεί ακολούθως σε Διαιτησία σύμφωνα με τις ανωτέρω διατάξεις.

(ιδ) Όλα τα υποβληθέντα στοιχεία και έγγραφα των Μερών, η απόφαση της ΕΕΤΔ και οποιαδήποτε άλλα πρακτικά της ΕΕΤΔ θα είναι αποδεκτά σε κάθε επακόλουθη διαιτησία.

5 Διαιτησία

(α) Όταν πρόκειται για Διαφορά, η οποία:

(i) δεν συνιστά Τεχνική Διαφορά, ή

(ii) σχετίζεται μόνο με μία ή περισσότερες παραμέτρους των Πορισμάτων που παρατίθενται στον Όρο 4(η)(i)-(vi),

τότε κάθε Μέρος που έχει έννομο συμφέρον στην εν λόγω Διαφορά δύναται, είτε μεμονωμένα είτε μαζί με οποιοδήποτε άλλο Μέρος, και υπό την προϋπόθεση ότι η Διαφορά δεν αποτελεί ήδη αντικείμενο ΕΤΔ ή διαιτησίας σύμφωνα με την παρούσα συμφωνία, να εκκινήσει διαδικασίες διαιτησίας σύμφωνα με τον παρόντα Όρο 5, αποστέλλοντας Αίτηση για Διαιτησία στα έτερα Μέρη και στη Γραμματεία του ΔΕΕ, σύμφωνα με το άρθρο 4 των Κανόνων ΔΕΕ.

(β) Εάν μια Διαφορά παραπεμφθεί απευθείας σε Διαιτησία χωρίς να έχει πρώτα παραπεμφθεί στην ΕΤΔ και εάν κάποιο από τα Μέρη εγείρει το θέμα σχετικά με το εάν η Διαφορά συνιστά Τεχνική Διαφορά, η Διαιτησία θα συνεχιστεί και το Διαιτητικό Δικαστήριο, μετά από αίτηση ενός Μέρους και επικαλούμενο την παρούσα Συμφωνία και την ελληνική νομοθεσία, θα καθορίσει τη φύση της παραπομπής και κατά πόσο συνιστά Τεχνική Διαφορά, εντός είκοσι μίας (21) ημερών από την υποβολή της αίτησης. Η απόφαση του Διαιτητικού Δικαστηρίου θα είναι τελεσίδικη και δεσμευτική για τα Μέρη. Εάν το Διαιτητικό Δικαστήριο αποφανθεί ότι το ζήτημα συνιστά Τεχνική Διαφορά, η διαδικασία ενώπιον του Διαιτητικού Δικαστηρίου θα διακοπεί και η Διαφορά δύναται να παραπεμφθεί για απόφαση σύμφωνα με τη Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών με βάση τις

διατάξεις του Όρου 4. Ενστάσεις όσον αφορά στη φύση μιας Διαφοράς που έχει παραπεμφθεί σε Διαιτησία επιτρέπονται μόνο πριν την υπογραφή των όρων παραπομπής στη Διαιτησία ή πριν την απόφαση του Δικαστηρίου του ΔΕΕ που ορίζει να προχωρήσουν οι διαδικασίες χωρίς συμφωνία επί των όρων της παραπομπής, σύμφωνα με το άρθρο 23 των Κανόνων ΔΕΕ.

(γ) Κάθε Διαφορά που παραπέμπεται σε διαιτησία σύμφωνα με την παρούσα Συμφωνία θα επιλύεται σύμφωνα με τους Κανόνες ΔΕΕ, με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρούσας Συμφωνίας, οι οποίες διατάξεις υπερισχύουν έναντι των Κανόνων ΔΕΕ.

(δ) Κάθε Μέρος που έχει έννομο συμφέρον σε μια Διαφορά που παραπέμπεται σε διαιτησία σύμφωνα με την παρούσα Συμφωνία δύναται, με βάση το άρθρο 8 των Κανόνων ΔΕΕ, να παρέμβει σε οποιαδήποτε διαδικασία διαιτησίας, η οποία ξεκίνησε δυνάμει της παρούσας Συμφωνίας, υποβάλλοντας γραπτή ειδοποίηση απαίτησης, ανταπαίτησης ή αναγωγικής απαίτησης έναντι οποιουδήποτε Μέρους και δύναται διαφορετικά να προχωρήσει στην υποβολή εγγράφων ως απάντηση σε οποιαδήποτε απαίτηση που έχει εγείρει οποιοδήποτε Μέρος, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω υποβληθέντα έγγραφα θα έχουν αποσταλεί σε όλα τα έτερα Μέρη της παρούσας Συμφωνίας και στη Γραμματεία του ΔΕΕ εντός τριάντα (30) ημερών από την παραλαβή της αντίστοιχης Αίτησης για Διαιτησία από το εν λόγω Μέρος που παρεμβαίνει.

(ε) Κάθε Μέρος της Διαιτησίας δύναται να ζητήσει συνεκδίκαση με οποιοδήποτε άλλο Μέρος με έννομο συμφέρον στη Διαφορά σε οποιαδήποτε Διαιτησία εκκινήσει σύμφωνα με την παρούσα συμφωνία, υποβάλλοντας μια αίτηση για συνεκδίκαση κατά του εν λόγω Μέρους, σύμφωνα με το άρθρο 7 των Κανόνων ΔΕΕ, υπό την προϋπόθεση ότι η εν λόγω αίτηση για συνεκδίκαση θα έχει αποσταλεί σε όλα τα έτερα Μέρη και στη Γραμματεία του ΔΕΕ εντός τριάντα (30) ημερών από την παραλαβή της αντίστοιχης Αίτησης για Διαιτησία από το εν λόγω Μέρος.

(στ) Έδρα και νόμιμος τόπος της Διαιτησίας θα είναι η Αθήνα, Ελλάδα. Η γλώσσα της Διαιτησίας θα είναι η Ελληνική. Οι ακροάσεις θα διενεργούνται στην Αθήνα και στην ελληνική γλώσσα. Προς αποφυγή αμφιβολιών, κάθε συμμετέχων σε αυτές τις διαδικασίες διαιτησίας δύναται να επικοινωνεί στα Αγγλικά (ή σε οποιαδήποτε άλλη γλώσσα της επιλογής του) και σε αυτή την περίπτωση θα παρέχονται μεταφράσεις (για τα έγγραφα) ή διερμηνεία (για τις προφορικές επικοινωνίες) στα Ελληνικά με έξοδα και επιμέλεια του ενδιαφερόμενου Μέρους.

(ζ) Κάθε απόφαση ως προς τη διαιτησία θα είναι τελεσίδικη, δεσμευτική και αμετάκλητη, μη υποκείμενη σε έφεση ή αγωγή ακύρωσης βάσει του άρθρου 897 επ. του Ελληνικού Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, όπως ισχύει, ή οποιουδήποτε άλλου ισοδύναμου μέτρου, και συνιστά εκτελεστό τίτλο χωρίς να απαιτείται επικύρωση από το Δικαστήριο, σύμφωνα με τα όσα ορίζονται στο Άρθρο 39.3.9 της Σύμβασης Παραχώρησης που κυρώθηκε με το νόμο [•]. Τα Μέρη αναλαμβάνουν ρητά να συμμορφωθούν αμέσως με τους όρους της απόφασης. Κάθε ομόδικος ή παρεμβαίνων θα δεσμεύεται αντιστοίχως από οποιαδήποτε απόφαση έχει ληφθεί από το Διαιτητικό Δικαστήριο, ανεξαρτήτως εάν επέλεξε να συμμετέχει στις διαδικασίες διαιτησίας.

6 Ορισμός Διαιτητικού Δικαστηρίου

(α) Προς αποφυγή αμφιβολιών, οι διαιτητές που έχουν οριστεί ή διοριστεί σε οποιαδήποτε Διαιτησία εκκινεί σύμφωνα με την παρούσα Συμφωνία, δεν απαιτείται να γνωρίζουν άπταιστα την ελληνική γλώσσα (γραπτή ή προφορική). Σε περίπτωση που κάποιο από τα Μέρη διορίσει ένα διαιτητή που δεν γνωρίζει άπταιστα την ελληνική γλώσσα (γραπτή ή προφορική), το εν λόγω Μέρος θα μεριμνήσει, με δικά του έξοδα και επιμέλεια, για τη μετάφραση (για τα έγγραφα) ή τη διερμηνεία (για τις προφορικές επικοινωνίες) στα Ελληνικά, αναλόγως την περίπτωση, τα οποία παρέχονται για τους σκοπούς των διαδικασιών διαιτησίας. Τα Μέρη συμφωνούν ρητά ότι το άρθρο 13(5) των Κανόνων ΔΕΕ δεν θα έχει εφαρμογή σε καμία διαιτησία που εκκινεί βάσει της παρούσας Συμφωνίας, στο βαθμό που η λόγω διάταξη δύναται να εμποδίσει έναν Έλληνα υπήκοο να οριστεί επιδιαιτητής του Διαιτητικού Δικαστηρίου και τα Μέρη συμφωνούν ανέκκλητα ότι κάθε διαιτητής, συμπεριλαμβανομένου του επιδιαιτητή, δύναται να είναι Έλληνας υπήκοος.

(β) Το Διαιτητικό Δικαστήριο θα οριστεί ως εξής:

(i) Σε περίπτωση που η Αίτηση για Διαιτησία κατονομάζει μόνο έναν αιτούντα και έναν καθ' ου και κανένα Μέρος δεν έχει ασκήσει το δικαίωμά του για συνεκδίκαση ή για παρέμβαση σύμφωνα με τις ανωτέρω διατάξεις, ο αιτών και ο καθ' ου θα υποδείξουν ο καθένας, εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την πάροδο της περιόδου κατά την οποία τα Μέρη δύνανται να ασκήσουν το δικαίωμά τους για συνεκδίκαση ή παρέμβαση, έναν διαιτητή. Σε περίπτωση που είτε ο αιτών είτε ο καθ' ου δεν υποδείξουν διαιτητή όπως προβλέπεται, τότε ο διαιτητής θα επιλεγεί και θα οριστεί από το Δικαστήριο του ΔΕΕ. Οι δύο διαιτητές που ορίστηκαν κατ' αυτόν τον τρόπο θα ορίσουν τον τρίτο διαιτητή, ο οποίος θα ενεργεί ως επιδιαιτητής του Διαιτητικού Δικαστηρίου. Εάν οι δύο διαιτητές δεν

κατορθώσουν να ορίσουν τον επιδιαιτητή εντός τριάντα (30) ημερών από τον ορισμό του δεύτερου διαιτητή, ο επιδιαιτητής θα επιλεγεί και οριστεί από το Δικαστήριο του ΔΕΕ, ή

(ii) Σε περίπτωση που στη Διαιτησία συμμετέχουν τρία ή περισσότερα Μέρη και είτε εάν δεν έχει επιδοθεί εγκαίρως Ειδοποίηση Απόκλισης, σύμφωνα με τα χρονικά όρια που προσδιορίζονται στον Όρο 8, είτε εάν έχει διαπιστωθεί ότι δεν υπάρχει απόκλιση συμφερόντων σύμφωνα με τον Όρο 8, τότε ο(οι) αιτών(ούντες) θα ορίσει(ουν) από κοινού έναν διαιτητή και ο(οι) καθ' ου(ων) θα ορίσει(ουν) από κοινού έναν διαιτητή, και οι δύο πλευρές εντός δεκαπέντε (15) ημερών μετά την πάροδο της προθεσμίας επίδοσης της Ειδοποίησης Απόκλισης ή, κατά περίπτωση, εντός δεκαπέντε (15) ημερών μετά τη διαπίστωση μη ύπαρξης απόκλισης συμφερόντων σύμφωνα με τον Όρο 8. Οι δύο διαιτητές που ορίστηκαν κατ' αυτόν τον τρόπο θα ορίσουν εντός τριάντα (30) ημερών από τον ορισμό του δεύτερου διαιτητή, τον τρίτο διαιτητή, ο οποίος θα ενεργεί ως επιδιαιτητής του Διαιτητικού Δικαστηρίου. Εάν ο(οι) αιτών(ούντες) ή ο(οι) καθ' ου(ων) ή και οι δύο δεν κατορθώσουν να ορίσουν διαιτητή σύμφωνα με τα όσα προβλέπονται ανωτέρω, ή εάν οι δύο διαιτητές δεν κατορθώσουν να ορίσουν τρίτο διαιτητή εντός τριάντα (30) ημερών από τον ορισμό του δεύτερου διαιτητή, το Δικαστήριο του ΔΕΕ θα ορίσει τους διαιτητές που απαιτούνται για τη συμπλήρωση του τριμελούς Διαιτητικού Δικαστηρίου και θα ορίσει έναν εξ' αυτών ως επιδιαιτητή, ή

(iii) Σε περίπτωση που στη Διαιτησία συμμετέχουν τρία ή περισσότερα Μέρη και έχει επιδοθεί Ειδοποίηση Απόκλισης και είτε δεν έχει επιδοθεί Ειδοποίηση Ένστασης εντός της προθεσμίας που προσδιορίζεται για την επίδοση της εν λόγω ειδοποίησης είτε έχει διαπιστωθεί ότι υπάρχει απόκλιση συμφερόντων σύμφωνα με τον Όρο 8, τότε καθένα από τα Μέρη της Διαιτησίας θα ορίσει έναν διαιτητή εντός δεκαπέντε (15) ημερών μετά την πάροδο της προθεσμίας επίδοσης της Ειδοποίησης Ένστασης ή, κατά περίπτωση, εντός δεκαπέντε (15) ημερών μετά τη διαπίστωση ύπαρξης απόκλισης συμφερόντων σύμφωνα με τον Όρο 8. Σε περίπτωση που οποιοδήποτε Μέρος δεν κατορθώσει να ορίσει διαιτητή εντός της προαναφερθείσας προθεσμίας, το Δικαστήριο του ΔΕΕ θα επιλέξει και θα ορίσει τον εν λόγω διαιτητή. Οι διορισμένοι διαιτητές θα ορίσουν εντός τριάντα (30) ημερών από τον ορισμό του τελευταίου εξ' αυτών, έναν επιπλέον διαιτητή, ο οποίος θα ενεργεί ως επιδιαιτητής του Διαιτητικού Δικαστηρίου και, εάν ο εν λόγω διορισμός επιδιαιτητή έχει ως αποτέλεσμα το διορισμό ζυγού αριθμού διαιτητών, οι διορισμένοι διαιτητές θα ορίσουν

έναν ακόμη διαιτητή προκειμένου να διασφαλιστεί ο μονός αριθμός των διαιτητών. Σε περίπτωση που οι διαιτητές δεν κατορθώσουν να ορίσουν εντός της προθεσμίας τον επιδιαιτητή και/ή να ορίσουν οποιονδήποτε επιπλέον διαιτητή απαιτείται για να διασφαλιστεί ο μονός αριθμός, το Δικαστήριο του ΔΕΕ θα ορίσει τους εν λόγω διαιτητές όπως απαιτείται για να διασφαλιστεί ο μονός αριθμός των διαιτητών και θα ορίσει έναν εξ' αυτών ως επιδιαιτητή.

(γ) Σε περίπτωση που κριθεί αναγκαία η αντικατάσταση ενός διαιτητή, ο αντικαταστάτης διαιτητής θα οριστεί από το Μέρος ή τα Μέρη της Διαιτησίας που είχε(αν) υποδείξει τον εν λόγω διαιτητή, εντός είκοσι (20) ημερών από την ημερομηνία που θα παύσει να εκτελεί τα καθήκοντά του ο διαιτητής ή, σε περίπτωση που η εν λόγω προθεσμία παρέλθει χωρίς συμφωνία επί της επιλογής υποψηφίου, το Δικαστήριο του ΔΕΕ θα ορίσει έναν αντικαταστάτη διαιτητή, σύμφωνα με το άρθρο 15 των Κανόνων ΔΕΕ. Εάν ο επιδιαιτητής ή οποιοσδήποτε διαιτητής που ορίστηκε από το Δικαστήριο του ΔΕΕ πρόκειται να αντικατασταθεί, οι εναπομείναντες διαιτητές θα ορίσουν εντός είκοσι (20) ημερών έναν αντικαταστάτη διαιτητή και σε περίπτωση αντικατάστασης του επιδιαιτητή ο αντικαταστάτης διαιτητής θα ενεργεί ως επιδιαιτητής. Σε περίπτωση που οι εναπομείναντες διαιτητές δεν κατορθώσουν να ορίσουν έναν αντικαταστάτη διαιτητή εντός της εν λόγω προθεσμίας, το Δικαστήριο του ΔΕΕ θα ορίσει έναν αντικαταστάτη διαιτητή, ο οποίος εάν αντικαθιστά τον απερχόμενο επιδιαιτητή θα ενεργεί ως επιδιαιτητής του Διαιτητικού Δικαστηρίου.

(δ) Μετά τη σύστασή του Διαιτητικού Δικαστηρίου, και κατόπιν υποβολής γραπτού αιτήματος από οποιοδήποτε Μέρος της Διαιτησίας, το Διαιτητικό Δικαστήριο θα έχει την ευχέρεια να διατάξει τα κατάλληλα ασφαλιστικά μέτρα.

7 Ενοποίηση Διαφορών

(α) Εάν μια Διαφορά έχει παραπεμφθεί σε διαιτησία σύμφωνα με την παρούσα Συμφωνία (η **Υφιστάμενη Διαφορά**) και προκύψει οποιαδήποτε πρόσθετη Διαφορά σε σχέση με αυτή για την οποία έχει υποβληθεί αίτηση για διαιτησία σύμφωνα με τον Όρο 2 του παρόντος (η **Πρόσθετη Διαφορά**) κάθε Μέρος της Διαιτησίας είτε της Υφιστάμενης Διαφοράς είτε της Πρόσθετης Διαφοράς δύναται, το αργότερο εντός επτά (7) ημερών από την επίδοση της Απάντησης στην Αίτηση για Διαιτησία της Πρόσθετης Διαφοράς, να ζητήσει από το Δικαστήριο του ΔΕΕ να ενοποιήσει τις διαιτησίες που αφορούν στην Υφιστάμενη Διαφορά και στην Πρόσθετη Διαφορά, σύμφωνα με το άρθρο 10 των Κανόνων ΔΕΕ.

(β) Το Δικαστήριο του ΔΕΕ, ενεργώντας κατά τη διακριτική του ευχέρεια με σκοπό την ενοποίηση διαιτησιών σύμφωνα με τον παρόντα Όρο 7 και τους Κανόνες

ΔΕΕ, θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη του, ως μία από τις περιπτώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 10 των Κανόνων ΔΕΕ, τη σχετική πρόοδο των εν λόγω διαιτησιών.

8 Αποκλίνοντα Συμφέροντα

(α) Σε περίπτωση που περισσότερα από δύο Μέρη στη Διαιτησία κατονομάζονται στην Αίτηση για Διαιτησία, καθένας από τον Παραχωρησιούχο ή/και τον Πληρεξούσιο Πιστωτών που ενεργεί εκ μέρους των Μερών της Χρηματοδότησης δύναται, υπό την προϋπόθεση ότι αποτελούν Μέρη της Διαιτησίας, να ειδοποιήσουν γραπτώς εντός δέκα (10) ημερών από την επίδοση της Αίτησης για Διαιτησία τα υπόλοιπα Μέρη της Διαιτησίας ότι θεωρούν ότι τα συμφέροντα, είτε του Παραχωρησιούχου είτε οποιουδήποτε εκ των Μερών της Χρηματοδότησης στη Διαφορά που παραπέμφθηκε σε διαιτησία, αποκλίνουν (η **Ειδοποίηση Απόκλισης**).

(β) Σε περίπτωση που συμμετέχουν περισσότερα από δύο Μέρη στη Διαιτησία μετά (αλλά όχι πριν) την ομοδικία ή παρέμβαση ενός Μέρους ή Μερών στη Διαιτησία σύμφωνα με την παρούσα Συμφωνία, ο Παραχωρησιούχος και/ή ο Πληρεξούσιος Πιστωτών που ενεργεί για λογαριασμό των Μερών της Χρηματοδότησης, δύναται να επιδώσει Ειδοποίηση Απόκλισης εντός δέκα (10) ημερών από την κοινοποίηση της εν λόγω συνεκδίκασης ή παρέμβασης.

(γ) Η μη επίδοση της Ειδοποίησης Απόκλισης εντός της προαναφερθείσας προθεσμίας, θα θεωρείται αποδοχή ότι δεν υφίσταται απόκλιση συμφερόντων μεταξύ του Παραχωρησιούχου και των Μερών της Χρηματοδότησης στη Διαφορά που παραπέμφθηκε σε διαιτησία και ο Παραχωρησιούχος και ο Πληρεξούσιος Πιστωτών θα θεωρούνται ομόδικοι είτε ενεργητικώς είτε παθητικώς, αναλόγως την περίπτωση, και θα διορίζουν από κοινού έναν Διαιτητή, σύμφωνα με τα χρονικά όρια που καθορίζονται στον Όρο 6(β)(ii) της παρούσας Συμφωνίας.

(δ) Εντός δέκα (10) ημερών από την επίδοση της Ειδοποίησης Απόκλισης, το Δημόσιο δύναται να υποβάλει ένσταση στην Ειδοποίηση Απόκλισης με γραπτή ειδοποίηση προς τα Μέρη της Διαιτησίας (η **Ειδοποίηση Ένστασης**). Μετά την επίδοση της Ειδοποίησης Ένστασης, κάθε Μέρος της Διαιτησίας δύναται να ζητήσει με αίτησή του από το αρμόδιο εφετείο (το **Εφετείο**) να κριθεί εάν υφίσταται ή όχι απόκλιση συμφερόντων. Το Διαιτητικό Δικαστήριο θα οριστεί σύμφωνα με τον Όρο 6(β)(ii).

(ε) Σε περίπτωση που το Εφετείο αποφανθεί ότι δεν υφίσταται απόκλιση μεταξύ των συμφερόντων του Παραχωρησιούχου και των Μερών της Χρηματοδότησης, ο

Παραχωρησιούχος και ο Πληρεξούσιος Πιστωτών θα θεωρούνται ομόδικοι είτε ενεργητικώς είτε παθητικώς, αναλόγως την περίπτωση, και θα διορίζουν από κοινού έναν Διαιτητή εντός τριάντα (30) ημερών από την απόφαση του Εφετείου και σε περίπτωση που δεν γίνει αυτό, ο διαιτητής θα ορίζεται από το Δικαστήριο του ΔΕΕ κατόπιν αιτήματος οποιουδήποτε άλλου Μέρους της Διαιτησίας.

(στ) Εάν επιδοθεί Ειδοποίηση Απόκλισης και είτε το Δημόσιο δεν επιδώσει Ειδοποίηση Ένστασης είτε το Εφετείο αποφανθεί ότι υφίσταται απόκλιση μεταξύ των συμφερόντων του Παραχωρησιούχου και των Μερών της Χρηματοδότησης στη Διαφορά που παραπέμφθηκε σε διαιτησία, το Διαιτητικό Δικαστήριο θα οριστεί σύμφωνα με τον Όρο 6(β)(iii).

9 Αυτοτέλεια Διατάξεων

Εάν κάποια διάταξη της παρούσας Συμφωνίας είναι ή καταστεί παράνομη, άκυρη ή μη εκτελεστή σε οποιαδήποτε δικαιοδοσία, δεν θα επηρεαστεί:

(α) η εγκυρότητα ή εκτελεστότητα οποιασδήποτε άλλης διάταξης της παρούσας Συμφωνίας στην εν λόγω δικαιοδοσία,

(β) η εγκυρότητα ή εκτελεστότητα αυτής ή οποιασδήποτε άλλης διάταξης της παρούσας Συμφωνίας σε άλλες δικαιοδοσίες.

10 Εφαρμοστέο Δίκαιο

Η παρούσα Συμφωνία διέπεται και θα ερμηνεύεται σύμφωνα με το ελληνικό δίκαιο.

11 Αντίτυπα

Η παρούσα Συμφωνία δύναται να υπογραφεί σε οποιονδήποτε αριθμό πρωτοτύπων σύμφωνα με το άρθρο 160 του Ελληνικού Αστικού Κώδικα και θα έχουν την ίδια ισχύ σαν οι υπογραφές στα πρωτότυπα να ήταν υπογραφές σε ένα μοναδικό πρωτότυπο της παρούσας Συμφωνίας.

Η ΠΑΡΟΥΣΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑ έχει συναφθεί την ημερομηνία που αναγράφεται στην αρχή της εν λόγω Συμφωνίας.

ΟΙ ΥΠΟΓΡΑΦΟΝΤΕΣ

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Από:

ΤΟ ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.

Από:

[●]
[] ως Πληρεξούσιος Πιστωτών

Από:

[●]
ως Παραχωρησιούχος

Από:

1 Διάρκεια Ζωής των Στοιχείων Αεροδρομίου

Όλα τα στοιχεία και τα τελειώματα των Περιφερειακών Αεροδρομίων πρέπει να είναι δομικά ασφαλή και σταθερά, πρέπει να λειτουργούν σωστά και να βρίσκονται σε κατάσταση πλήρους λειτουργίας. Επιπλέον, όλα τα στοιχεία πρέπει να παρέχονται ανάλογα με τις ανάγκες προκειμένου να μπορεί ο Παραχωρησιούχος να ικανοποιεί τα Πρότυπα Επιδόσεων, με την ελάχιστη δυνατή διατάραξη των συνήθων δραστηριοτήτων του και της καθημερινής λειτουργίας των Περιφερειακών Αεροδρομίων.

2 Χρήση Υλικών

2.1 Τα υλικά πρέπει να επιλέγονται με γνώμονα την καταλληλότητά τους ως προς το σκοπό και την απόδοση, την αντοχή, την ευκολία συντήρησης και επισκευής, την ανθεκτικότητα σε τυχαία ή εσκεμμένη φθορά και τις περιβαλλοντικές τους επιπτώσεις.

2.2 Ο Παραχωρησιούχος πρέπει να χρησιμοποιεί κατάλληλα και ανθεκτικά υλικά και τελειώματα που παρουσιάζουν καλή ανοχή στις επικρατούσες καιρικές συνθήκες, στην ύπαρξη των επιφανειακών και υπόγειων υδάτων και στη βαριά χρήση, διατηρώντας την εμφάνισή τους για μεγάλο διάστημα. Σε όλους τους τομείς των κτιρίων πρέπει να υπάρχει εύκολη και ασφαλής πρόσβαση για καθαρισμό και συντήρηση, εμποδίζοντας τη μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση. Είναι επιτακτική ανάγκη τα κτίρια να μην επηρεάζονται αισθητικά (έστω και μόνο επιφανειακά) από τις καιρικές συνθήκες και η μελέτη πρέπει να διασφαλίσει ότι δεν θα διαρρηχθεί το κέλυφος του κτιρίου.

2.3 Οι αεροσταθμοί πρέπει να σχεδιαστούν με τέτοιο τρόπο, ώστε τυχόν βλάβες υλικού και εξαρτημάτων ή τυχόν βλάβες που οφείλονται στη συντήρηση που έχει επιλεγεί, να έχουν τις ελάχιστες επιπτώσεις στη λειτουργία του αεροδρομίου.

3 Διάρκεια Ζωής

3.1 Τα κύρια στοιχεία της κτιριακής δομής, του εξωτερικού κελύφους και των έργων υποδομής πρέπει να έχουν μια ελάχιστη αναμενόμενη διάρκεια ζωής, δηλ. διάρκεια λειτουργίας κατά την έναρξη της παροχής υπηρεσιών, όπως παρατίθεται στην Πίνακα 1.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Διάρκεια Ζωής και Εναπομείνασα Διάρκεια Ζωής των Στοιχείων		
Στοιχεία	Ελάχιστη Διάρκεια Ζωής (έτη)	Ελάχιστη Εναπομείνασα Διάρκεια Ζωής (έτη)
Περιοχή κίνησης αεροσκαφών (airfield)		
Οδοστρώματα - Εύκαμπτα		
Διάδρομοι	20	7
Τροχόδρομοι	20	7
Περιοχές στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών	20	7
Οδοστρώματα - Άκαμπτα		
Διάδρομοι	30	10
Τροχόδρομοι	30	10
Περιοχές στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών	30	10
Μηχανολογικές εγκαταστάσεις:		
Συστήματα άρδευσης		
Πρωτεύοντα δίκτυα σωληνώσεων	20	7
Δευτερεύοντα δίκτυα σωληνώσεων	10	4
Συστήματα λυμάτων		
Δίκτυα σωληνώσεων και σταθμοί ανύψωσης	Όπως ορίζεται στις Εγκαταστάσεις Αεροσταθμού	
Η/Μ μονάδες επεξεργασίας λυμάτων	15	5
Συστήματα όμβριων υδάτων		
Δίκτυα σωληνώσεων και σταθμοί ανύψωσης	Όπως ορίζεται στις Εγκαταστάσεις Αεροσταθμού	
Βυθιζόμενες αντλίες γεώτρησης	15	5
Ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις		
Μετασχηματιστές ισχύος 6,6KV/400V - 400V/6,6KV	25	9
Σταθεροί ρυθμιστές έντασης (CCR)	20	7
Κτιριακά στοιχεία		
Κέλυφος κτιρίου		
Υπόγεια συστήματα	50	20
Στέγες	20	7
Τοίχοι	50	20
Εξωτερικές θύρες και παράθυρα	25	10
Δομικό σύστημα κτιρίου	50	20

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Διάρκεια Ζωής και Εναπομείνασα Διάρκεια Ζωής των Στοιχείων		
Στοιχεία	Ελάχιστη Διάρκεια Ζωής (έτη)	Ελάχιστη Εναπομείνασα Διάρκεια Ζωής (έτη)
Τοιχοποιίες	50	20
Δάπεδα	50	20
Κτιριακός εξοπλισμός		
Οροφές	20	7
Σκληρά υλικά επίστρωσης δαπέδων	30	10
Μαλακά υλικά επίστρωσης δαπέδων	10	4
Διαμερισμάτωση	20	7
Επενδύσεις και τελειώματα	15	6
Εσωτερικές θύρες	20	7
Σκάλες και κιγκλιδώματα	30	10
Είδη υγιεινής και εξαρτήματα	10	4
Εγκαταστάσεις και εξαρτήματα	15	6
Καθίσματα	10	4
Σήμανση	10	4
Σύστημα διαχείρισης αποσκευών		
Ταινιόδρομοι μεταφοράς αποσκευών	20	7
Μονάδες παραλαβής αποσκευών	20	7
Εξοπλισμός ελέγχου παραδιδόμενων αποσκευών	15	5
Εξοπλισμός ελέγχου χειραποσκευών και Επιβατών	15	5
Μηχανολογικές εγκαταστάσεις αεροσταθμού		
Κλιματισμός		
Δίκτυα σωληνώσεων και αεραγωγών		
Εσωτερικά	30	10
Εξωτερικά	20	7
Μόνωση σωλήνων και αεραγωγών		
Εσωτερικά	30	10
Εξωτερικά	20	7
Προστασία των μονώσεων αεραγωγών και σωλήνων με χιτώνια αλουμινίου	10	4
Κεντρικές Κλιματιστικές Μονάδες (ΚΚΜ)	15	5
Κεντρικοί ψύκτες παραγωγής ψυχρού ύδατος	15	5

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Διάρκεια Ζωής και Εναπομείνασα Διάρκεια Ζωής των Στοιχείων		
Στοιχεία	Ελάχιστη Διάρκεια Ζωής (έτη)	Ελάχιστη Εναπομείνασα Διάρκεια Ζωής (έτη)
Μονάδες VRV	15	5
Μονάδες στοιχείου - ανεμιστήρα (F.C.U)	20	8
Μονάδες κλιματισμού διαιρούμενου τύπου	10	4
Πύργοι ψύξης	15	5
Δεξαμενή αποθήκευσης πάγου	20	7
Επίπεδος εναλλάκτης θερμότητας	15	5
Μονάδες κλειστού ελέγχου - ακριβής έλεγχος θερμοκρασίας - υγρασίας	10	4
Εγκαταστάσεις θέρμανσης		
Λέβητες	25	8
Καυστήρες	15	5
Κυκλοφορητές	15	5
Κλειστά Δοχεία διαστολής	15	5
Δεξαμενές αποθήκευσης πετρελαίου	25	8
Πόσιμο νερό		
Δίκτυα σωληνώσεων	20	7
Πιεστικά συγκροτήματα	15	5
Αποσκληρυντές νερού	10	4
Ηλεκτρικοί Θερμοσίφωνες ζεστού νερού χρήσης		
Κεντρικά δοχεία παραγωγής και αποθήκευσης ζεστού νερού χρήσης	15	5
Τοπικοί ηλεκτρικοί θερμαντήρες	15	5
Συστήματα λυμάτων		
Δίκτυα σωληνώσεων	20	7
Σταθμοί ανύψωσης	15	5
Συστήματα όμβριων υδάτων		
Δίκτυα σωληνώσεων	20	7
Σταθμοί ανύψωσης	15	5
Εγκαταστάσεις πυρόσβεσης (σταθερές εγκαταστάσεις πυρόσβεσης)		
Πυροσβεστικό συγκρότημα	15	5
Δίκτυα σωληνώσεων	20	7

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Διάρκεια Ζωής και Εναπομείνασα Διάρκεια Ζωής των Στοιχείων		
Στοιχεία	Ελάχιστη Διάρκεια Ζωής (έτη)	Ελάχιστη Εναπομείνασα Διάρκεια Ζωής (έτη)
Δίκτυα αυτόματων καταιονητήρων, δίκρουνο, Πυροσβεστικές Φωλεές κλπ.	15	5
Εξέλικτρο αυλού	10	4
Φορητοί πυροσβεστήρες	20	7
Τοπικά συστήματα πυρόσβεσης με αέριο		
FM-200 με πιστοποίηση CE	20	7
FM-200 με πιστοποίηση από το DoP (Υπουργείο Μεταφορών - ΗΠΑ) (Μόνο οι κύλινδροι)	10	4
Ανελκυστήρες ατόμων / ογκωδών αντικειμένων (ασανσέρ)	25	9
Κυλιόμενοι διάδρομοι και κυλιόμενες κλίμακες	20	7
Σταθερές υδραυλικές ράμπες φόρτωσης	20	7
Ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις		
Ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις αεροσταθμού		
Μετασχηματιστές ισχύος 20KV/400V	25	9
Διακόπτες μέσης τάσης	20	7
Διακόπτες χαμηλής τάσης	20	7
Ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη	25	9
Τροφοδοτικό αδιάλειπτης παροχής (U.P.S)		
Μονάδα UPS	12	4
Συσσωρευτές UPS	7	3
Σύστημα πυρανίχνευσης	15	5
Αυτόματες πόρτες	20	7
Πετάσματα αέρα (Αεροκουρτίνες)	15	5
Ρολόγια και σύστημα χρονισμού	15	5
Σύστημα διαχείρισης κτιρίου (BMS)	15	5
Σύστημα εποπτικού ελέγχου και συλλογής δεδομένων (SCADA)	15	5
Συστήματα τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνίας		
Συστήματα επικοινωνίας		
Τοπικό δίκτυο - εγκατάσταση καλωδίωσης (παθητική υποδομή)	20	7

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Διάρκεια Ζωής και Εναπομείνασα Διάρκεια Ζωής των Στοιχείων		
Στοιχεία	Ελάχιστη Διάρκεια Ζωής (έτη)	Ελάχιστη Εναπομείνασα Διάρκεια Ζωής (έτη)
Τοπικό δίκτυο (ενεργή υποδομή)		
Διακόπτες δικτύου	7	4
Διακομιστές (servers) και σταθμοί εργασίας	5	3
Μονάδες αποθήκευσης	6	4
Συσκευές ασφαλείας	5	3
Συστήματα φωνής - VoIP		
Τηλέφωνα	6	3
Διακομιστές (servers) διαχείρισης κλήσεων	5	3
Σημεία ασύρματης πρόσβασης	4	3
Κτιριακά συστήματα		
Συστήματα ηχητικής/οπτικής ειδοποίησης		
Σύστημα ηχητικής ειδοποίησης (APS)	10	4
Διακομιστές (servers)	6	3
Συστήματα Επιβατών		
Συστήματα οπτικών αναγγελιών πτήσεων (FIDS)		
Διακομιστές (servers) και σταθμοί εργασίας	6	3
Οθόνες	8	4
Σύστημα κοινής χρήσης επεξεργασίας δεδομένων Επιβατών (CUPPS)		
Διακομιστές (servers) και σταθμοί εργασίας	6	3
Συστήματα διαχείρισης πυλών/πόρων		
Διακομιστές (servers) και σταθμοί εργασίας	6	3
Φυσικά συστήματα ασφαλείας		
Συστήματα ελέγχου πρόσβασης (ACS)		
Τεχνολογικός εξοπλισμός (πίνακες ελέγχου, καρταναγνώστες κ.λπ.)	10	4
Διακομιστές (servers)	6	3
Συστήματα κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης (IP)		
Κάμερες IP	7	4
Διακομιστές (servers) IPTV	5	4
Αστικός χώρος Αεροδρομίου (landside)		
Οδοστρώματα	20	7

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Διάρκεια Ζωής και Εναπομείνασα Διάρκεια Ζωής των Στοιχείων		
Στοιχεία	Ελάχιστη Διάρκεια Ζωής (έτη)	Ελάχιστη Εναπομείνασα Διάρκεια Ζωής (έτη)
Μηχανολογικές εγκαταστάσεις		
Σύστημα άρδευσης	Όπως ορίζεται στις εγκαταστάσεις της περιοχής κίνησης αεροσκαφών	
Σύστημα λυμάτων	Όπως ορίζεται στις εγκαταστάσεις Αεροσταθμού	
Σύστημα όμβριων υδάτων	Όπως ορίζεται στις Εγκαταστάσεις Αεροσταθμού	
Σήμανση	20	7
Γέφυρες και δομικές κατασκευές (προς το παρόν μόνο στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης)	50	20
Συστήματα τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνιών		
Σύστημα ελέγχου πρόσβασης (ACS)	Όπως ορίζεται στις Εγκαταστάσεις Αεροσταθμού	
Σύστημα κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης (CCTV)	Όπως ορίζεται στις Εγκαταστάσεις Αεροσταθμού	
Συστήματα ηχητικής ειδοποίησης (APS)	Όπως ορίζεται στις Εγκαταστάσεις Αεροσταθμού	

3.2 Η εκτιμώμενη διάρκειας ζωής οποιουδήποτε στοιχείου θα προσδιορίζεται ως εξής:

(a) σε περίπτωση βιομηχανικού στοιχείου, ισούται με το χρονικό διάστημα όπως αυτό καθορίζεται γραπτώς από τον κατασκευαστή του εν λόγω στοιχείου, υπό την προϋπόθεση ότι αυτό θα ενσωματωθεί στο Περιφερειακό Αεροδρόμιο, θα λειτουργεί σύμφωνα με τις αποδεκτές συνθήκες σχεδιασμού του κατασκευαστή και θα συντηρείται σύμφωνα με τις γραπτές οδηγίες του.

(b) σε περίπτωση οποιουδήποτε άλλου στοιχείου, ισούται με το χρονικό διάστημα για το οποίο το στοιχείο αναμένεται να συνεχίσει να λειτουργεί όπως προβλεπόταν μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής της αντίστοιχης εγκατάστασης Αεροδρομίου, σύμφωνα με το ISO 15686: Κτίρια και Κατασκευαστικά Έργα – Σχεδιασμός Διάρκειας Ζωής ή οποιοδήποτε άλλο αντίστοιχο διεθνώς αποδεκτό πρότυπο.

3.3 Καθ' όλη την Περίοδο Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα διασφαλίζει ότι:

(a) Όλα τα στοιχεία, συμπεριλαμβανομένων αυτών που έχουν χτιστεί ή κατασκευαστεί πριν την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, πληρούν τις προδιαγραφές απόδοσης (δηλ. πρέπει να είναι δομικά ασφαλή, ανθεκτικά και σταθερά, πρέπει να λειτουργούν σωστά και να βρίσκονται σε κατάσταση πλήρους λειτουργίας),

(b) Τα στοιχεία θα επιτύχουν την αναμενόμενη διάρκεια ζωής τους και όταν αντικαθίστανται κατά διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης, το νέο στοιχείο θα έχει διάρκεια ζωής τουλάχιστον ίση με αυτή του στοιχείου που αντικαθιστά, και

(c) Τα στοιχεία πληρούν όλες τις ισχύουσες Προδιαγραφές και τα Πρότυπα και τον Κτιριοδομικό Κανονισμό.

4 Απαιτήσεις Παράδοσης

Στη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος πρέπει να διασφαλίσει ότι εκτός από τη συμμόρφωση με τις προαναφερθείσες απαιτήσεις 3.3(a), (b) και (c), όλα τα στοιχεία πληρούν με τις απαιτήσεις ελάχιστης εναπομείνασας ζωής, όπως αυτές παρατίθενται στον Πίνακα 1 του παρόντος Παραρτήματος.

Όσον αφορά τα στοιχεία αεροδρομίου τα οποία έχουν χτιστεί ή κατασκευαστεί πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και εμπίπτουν στις ακόλουθες κατηγορίες:

(a) Τοίχοι (κατηγορία κτιριακά στοιχεία/κέλυφος κτιρίου/τοίχοι)

(b) Δομικό Σύστημα Κτιρίου (κατηγορία κτιριακά στοιχεία/σύστημα δομικό σύστημα κτιρίου)

(c) Τοιχοποιίες (κατηγορία κτιριακά στοιχεία/τοιχοποιίες)

δεν υφίσταται υποχρέωση για την εναπομείνασα διάρκεια ζωής.

Part 1
Insurance Requirements

Insurance Requirements of the Concessionaire

1 The Concessionaire will at its own expense maintain in force, from the Concession Commencement Date (or such later date that may be agreed between the State and the Concessionaire) until the expiry of this Agreement, all of the following insurances:

(a) The requirements of Part 1A (*Construction Insurances to be Effected*) of this Appendix 16 for the Concession Period where there is to be Works at any Regional Airport and Concession Sites involving renovation, improvement or construction of new or existing buildings.

The requirements of Part 1B (*Operating Insurances to be Effected*) of this Appendix 16, for all other activities arising from this Agreement that the Concessionaire undertakes or is responsible for.

The above are to include the appropriate endorsement under Part 2 of this Appendix 16. Further, save with regard to statutory insurance and professional indemnity insurance that the Concessionaire is required to cause others to procure and save as otherwise provided in this Appendix 16, the Concessionaire must ensure that in each policy taken out pursuant to this Appendix 16, the Concessionaire is named as the principal insured.

Save for (i) insurance required pursuant to the Construction Delay in Start-up (**DSU**) policy required during the Concession Period where there is to be Works at any Regional Airport and Concession Sites (other than with regard to insurance of the Concession Fee and the Levy, (ii) Employers' Liability and Project Specific Professional Liability Insurance during the Works specified in Part 1A of this Appendix 16 and (iii) Employer's Liability specified in Part 1B of this Appendix 16) the Concessionaire must procure that the Grantor, the State and the HCAA is each named as an additional insured or co-insured party in such manner that the insurance shall operate as if separate policies had been issued subject to the insurers overall limit of liability not being increased.

(b) To the extent required by Greek law, but not otherwise, the insurance policies pursuant to the Minimum Insurance Requirements shall be issued by an insurer or insurers authorised from time to time under Greek law to underwrite such risks.

(c) Other insurance or insurances extensions or limits which is either:

(i) considered by the State (acting reasonably) appropriate and prudent to any activities undertaken in order for the Concessionaire and any party for which it is responsible to purchase to carry out its obligations under this Agreement; and/or

(ii) is necessary to comply with applicable Laws, including:

(A) motor vehicle liability insurance (both airside and non-airside but coverage air-side shall exclude road traffic act or similar legislation) for any vehicle which is owned, hired, leased or borrowed in connection with the obligation of the Concessionaire and those it is responsible for under this Agreement including damage to such vehicle at a deducible not more than ten thousand Euro (€10,000); and

(B) legal liability of employers for their liability for the bodily injury or disease sustained by their employees arising out of the course of their employment in their business.

Part 1A
Construction Insurances to be Effected

Works Period Insurances

This Agreement specifies terms specific to it and these will have priority over any policy terms.

Insurances during Works

1. Construction All Risks Insurance (**CAR**);
2. DSU Insurance;
3. Construction Third Party Liability Insurance (**TPL**);
4. Airport Contractors Legal Liability Insurance;
5. Political Violence and Terrorism;
6. Marine Cargo Insurance;
7. Marine Cargo DSU Insurance (**Marine DSU**);
8. Project Specific Professional Liability Insurance;
9. Employers' Liability Insurance; and
10. Motor Vehicle Liability.

1. Construction All Risks Insurance (CAR)

Principal Insured:	The Concessionaire; and The Agent Bank (acting for and on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	The State; The Grantor; The HCAA; Contractors (including managing contractors and/or subcontractors of any tier for their site activities only); Lenders and/or Finance Parties; All parties involved in the performance of the Concession and including subsidiary and holding companies of each party; Others providing goods or services in connection with the Concession as contractors, manufacturers and suppliers and professional consultants to the above but for their manual on-site activities only; and Each of the above to include their respective directors, officers, employees, assigns (and agents) and their rights and interests.
Property Insured:	The Works and any other permanent and temporary works related to the Regional Airports executed and in the course of execution, the materials, parts, excavations, spare parts, consumables and all other parts or units of property or equipment of whatsoever nature the property of the insured or for which they are responsible (but excluding any contractors' or subcontractors' constructional plant and equipment) while on or adjacent to the Concession Site, including runways, roads, hard standings, access roads and related structures, lay down areas, the electrical, sewerage, telecommunications and water interconnection facilities and all associated and ancillary works against all-risks of direct physical loss or damage and all testing and commissioning risks.
Scope of Cover:	"All Risks" of physical loss or damage from any cause not excluded in relation to all property of every description used for and intended for incorporation in the Works arising from the Concessionaire's obligations under this Agreement including electrical and mechanical breakdown.

Geographical Scope:	To include all work sites and temporary lay down areas within and outside the Concession Site boundary and anywhere in Greece in respect of inland transit and temporary storage.
Period of Insurance:	From commencement of the Works until completion of the twenty four (24) months defects liability period. The Property Insured will remain insured under CAR until the end of the Concession Guarantee Period.
Sum insured:	The full reinstatement value of the Works, including allowance for the costs of demolition and debris removal and professional fees (including construction management and customs duties (but in respect of covers outlined in the Required Extensions below, inner limits as agreed)).
Deductibles:	In respect of each and every occurrence, arising during the duration of the Works up to their respective completion dates and involving temporary works, natural hazards, not more than three hundred thousand Euro (€300,000) save for testing/commission, defects in design, plan, specification claims where the deductible will be not more than one million, two hundred and fifty thousand Euro (€1,250,000). The Deductible for each loss in respect of earthquake and tsunami shall have a deductible (indexed) that does not exceed two per cent (2%) of the sum insured.
Required Extensions:	To include, subject to minimum sub-limits per occurrence as below or to be agreed: a) escalation clause ten per cent (10%); b) computer and electronic equipment, data carrying media; plans, specifications, drawings clause; c) public authorities clause; d) automatic reinstatement of sum insured at nil additional premium for losses below five million Euro (€5,000,000); e) 50/50 clause; f) expediting expenses cover twenty per cent (20%) of normal costs up to a minimum sum of seven hundred and fifty thousand Euro (€750,000); per occurrence to cover, *inter alia*, extra costs incurred by the insured in respect of overtime wages, hire of alternative plant, machinery and equipment; g) extended maintenance cover for twenty four (24) months; h) faulty design clause LEG3/96;

i) inland transits of locally procured goods and materials/offsite storage including loading and unloading;

j) removal of debris – ten per cent (10%) of the loss subject to a minimum of one million Euro (€1,000,000) and to also include an obsolete buildings provision whereby insurance will pay for economic repairs and in relation to major damage will either pay for demolition and site clearance or demolition and replacement on an agreed value basis as agreed between the State and the Concessionaire;

k) professional fees including to cover architects, surveyors, legal, consulting engineers and other fees incurred as a result of a loss payable under the policy;

l) 72 hour clause;

m) waiver of subrogation including multiple insured clause (LEG Form) with part (vii) deleted;

n) customs duties – loss to the property insured specifically extends to include all customs duties applicable if included in the original sum insured;

o) plans and specifications to cover loss or damage to plans, specifications, drawings, programmes, software and other documents for the execution of the Concession;

p) temporary repairs and minimising loss; preventive measures to cover the costs incurred in taking measures to reduce or avoid a potential loss;

q) Tenants Fit-Out Works to the extent, if any, of the responsibility of the Company to insure under contract;

r) camps/stores;

s) existing property or property belonging to or held in the care, custody or control;

t) fire-fighting facilities;

u) leak search cost;

v) temporary facilities; and

w) piling, foundation and retaining wall clause (MRe 121 or equivalent).

Main Exclusions:

a) war and civil war; rebellion, revolution, insurrection;

b) radioactive contamination;

c) cost of rectifying normal wear and tear and gradual deterioration;

d) loss of cash, bank notes and monetary instruments;

e) liquidated damages, criminal fines and penalties;

f) cyber and electronic data and date recognition exclusion;

g) terrorism;

h) cessation of work;

i) unexplained shortages or disappearance;

j) contractors plant and equipment;

k) consequential loss;

l) corrosion;

m) wilful acts;

n) nuclear risks to cover radioactive contamination and nuclear risks;

o) liquidated damages to cover liquidated damages for delay or detention or in connection with guarantees of performance;

p) design, plan, specification, materials and workmanship to cover defects in design exclusion using what is known as a LEG2/DE3 wording;

q) asbestos; and

r) mould.

2. DSU Insurance

Principal Insured:	The Concessionaire; With regard to the Concession Fee, the Grantor, and the Levy, the State; and Agent Bank (acting for an on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	Lenders and /or Finance Parties; and Each for their respective rights and interests.
Minimum Coverage:	(a) anticipated reduction in Revenue (without any deduction in respect of sums due to the Grantor) (less that part of any cost that varies proportionately with revenue), for a period of not less than either: (i) twenty four (24) months during the Original Senior Commitment Period (as defined in the Designated Loan Agreement (if any)); and (ii) twenty four (24) months following the end of the Original Senior Commitment Period (as defined in the Designated Loan Agreement (if any)) and (b) balance of limits cover to indemnify the Grantor in respect of the gross Concession Fee and the State in respect of the gross Levy for not less than the difference between (i) the estimated Concession Fee and the Levy (as applicable) over a twenty four (24) month indemnity period and (ii) that proportion of the anticipated reduction in Revenue or EBITDA (as applicable) that is due to the Grantor pursuant to this Agreement insured under item (a) of this paragraph 2 of Part 1 to this Appendix 16 if any of the property insured under paragraph 1 of this Part 1 of this Appendix 16 is lost or destroyed or damaged by any of the risks insured under paragraph 1 of this Part 1 of this Appendix 16, which causes interruption to or interference with the Airport Services. (b) to indemnify the Insured in respect of contractual obligations to meet fixed standing charges and regular debt service repayments consisting of interest charges and principal repayments resulting from an occurrence covered by the construction all risks policy which causes the that part of the Works affected to be delayed beyond its anticipated completion date.
Period of Insurance:	As per the Construction All Risks (CAR) policy.

Sum insured:	An amount calculated using figures in the Financial Model, where possible, equal to an amount to indemnify the Insureds for all insured losses required to be covered under the Minimum Coverage.
Indemnity Period:	Not less than twenty four (24) months.
Deductible:	Not more than sixty (60) days in the aggregate (save for ninety (90) days in respect of Suppliers Extension below).
Principle Extensions:	• **Suppliers:** Delay following loss or damage caused by fire, lightning, aircraft, explosion, at key plant and machinery supplier's premises; • **Utilities:** Delay following loss or damage at the premises of electricity, gas, water, telecommunications, and sewerage service suppliers; • **Denial of access:** Delay following loss or damage in the vicinity of the Site of the Project that results in a denial of access; The extensions above will be subject to the policy deductible waiting period of the not more than sixty (60) days of each and every loss. • increased cost of working at least five million Euro (€5,000,000); • additional increased cost of working.
Principal Exclusions:	The exclusions will be as for the CAR cover. The DSU Policy would also exclude any loss sustained due to any delay caused by or resulting from: a) loss or damage to construction plant and equipment; b) loss or damage to property held in the care, custody or control of the Insured; c) any restriction or condition imposed by a public authority; d) non-availability of funds; e) loss of or damage to items taken over or taken into use by the employer other than during the period of the process tests; and f) any penalties or damage of whatever nature for breach of contract or for late or non-compliance of orders.

3. Construction Third Party Liability Insurance ("**TPL**")

Insured Parties:	The Concessionaire; and The Agent Bank (acting for an on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	The HCAA; The Lenders and/or Finance Parties; Contractors (including the engineering, procurement and construction contractors) and all sub-contractors of any tier; and Others providing goods or services in connection with the Concession as contractors, manufacturers and suppliers and professional consultants to the above but for their manual on-site activities only, (excluding such manufacturers and suppliers products legal liability), each for their respective rights and interests.
Minimum Cover:	Insurance against such sums which the Insured Parties shall become legally liable to pay as damages consequent upon: a) bodily injury or illness of third parties (whether fatal or not); or b) damage to, and/or loss of use of as a result of damage to, property belonging to third parties, arising out of or in connection in respect of loss or damage arising out of the maintenance, operation and/or management of the Regional Airports and the Concession Sites and legal costs and expenses incurred in dealing with any insured claim, and in each case, on each occurrence.
Geographical Scope:	Territorial limits – worldwide (excluding USA/Canada and Australia) in respect of liability arising out of the Concession.
Jurisdiction	Greece
Period of Insurance:	As per CAR policy. Policy period extensions are per the CAR policy.
Limit of Indemnity:	At least thirty million Euro (€30,000,000)
Deductible:	Not more than one million, five hundred thousand Euro (€1,500,000) for each claim in respect of third party property damage only. There will be no deductible for bodily injury claims.

Extensions:	a) liabilities arising from sudden, unintended and unexpected seepage and pollution (NMA 1685); b) a cross liability clause; c) contractual liability – contractual liability assumed by the Insured by agreement no wider than applicable under tort; d) mechanically propelled vehicles – liability for mechanically propelled vehicles whilst being used as a tool of trade within the Concession Site; e) claims control clause; and f) liabilities for detention, false arrest, obstruction; g) Munich Re CAR/TPL section 2 wording (or equivalent).
Main Exclusions:	a) cost of making good loss or damage to the Concession; b) employee liability and liability insured under the Concessionaire's motor insurances; c) fines and penalties; d) professional indemnity; e) claims brought in the jurisdiction of USA/Canada/Australia; f) terrorism; g) liquidated damages; h) deliberate acts – damage to property that results from deliberate acts or omission by the Insured and which were reasonably foreseen by the Insured having regard to the nature and circumstance of such act or omission; i) pollution – the policy will exclude all pollution losses other than those that result from a sudden, identifiable, unintended, and unexpected event that happens during the period of insurance; j) asbestos; k) mould; and l) all other exclusions as per policy wording agreed.

4. Airport Contractors Legal Liability Insurance

Insured Parties:	The Concessionaire; and The Agent Bank (acting for an on behalf of the Finance Parties).
Additional Insureds:	The HCAA; The Lenders; The Finance Parties; Others providing goods or services in connection with the Concession as contractors, manufacturers and suppliers and professional consultants to the above but for their manual on-site activities only, (excluding such manufacturers and suppliers products legal liability), each for their respective rights and interests.
Minimum Cover:	Insurance against such sums which the Insured Parties shall become legally liable to pay as damages consequent upon: a) bodily injury or illness of third parties (whether fatal or not); or b) damage to, and/or loss of use of as a result of damage to, property belonging to third parties, arising out of or in connection with the construction and maintenance at the Regional Airports and Concession Sites of the Concession, and legal costs and expenses incurred in dealing with any insured claim, and in each case, on each occurrence.
Geographical Scope:	Greece but worldwide in respect of products liability.
Jurisdiction	Greece.
Period of Insurance:	As per CAR policy. Policy period extensions are per the CAR policy.

Limit of Indemnity:	(a) Combined Single Limit (Bodily Injury and Property Damage) seventy five million Euro (€75,000,000) any one occurrence and in the annual aggregate in respect of products liability. (b) Personal Injury limited to twenty five million Euro (€25,000,000) (or currency equivalent) in the annual aggregate being within the Combined Single Limit and not in addition thereto.
Deductible:	For property damage not more than: five thousand Euro (€5,000) (or currency equivalent) each and every loss but twenty thousand Euro (€20,000) (or currency equivalent) each and every loss in respect of damage to aircraft.
Extensions:	c) AVN60A Personal Injury Extension; d) Contractual liability; e) AVN63. Cross liability clause; f) AVN52G sublimit seventy five million Euro (€75,000,000); g) Legal costs and expenses;
Main Exclusions:	h) cost of making good loss or damage to the Concession; i) employee liability and liability insured under the Concessionaire's motor insurances; j) fines and penalties; k) professional indemnity; l) terrorism; m) liquidated damages; n) deliberate acts – damage to property that results from deliberate acts or omission by the Insured and which were reasonably foreseen by the Insured having regard to the nature and circumstance of such act or omission; o) pollution – the policy will exclude all pollution losses other than those that result from a sudden, identifiable, unintended, and unexpected event that happens during the period of insurance; p) asbestos; q) mould; and r) all other exclusions as per policy wording agreed.

5. Political Violence and Terrorism

Insured Parties:	The Concessionaire; and The Agent Bank (acting for an on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	The HCAA; The Lenders; The Finance Parties; Others providing goods or services in connection with the Concession as contractors, manufacturers and suppliers and professional consultants to the above but for their manual on-site activities only, (excluding such manufacturers and suppliers products legal liability), each for their respective rights and interests.
Minimum coverage:	Loss or damage under the CAR policy (and subsequent loss of anticipated revenue and associated losses as required under the DSU Insurance policy) sustained following a delay to the commencement of the Works as a direct result of physical loss of or damage to the Property Insured during construction, testing or commissioning caused by an act of terrorism and/or political violence.
Extensions:	As per DSU cover including: a) an act of terrorism and/or sabotage; b) malicious damage resulting directly from an act of terrorism; c) riots, strikes, civil commotion; d) invasion, acts of foreign enemies, hostilities (whether war is declared or not), civil war, rebellion, revolution, coup d'état, insurrection or mutiny; e) war and civil war (to a suitable sub limit not less than twenty million Euro (€20,000,000)); f) AFB PV Wording Perils 1-7; g) Claims control Clause; h) LMA 3100- Sanctions Clause; i) Increased cost of working (with a minimum sum insured of ten million Euro (€10,000,000) per event); and j) Additional increased cost of working (with a minimum sum insured of ten million (€10,000,000) per event).

Exclusions:	a) Nuclear detonation, reaction, nuclear radiation or radioactive contamination cost of making good loss or damage to the Concession; b) Pollutants or contaminants, chemical or biological release or exposure of any kind; c) Electronic attacks; d) Cessation, fluctuation or variation in, or insufficiency of, water, gas or electricity supplies and telecommunications of any type or service; e) War between two or more of the following: China, France, The Russian Federation, United Kingdom and the United States of America; f) Threat or hoax; g) Seizure or illegal occupation; and h) Confiscation, requisition, detention, legal or illegal occupation, embargo, quarantine, any order of public or government authority.
Sum insured:	Calculated using figures from the Financial Model where possible, to an amount to indemnify the Insureds for insured losses as required under this Appendix. Sum Insured also to include increased cost of working for a period of not less than the Indemnity Period.
Insured:	Property Section; per the CAR policy Loss of Profits/DSU: Lenders; Financial Parties only.
Period of Insurance:	Per CAR policy.
Period of Indemnity:	Per DSU policy.
Sum Insured:	Not less than: Property Damage cover: the full reinstatement value of the items insured. Business Interruption/ Loss of Profits cover: an amount to cover the anticipated loss of gross revenue and debt service (including principal and interest) for the period of indemnity.
Deductibles:	Not more than: Property Section: seventy five thousand Euro (€75,000) each and every occurrence. Loss of Profits/DSU: twenty one (21) days.

6. Marine Cargo Insurance

Principal Insured:	The Concessionaire; and The Agent Bank (acting for an on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	The insured parties will be the same as for the CAR insurance; The HCAA; The Lenders; The Finance Parties The Contractor and all sub-contractors of any tier; and Others as required by contract providing goods and or maintenance in connection with the Concession, each for their respective rights and interests.
Scope of Cover:	"All Risks" of loss, destruction or damage as per the Institute Cargo Clauses to all materials, equipment, machinery, spares and other items for incorporation in the Concession facilities whilst in transit by sea, land or air from country of origin anywhere in the world to the Concession Site from the time that the insured item leaves the warehouse or factory for shipment to the Concession Site, or vice versa, including off-site storage other than where covered under the construction "All Risks" Insurance. The policy to cover shipments by any mode of transport other than ocean barges where insurer's prior agreement will be required. Covers includes imports (and returns if applicable) of plant, equipment, machinery and materials to the Concession Site for the construction of the Works and each Regional Airport facilities.
Commencement Date:	The date of commencement of the first transit.
Expiry Date:	The end of the period insured by the CAR policy.
Sum insured:	An amount based on the maximum value of any one conveyance and/or storage location, to be agreed with the State.
Deductible:	The lower of fifty thousand Euro (€50,000) and three per

cent (3%) of the value of each individual shipment in respect of any one loss.

Basis of Cover: To include: Strike, riot, sabotage, terrorism and civil commotion with minimum of one hundred and eighty (180) days of storage on the Concession Site.

a) Marine Transits

- Institute Cargo Clause (A)
- Institute War Clauses (Cargo)
- Institute Strikes Clauses (Cargo)
- Institute Classification Clauses

b) Air Transits

- Institute Air Cargo Clauses (Air)
- Institute War Clauses (Air Cargo)
- Institute Strikes Clauses (Air Cargo)

c) Land Transits

- By road or rail covered against those risks specified above where available

Other Clauses: Cargo ISM Endorsement, Cargo ISM Forwarding Charges Clause

Required Extensions:

s) Two hundred per cent (200%) Accumulation Clause;

t) any mode of transportation;

u) marine cargo 50/50 clause with CAR insurance;

v) concealed damage clause;

w) institute classification clause; and

x) debris removal clause.

Main Exclusions:

y) institute radioactive contamination exclusion clause;

z) termination of transit clause (terrorism);

aa) cyber clause;

bb) all other exclusions as per policy wording agreed;

cc) insolvency exclusion clause;

dd) institute radioactive contamination, chemical, biological, bio-chemical and electromagnetic weapons exclusion clause;

ee) rusting, oxidation, discoloration of unpacked or unprotected goods and items shipped on deck in enclosed steel containers unless caused by a defined peril; and

ff) electrical and mechanical derangement unless caused by an insured peril.

Policy Warranty: surveys to be undertaken prior to the shipment of major items (as defined in the marine cargo policy).

7. Marine Cargo DSU Insurance

Principal Insured:	The Concessionaire; and The Agent Bank (acting for an on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	The insured parties will be the same as for the CAR insurance; The HCAA; The Lenders; The Finance Parties The Contractor and all sub-contractors of any tier; and Others as required by contract providing goods and or maintenance in connection with the Concession, each for their respective rights and interests.
Minimum Coverage:	Loss of anticipated revenue and associated losses as required under the DSU Insurance policy sustained following a delay to the commencement of the Works as a direct result of physical loss of or damage to the Property Insured under the Marine Cargo/Transit policy. Cover is to also be provided for increased cost of working reasonably incurred to minimise any loss, subject to these costs being economic. This policy would also cover delays to the project due to: a) loss or damage or mechanical breakdown to the vessel on which the insured property is being carried or intended to be carried; b) the vessel on which the property is being carried being involved in a general salvage or life-saving operation; c) loss or damage or mechanical breakdown to any other conveyance on which the insured property is being or intended to be carried from any fortuitous cause.
Commencement Date:	The date of commencement of the first transit.
Expiry Date:	The end of the period insured by the Marine Cargo policy.
Sum insured:	An amount calculated using figures in the Financial Model, where possible, equal to an amount to indemnify the Insureds for all insured losses required to be covered under this Appendix.

Indemnity Period:	Twenty four (24) months from the end of the period insured by the Marine Cargo policy.
Deductible:	Not to exceed first sixty (60) days of any loss.
Principal Extensions/Exclusions:	The extensions and exclusions will be the same as for the Marine Cargo cover. The policy will exclude any claim or delay caused by the unreasonable withholding of guarantees as a result of repairs to the property insured not being acceptable to the manufacturer or his representative.

8. Project Specific Professional Liability Insurance

Insured Parties:	The Concessionaire; and The Agent Bank (acting for an on behalf of the Lenders and/or Finance Parties).
Additional Insureds:	The State; The Grantor; The HCAA; The Government Users; The Lenders and/or Finance Parties; The design-builder, all engineers, architects and other professional consultants and sub consultants that provide professional design services in connection with the design of all or any of the facilities and structures at the Regional Airports and Concession Sites.
Minimum Cover:	Project Specific Professional Liability Insurance in connection with the design and construction from the beginning of the first design, through the construction period, to service commencement plus coverage for an extended reporting period of not less than thirty six (36) months. This coverage shall be primary with respect to the Works under the Design-Construction Contract(s) without right of contribution of any Project Specific Professional.
Deductibles:	A maximum of one hundred thousand Euro (€100,000) per claim which is not in additional to any design professional's recovered underlying insurance but applies in the instance the design professional's insurance has been exhausted or has not been maintained in compliance with the minimum requirements of the policy. The deductible also applies in the instance that the policy is broader than the design professional's primary insurance.

Limit of Indemnity:	Ten million Euro (€10,000,000) minimum per claim and twenty million Euro (€20,000,000) in the aggregate per annual period of insurance (inclusive of defence and related costs and supplementary payments). This shall be primary with respect to the Works without right of contribution of any insurance carried by the State, the Grantor, the Agent Bank and the Lenders and/or the Finance Parties.
Geographical Scope:	Greece but worldwide in respect of products liability.
Jurisdiction:	Greece.
Extensions:	• Primary Insurance extension; • Automatic addition of firms (subject to insurer reporting requirements); • Present, former partner, executive officer, director or shareholder of Named Insured while acting within their scope of duties for the Named Insured; • Any individuals or personal corporations retained by the Named Insured under a personal services contract; • Claim defined as a written or oral demand for money or a written or oral allegation in breach in the rendering or failure to render professional services received by the Insured or Named Insured and resulting from a single error, omission or negligent act; • Lawyer fees and associated expenses incurred in the investigation, defence, settlement, arbitration or litigation of claims; • Duty to defend, even if the allegations are groundless, false or fraudulent; and • Worldwide territory (suits brought in Greece).

Exclusions:

- Express Warranties or guarantees;
- Estimates on profit, return;
- Faulty workmanship, construction or work which is alleged or in fact not constructed in accordance with the Design-Construction Contract(s);
- Design or manufacture of any good or products sold or supplied by a named insured;
- Terrorism;
- Nuclear liability;
- Judgements and awards deemed uninsurable by law;
- Liability assumed under the Design-Construction Contract(s) unless such liability would not have been attached to the named insured by law in the absence of such an agreement;
- Punitive or exemplary damages, fines, penalties or interest or liquidated punitive or exemplary damages or fees;
- Refusal to employ, termination of employment, humiliation or discrimination on any basis or other employment related practices or policies.

9. Employers' Liability Insurance

Principal Insured:	The Concessionaire; and Any company or contractor for which it is responsible.
Additional Insured:	The State; and The Grantor.
Period of Insurance:	Per CAR policy.
Minimum Cover:	In accordance with the applicable laws, including articles 657,658 and 932 of the Greek Civil Code, that covers the employer for its legal liability towards the employees for injuries arising out of and in the course of their employment over and above the benefits of the social security organizations (IKA or other).
Territory:	Greece.
Jurisdiction:	Greece.
Conditions:	Subject to premium readjustment (onwards only) at the end of the policy period. The insured should take all the necessary precautions, protections, measures, in compliance with the provisions of the Greek law for the prevention of accidents and injuries.

Part 1B
Operating Insurances to be Effected

Concession Period Insurances

The minimum insurance coverage required to be obtained and maintained by the Concessionaire shall include the following types of insurance, each to be provided under policies containing provisions, which are reasonably standard in the insurance market for such insurance and available at commercially reasonable terms.

This Agreement specifies terms specific to it and these will have priority over any policy terms.

Concession Period Insurances

1. All Risks Insurance – Property Damage;
2. Business Interruption;
3. Political Violence;
4. Airport Owners and Operators Liability; and
5. Employers' Liability Insurance.

1. All Risks Insurance – Property Damage

Principal Insured:	The Concessionaire; and The Agent Bank (for and on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	The State; The Grantor; The HCAA; The Lenders and/or Finance Parties, each for their respective rights and interests.
Scope of Coverage:	"All Risks" of loss or damage from any cause not excluded to the property and interests of every description, including property of others in the care, custody or control of the Insured for which they are responsible, used for or in connection with the ownership and operation of the Concession.
Property Insured:	All assets comprising from the ownership and operation of the Concession but not limited to the Regional Airports and all or any structures at each Regional Airport, its immoveable property (including each Regional Airport facilities and all runways, taxis and aprons), vehicles, fixtures and fittings and any Regional Airport development. This shall include electronic and computer equipment, buildings and their contents, stock, fixtures, fittings, mobile or in transit, of every kind and description not otherwise excluded, either owned, leased, hired or borrowed by the Concessionaire or held in the care, custody or trust of the Concessionaire or for which the Concessionaire is responsible or have assumed responsibility all forming part of or in connection with the Concessionaire's obligations under this Agreement.
Period of Insurance:	Annual period from the Concession Commencement Date until the end of the Concession Period.
Sum Insured:	Calculated using figures from the Financial Model where possible, the sum insured will be based on the reinstatement value basis of the Property Insured.
Geographical Scope:	Anywhere on the Concession Site and temporary removal elsewhere.

Deductible (Indexed):	Not to exceed one hundred thousand Euro (€100,000) each and every occurrence for property damage save for earthquake and tsunami which shall have a deductible that does not exceed two per cent (2%) of the sums insured.
Required Extensions:	To include, subject to policy sub-limits to be agreed: a) machinery breakdown and boiler explosion (limit seven million, five hundred thousand Euro (€7,500,000)); b) additional costs of complying with public/local authority requirements; c) automatic acquisition clause; d) property in transit one million, five hundred thousand Euro (€1,500,000); e) automatic reinstatement of sum insured; f) expediting expenses cover; g) fire-fighting expenses; h) cash and stamps; i) professional fees/ architects and surveyors fees; j) debris removal, demolition and increased cost of construction including an obsolete buildings provision whereby insurance will pay for economic repairs and in relation to major damage will either pay for demolition and site clearance or demolition and replacement on an agreed value basis as agreed between the State and the Concessionaire; k) sue and labour; l) tenants' and neighbours' liability; m) rental payable/rental value loss clause; n) 72 hour clause; o) minor works; p) plans documents and data/ valuable papers and records; q) temporary removal; r) inflation protection escalator in sum insured not less than one hundred and ten per cent (110%); s) eighty fiver per cent (85%) condition of underinsurance; and t) overtime and express freight charges.
Main Exclusions:	a) war and civil war; b) radioactive contamination; c) the cost of making good wear and tear, gradual deterioration, flaws, deformation, distortion, cracks or partial fractures, defects in design materials or workmanship but this shall not exclude subsequent damage resulting from an ensuing cause which is not otherwise excluded;

d) terrorism;

e) consequential loss;

f) cyber clause;

g) unexplained shortages or mysterious disappearance; and

all other exclusions as per policy wording agreed.

2. Business Interruption

Principal Insured:	The Concessionaire; and The Agent Bank (for and on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	The Lenders and/or Finance Parties, each for their respective rights and interests.
Minimum Cover:	To indemnify the Insured in respect of contractual obligations to meet Concession Fees, Levy, fixed standing charges and regular debt service repayments consisting of capital repayments and interest charges resulting from an occurrence covered the All Risks policy described in 1 above which causes interruption in the normal commercial operations of the Regional Airports and Concession Sites. "Cover" to include indemnity for the Investor in respect of Revenues in accordance with the latest Financial Model (without any deduction in respect of sums due to the HCAA), increased cost of working and additional increased cost of working.
Period of Insurance:	Per All Risks Insurance – Property Damage.
Sum Insured:	Loss of Revenue to include in addition increased cost of working and additional increased cost of working.
Indemnity Period:	Twenty four (24) months.
Deductible:	Not to exceed the first thirty (30) days of any interruption.
Required Extension:	To include, subject to policy sub-limits to be agreed: a) interruption caused by a physical loss not excluded under the All Risks policy which occurs in the vicinity of the Concession Site at a Regional Airport and which hinders or prevents access to the Concession Site at a Regional Airport; and b) suppliers'/utilities' extension in respect of named suppliers/utilities only for fire, lightning, explosion and aircraft perils.
Main Exclusions:	To follow the Property All Risks Insurance. In addition the following exclusions would apply: • the non-availability of funds; • fines and penalties; and • loss of licence.

MG

3. Political Violence and Terrorism

Insured Parties:	The Concessionaire; and The Agent Bank (for and on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	The State; The Grantor; The HCAA; The Lenders and/or Finance Parties, each for their respective rights and interests.
Minimum coverage:	Loss or damage and subsequent loss of anticipated revenue and increased cost of working sustained following a delay to the commencement of the business at the Concession as a direct result of physical loss of or damage to the contract works during construction, testing or commissioning caused by an act of terrorism and/or political violence.
Extensions:	As per the Business Interruption Cover plus: (i) an act of terrorism and/or sabotage; (ii) malicious damage resulting directly from an act of terrorism; (iii) riots, strikes, civil commotion; (iv) invasion, acts of foreign enemies, hostilities (whether war is declared or not), civil war, rebellion, revolution, coup d'état, insurrection or mutiny; (v) war and civil war (sub limited to thirty million Euro (€30,000,000); (vi) AFB PV Wording Perils 1-7; (vii) Claims control Clause; (viii) LMA 3100- Sanctions Clause; (ix) Increased cost of working (with a minimum sum insured of Euro ten million (EUR10,000,000) per event); and (x) Additional increased cost of working (with a minimum sum insured of ten million Euro (€10,000,000) per event).
Exclusions:	a) Nuclear detonation, reaction, nuclear radiation or radioactive contamination cost of making good loss or damage to the Concession; b) Pollutants or contaminants, chemical or biological release or exposure of any kind; c) Electronic attacks; d) Cessation, fluctuation or variation in, or insufficiency of, water, gas or electricity supplies and telecommunications of any type or service; e) threat or hoax; f) seizure or illegal occupation; and

g) confiscation, requisition, detention, legal or illegal occupation, embargo, quarantine, any order of public or government authority.

Sum insured:	Not less than the full reinstatement value of the estimated maximum loss or damage to the Concession and not less than subsequent loss of anticipated revenue in respect of debt service (including principal and interest and fixed operating costs). Sum Insured also to include increased cost of working for a period of not less than the Indemnity Period.
Insured:	Property Section; per the CAR policy. Loss of Profits Section: per the Business Interruption policy.
Period of Insurance:	Per All Risks Insurance – Property Damage.
Period of Indemnity:	Not less than twenty four (24) months.
Sum Insured:	In accordance with the latest Financial Model, not less than: Property Damage cover: the full reinstatement value of the items insured. Business Interruption/ Loss of Profits cover: an amount to cover the anticipated loss of gross revenue and debt service (including principal and interest) for the indemnity period.
Limit:	Amount in accordance with the latest available Financial Model covering at least 90% of the Sum insured as per the beginning of the Period of Indemnity.
Deductibles:	Not more than: Property Section: fifty thousand Euro (€50,000) each and every occurrence. Business Interruption/ Loss of Profits Section: twenty one (21) days.

MG

4. Airport owners and operators liability insurance

Principal Insured:	The Concessionaire; and The Agent Bank (for and on behalf of the Finance Parties).
Additional Insured:	The State; The Grantor; The HCAA; The Lenders and/or Finance Parties, each for their respective rights and interests.
Period of Insurance:	Per All Risks Insurance – Property Damage.
Minimum Cover:	All sums which any Insured shall become legally liable to pay in respect of damages consequent upon: a) bodily injury or illness of third parties (whether fatal or not), and/or b) damage to, and/or loss of use of property as a result of damage to property belonging to third parties arising out of or in connection with the operation of the Project including products manufactured and supplied including products liability, arising out of the operation and maintenance of each Regional Airport, including the provision of security and fire services (including maintenance of the air traffic control towers) or otherwise in connection with the Concession and/or in connection with the performance and/or provision of the services at each Regional Airport; and legal costs and expenses incurred in dealing with any claim, and in each case, on an occurrence form wording.
Deductible:	In respect of Property Damage: seven thousand five hundred Euro (€7,500) (or currency equivalent) each and every loss but not more than twenty thousand Euro (€20,000) (or currency equivalent) each and every loss in respect of damage to aircraft.
Limit of Indemnity:	Combined Single Limit (Bodily Injury and Property Damage): seven hundred and fifty million Euro (€750,000,000) (or currency equivalent) any one occurrence and in the annual aggregate in respect of products liability. Personal Injury limited to twenty million Euro (€20,000,000) (or

currency equivalent) in the annual aggregate being within the Combined Single Limit and not in addition thereto.

Geographical Scope:	Greece but worldwide in respect of products liability.
Jurisdiction:	Greece.
Required Extensions:	a) AVN52G sublimit three hundred million Euro (€300,000,000); b) AVN60A Personal Injury Extension (including false arrest, imprisonment, detention, obstruction and detainment); c) AVN63 Cross Liability Clause; d) Products liability; e) Legal Liability of concessionaire(s) arising out of their activities but only in excess of any underlying insurance carried by the concessionaire(s); f) Airside Property Damage Liability arising from the use of Motor Vehicles; and g) Liability arising from any Regional Airport vehicles within the Concession Site at any Regional Airport in excess of the sums recoverable under any separate motor vehicles insurance.
Exclusion:	AVN46B; Noise and Pollution Cover.

MG

5. Employers' Liability Insurance

Principal Insured:	The Concessionaire; and Any company or contractor for which it is responsible.
Additional Insured:	The State; and The Grantor.
Period of Insurance:	Per CAR policy.
Minimum Cover:	In accordance with the applicable laws, including articles 657,658 and 932 of the Greek Civil Code, that covers the employer for its legal liability towards the employees for injuries arising out of and in the course of their employment over and above the benefits of the social security organizations (IKA or other).
Territory:	Greece.
Jurisdiction:	Greece.
Conditions:	Subject to premium readjustment (onwards only) at the end of the policy period. The insured should take all the necessary precautions, protections, measures, in compliance with the provisions of the Greek law for the prevention of accidents and injuries.

Part 2 Endorsements

Part 2A

Insurance Endorsements (but not for any Aviation TPL policy)

This Part 2A of Appendix 16 shall apply to Construction All Risks insurance, Construction All Risks Delay in Start Up insurance, Construction Third Party Liability Insurance, Airport Contractor's Legal Liability insurance, Political Violence and Terrorism, Marine Cargo Insurance, Marine Cargo Delay in Start Up insurance, Project Specific Professional Liability insurance, Employers' Liability insurance, All Risks Insurance (Property Damage), Business Interruption insurance, Political Violence, Airport Owners and Operator's Liability and Employer's Liability insurance (the "**Insurances**").

Interpretation

"**Insurance Policy**" means the insurance agreement to which this endorsement is attached and into which this endorsement is incorporated in its entirety.

"**Insureds**" means the insured parties named in the Insurance Policy, collectively, and "**Insured**" means each and any of the insured parties named in the Insurance Policy.

"**Insurer**" means the insurer or insurers from time to time participating in the Insurance Policy.

Terms used but not defined in these endorsements have the meaning given to them in this Agreement.

1. The Insurers agree to waive all rights of subrogation howsoever arising which they may have or acquire against the State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or Finance Parties and the Concessionaire or any of the other parties named as Insureds in the Insurance Policy, and their respective parents, affiliates, officers, directors, employees, subcontractors or representatives arising out of any occurrence in respect of which a claim is admitted under the Insurance Policy.
2. All the provisions of this Insurance Policy (except those relating to limits of liability and deductible amounts) shall operate as if there were a separate policy covering each Insured.
3. The State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or Finance Parties shall have no duty of disclosure under the Insurance Policy. Each Insurer waives any rights it may have to disclosure of any documents, facts or information and any right it may have to avoid this Insurance Policy or recover damages or decline to indemnify any Insured on the grounds of non-disclosure (whether negligent or otherwise) by the Lenders or the Finance Parties (including any agent they may have acting on their behalf that is recognised by the State in this Agreement or amendment thereto) or any of them and/or any of their agents.
4. The Insurers agree with each Insured that each Insurance Policy shall be treated as a separate and distinct contract between the Insurers and each Insured with the intention that no Insured shall be deprived of any benefit

under the Insurance Policy or suffer any disadvantage whatsoever under the Insurance Policy as a result of any act (or failure to act), neglect, error, misrepresentation, fraud or omission on the part of any other Insured.

5. The Insurers undertake to each Insured that the Insurance Policy shall not be invalidated as regards the respective rights and interests of each Insured and that the Insurers will not seek directly or indirectly to avoid any liability under this Insurance Policy because of any act (or failure to act), neglect, error, misrepresentation, fraud or omission made by any other Insured (whether occurring before or after the inception of this Insurance Policy), including any failure by any other Insured to disclose any material fact, circumstance or occurrence, any misrepresentation by any other Insured, any breach or non-fulfilment by any other Insured of any condition, warranty or provision contained in the Insurance Policy, whether or not any such act (or failure to act), neglect, error, misrepresentation, fraud or omission could, if known at any time, have affected any decision of the Insurers to grant the Insurance Policy, to agree to any particular term or terms of the Insurance Policy (including this endorsement and the amount of any premium) or to act or refrain from acting in any way whatsoever in relation to this Insurance Policy or to any liability which may arise thereunder.

6. Subject always to paragraph 2 above, upon payment of any sum to any Insured pursuant to this paragraph 5, the Insurers shall, to the extent of such payment, be thereupon legally subrogated to all the rights of such Insured, provided always that the Insurers shall not exercise any such rights howsoever arising in competition with the rights of any Lender and/or Finance Party in respect of the project assets or any monies secured thereon.

7. The Insurers agree that the Insurance Policy will be primary to and not excess to or contributing with any other insurance maintained by any Insured. The Insurers waive all rights of contribution against any other insurance affected by the Lenders and/or Finance Parties (including any agent they may have acting on their behalf that is recognised by the State in this Agreement or amendment thereto) or the Concessionaire.

8. The State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or the Finance Parties and their respective officers, directors, employees servants, agents and assigns will (whether or not they are an Insured under the Insurance Policy) in no circumstances be liable for the payment of any premium or to perform any other obligation owed to the Insurers under the Insurance Policy (although they will have the right, but not the obligation, to pay that premium or to perform that obligation), but this will not relieve the Concessionaire from its obligation to pay any premium due under the Insurance Policy. If any Insured owes any amounts to the Insurers (other than unpaid premiums), whether in connection with the Insurance Policy or any other policy underwritten by the Insurers, the Insurers waive any right they may have to set off or counterclaim against and agree not to deduct any such amount from any Insurance Proceeds payable under the Insurance Policy to the Security Agent (as defined in a Designated Loan Agreement (if any)) (on behalf of itself and the Secured Parties (as defined in a Designated Loan Agreement (if any))) as co-Insured.

9. The State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or the Finance Parties and their respective officers, directors, employees, servants, agents and assigns are named Insureds under the Insurance Policy.

10. Without prejudice to any applicable aggregate liability limits approved by the Agent Bank, the sums insured and risks covered under the Insurance Policy may not be reduced in any way without the prior written consent of the Agent Bank.

11. Insurers to consult with the Grantor and/or the State (as applicable) in relation to any claim in circumstances where the Grantor and/or the State (as applicable) requests.

12. Unless and until the Agent Bank shall have notified the Insurers to the contrary, in which case all Insurance Proceeds payable under or in relation to this Insurance Policy payable by any Insurers to the Insureds shall be paid directly to the Agent Bank or as it may direct, all Insurance Proceeds shall be paid without any deduction or deductions from the agreed claim figure whatsoever (except the appropriate Insurance Policy excess or deductible if applicable) to the Insurance Proceeds Account (as defined in a Designated Loan Agreement (if any)).

13. The Insurers agree that they will advise the Agent Bank in writing:

    i. at least 45 days (or such lesser period (if any) as may be specified from time to time by the Insurers in the case of war, terrorism, strikes and kindred perils) before any cancellation is to take effect if any Insurer cancels or gives notice of such cancellation of any Insurance Policy for any reason, including the non-payment of premiums;

    ii. at least 45 days (or such lesser period (if any) as may be specified from time to time by Insurers in the case of war, strikes and kindred perils) before any reduction in limits or coverage, any increase in deductibles or any termination before the original expiry date of this Insurance Policy is to take effect;

    iii. promptly if any Insurer has not agreed to renew (or failed to invite the Insureds to review) this Insurance Policy at its next expiry date;

    iv. of any act or omission or of any event of which any Insurer has knowledge and which might invalidate, terminate, suspend or render unenforceable in whole or in part this Insurance Policy or any claim thereunder, as soon as reasonably practicable after any Insurer becomes aware of any such act, omission or event; and

    v. any such cancellation, reduction, increase or other change shall not be effective until 60 days (or such lesser period as referred to above) after the issue of a notice to such effect to the Agent Bank.

14. Each Insurer acknowledges receipt of consideration for the insurance of the State, the Grantor, the HCAA and the Lenders and/or Finance Parties under the Insurance Policy.

15. Each Insurer confirms that:

    i. it has received from the Concessionaire all information required by it that is material to the risks insured against by this Insurance Policy; and

    ii. there is no information that has been relied on or is required by that Insurer in respect of its decision to co-insure the State, the Grantor, the HCAA and the Lenders and/or Finance Parties.

16. Each Insurer confirms that it has not been notified of any other pledge or assignment of or security interest in this Insurance Policy and the proceeds thereof.

17. All notices or other communications under or in connection with this Insurance Policy will be given in writing or by fax. Any such notices will be deemed to be given as follows:

    i. if in writing, when delivered; and

    ii. if by fax, when transmitted, but only if, immediately after the transmission, the sender's fax machine records the correct answerback.

18. The address and fax number of a party to be served are those notified from time to time in writing to the Concessionaire's insurance broker by the Concessionaire.

19. The initial address and fax number of the Agent Bank are as follows:

    - Name & Address:
    - Fax No:
    - Attention:

20. The Agent Bank is not the agent of any party other than the Participants for receipt of any notice or any other purpose in relation to this Insurance Policy.

21. During the term of this Insurance Policy, the provisions of these endorsements may only be amended by written agreement between the Concessionaire, the Insurers, the State, the Grantor and the Agent Bank, such amendment to be endorsed on the Insurance Policy.

22. Each Insurer agrees that each provision of this Insurance Policy is severable from every other provision and is intended by it to be valid, binding and enforceable in accordance with its terms, notwithstanding any purported repudiation, avoidance or termination.

23. The provisions of these specifically negotiated endorsements override any conflicting provision in the rest of this Insurance Policy (excluding these endorsements).

24. The Insurance Policy shall be governed by and interpreted in accordance with the laws of Greece.

Part 2B

Insurance Endorsements for Aviation TPL (Including Construction Aviation TPL) Only

This Part of Appendix 16 shall apply to the aviation third party liability insurance cover provided under the following required insurances:

Construction Aviation Third Party Liability Insurance under [x]

Airport Aviation Owners And Operators Liability under [x]

Notwithstanding any other provision of this Insurance Policy, the following endorsement shall take effect immediately:

1. Interpretation:

In this endorsement, the following terms shall have the below meaning:

"**Insurance Policy**" means the insurance agreement to which this endorsement is attached and into which this endorsement is incorporated in its entirety.

"**Insureds**" means the insured parties named in the Insurance Policy, collectively, and "**Insured**" means each and any of the insured parties named in the Insurance Policy.

"**Insurer**" means the insurer or insurers from time to time participating in the Insurance Policy.

"**Vitiating Act**" means any circumstances of fraud, misrepresentation, non-disclosure or any breach of warranty or condition of an insurance policy provided that the party so protected by the breach of warranty or condition has no actual constructive knowledge of, has not condoned, caused or contributed to the said act or omission.

Terms used but not defined in these endorsements have the meaning given to them in this Agreement.

2. Separate Policy

All the provisions of this Insurance Policy (except for those relating to limits of liability) shall operate as if there were a separate policy covering each Insured. Accordingly, the liability of the Insurers under this Insurance Policy to any one of the Insured shall not be conditional upon the due observance and fulfilment of any other Insured of the terms of this Insurance Policy and shall not be affected by any failure in the observance or fulfilment by any other Insured of any duties relating to this Insurance Policy, provided that the party so protected by the breach of

warranty or condition has no actual constructive knowledge of, has not condoned, caused or contributed to the said act or omission.

3. Interest of the Participants

The Insurers acknowledge that the State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/ or the Finance Parties and its respective officers, directors, employees, secondees and assigns are each additional co-Insureds under this Insurance Policy and that the premium specified in this Insurance Policy provides consideration for their being co-Insureds.

4. Liability for Premium

The Insurers acknowledge that the State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or Finance Parties are not liable for the payment of any premium or any other obligation owed to the Insurers under this Insurance Policy, although any such body may choose to pay the premium. This shall not relieve the Concessionaire from its obligations to pay any premium under this Insurance Policy.

5. Disclosure

Neither the State, the Grantor, the Agent Bank and the Lenders and/or the Finance Parties, nor their agents shall have any duty of disclosure to the Insurers in relation to this Insurance Policy. Each Insurer waives any rights it may have to disclosure of any documents, facts or information and any right it may have to avoid this Insurance Policy or recover damages or decline to indemnify any Insured on the grounds of non-disclosure (whether negligent or otherwise) by the Secured Parties (as defined under a Designated Loan Agreement (if any)) or any of them and/or any of their agents.

6. Non-Vitiation and Waiver of Subrogation

(a) Each of the Insurers notes and agrees that if the Insured described in the Schedule comprises more than one insured party each operating as a separate and distinct entity then cover hereunder shall apply in the same manner and to the same extent as if individual policies had been issued to each such insured party provided that the total liability of the Insurers to all of the Insureds collectively shall not exceed the sums insured and limits of indemnity including any inner limits set by memorandum or endorsement stated in the Insurance Policy and that the amount of deductibles shall not be increased as a result thereof.

(b) Subject to paragraphs (c) and (d) below and paragraph 5 above, it is further understood and agreed that the Insurers shall be entitled to avoid liability to or (as may be appropriate) claim damages from an Insured in circumstances of that Insured party's fraud, material misrepresentation, material non-disclosure or breach of any warranty or condition of this

Insurance Policy, each referred to in this clause as a **Vitiating Act**, provided that the party so protected by the breach of warranty or condition has no actual constructive knowledge of, has not condoned, caused or contributed to the said act or omission.

(c) It is however agreed that a Vitiating Act committed by one Insured shall not prejudice the right to indemnity of any other Insured who has an insurable interest and who has not committed a Vitiating Act.

(d) Insurers hereby agree to waive all rights of subrogation which they may have or acquire against any Insured except where the rights of subrogation or recourse are required in consequence of or otherwise following a Vitiating Act, in which circumstances, except as provided in paragraph (e) below, Insurers may enforce such rights notwithstanding the continuing or former status of the vitiating party as an Insured.

(e) Notwithstanding paragraph (d) above, the Insurers waive all rights they may acquire against the Concessionaire through subrogation to the rights of the State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or the Finance Parties.

7. Cancellation

Except in respect of any provision for Cancellation or Automatic Termination specified in the Policy or any endorsement thereof, cover provided may only be cancelled or materially altered in a manner adverse to the additional Insureds by the giving of not less than thirty (30) days' notice, but seven (7) days or such lesser period as may be customarily available in respect of War and Allied Risks coverage in writing to the Appointed Broker. Notice shall be deemed to commence from the date such notice is given by the Insurers. Such notice will NOT, however, be given at normal expiry date of the Policy or any endorsement.

8. Changes in Cover

The Insurers shall give the Agent Bank 45 days' notice in writing (or such lesser period (if any) as may be specified from time to time by Insurers in the case of AVN46 and AVN52G perils) before any reduction in limits or coverage, any increase in deductibles or any termination before the original expiry date of this Insurance Policy is to take effect.

9. Amendments to Endorsement

During the term of this Insurance Policy, the provisions of this endorsement may only be amended by written agreement between the Concessionaire, the State, the

Grantor, the Insurers and the Agent Bank, such amendment to be endorsed on the Insurance Policy.

10. Notice of Claims

Notice of claim by the Concessionaire, the State, the Grantor or the Agent Bank or any other party entitled to indemnity under the Insurance Policy shall, in the absence of manifest error, be accepted by Insurers as a valid notification of claim on behalf of all other Insureds subject to the full terms of the Insurance Policy.

11. Claim Payments

The insurers will consult with the Grantor and/or the State (as applicable) in relation to any claim in circumstances where the Grantor and/or the State (as applicable) requests such consultation.

Payments made in accordance with this Clause 11 shall, to the extent of the payment, discharge the Insurers' liability to pay the Concessionaire or other claimant Insured.

All claim payments in respect of a third party liability shall be paid to person(s) whose claim(s) constitute the risk or liability insured against provided that such person has executed a discharge of all claims made against the Insureds in respect of the risk or liability in relation to which the claim was made, save in cases where (notwithstanding the policy terms to the contrary) an Insurer accepts liability to indemnify the Insured in respect of the claims or liabilities which the Insured has settled directly with the claimant, and where cash has been paid to such claimant, in which case payment under the policy of such sums shall be made in accordance with the instructions of the relevant Insured.

Any return premiums shall be paid to the Insurance Proceeds Account (as defined under a Designated Loan Agreement (if any)) or such other account as the Security Agent (as defined under a Designated Loan Agreement (if any)) directs in writing.

12. Primary Insurance

It is expressly understood and agreed that the Insurance Policy provides cover for the Insureds and that in the event of liability covered by this Insurance Policy which is also covered either in whole or in part under any other policy or policies of insurance effected by or on behalf of any of the parties comprising the Insureds, the Insurers will indemnify the Insured as if such other policy or policies of insurance were not in force and the Insurers waive their rights of recourse (if any) against the Insurers of other such policy or policies of insurance.

13. Reductions in Cover

No reductions in limits or coverages or increases in deductibles, exclusions or exceptions shall be made under the Insurance Policy, whether at the request of any Insured or otherwise, without the prior written consent of the Agent Bank. For the avoidance of doubt, this shall not affect or alter the rights of the Insurer(s) to suspend cover in accordance with the terms and conditions of the Insurance Policy, provided always that the Agent Bank is advised in accordance with paragraph 7 or 8 (as applicable) above.

14. Notice

All notices or other communications under or in connection with the Insurance Policy will be given by fax and post. Any such notice given by Insurers will be deemed to be given on the earlier of:

(a) if by electronic mail, when transmitted but only if the sender's computer confirms successful transmission; and

(b) if by post, within two Business Days of release from the relevant Insurer's office.

The address and email address of the Secured Parties (as defined under a Designated Loan Agreement (if any)) for all notices under or in connection with the Insurance Policy are those notified from time to time by the Secured Parties (as defined under a Designated Loan Agreement (if any)) for this purpose to the insurance broker at the relevant time. The initial address and email address of the Agent Bank is as follows:

Name & Address:

Fax No:

Attention:

15. Role of the Agent Bank

The Agent Bank is not the agent of any party other than the Participants for receipt of any notice or any other purpose in relation to this Insurance Policy.

16. Disclosure

Each Insurer confirms that it has received from the Concessionaire all information required by it material to the risks insured against by this Insurance Policy and that there is no information that has been relied on or is required by that Insurer in respect of its decision to co-insure the Secured Parties (as defined under a Designated Loan Agreement (if any)).

17. Endorsements Override

The terms of these specifically negotiated endorsements override any conflicting provision in the Insurance Policy.

This Insurance Policy shall not cover any direct or indirect loss or damage of an Insured where the loss or damage arises out of a failure to act, neglect, error, misrepresentation, omission, or breach by that Insured, but only if such failure to act, neglect, error, misrepresentation, omission or breach was deliberate or intentional on the part of that Insured. It is however agreed that deliberate or intentional failure to act, neglect, error, misrepresentation, omission or breach committed by one Insured shall not prejudice the right to indemnity of any other Insured who has an insurable interest and who has not committed a deliberate or intentional failure to act, neglect, error, misrepresentation, omission or breach.

18. Governing Law & Jurisdiction

The Insurance Policy shall be governed by and interpreted in accordance with the laws of Greece.

Part 3 Form of Broker's Letter of Undertaking

[***On Insurance Broker's Headed Notepaper***]

Date: [•]

To: [Bank] acting as the Agent Bank for [•] the State, the Grantor and the HCAA.

Dear Sirs,

The Upgrade, Maintenance, Management and Operation of Cretan, continental Greece and Ionian Sea regional airports concession agreement (the Concession Agreement).

We, ***[Name of Insurance Broker]***, act as insurance broker ("**Insurance Broker**") ("**we**" or "**us**") to ***[Name of Company]*** (the "**Company**"), and pursuant to instructions from them provide you with certain confirmations relating to the insurances arranged by us in relation to the above project. Accordingly we provide you with the confirmations set out below. For the avoidance of doubt, all the confirmations set out in this letter are given by reference to our state of knowledge at the date hereof and in our capacity as insurance and reinsurance broker to the Concessionaire in respect of the Insurances (as defined below).

Terms used but not defined in this letter have the meaning given to them in the Concession Agreement.

In our capacity as Insurance Broker we have arranged insurance protection in respect of the Concession evidenced by the cover notes (certified copies of which are attached to this letter) in relation to Construction All Risks insurance, Construction All Risks Delay in Start Up insurance, Construction Third Party Liability Insurance, Airport Contractor's Legal Liability insurance, Political Violence and Terrorism, Marine Cargo Insurance, Marine Cargo Delay in Start Up insurance, Project Specific Professional Liability insurance, Employers' Liability insurance, All Risks Insurance (Property Damage), Business Interruption insurance, Political Violence, Airport Owners and Operator's Liability and Employer's Liability insurance (the "**Insurances**"). We confirm that such Insurances are in full force and effect as at the date hereof. We also confirm that the relevant endorsements (the "**Endorsements**") attached as Part X (*Endorsements*) have been endorsed to the Insurances to the extent any of the clauses listed in Part X (*Endorsements*) are not already contained in the policy.

At the date of this letter, with respect to each of the Insurances we further confirm that all premiums due to date in respect of the Insurances, as applicable, have been paid.

We have arranged the Insurances on the basis of information and instructions given by the Concessionaire. We have not made any particular or special enquiries regarding the Insurance and Reinsurance beyond those we usually make in the ordinary course of arranging insurances on behalf of our clients.

1 We confirm that:

(a) we shall arrange for the State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or Finance Parties to be named as an additional insured party of the Insurances for its insurable interests.

(b) the Insurances are, to the best of our knowledge and belief, in full force and effect as evidenced by the attached policies or, failing these, the attached cover notes placed with insurers, as applicable, which as at the time of placement were reputable and financially sound. We do not, however, make any representations regarding the reputation or financial position of any captive insurer with whom the Insurances are placed, nor regarding any insurers' current or future solvency or ability to pay claims;

(c) no information disclosed by us to the insurers in relation to the Insurances was actually known by us to be inaccurate, incomplete or misleading;

(d) to the best of our knowledge and belief, (after making reasonable enquiries) there is no reason why any insurer may be unwilling or unable to honour its obligations in relation to the Insurances, or to avoid the Insurances or any claim, in whole or in part;

2 Pursuant to instructions received from the Concessionaire in connection with the interests of the Secured Parties (as defined under a Designated Loan Agreement (if any)) in the Insurances, we hereby agree:

(a) to notify you in writing:

i. as soon as reasonably practicable when we are informed of any proposed changes in the terms of the Insurances which we reasonably believe would, if effected, result in any material reduction in limits or alteration in coverage (including those resulting from extensions) or increase in deductibles, exclusions or exceptions;

ii. at least 30 business days prior to the expiry of any of the Insurances or Reinsurances if we have not received instructions from the Concessionaire to negotiate an extension or renewal, and, in the event of our receiving instructions to renew, to advise you promptly of the details thereof;

iii. as soon as reasonably practicable on becoming aware if any premium due, in accordance with the instalment regime applicable, has not been paid when due;

iv. as soon as reasonably practicable of any act or omission or of any event of which we have actual knowledge and which invalidates or renders unenforceable the Insurances in whole or in part;

v. as soon as reasonably practicable on becoming aware if any insurer cancels or gives notice of cancellation of an Insurances;

vi. as soon as reasonably practicable on becoming aware of any downgrading of the credit rating of any insurer below A- by Standard & Poor's or equivalent rating by AM Best, Moody's or Fitch or another rating as approved by the Grantor at any time if we become aware of any such downgrading;

vii. in the event of us being notified or otherwise becoming aware of an assignment or purported assignment of the Insurances;

(b) to pay to insurers all premiums received from the Concessionaire or you or for which we are liable in order to ensure that the Insurances are valid and enforceable in accordance with their respective terms;

(c) to advise the Concessionaire of the type of information which needs to be disclosed to the relevant insurer or reinsurer;

(d) pursuant to instructions to be received from the Concessionaire we shall inform you in writing as soon as reasonably practicable if we receive or give notice that we are to cease to act as insurance or reinsurance brokers to the Concessionaire for the purpose of arranging, maintaining and/or monitoring any Insurances or Reinsurances previously arranged by us;

(e) to request the insurers to have endorsed on each and every policy in respect of the Insurances as applicable, as and when the same is issued, endorsements substantially in the forms attached in Part X (*Endorsements*) to the extent any clauses listed in Part X (*Endorsements*) are not already contained in the policy;

(f) to pay to the relevant revenue account, after deduction of any fees or brokerage which are due to us in relation to the relevant Insurances but otherwise without any set-off or deduction of any kind for any reason any and all proceeds from any Insurances (except for third party liability and miscellaneous insurances) received by us from the insurers as applicable, except (i) as might be otherwise permitted in the relevant loss payable clauses set out in the endorsements set out in Part X (*Endorsements*), or (ii) as otherwise directed by the relevant Lender and/or Finance Party or the Agent Bank;

(g) to the extent to which we are required to make such documents available to the Concessionaire, to make available to you on reasonable request copies of any documents from our placing and claims files in respect of the Insurances but excluding any information that is commercially sensitive and does not relate to any claims made under the Insurances thereof, or any information which is confidential to third parties;

(h) to use our reasonable endeavours to procure their acknowledgement of receipt of any notices of assignment in relation to the Insurances and to use reasonable endeavours to have the notices endorsed on the policies of Insurances thereof, and to provide you with true copies of such notices and endorsements;

(i) to hold all Insurance received by us to your order, free from any lien, if any, in respect of monies owing to us in respect of any insurance save for liens that secures any premium that we have paid on behalf of the Concessionaire or any claim that we have paid on behalf of the insurers;

(j) to promptly forward to you copies of any notice given by any insurer of the Concessionaire under or in respect of the Insurances; and

(k) to treat as confidential information all information supplied to us by any person for the purposes of disclosure to the insurers or reinsurers under the Insurances and not to disclose, without the written consent of that person, such information to any third party other than the insured parties under the relevant Insurances or the insurers under the Insurances in satisfaction of our undertaking in paragraph 2(a)i.

3 The confirmations given above are subject to our continuing appointment as Insurance Brokers to the Concessionaire in relation to the Insurances concerned and the handling of claims in relation to it and subject to the relevant insurers' or reinsurers' right of cancellation or rescission of the Insurances.

4 We hereby acknowledge that you, the State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or the Finance Parties have a direct or indirect interest in all of the policies relating to the Insurances arising from their security interest in them.

5 We hereby acknowledge that the Agent Bank is not the agent of any other party other than the State, the Grantor, the HCAA, the Lenders and/or the Finance Parties for the receipt of any notices of any other purpose in relation to this letter.

6 For the avoidance of doubt, all the confirmations given in this letter relate solely to the Insurances. They do not apply to any other insurances, and nothing in this letter should be taken as providing undertakings or confirmations in relation to any insurance that ought to have been placed by, has been placed by or may at some future date be placed by, other parties.

7 Our liability to you shall be limited as follows:

(a) we shall not be liable in any circumstances for (whether direct or indirect) loss of revenue, loss of opportunity, loss of profits, loss of interest, loss of anticipated savings or any indirect or consequential losses; and

(b) our aggregate liability in respect of any claim for negligence, breach of duty or other claim shall be limited to five million Euro (€5,000,000)

provided always that in respect of any claim for personal injury or death caused by our negligence, or any claim which results from our wilful default or fraudulent acts (including theft or conversion) by us, no limit shall apply.

8 You shall not disclose this letter to any third party with the exception of your professional advisers (including legal and financial advisers). Notwithstanding that you may disclose this letter to your professional advisers, all liability to any third party to whom this letter is disclosed is hereby expressly excluded to the extent permitted by law.

9 Except as provided in this letter, it is to be understood by you that you may not rely on any advice which we have given to the Concessionaire, and we do not represent that the Insurances or Reinsurances are suitable or sufficient to meet the needs of the Concessionaire. You are advised to take your own independent advice relating to such matters.

10 We express no view as to the solvency or ability to pay of any of the insurers or reinsurers of the Insurances, as applicable.

11 This letter is given by us on the instructions of the Concessionaire and with their full knowledge and consent as to its terms.

12 This letter shall be governed by and shall be construed in accordance with the laws of Greece and any dispute as to its terms shall be submitted to the exclusive jurisdiction of the their courts.

Yours faithfully,

.....

Duly authorised, for and on behalf of

[Name of Insurance Broker]

[On duplicate]

We acknowledge receipt of the original of this letter and confirm our acceptance to its terms.

.....

For and on behalf of
[Name of Concessionaire]

We acknowledge receipt of the original of this letter and confirm our acceptance to its terms.

.....

Agent Bank

For and on behalf of the Participants

Part 4

Insurance Premium Risk Sharing Mechanism

1. Required Definitions

Actual Premium has the meaning given to it in paragraph 2(a) of this Part 4 of Appendix 16.

Base Costs means the premium (exclusive of Insurance Premium Tax and all broker's fees and commissions) of each respective insurance that the Concessionaire is obliged to effect in accordance with this Agreement for a Concession Year which shall be Euro (€)[16] (Indexed) as adjusted to take into account when the Works are actually performed.

Decrease means a decrease to the cost of the insurance premia solely attributable to changes in the airport insurance market generally and not attributable to any increase voluntary taken by the insured to any deductible.

Insurance Review Date means the first anniversary of the Concession Commencement Date and each subsequent anniversary thereof.

Increase means an increase to the cost of the insurance premia solely attributable to changes in the airport insurance market generally and not attributable to any increase arising from the claims history of the insured or the insured permitting a state of affairs at an insured location that leads overall to a rate increase.

Insurance Premium Tax means any tax payable on a premium payable for an insurance.

Insurance Report has the meaning given to it in paragraph 2(a) of this Part 4 of Appendix 16.

Premium Increase means on each Insurance Review Date when the Renewal Premia at the Insurance Review Date exceed fifty per cent (50%) of the Base Costs, that part of the Increase which is greater than fifty per cent (50%) of the Base Costs.

Premium Decrease means on each Insurance Review Date when the Renewal Premia at the Insurance Review Date is reduced by eighty per cent (80%) of the Base Costs, that part of the Decrease which is less than eighty per cent (80%) of the Base Costs.

[16] To be filled in in accordance with the Financial Model appended in Appendix 25 of this Agreement.

Renewal Premia means the aggregate of the proposed Actual Premium for the benchmarked insurances in respect of a Concession Year.

2. Setting the premia

(a) In case of a Premium Increase, the Concessionaire shall, not less than thirty (30) Business Days prior to each Insurance Review Date, deliver to the Grantor a report (the **Insurance Report**). The cost of producing the Insurance Report shall be met by the Concessionaire. The Insurance Report shall set out the premium inclusive of any Insurance Premium Tax payable for the respective insurance in respect of the next Concession Year (the **Actual Premium**) and set out in respect of the respective insurance the reasons for any difference between the aggregate Actual Premium and the Base Costs and specify any element of such difference arising from:

- changes in the European insurance market generally;
- changes in the scope and limits of indemnity of the Insurance;
- claims history;
- indexation adjustment; and
- any other cause.

(b) The State shall, within fifteen (15) Business Days after receipt of the Insurance Report, notify the Concessionaire of any matters in the Insurance Report with which it does not agree. If the Parties fail to agree on any of the matters contained in the Insurance Report within fifteen (15) Business Days after the State's notification pursuant to this paragraph 2(b), the Parties shall consult an independent internationally recognised insurance broker and/or law firm with experience in the insurance of major concession projects, to be jointly selected by the Parties to opine on the matters contained in the Insurance Report. The opinion of the independent internationally recognised insurance broker and/or law firm shall not be binding on the Parties. If, following the receipt of the opinion of the independent internationally recognised insurance broker and/or law firm, the Parties still fail to agree on any of the matters contained in the Insurance Report within fifteen (15) Business Days after the receipt by the Parties of the opinion of the independent internationally recognised insurance broker and/or law firm pursuant to this paragraph 2(b), such Dispute shall be resolved in accordance with Article 39 (*Dispute Resolution*).

3. Benchmarking Adjustment

Following either agreement between the Parties or determination pursuant to Article 39 (*Dispute Resolution*), then where there has been a Premium Increase, the State shall either:

(a) pay to the Concessionaire the Premium Increase, such payment to be effected by a decrease in the Levy on the next payment date for payment of the Levy before the date that such increased premium is payable or, if this is after the due date for payment of the increased (or decreased) premium, the State shall make payment to the

Concessionaire on the date notified by the Concessionaire to the State as being three (3) Business Days before such due date; or

(b) where relevant, state that the relevant risk to which the Premium Increase relates is uninsurable in accordance with this Agreement.

Following either agreement between the Parties or determination pursuant to Article 39 (*Dispute Resolution*), then where there has been a Premium Decrease, the Concessionaire shall either:

(a) pay to the State the Premium Decrease, such payment to be effected by an increase in the Levy on the next payment date for payment of the Levy before the date that such Decreased Premium is payable or, if this is after the due date for payment of the Decreased Premium, the Concessionaire shall make payment to the Concessionaire on the date notified by the Concessionaire to the State as being three (3) Business Days before such due date; or

(b) where relevant, state that the relevant risk to which the Premium Decrease relates is uninsurable in accordance with this Agreement.

The Concessionaire shall inform the State and the Grantor, at the end of each insurance term, of any Premium Increase or Premium Decrease, if any.

Παράρτημα 17
Πίνακας Κατανομής Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας

Καταμερισμός των αρμοδιοτήτων ανάμεσα στον Παραχωρησιούχο και τον Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας (**Πάροχος ΥΑ**) που στα πολιτικά αεροδρόμια θα είναι η ΥΠΑ και για τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης Μεγάλης Δραστηριότητας (Κατηγορίας 1) θα είναι η ΠΑ.

Όλες οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται στη στήλη 3 υπόκεινται στο Παράρτημα 20 (*Πλαίσιο Συνεργασίας ανάμεσα στην Πολεμική Αεροπορία (ΠΑ), την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) και τον Παραχωρησιούχο στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης*).

1	2	3
Αρμόδιο μέρος	Αρμοδιότητα επί όλων των Περιφερειακών Αεροδρομίων που δεν αναφέρονται στη στήλη 3	Αρμοδιότητα επί των Περιφερειακών Αεροδρομίων Ακτίου και Χανίων
Πάροχος ΥΑ	Σχεδιασμός, χρηματοδότηση, εκμετάλλευση και συντήρηση του συνολικού εξοπλισμού αεροναυτιλίας, όπως ραντάρ, VOR, DME, ILS κ.λπ. Λειτουργία του συστήματος φωτισμού και φωτοσήμανσης της περιοχής κίνησης αεροσκαφών (airfield)	Σχεδιασμός, χρηματοδότηση, εκμετάλλευση και συντήρηση του συνολικού εξοπλισμού αεροναυτιλίας, όπως ραντάρ, VOR, DME, ILS κ.λπ. Σχεδιασμός, χρηματοδότηση, λειτουργία και συντήρηση του συστήματος φωτισμού και φωτοσήμανσης της περιοχής κίνησης αεροσκαφών (airfield) (των διαδρόμων, των κοινόχρηστων τροχόδρομων, καθώς και του συστήματος φωτισμού προσέγγισης ακόμη και εκτός της

		Περιοχής Παραχώρησης) Λειτουργία του φωτισμού των τροχόδρομων πολιτικών αεροσκαφών και του φωτισμού άκρων στις περιοχές στάθμευσης και ελιγμών των πολιτικών αεροσκαφών Σήμανση (διαγραμμίσεις) και σηματοδότηση (πινακίδες) του διαδρόμου και των κοινόχρηστων τροχόδρομων
Παραχωρησιούχος	Σχεδιασμός, χρηματοδότηση και συντήρηση του συστήματος φωτισμού και φωτοσήμανσης της περιοχής κίνησης αεροσκαφών (airfield) (των διαδρόμων, των περιοχών στάθμευσης και ελιγμών και των τροχόδρομων πολιτικών αεροσκαφών, καθώς και του συστήματος φωτισμού προσέγγισης που είναι παρακείμενος στην περίμετρο της περιοχής παραχώρησης) Σήμανση (διαγραμίσεις) και σηματοδότηση (πινακίδες) αεροδρομίου	Σχεδιασμός, χρηματοδότηση και συντήρηση του συστήματος φωτισμού στους τροχόδρομους πολιτικών αεροσκαφών και τον φωτισμό άκρων των περιοχών στάθμευσης και ελιγμών των πολιτικών αεροσκαφών Σχεδιασμός, χρηματοδότηση, συντήρηση και λειτουργία του συστήματος προβολέων φωτισμού στις περιοχές στάθμευσης και ελιγμών των πολιτικών αεροσκαφών (flood light) Σήμανση (διαγραμμίσεις)

		και σηματοδότηση (πινακίδες) των περιοχών στάθμευσης και ελιγμών και των τροχόδρομων πολιτικών αεροσκαφών

Παράρτημα 18 Αεροπορικές Δραστηριότητες

Μέρος 1

Εγκαταστάσεις και υπηρεσίες Αεροπορικών Δραστηριοτήτων

Παροχή, λειτουργία, συντήρηση, επισκευή, ανανέωση, φύλαξη και επίβλεψη των ακόλουθων υπηρεσιών, εγκαταστάσεων και εξοπλισμού:

Υπηρεσίες ελέγχου αεροδρομίου (στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης σύμφωνα με το Παράρτημα 20)

Περιοχή κίνησης αεροσκαφών (airfield) (στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης σύμφωνα με το Παράρτημα 20)

Φωτοσήμανση περιοχής κίνησης αεροσκαφών (airfield) (στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης σύμφωνα με το Παράρτημα 20)

Οδοί πρόσβασης στους ελεγχόμενους χώρους (airside) και στον αστικό χώρο του Αεροδρομίου (landside), καθώς και τους προαύλιους χώρους, συμπεριλαμβανομένων των πινακίδων, της σήμανσης κυκλοφορίας και της σηματοδότησης, καθώς και της παρακολούθησης εφόσον ευρίσκονται εντός της Περιοχής Παραχώρησης

Παρεκκλήσια εντός των ελεγχόμενων χώρων Αεροδρομίου (airside)

Περιοχές στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών (στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης σύμφωνα με το Παράρτημα 20)

Έλεγχος περιοχών στάθμευσης και ελιγμών αεροσκαφών και κατανομή των θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών

Χώροι αναμονής αφίξεων και χώροι συνάντησης (εξαιρείται ένα τμήμα για αμιγώς εμπορικές δραστηριότητες)

Συστήματα διαχείρισης αποσκευών συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων παράδοσης και παραλαβής αποσκευών, καθώς και των υπηρεσιών μεταφοράς αποσκευών με καροτσάκια

Γκισέ ελέγχου εισιτηρίων (check-in) και χώροι αναμονής Επιβατών

Καθαρισμός, θέρμανση, φωτισμός και κλιματισμών κοινόχρηστων χώρων (εξαιρείται ένα τμήμα για αμιγώς εμπορικές δραστηριότητες)

Αίθουσες και θάλαμοι τελωνείου και ελέγχου διαβατηρίων

Απομάκρυνση των αεροσκαφών εκτός λειτουργίας εντός των Περιοχών Παραχώρησης

Υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης

Κλιμακοστάσια και ανελκυστήρες

Εγκαταστάσεις για άτομα με αναπηρία, μειωμένη κινητικότητα και ειδικές ανάγκες

Υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης

Συστήματα πληροφοριών πτήσεων και αναγγελιών

Αποχέτευση λυμάτων και ομβρίων υδάτων (εξαιρείται ένα τμήμα για αμιγώς εμπορικές δραστηριότητες)

Αεροσταθμοί γενικής αεροπορίας

Σταθερές μονάδες ισχύος εδάφους για αεροσκάφη (όπου υπάρχουν)

Συστήματα κατεύθυνσης και καθοδήγησης αεροσκάφους στη θέση στάθμευσης

Σημεία παροχής πληροφοριών αεροδρομίου και στελέχωση προσωπικού

Συστήματα διαμετακόμισης μεταξύ των αεροσταθμών

Περιβάλλοντας χώρος

Ανελκυστήρες, κυλιόμενες σκάλες και διάδρομοι

Γέφυρες επιβίβασης Επιβατών (όταν υπάρχουν)

Απολεσθέντα αντικείμενα

Μετριασμός θορύβου αεροσκαφών

Έλεγχος Επιβατών και χειραποσκευών

Αίθουσες αναμονής εξόδου

Προκλιματισμένος αέρας για αεροσκάφη (όπου υπάρχει)

Διάδρομοι (στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης σύμφωνα με το Παράρτημα 20)

Ασφάλεια αεροσκαφών και οχημάτων

Σήμανση

Αντιμετώπιση και απομάκρυνση χιονιού και έλεγχος πάγου (στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης σύμφωνα με το Παράρτημα 20)

Έλεγχος προσωπικού

Τροχόδρομοι (στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης σύμφωνα με το Παράρτημα 20)

Τουαλέτες και χώροι θηλασμού (εξαιρείται ένα τμήμα για αμιγώς εμπορικές δραστηριότητες)

Υπηρεσία χειραμαξιδίων

Παροχές κοινής ωφέλειας (συμπεριλαμβάνεται ηλεκτροδότηση, αέριο, τηλεπικοινωνίες και νερό) πλην ενός δίκαιου τμήματος για αμιγώς μη αεροναυτικές δραστηριότητες

Επεξεργασία και διάθεση λυμάτων (εξαιρείται ένα τμήμα για αμιγώς εμπορικές δραστηριότητες)

Διαχείριση επικινδυνότητας άγριας πανίδας εντός των Περιοχών Παραχώρησης

Μέρος 2

Εγκαταστάσεις και υπηρεσίες Μη Αεροπορικών Δραστηριοτήτων

Οποιεσδήποτε μη αεροναυτικές δραστηριότητες που δεν συνιστούν τμήμα των Αεροπορικών Δραστηριοτήτων και οι οποίες περιλαμβάνουν την παροχή υπηρεσιών, εγκαταστάσεων ή εξοπλισμού σε καθένα από τα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

Παροχή, λειτουργία, συντήρηση, επισκευή, ανανέωση, φύλαξη και επίβλεψη του ακόλουθου μη εξαντλητικού καταλόγου υπηρεσιών, εγκαταστάσεων και εξοπλισμού:

Σαλόνια Επιβατών διακεκριμένης θέσης εντός των ελεγχόμενων χώρων του Αεροδρομίου (airside)

Υπηρεσίες μεταφοράς ξενοδοχείων από/προς το αεροδρόμιο

Ασφάλεια του ελεγχόμενου χώρου Αεροδρομίου και της περιμέτρου, συμπεριλαμβανομένων ελέγχου πρόσβασης και περιπολιών (σύμφωνα με το Μνημόνιο Συμφωνίας της ΠΑ)

Κέντρα Ψυχαγωγίας

Τράπεζες

Ανταλλακτήρια συναλλάγματος

Υπηρεσίες Γραφείου και γραμματειακής υποστήριξης (Bussiness Centre)

Χώρος στάθμευσης οχημάτων

Καταστήματα αφορολόγητων ειδών

Καταστήματα φορολογήσιμων ειδών

Μεσιτικό γραφείο

Χώροι Εκθέσεων

Ζώνες Ελεύθερου Εμπορίου

Υπηρεσίες διεκπεραίωσης/μεταφορών ή πρακτόρευσης εμπορευμάτων

Γενικά καταστήματα λιανικής

Υπόστεγα αεροσκαφών

Ξενοδοχεία

Υπηρεσίες κράτησης ξενοδοχείων

Ενοικίαση ερμαρίων

Πρακτορεία τυχερών παιχνιδιών

Υπηρεσίες αγγελιοφόρων

Αίθουσες παρατήρησης αεροσκαφών

Γραφεία

Αστυνόμευση και γενική ασφάλεια

Υπηρεσία αχθοφόρων

Ταχυδρομείο

Τηλέφωνα για το κοινό

Εστιατόρια, μπαρ και άλλες εγκαταστάσεις εστίασης

Κέντρο άθλησης/υγείας

Υπηρεσίες ενημέρωσης τουριστών

Ταξιδιωτικό γραφείο

Ενοικίαση αυτοκινήτων

Μηχανήματα αυτόματης πώλησης

Σαλόνια VIP/ Ειδικά σαλόνια

Αποθήκες

Υπηρεσίες υποδοχής

1 Γενικά

Με την επιφύλαξη της παραλαβής της Επιβεβαίωσης Μεταβολής που εκδόθηκε σύμφωνα με τους όρους του παρόντος Παραρτήματος 19 και της λήψης ή τροποποίησης οποιασδήποτε Άδειας, η οποία πρέπει να ληφθεί ή να τροποποιηθεί, και με την επιφύλαξη των υπόλοιπων διατάξεων του παρόντος Παραρτήματος 19, ο Παραχωρησιούχος είναι υποχρεωμένος να υλοποίησει μια Μεταβολή. Ο Παραχωρησιούχος δεν δικαιούται καμία πληρωμή ή αποζημίωση για ή αναφορικά με μια Μεταβολή ή μια Μεταβολή Παραχωρησιούχου (αναλόγως την περίπτωση), εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά βάσει του παρόντος Παραρτήματος 19.

2 Διερευνήσεις Μεταβολής

2.1 Η Διερεύνηση Μεταβολής είναι ένα έγγραφο που εκδίδεται από το Δημόσιο και το οποίο:

(α) αναφέρει ξεκάθαρα ότι πρόκειται για Διερεύνηση Μεταβολής,

(β) αναφέρει κατά πόσο είναι πρόθεση του Δημοσίου το Δημόσιο να καταβάλει ένα κεφάλαιο σε σχέση με τη Μεταβολή ή κατά πόσο είναι πρόθεση του Δημοσίου ο Παραχωρησιούχος να επιδιώξει χρηματοδότηση σύμφωνα με την παράγραφο 3.1(γ) του παρόντος Παραρτήματος 19; και

(γ) σε περίπτωση που:

(i) πρόκειται για Μεταβολή Έργων Δημοσίου, προσδιορίζει τη φύση της Μεταβολής Έργων Δημοσίου και ποιοι όροι (εάν υπάρχουν) των απαιτήσεων που παρατίθενται στο Παράρτημα 12 (*Έργα*) απαιτείται να τροποποιηθούν για διευκόλυνση της αντίστοιχης Μεταβολής Έργων Δημοσίου, ή

(ii) πρόκειται για Μεταβολή Υπηρεσιών Δημοσίου, προσδιορίζει τη φύση της Μεταβολής Υπηρεσιών Δημοσίου και τις τροποποιήσεις που απαιτούνται στις Υπηρεσίες Αεροδρομίου ή/και στα Πρότυπα Επιδόσεων.

2.2 Το Δημόσιο δεν δύναται να εκδώσει Διερεύνηση Μεταβολής που δεν συμμορφώνεται με τους όρους του παρόντος Παραρτήματος 19.

3 Η Απάντηση του Παραχωρησιούχου στη Διερεύνηση Μεταβολής

Προκαταρκτικές Ενδεικτικές Πληροφορίες

3.1 Πριν από την ειδοποίηση που αναφέρεται στην παράγραφο 4(α):

(α) ο Παραχωρησιούχος δύναται εντός δεκατεσσάρων (14) Εργάσιμων Ημερών από την παραλαβή της Διερεύνησης Μεταβολής:

(i) να παράσχει καλόπιστα στο Δημόσιο μια προκαταρκτική, μη δεσμευτική ενδεικτική εκτίμηση του κόστους υλοποίησης της Μεταβολής και να παρέχει τυχόν πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με τη Μεταβολή, οι οποίες είναι στη διάθεση του Παραχωρησιούχου και οι οποίες πιστεύει ότι θα φανούν χρήσιμες στο Δημόσιο, και

(ii) οι εν λόγω πληροφορίες θα περιλαμβάνουν τις επιπτώσεις που εκτιμά ο Παραχωρησιούχος ότι θα έχει η Μεταβολή στο Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Επικείμενων Έργων ή στο Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Μελλοντικών Έργων,

(β) εάν ο Παραχωρησιούχος παράσχει μία εκτίμηση σύμφωνα με την παράγραφο 3.1 (α), το Δημόσιο πρέπει εντός περαιτέρω δεκατεσσάρων (14) ημερών μετά την παραλαβή αυτής να επιβεβαιώσει εάν επιθυμεί ή όχι ο Παραχωρησιούχος να προχωρήσει σε απάντηση στη Διερεύνηση Μεταβολής, σύμφωνα με τους όρους της παραγράφου 4. Εάν το Δημόσιο δεν κατορθώσει να επιβεβαιώσει εντός της προθεσμίας των δεκατεσσάρων (14) ημερών εάν επιθυμεί ή όχι να προχωρήσει, τότε η αντίστοιχη Διερεύνηση Μεταβολής θα θεωρείται ότι έχει απορριφθεί, και

(γ) σε περίπτωση Διερεύνησης Μεταβολής όπου το Δημόσιο έχει δηλώσει την πρόθεσή του ο Παραχωρησιούχος να εξασφαλίσει χρηματοδότηση, ο Παραχωρησιούχος πρέπει, εφόσον απαιτείται στη Διερεύνηση Μεταβολής, να καταβάλει κάθε εύλογη προσπάθεια προκειμένου να λάβει μια αρχική, μη δεσμευτική απάντηση από τους Δανειστές σχετικά με τη διαθεσιμότητα χρηματοδότησης για τη Μεταβολή, προτού

προχωρήσει στην εκπλήρωση των υποχρεώσεών του σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα 19.

4 Απάντηση του Παραχωρησιούχου

Εντός ενός (1) μήνα από την παραλαβή μιας Διερεύνησης Μεταβολής ή (εφόσον ισχύουν οι όροι της παραγράφου 3.1(β)) εντός ενός (1) μήνα από την επιβεβαίωση του Δημοσίου ότι επιθυμεί ο Παραχωρησιούχος να προχωρήσει σε απάντηση στη Διερεύνηση Μεταβολής ή σε κάθε περίπτωση εντός όποιας μεγαλύτερης περιόδου έχουν συμφωνήσει τα Μέρη ή καθορίζεται ως εύλογη σύμφωνα με το Άρθρο 39 (*Επίλυση Διαφορών*) δεδομένου του χαρακτήρα της Διερεύνησης Μεταβολής και όλων των υπόλοιπων σχετικών εξεταζόμενων ζητημάτων, ο Παραχωρησιούχος πρέπει είτε:

(α) να ενημερώσει το Δημόσιο ότι αντιτίθεται στη Διερεύνηση Μεταβολής παραθέτοντας τους λόγους αυτής της αντίθεσης. Ο Παραχωρησιούχος δύναται να αντιτίθεται σε μια Διερεύνηση Μεταβολής μόνο για έναν ή περισσότερους από τους ακόλουθους λόγους:

(i) επειδή η υλοποίηση της Μεταβολής θα μπορούσε να βλάψει ουσιωδώς την υγεία και την ασφάλεια οποιουδήποτε ατόμου, ή

(ii) επειδή η υλοποίηση της Μεταβολής θα μπορούσε:

(Α) να παραβιάσει οποιοδήποτε Νόμο, ή

(Β) να προκαλέσει όσον αφορά οποιαδήποτε υφιστάμενη Άδεια (η οποία δεν είναι εύλογα πιθανό, βάσει των πιθανοτήτων, να μπορεί να τροποποιηθεί) την ανάκληση ή τροποποίηση ή επιβολή πρόσθετων όρων στην εν λόγω Άδεια και να οδηγήσει σε παραβίαση της εν λόγω Σύμβασης εκ μέρους του Παραχωρησιούχου, ή

(Γ) να καταστήσει αναγκαία μια νέα Άδεια, η οποία δεν θα είναι (παρά την καταβολή όλων των εύλογων προσπαθειών) εφικτή εντός μιας εύλογης χρονικής περιόδου ή η οποία ενδέχεται να υπόκειται σε όρους που θα μπορούσαν να

οδηγήσουν τον Παραχωρησιούχο σε παραβίαση της παρούσας Σύμβασης, ή

(Δ) να βλάψει ουσιωδώς την απόδοση των Υπηρεσιών Αεροδρομίου (πλην των Υπηρεσιών Αεροδρομίου που χρειάζονται τροποποίηση βάσει της Διερεύνησης Μεταβολής) με τρόπο που δεν αποζημιώνεται σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα 19, ή

(Ε) να συνιστά απόκλιση από την Ορθή Πρακτική Κλάδου, ή

(iii) επειδή το Δημόσιο δεν έχει τη νομική εξουσία ή ικανότητα να απαιτήσει την υλοποίηση της Μεταβολής ή να ενεργήσει οτιδήποτε προβλέπεται στο παρόν Παράρτημα 19 και αφορά, ή σχετίζεται με, τη Μεταβολή, ή

(iv) σε περίπτωση Διερεύνησης Μεταβολής για την οποία το Δημόσιο έχει δηλώσει την πρόθεσή του ο Παραχωρησιούχος να εξασφαλίσει χρηματοδότηση, να έχει ο Παραχωρησιούχος εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα 19 και η χρηματοδότηση να μην είναι διαθέσιμη την ημερομηνία της εν λόγω ειδοποίησης προς τον Παραχωρησιούχο να προχωρήσει στην υλοποίηση της Μεταβολής, ή

(v) επειδή η Διερεύνηση Μεταβολής δεν συμμορφώνεται με την παράγραφο 2.1, ή

(vi) επειδή δεν επαρκούν οι πληροφορίες που περιέχονται στη Διερεύνηση Μεταβολής για να απαντήσει ο Παραχωρησιούχος σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα 19, ή

(vii) επειδή οι δαπάνες κεφαλαίου του Παραχωρησιούχου θα μειώνονταν ή θα αυξάνονταν άνω του 20% (συνολικά) ή

(viii) επειδή η Μεταβολή θα μπορούσε, εάν υλοποιείτο, να οδηγήσει σε θεμελιώδη μεταβολή της φύσης ή του αντικειμένου της Παραχώρησης, ή

(ix) επειδή η Μεταβολή θα μπορούσε, εάν υλοποιείτο, να βλάψει ουσιωδώς τον επιμερισμό κινδύνων της Παραχώρησης, ή

(x) επειδή η Μεταβολή θα μπορούσε, εάν υλοποιείτο, να οδηγήσει σε καθυστέρηση έναντι οποιασδήποτε ημερομηνίας προγραμματισμένης ολοκλήρωσης για οποιοδήποτε Έργο, πλέον του 30% [όταν αθροίζεται με οποιαδήποτε άλλη παράταση χορηγείται μετά από Γεγονός Καθυστέρησης], ή

(xi) η προτεινόμενη Μεταβολή δεν είναι εφικτή εξαιτίας κατασκευαστικών, λειτουργικών, μηχανικών ή άλλων τεχνικών λόγων ή δεν υπάρχει επαρκής χρόνος για υλοποίηση της εν λόγω Μεταβολής πριν τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης,

ή

(β) να ενημερώσει το Δημόσιο προσδιορίζοντας:

(i) τα βήματα στα οποία ο Παραχωρησιούχος προτείνει να προχωρήσει προκειμένου να υλοποιήσει τη Μεταβολή, παρέχοντας τέτοιες λεπτομέρειες που θεωρούνται εύλογες και κατάλληλες σε όλες τις περιπτώσεις,

(ii) τα εκτιμώμενα άμεσα πληρωτέα μικροέξοδα του Παραχωρησιούχου, τυχόν μεταβολές στο κόστος λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης της Παραχώρησης, απώλεια Εσόδων ή εκτιμώμενες εξοικονομήσεις όσον αφορά στη Μεταβολή, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα σχετικά θέματα και ζητήματα, συμπεριλαμβανομένων τυχών δαπανών (ανά τύπο και είδος δαπάνης) που έχουν προκύψει ή πρόκειται να προκύψουν, με αναφορές στον Τιμοκατάλογο Έργων (όπου υπάρχει),

(iii) κατά πόσο, κατά τη γνώμη του Παραχωρησιούχου, η υλοποίηση της Διερεύνησης Μεταβολής είναι πιθανό να σταθεί εμπόδιο στην ολοκλήρωση οποιουδήποτε Έργου εγκαίρως κατά την Ημερομηνία Προγραμματισμένης Ολοκλήρωσης (πριν από τυχόν προσαρμογή που θα γίνει στην εν λόγω ημερομηνία

προγραμματισμένης ολοκλήρωσης εξαιτίας της υλοποίησης ή της προτεινόμενης υλοποίησης της Μεταβολής) και, σε αυτή την περίπτωση, παροχή εκτίμησης του χρόνου παράτασης που είναι πιθανό να χρειαστεί (συμπεριλαμβανομένου επιπλέον χρόνου που απαιτείται για την εξασφάλιση ή τροποποίηση οποιασδήποτε Άδειας),

(iv) οποιαδήποτε Άδεια χρειάζεται να αποκτηθεί ή να τροποποιηθεί προκειμένου να υλοποιηθεί η Μεταβολή και την τελευταία ημερομηνία έως την οποία ο Παραχωρησιούχος θα πρέπει να λάβει Επιβεβαίωση Μεταβολής και έως την οποία κάθε τέτοια Άδεια θα πρέπει να αποκτηθεί ή να τροποποιηθεί, υπό την προϋπόθεση ότι παρέχεται εύλογο διάστημα μετά την επίδοση της εν λόγω ειδοποίησης από τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με αυτή την παράγραφο, ώστε να μπορεί το Δημόσιο να εξετάσει οποιοδήποτε σχετικό ζήτημα,

(v) τις τροποποιήσεις εκείνες στους όρους του Παραρτήματος 6 (Μέτρηση Επιδόσεων) και σε άλλους σχετικούς όρους της παρούσας Σύμβασης που καθίστανται απαραίτητες λόγω της Μεταβολής, ο σκοπός των οποίων τροποποιήσεων είναι η διασφάλιση ότι (εκτός της υποχρέωσης του Δημοσίου να προβεί σε καταβολές ή σε τροποποιημένες καταβολές όσον αφορά στη Μεταβολή ή οποιεσδήποτε άλλες δυσμενείς επιπτώσεις για το Δημόσιο που απορρέουν από την ίδια τη Μεταβολή) τα Μέρη δεν βρίσκονται σε καλύτερη ή χειρότερη θέση όσον αφορά στην Παραχώρηση, από εκείνη στην οποία θα βρίσκονταν εάν δεν είχε υλοποιηθεί η εν λόγω Μεταβολή, και

(vi) κατά πόσο, κατά τη γνώμη του Παραχωρησιούχου, η υλοποίηση της Μεταβολής θα μπορούσε να επιφέρει ζήτημα Πόντων Ανεπάρκειας, παρέχοντας μια εκτίμηση σε κάθε περίπτωση απαλλαγής από Πόντους Ανεπάρκειας που απαιτείται προκειμένου τα Μέρη να μην βρίσκονται σε καλύτερη ή χειρότερη θέση όσον

αφορά στο Έργο, από εκείνη στην οποία θα βρίσκονταν εάν δεν είχε υλοποιηθεί η εν λόγω Μεταβολή.

5 Χρηματοδότηση

Εάν ο Παραχωρησιούχος δεν μπορεί να εξασφαλίσει χρηματοδότηση από τις πηγές που αναφέρονται στην παράγραφο 3.1(γ) το χρονοδιάγραμμα για την υλοποίηση της Μεταβολής θα αναστέλλεται μέχρις ότου το Δημόσιο δηλώσει είτε ότι προτίθεται να παράσχει χρηματοδότηση για την υλοποίηση της Μεταβολής σύμφωνα με την παράγραφο 14 και να δώσει οδηγίες στον Παραχωρησιούχο να προχωρήσει, είτε ότι θα ακυρώσει τη Μεταβολή (όπου το Δημόσιο πρέπει να αποφασίσει σχετικώς και να ενημερώσει τον Παραχωρησιούχο εντός είκοσι οκτώ (28) ημερών μετά την ενημέρωση του Δημοσίου από τον Παραχωρησιούχο, σύμφωνα με την παράγραφο 4).

6 Επίλυση Διαφορών και Επιβεβαίωση Μεταβολής

6.1 Εντός δεκατεσσάρων (14) ημερών μετά την παραλαβή από τον Παραχωρησιούχο της ειδοποίησης του Δημοσίου που αναφέρεται στην παράγραφο 5:

(α) εάν ο Παραχωρησιούχος έχει επιδώσει ειδοποίηση σύμφωνα με την παράγραφο 4(α) αλλά το Δημόσιο δεν αποδέχεται ότι ο Παραχωρησιούχος δύναται να αντιτεθεί στη Διερεύνηση Μεταβολής, το ζήτημα δύναται να παραπεμφθεί για επίλυση σύμφωνα με το Άρθρο 39 (Επίλυση Διαφορών) και εάν η Διαφορά επιλυθεί υπέρ του Δημοσίου, τότε ο Παραχωρησιούχος πρέπει να αποστείλει πάραυτα την ειδοποίηση που αναφέρεται στην παράγραφο 4(β):

(β) εάν το περιεχόμενο της ειδοποίησης σύμφωνα με την παράγραφο 4(β)) είναι ικανοποιητικό για το Δημόσιο, θα πρέπει αυτό να ενημερώσει σχετικά τον Παραχωρησιούχο και τα Μέρη πρέπει να προχωρήσουν στη συμφωνία ή τον καθορισμό όλων των ζητημάτων που αφορούν στην παράγραφο 4(β), ή

(γ) εάν το Δημόσιο επιθυμεί να εξετάσει περαιτέρω οποιοδήποτε ζήτημα, δύναται να ενημερώσει σχετικά τον Παραχωρησιούχο και εάν δεν παρασχεθεί απάντηση σύμφωνα με την παράγραφο 6.1(α), η Διερεύνηση Μεταβολής θα θεωρηθεί ότι έχει αποσυρθεί, ή

(δ) εάν οποιαδήποτε παράμετρος της ειδοποίησης σύμφωνα με την παράγραφο 4(β) δεν ικανοποιεί το Δημόσιο, θα πρέπει αυτό να ειδοποιήσει τον Παραχωρησιούχο και να προσδιορίσει τις τροποποιήσεις που ζητεί να γίνουν στην ειδοποίηση προκειμένου να το ικανοποιεί.

6.2 Εάν το Δημόσιο έχει αποστείλει μια ειδοποίηση σύμφωνα με την παράγραφο 6.1(δ), εκτός εάν έχει επιτευχθεί συμφωνία με τον Παραχωρησιούχο εντός επιπλέον δεκατεσσάρων (14) ημερών από την ημέρα έκδοσης της εν λόγω ειδοποίησης (οπότε το Δημόσιο πρέπει να προχωρήσει σύμφωνα με την παράγραφο 6.1(α)) ή το Δημόσιο αποσύρει τη Διερεύνηση Μεταβολής, η εκκρεμούσα Διαφορά θα παραπεμφθεί για επίλυση σύμφωνα με το Άρθρο 39 (Επίλυση Διαφοράς) προκειμένου ταυτόχρονα να ληφθεί απόφαση (εάν το ζητήσει το Δημόσιο) για οποιοδήποτε άλλο ζήτημα αναφέρεται στην παράγραφο 9. Προκειμένου να επιτευχθεί συμφωνία και/ή να προσδιοριστεί μια Διαφορά σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο ή την παράγραφο 6.1(α), το κριτήριο που θα εφαρμοστεί για την επίλυση οποιασδήποτε τέτοιας Διαφοράς (εκτός εάν οποιοδήποτε άλλο κριτήριο ή κριτήρια διατυπώνονται ρητώς ή εμμέσως στο παρόν Παράρτημα 19) είναι ότι ο Παραχωρησιούχος δεν θα πρέπει να βρεθεί σε καλύτερη ή σε χειρότερη θέση όσον αφορά στην Παραχώρηση, μετά την υλοποίηση της Μεταβολής, σε σύγκριση με τη θέση στην οποία θα βρισκόταν εάν δεν είχε υλοποιηθεί η Μεταβολή.

6.3 Τα Μέρη θα συναντηθούν και θα επιδιώξουν να συμφωνήσουν επί των ζητημάτων που αναφέρονται στην παράγραφο 4(β) σε σχέση με τη Μεταβολή, και σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί συμφωνία σε εύλογο χρονικό διάστημα, καθένα εκ των Μερών δύναται να παραπέμψει οποιοδήποτε ζήτημα για επίλυση σύμφωνα με τη Διαδικασία Επίλυσης Διαφορών. Τα ζητήματα που θα συμφωνηθούν ή θα καθοριστούν είναι, μεταξύ άλλων:

(α) σε σχέση με τους όρους της Μεταβολής:

(i) οποιαδήποτε τροποποίηση σε οποιαδήποτε ημερομηνία προγραμματισμένης ολοκλήρωσης οποιωνδήποτε Έργων,

(ii) οι Κεφαλαιουχικές Δαπάνες που απαιτούνται για την υλοποίηση της Μεταβολής ή εξοικονομούνται από την εν λόγω υλοποίηση και τυχόν έξοδα ή δαπάνες που θα

καλυφθούν από τον Παραχωρησιούχο ή/και οποιοδήποτε από τα άμεσα πληρωτέα μικροέξοδα ή δαπάνες που θα καλυφθούν από το Δημόσιο σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα 19, καθένα εκ των οποίων θα αναφέρεται με βάση τον Τιμοκατάλογο Έργων όπου ισχύει, σε σχέση με ή ως αποτέλεσμα της Μεταβολής μαζί με τη χρονική στιγμή και τη μέθοδο πληρωμής αυτής,

(iii) ο προσδιορισμός οποιασδήποτε Μεταβολής Υπηρεσιών Δημοσίου (συμπεριλαμβανόμενης οποιασδήποτε περαιτέρω Μεταβολής Υπηρεσιών Δημοσίου) που απαιτείται σύμφωνα με τη Μεταβολή και κατά πόσο ο Παραχωρησιούχος έχει το δικαίωμα να αντιταχθεί στην εν λόγω Μεταβολή Υπηρεσιών Δημοσίου σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος 19,

(iv) οποιαδήποτε τροποποίηση στην Εισφορά σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 7,

(v) οποιαδήποτε τροποποίηση των διατάξεων της παρούσας Σύμβασης ή οποιουδήποτε Εγγράφου Παραχώρησης,

(vi) οποιαδήποτε απαλλαγή που θα παρασχεθεί στον Παραχωρησιούχο έναντι τυχόν Πόντων Ανεπάρκειας, και

(vii) οποιοδήποτε άλλο ζήτημα που ανακύπτει σύμφωνα με την παράγραφο 4(β) επί του οποίου τα Μέρη δεν δύνανται να επιτύχουν συμφωνία,

σε κάθε περίπτωση που προκλήθηκε λόγω της Μεταβολής,

και

(β) τους όρους μιας συμπληρωματικής συμφωνίας σύμφωνα με την οποία:

(i) όπως απαιτείται για να τεθεί σε υλοποίηση η Μεταβολή σε κάθε περίπτωση, οι απαιτήσεις που τίθενται στο Παράρτημα 12 (Έργα) τροποποιούνται (σχετικά με οποιαδήποτε Μεταβολή), ή/και γίνεται πρόβλεψη για

την τροποποίηση των Σχεδίων, ή/και οι Υπηρεσίες Αεροδρομίου, τα Πρότυπα Επιδόσεων ή τα Πρότυπα Ποιότητας Υπηρεσιών τροποποιούνται σύμφωνα με οποιαδήποτε Μεταβολή, και

(ii) τα ζητήματα που αναφέρονται στην παράγραφο (α) καταγράφονται πλήρως και τίθενται σε εφαρμογή ως τροποποιήσεις ή/και άλλες μεταβολές των διατάξεων της παρούσας Σύμβασης ή/και κάθε άλλου εγγράφου όπως απαιτείται.

7 Πληροφορίες Κρατικής Χρηματοδότησης

7.1 Το Δημόσιο πρέπει, κατόπιν αιτήματος από τον Παραχωρησιούχο, να παρέχει πληροφορίες στον Παραχωρησιούχο σχετικά με το πώς η Εισφορά δύναται να διαφέρει ή/και οποιαδήποτε άλλη Κεφαλαιουχική Δαπάνη καταβλητέα σύμφωνα με την παράγραφο 6.3(α) πρόκειται να χρηματοδοτηθεί από το Δημόσιο.

7.2 Κατόπιν της συμφωνίας ή του καθορισμού όλων των ζητημάτων που αναφέρονται στην παράγραφο 6.3, και κατόπιν της τροποποίησης ή απόκτησης οποιασδήποτε Κρατικής Άδειας ή/και Άδειας Παραχωρησιούχου, σύμφωνα με την παράγραφο 4 με όρους που εύλογα ικανοποιούν τον Παραχωρησιούχο και το Δημόσιο, και αφού παρασχεθούν από τον Παραχωρησιούχο στο Δημόσιο στοιχεία που ικανοποιούν εύλογα το Δημόσιο και αφορούν στη διαθεσιμότητα της δεσμευτικής χρηματοδότησης για τη Μεταβολή (που υπόκειται μόνο σε οποιαδήποτε προϋπόθεση σχετίζεται με την έκδοση Επιβεβαίωσης Μεταβολής σύμφωνα με αυτή την παράγραφο), το Δημόσιο πρέπει, κατόπιν ειδοποίησης (η **Επιβεβαίωση Μεταβολής**) να επιβεβαιώσει τη Μεταβολή. Κατόπιν της έκδοσης της Επιβεβαίωσης Μεταβολής, τα Μέρη θα συνάψουν τη συμπληρωματική συμφωνία που αναφέρεται στην παράγραφο 6.3(β), με την επιφύλαξη και υπό τον όρο ότι οποιαδήποτε σχετική χρηματοδότηση που παρέχεται από τον Παραχωρησιούχο καταστεί άνευ όρων διαθέσιμη για ανάληψη από τον Παραχωρησιούχο.

7.3 Κατόπιν της έκδοσης της Επιβεβαίωσης Μεταβολής και εφόσον η συμπληρωματική συμφωνία που αναφέρεται στην παράγραφο 6.3(β) καταστεί ανεπιφύλακτη από κάθε άποψη, η αντίστοιχη Μεταβολή θα θεωρείται Αποζημιώσιμη Μεταβολή και τα δικαιώματα και οι

υποχρεώσεις των Μερών σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση θα ερμηνεύονται αναλόγως.

8 Συναίνεση και Μεταβολές

Εάν δεν είναι δυνατή η απόκτηση μιας Άδειας όπως αυτή αναφέρεται στην παράγραφο 4 έως την τελευταία ημέρα κατά την οποία θα μπορούσε να δοθεί Επιβεβαίωση Μεταβολής όσον αφορά στην επίμαχη Μεταβολή, σύμφωνα με την ειδοποίηση από τον Παραχωρησιούχο βάσει της παραγράφου 4(β)(iv), η Διερεύνηση Μεταβολής θα θεωρηθεί ότι έχει αποσυρθεί και ισχύουν αντίστοιχα οι διατάξεις της παραγράφου 6.2. Όσον αφορά στη Μεταβολή Παραχωρησιούχου, εάν δεν είναι δυνατή η απόκτηση οποιασδήποτε τέτοιας Άδειας όπως αναφέρεται στην παράγραφο 4 σε σχέση με τη Μεταβολή Παραχωρησιούχου, τότε η αντίστοιχη Ειδοποίηση Μεταβολής Παραχωρησιούχου θα θεωρηθεί ότι έχει αποσυρθεί και θα εφαρμόζονται οι διατάξεις της παραγράφου 6.3.

9 Αποτίμηση Μεταβολών

Μεταβολές Έργων Δημοσίου

9.1 Οι διατάξεις του Παραρτήματος 23 (Οικονομικές Προσαρμογές) θα εφαρμόζονται όσον αφορά στις Μεταβολές Έργων Δημοσίου, ώστε, με την επιφύλαξη των υπόλοιπων διατάξεων της παρούσας Σύμβασης που προβλέπουν την προσαρμογή τυχόν καταβλητέων ποσών βάσει της παρούσας Σύμβασης, οι Κεφαλαιουχικές Δαπάνες που χρησιμοποιήθηκαν για την αποτίμηση της επίπτωσης της Αποζημιώσιμης Μεταβολής, όσον αφορά στη Μεταβολή Έργων Δημοσίου, να ισούνται με:

(α) το προτεινόμενο ποσό Κεφαλαιουχικών Δαπανών που αφορά στη Μεταβολή Έργων Δημοσίου όπως προσδιορίζεται στην ειδοποίηση του Παραχωρησιούχου σύμφωνα με την παράγραφο 4(β), ή

(β) (εάν το Δημόσιο δεν συμφώνησε στο εν λόγω ποσό), το αντίστοιχο ποσό που αφορά στην εν λόγω Μεταβολή Έργων Δημοσίου, στο οποίο συμφώνησαν το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος ή το οποίο καθορίστηκε σύμφωνα με το Άρθρο 39 (*Επίλυση Διαφορών*).

Μεταβολές Υπηρεσιών Δημοσίου

9.2 Οι διατάξεις του Παραρτήματος 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*) θα ισχύουν αναφορικά με τις Μεταβολές Υπηρεσιών Δημοσίου, ώστε η μεταβολή του κόστους που χρησιμοποίησε ο Παραχωρησιούχος για να εκτιμήσει την επίδραση της Αποζημιώσιμης Μεταβολής να είναι η πραγματική μεταβολή του κόστους που πρόκειται να επιβαρυνθεί ο Παραχωρησιούχος προκειμένου να υλοποιήσει τη Μεταβολή Υπηρεσιών Δημοσίου (διατηρώντας (χωρίς να αυξάνει) τυχόν περιθώριο που χρεώνει ο Παραχωρησιούχος στα έξοδά του). Ο Παραχωρησιούχος πρέπει να γνωστοποιήσει στο Δημόσιο τα έξοδα για την παροχή των Υπηρεσιών Αεροδρομίου, με τα οποία σχετίζεται η Μεταβολή Υπηρεσιών Δημοσίου, μαζί με τον υπολογισμό της μεταβολής στα έξοδα που προκύπτουν από τη Μεταβολή Υπηρεσιών Δημοσίου, λαμβάνοντας υπόψη μεταξύ άλλων:

(α) τις υφιστάμενες εργατικές αμοιβές που ισχύουν για τους παρόχους υπηρεσιών που αντιστοιχούν στην υπηρεσία με την οποία σχετίζεται η Μεταβολή Υπηρεσιών Δημοσίου, στην ελεύθερη αγορά,

(β) τις αλλαγές στις Υπηρεσίες Αεροδρομίου ή τα Πρότυπα Επιδόσεων και οποιεσδήποτε άλλες μεταβολές ή τροποποιήσεις στην παρούσα Σύμβαση, οι οποίες απορρέουν από τη Μεταβολή Υπηρεσιών Δημοσίου,

(γ) οποιαδήποτε αλλαγή στη μεταβίβαση κινδύνου,

(δ) αλλαγές στις μεθόδους εργασίας συμπεριλαμβανομένων σχετικών κεφαλαιουχικών επενδύσεων (και το κόστος παροχής των εν λόγω κεφαλαίων) που εύλογα απαιτείται να πραγματοποιηθούν από τον Παραχωρησιούχο, και

(ε) οποιαδήποτε απώλεια εσόδων.

9.3 Εάν η Μεταβολή Υπηρεσιών Δημοσίου θα είχε ως αποτέλεσμα το προσωπικό του Παραχωρησιούχου ή/και του σχετικού Υπεργολάβου να καταστεί πλεονάζον, το κόστος των εν λόγω πλεοναζόντων πληρωμών που απαιτείται να καταβληθούν για κάθε τέτοιο εργαζόμενο και οι όροι και οι συνθήκες της απασχόλησής τους πρέπει να καταβληθούν από το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο τον μήνα της σύμβασης κατά τον οποίο προκύπτει ο πλεονασμός, εκτός εάν και στο βαθμό που οι εν λόγω πλεονάζουσες αμοιβές αυξήθηκαν λόγω της

αδυναμίας του εν λόγω εργοδότη να ενεργήσει συνετά μειώνοντας τις εν λόγω πληρωμές (συμπεριλαμβανομένης τυχόν αδυναμίας να καταβάλει εύλογες προσπάθειες για αναδιάταξη των εν λόγω εργαζομένων στην επιχείρηση του Παραχωρησιούχου).

10 Απόσυρση

Το Δημόσιο δύναται να αποσύρει μια Διερεύνηση Μεταβολής οποιαδήποτε στιγμή πριν την έκδοση της Επιβεβαίωσης Μεταβολής, ή, σε περίπτωση που μια Μεταβολή προϋποθέτει την απόκτηση ή την τροποποίηση οποιασδήποτε Άδειας, την ημερομηνία χορήγησης της τελευταίας τέτοιας Άδειας, όποιο από τα δύο είναι μεταγενέστερο. Σε περίπτωση που αποσυρθεί ή θεωρηθεί ότι έχει αποσυρθεί οποιαδήποτε Διερεύνηση Μεταβολής σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα 19, το Δημόσιο πρέπει να καταβάλει στον Παραχωρησιούχο όλα τα άμεσα πληρωτέα μικροέξοδα που επιβαρύνθηκε εύλογα και ορθώς ο Παραχωρησιούχος και σχετίζονται με τη Μεταβολή.

11 Γενική Αρχή

11.1 Ο Παραχωρησιούχος πρέπει να καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια να εξασφαλίσει χρηματοδότηση από τους Δανειστές για τυχόν Κεφαλαιουχικές Δαπάνες που απαιτούνται όσον αφορά μια Μεταβολή, σύμφωνα με τις υπόλοιπες παραγράφους του παρόντος Παραρτήματος.

11.2 Ο Παραχωρησιούχος δεν απαιτείται να προχωρήσει σε οποιοδήποτε βήμα προκειμένου να εξασφαλίσει χρηματοδότηση πέραν των όσων προβλέπονται στην παράγραφο 3.1(γ). Εάν εντός είκοσι μίας (21) ημερών (ή οποιαδήποτε μεγαλύτερη περίοδο αποφασίσει ο Παραχωρησιούχος η οποία δεν δύναται, σε καμία περίπτωση, να υπερβαίνει τις σαράντα δύο (42) ημέρες) από την έναρξη των συνομιλιών του Παραχωρησιούχου με τους Δανειστές, δεν έχει παρασχεθεί επιβεβαίωση από τους Δανειστές ότι είναι διατεθειμένοι να προχωρήσουν στις αντίστοιχες διαδικασίες πιστώσεων προκειμένου να εξασφαλιστεί η έγκριση πιστώσεων για χρηματοδότηση της Μεταβολής, ο Παραχωρησιούχος πρέπει να ενημερώσει το Δημόσιο σχετικά με την απάντηση που έλαβε από τους Δανειστές. Εντός είκοσι οκτώ (28) ημερών μετά τη λήψη της εν λόγω ειδοποίησης, το Δημόσιο θα πρέπει:

(α) με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος Παραρτήματος 19, να δώσει εντολή στον Παραχωρησιούχο να προχωρήσει

στην ανάπτυξη της Μεταβολής επί τη βάσει ότι το Δημόσιο θα πραγματοποιήσει καταβολή προς τον Παραχωρησιούχο, σύμφωνα με την παράγραφο 14, η οποία θα αφορά στις προκύπτουσες δαπάνες και οποιοδήποτε αυξημένο κόστος χρηματοδότησης εξαιτίας τυχόν καθυστέρησης στην ημερομηνία προγραμματισμένης ολοκλήρωσης των αντίστοιχων Έργων (ανάλογα την περίπτωση), όπως έχει συμφωνηθεί ή καθοριστεί με βάση το παρόν Παράρτημα 19, ή

(β) να αποσύρει την απαίτηση προς τον Παραχωρησιούχο να υλοποιήσει τη Μεταβολή, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος 19 και το Δημόσιο πρέπει να καταβάλει στον Παραχωρησιούχο όλα τα άμεσα πληρωτέα μικροέξοδα που επιβαρύνθηκε εύλογα και ορθώς ο Παραχωρησιούχος και σχετίζονται με τη Μεταβολή.

12 Χρηματοδοτικά Ελλείμματα

12.1 Εάν ο Παραχωρησιούχος δεν μπορεί να εξασφαλίσει χρηματοδότηση για κανένα τμήμα των Κεφαλαιουχικών Δαπανών που απαιτούνται για την υλοποίηση κάποιας Μεταβολής (το **Χρηματοδοτικό Έλλειμμα**) από τις πηγές που αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο 3.1(γ) και οι εν λόγω Κεφαλαιουχικές Δαπάνες υπερβαίνουν το ποσό των εκατό χιλιάδων Ευρώ (€100.000) (αναπροσαρμοζόμενο), τότε, κατόπιν αιτήματος του Δημοσίου, ο Παραχωρησιούχος θα πρέπει να καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια να παρέχει την εν λόγω χρηματοδότηση με λογικούς όρους όπως είναι διαθέσιμοι προς αυτόν. Η καταβολή κάθε δυνατής προσπάθειας περιλαμβάνει την κατάρτιση ενός κατάλληλου επιχειρηματικού σχεδίου αναφορικά με την επιχειρηματική δραστηριότητα του Παραχωρησιούχου, όπως αυτή επηρεάζεται από τη Μεταβολή, το οποίο θα αποδεικνύει την ικανότητα του Παραχωρησιούχου να εφαρμόσει με επιτυχία την αντίστοιχη στρατηγική χρηματοδότησης που αφορά στο Χρηματοδοτικό Έλλειμμα. Προς αποφυγή αμφιβολιών, όλα τα έξοδα που επιβαρύνεται ο Παραχωρησιούχος (εσωτερικά και εξωτερικά) μετά την απαίτηση του Δημοσίου σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο 12 θα καταβληθούν από το Δημόσιο μόλις προκύψουν.

12.2 Εάν ο Παραχωρησιούχος, παρότι έχει καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για περίοδο τουλάχιστον ογδόντα τεσσάρων (84) ημερών (ή οποιαδήποτε μικρότερη περίοδο κρίνεται λογική βάσει των

συνθηκών) μετά τον καθορισμό του ύψους του Χρηματοδοτικού Ελλείμματος, δεν δύναται να εξασφαλίσει την εν λόγω χρηματοδότηση με όρους που να ικανοποιούν ευλόγως τον Παραχωρησιούχο και το Δημόσιο, τότε θα πρέπει να ενημερώσει το Δημόσιο αναφέροντας τις ενέργειες στις οποίες έχει προβεί κατά την αναζήτηση χρηματοδότησης. Εντός είκοσι οκτώ (28) ημερών από τη λήψη της εν λόγω ειδοποίησης, το Δημόσιο θα πρέπει:

(α) με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος Παραρτήματος 19, να δώσει εντολή στον Παραχωρησιούχο να προχωρήσει στην ανάπτυξη της εν λόγω Μεταβολής επί τη βάσει ότι το Δημόσιο θα πραγματοποιήσει καταβολές προς τον Παραχωρησιούχο σε σχέση με το Χρηματοδοτικό Έλλειμμα σύμφωνα με την παράγραφο 12.2, ή

(β) να αποσύρει την απαίτηση προς τον Παραχωρησιούχο να υλοποιήσει την αντίστοιχη Μεταβολή, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος 19 και το Δημόσιο πρέπει να καταβάλει στον Παραχωρησιούχο, με όλα τα άμεσα πληρωτέα μικροέξοδα που επιβαρύνθηκε εύλογα και ορθώς ο Παραχωρησιούχος και σχετίζονται με τη Μεταβολή.

13 Καταβολή κεφαλαίου από το Δημόσιο

Όταν, σύμφωνα με οποιονδήποτε όρο του παρόντος Παραρτήματος 19, το Δημόσιο οφείλει να καταβάλει ένα κεφάλαιο αναφορικά με μία Μεταβολή:

(α) το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος θα πρέπει να συμφωνήσουν:

(i) σε ένα χρονοδιάγραμμα πληρωμών όσον αφορά την καταβολή του εν λόγω ποσού, το οποίο να περιλαμβάνει το ύψος και τη χρονική στιγμή που προκύπτουν τα έξοδα για τον Παραχωρησιούχο κατά την υλοποίηση της Μεταβολής, στο βαθμό που βαρύνουν το Δημόσιο, με τα εν λόγω έξοδα να υπολογίζονται και πιστοποιούνται σε μηνιαία βάση και να προσδιορίζονται με αναφορά στον Τιμοκατάλογο Έργων (όπου ισχύει), μετά τον συνυπολογισμό τυχόν μείωσης στις τιμές που ορίζονται εκεί, και

(ii) στις περιπτώσεις όπου η καταβολή για τμήμα της Μεταβολής αντιστοιχεί στην υλοποίηση ενός στοιχείου της Μεταβολής, ή σε συγκεκριμένη πρόοδο προς την

υλοποίηση αυτή, [να συμφωνήσουν] σε ένα αντικειμενικό μέσο απόδειξης που να επιβεβαιώνει ότι το τμήμα της Μεταβολής, που αντιστοιχεί σε κάθε περίπτωση που οφείλεται πληρωμή βάσει του χρονοδιαγράμματος πληρωμών, φαίνεται ότι έχει δεόντως υλοποιηθεί,

(το εν λόγω χρονοδιάγραμμα πληρωμών και τα αποδεικτικά στοιχεία θα καθοριστούν βάσει του Άρθρου 39 (*Επίλυση Διαφορών*) σε περίπτωση που το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος δεν κατορθώσουν να συμφωνήσουν στους όρους αυτού) δεδομένου ότι όταν όλα ή οποιαδήποτε μέρος της Μεταβολής έχουν(ει) υλοποιηθεί από τρίτο μέρος στο πλαίσιο σύμβασης με τον Παραχωρησιούχο, με την επιφύλαξη οι όροι μιας τέτοιας σύμβασης ανάμεσα στον Παραχωρησιούχο και το τρίτο μέρος αναφορικά με την υλοποίηση της Μεταβολής να έχουν εγκριθεί από το Δημόσιο (το οποίο δεν θα πρέπει να αρνείται την εν λόγω έγκριση αδικαιολόγητα), η διαδικασία σύμφωνα με το Άρθρο 39 (*Επίλυση Διαφορών*) δεν θα δύναται να καθορίζει ένα χρονοδιάγραμμα πληρωμών ή αποδεικτικά στοιχεία, που δεν θα επιτρέπουν στον Παραχωρησιούχο να χρηματοδοτηθεί από το Δημόσιο εγκαίρως προκειμένου να προβεί στις καταβολές προς το τρίτο μέρος σύμφωνα με τη σύμβαση που έχει συνάψει με τον Παραχωρησιούχο,

(β) Το Δημόσιο πρέπει να πραγματοποιήσει τις πληρωμές προς τον Παραχωρησιούχο εντός ενός (1) μήνα από την παραλαβή από το Δημόσιο των τιμολογίων, τα οποία προσκομίστηκαν στο Δημόσιο (από κάθε ουσιώδη πλευρά) σύμφωνα με το συμφωνηθέν χρονοδιάγραμμα πληρωμών (αναλόγως την περίπτωση, δύναται να διαφέρει με συμφωνία κατά διαστήματα) συνοδευόμενα από τα αντίστοιχα αποδεικτικά στοιχεία (όταν υπάρχουν) *που πιστοποιούν ότι έχει υλοποιηθεί το αντίστοιχο μέρος της Μεταβολής,* και

(γ) εάν η πληρωμή δεν πραγματοποιηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 13.1(β), το Δημόσιο θα πρέπει να καταβάλει τόκο στον Παραχωρησιούχο επί του ανεξόφλητου ποσού, από την ημερομηνία μετά την πάροδο του ενός (1) μήνα από την παραλαβή του αντίστοιχου τιμολογίου μέχρις ότου το εν λόγω ποσό πληρωθεί, σύμφωνα με το Επιτόκιο Αναφοράς.

14 Γενικά

Μεταβολές Παραχωρησιούχου σε Έργα και Υπηρεσίες Αεροδρομίου

(α) Εάν ο Παραχωρησιούχος επιθυμεί να προβεί σε κάποια αλλαγή στα Έργα ή/και τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου, πρέπει να επιδώσει στο Δημόσιο μια ειδοποίηση μεταβολής Παραχωρησιούχου, με κοινοποίηση στον Ανεξάρτητο Μηχανικό, σε περίπτωση Μεταβολής Έργων,

(β) Η Ειδοποίηση Μεταβολής Παραχωρησιούχου πρέπει:

(i) να παραθέτει την προτεινόμενη αλλαγή στα Έργα ή τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου με επαρκείς λεπτομέρειες που θα επιτρέψουν στο Δημόσιο να την εκτιμήσει πλήρως,

(ii) να προσδιορίζει τους λόγους για τους οποίους ο Παραχωρησιούχος προτείνει την αλλαγή στα Έργα ή τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου,

(iii) να ζητά από το Δημόσιο να διαβουλεύεται με τον Παραχωρησιούχο προκειμένου να αποφασίσει εάν συμφωνεί με την αλλαγή στα Έργα ή τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου και, εφόσον συμφωνεί, ποιες συνεπακόλουθες αλλαγές απαιτεί το Δημόσιο να πραγματοποιηθούν στα Έργα ή τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου,

(iv) να προσδιορίζει τυχόν επιπτώσεις της αλλαγής στα Έργα ή τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου,

(v) να προσδιορίζει, συγκεκριμένα, εάν προτείνεται αναπροσαρμογή στην Εισφορά ή/και την Αμοιβή Παραχώρησης (και σε αυτή την περίπτωση, να παρέχει λεπτομερή εκτίμηση κόστους της εν λόγω προτεινόμενης αλλαγής), και

(vi) να υποδεικνύει εάν υπάρχουν κάποιες ημερομηνίες έως τις οποίες είναι καθοριστικής σημασίας να έχει ληφθεί απόφαση εκ μέρους του Δημοσίου.

(γ) Το Δημόσιο θα αξιολογήσει την αλλαγή που προτείνει ο Παραχωρησιούχος στα Έργα ή τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου,

λαμβάνοντας υπόψη όλα τα σχετικά ζητήματα, συμπεριλαμβανομένου του κατά πόσο:

(i) η αλλαγή επηρεάζει την ποιότητα των Έργων ή Υπηρεσιών Αεροδρομίου ή την πιθανότητα επιτυχούς παράδοσης των Έργων ή των Υπηρεσιών Αεροδρομίου,

(ii) η αλλαγή θα επηρεάσει τη σχέση του Δημοσίου ή/και του Παραχωρητή με τρίτα μέρη,

(iii) η οικονομική ευρωστία του Παραχωρησιούχου επαρκεί για την υλοποίηση των μεταβληθέντων Έργων ή Υπηρεσιών Αεροδρομίου.

(iv) η αλλαγή επηρεάζει τους κινδύνους ή τα έξοδα στα οποία εκτίθενται το Δημόσιο ή/και ο Παραχωρητής,

(v) μειώνεται η υπολειπόμενη αξία των περιουσιακών στοιχείων ή/και των εγκαταστάσεων που χρησιμοποιούνται στην Παραχώρηση.

(δ) Όσο το δυνατό συντομότερα μετά την παραλαβή της Ειδοποίησης Μεταβολής Παραχωρησιούχου, τα Μέρη θα συναντηθούν και θα συζητήσουν το ζήτημα που αναφέρεται σε αυτή. Στη διάρκεια των εν λόγω συζητήσεων, το Δημόσιο δύναται (ενεργώντας εύλογα) να προτείνει τροποποιήσεις ή δύναται, με την επιφύλαξη της παραγράφου 14(i), κατά την απόλυτη διακριτική του ευχέρεια, είτε να αποδεχτεί είτε να απορρίψει την Ειδοποίηση Μεταβολής Παραχωρησιούχου.

(ε) Εάν το Δημόσιο αποδεχτεί την Ειδοποίηση Μεταβολής Παραχωρησιούχου (με ή χωρίς τροποποίηση), η αντίστοιχη μεταβολή στα Έργα ή τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου θα υλοποιηθεί σύμφωνα με τους όρους της και τα Μέρη θα πρέπει να συζητήσουν και να συμφωνήσουν επί των υπόλοιπων λεπτομερειών όσο το δυνατό συντομότερα και θα πρέπει να συντάξουν τα έγγραφα που τυχόν απαιτούνται προκειμένου να τροποποιήσουν την παρούσα Σύμβαση ή άλλα σχετικά Έγγραφα Παραχώρησης, τα οποία είναι απαραίτητα προκειμένου να τεθεί σε εφαρμογή η αλλαγή στα Έργα ή τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου.

(στ) Εάν το Δημόσιο απορρίψει την Ειδοποίηση Μεταβολής Παραχωρησιούχου, θα πρέπει να παραθέσει τους λόγους της εν λόγω απόρριψης και εάν ο Παραχωρησιούχος δεν υποβάλλει ένσταση για την εν λόγω απόρριψη, ή εάν ο Παραχωρησιούχος υποβάλει ένσταση και η απόρριψη γίνει δεκτή ως αποτέλεσμα της Διαδικασίας Επίλυσης Διαφορών, τότε ο Παραχωρησιούχος δεν θα έχει δικαίωμα να θέσει σε εφαρμογή την Ειδοποίηση Μεταβολής Παραχωρησιούχου. Εάν η Ειδοποίηση Μεταβολής Παραχωρησιούχου γίνει αποδεκτή (με ή χωρίς τροποποίηση) ή εάν η Ειδοποίηση Μεταβολής Παραχωρησιούχου γίνει αποδεκτή ως αποτέλεσμα της Διαδικασίας Επίλυσης Διαφορών, τότε θα ισχύουν αντίστοιχα οι παράγραφοι 11 έως 13.

(ζ) Εκτός από την περίπτωση που η αποδοχή εκ μέρους του Δημοσίου ή/και του Παραχωρητή προβλέπει ρητά μείωση της Εισφοράς ή/και της Αμοιβής Παραχώρησης, δεν θα υπάρχει μείωση στην Εισφορά ή/και την Αμοιβή Παραχώρησης λόγω της αλλαγής στα Έργα ή τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου που πρότεινε ο Παραχωρησιούχος.

(η) Εάν η αλλαγή στα Έργα ή τις Υπηρεσίες Αεροδρομίου έχει ως αποτέλεσμα μια πραγματική καθαρή εξοικονόμηση για τον Παραχωρησιούχο από την εκτέλεση των Έργων ή την παροχή των αντίστοιχων Υπηρεσιών Αεροδρομίου σε οποιοδήποτε Έτος Παραχώρησης (η **Καθαρή Εξοικονόμηση από Υπηρεσίες**), τότε η Εισφορά που είναι καταβλητέα το εν λόγω Έτος Παραχώρησης θα αυξηθεί κατά πενήντα τοις εκατό (50%) επί της Καθαρής Εξοικονόμησης από Υπηρεσίες που ισχύει για το εν λόγω Έτος Παραχώρησης.

(θ) Το Δημόσιο δεν έχει δικαίωμα να απορρίψει μια αλλαγή στα Έργα:

(i) η οποία απαιτείται σε συμμόρφωση μιας Μεταβολής Νομοθεσίας,

(ii) η οποία απαιτείται προκειμένου ο Παραχωρησιούχος να συμμορφώνεται με τη Νομοθεσία ή/και τις Κρατικές Άδειες και/ή την Άδεια Παραχωρησιούχου,

(iii) όταν ο Παραχωρησιούχος έχει αποδείξει, προς εύλογη ικανοποίηση του Δημοσίου, ότι η εν λόγω αλλαγή στα Έργα δεν έχει δυσμενείς επιπτώσεις στην ποιότητα, τη φύση και το εύρος των Έργων σε σχέση με αυτά που τίθενται στο Παράρτημα 12 (Έργα) και όταν ο Παραχωρησιούχος έχει αποδείξει, προς εύλογη ικανοποίηση του Δημοσίου, ότι η εν λόγω αλλαγή στα Έργα δεν θα επηρεάσει το Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Επικείμενων Έργων, και

(iv) η οποία δεν έχει δυσμενείς επιπτώσεις στους κινδύνους ή το κόστος στο οποίο εκτίθεται το Δημόσιο ή/και ο Παραχωρητής.

(ι) Το Δημόσιο δεν έχει δικαίωμα να απορρίψει μια αλλαγή στις Υπηρεσίες Αεροδρομίου:

(i) η οποία απαιτείται σε συμμόρφωση μιας Μεταβολής Νομοθεσίας, ή

(ii) η οποία απαιτείται προκειμένου ο Παραχωρησιούχος να συμμορφώνεται με τη Νομοθεσία ή/και τις Κρατικές Άδειες ή/και την Άδεια Παραχωρησιούχου.

(ια) Τα έξοδα από την υλοποίηση μιας αλλαγής στα Έργα λόγω Αποζημιώσιμων Μεταβολών Νομοθεσίας (συμπεριλαμβανομένης τυχόν συνεπαγόμενης προσαρμογής στην Εισφορά και, εάν ισχύει, στην Αμοιβή Παραχώρησης) θα αντιμετωπιστούν σύμφωνα με το Άρθρο 41 (*Ισχύουσα Νομοθεσία - Μεταβολές Νομοθεσίας - Γλώσσα*) και στο βαθμό που δεν αντιμετωπιστούν θα βαρύνουν τον Παραχωρησιούχο.

15 Απόσυρση

Ο Παραχωρησιούχος δύναται να αποσύρει μια Ειδοποίηση Μεταβολής Παραχωρησιούχου ανά πάσα στιγμή.

Παράρτημα 20
Πλαίσιο Συνεργασίας ανάμεσα στην Πολεμική Αεροπορία (ΠΑ), την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) και τον Παραχωρησιούχο στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης

1. Εισαγωγή

Σκοπός του παρόντος Παραρτήματος είναι:

(α) να οριοθετήσει το πεδίο ευθύνης αφενός του Παραχωρησιούχου και αφετέρου της ΠΑ και της ΥΠΑ ως φορέων του Δημοσίου αναφορικά με τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης που περιλαμβάνονται στο αντικείμενο της παρούσας Σύμβασης Παραχώρησης,

(β) να εξειδικεύσει τα προβλεπόμενα στη Σύμβαση Παραχώρησης σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου και του Δημοσίου αναφορικά με την χρηματοδότηση, αναβάθμιση, συντήρηση και λειτουργία των εν λόγω Αεροδρομίων, και

(γ) να οριοθετήσει το πλαίσιο συνεργασίας και συντονισμού ενεργειών μεταξύ του Παραχωρησιούχου και των εν λόγω φορέων του Δημοσίου αναφορικά με τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης.

2. Ορισμός Αεροδρομίων Κοινής Χρήσης

Τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης που περιλαμβάνονται στο αντικείμενο της Σύμβασης Παραχώρησης διαχωρίζονται βάσει του υφιστάμενου επιχειρησιακού σχεδιασμού και χρήσης τους από την ΠΑ αλλά και των σχεδίων ενδεχόμενης μελλοντικής ανάπτυξης περαιτέρω δραστηριοτήτων της ΠΑ σε αυτά στις ακόλουθες κατηγορίες:

Κατηγορία 1: Αεροδρόμια με μεγάλη δραστηριότητα της ΠΑ, στα οποία περιλαμβάνονται τα αεροδρόμια των Χανίων και του Ακτίου.

Κατηγορία 2: Αεροδρόμια με περιορισμένη δραστηριότητα της ΠΑ, στα οποία περιλαμβάνονται τα αεροδρόμια της Θεσσαλονίκης και της Καβάλας.

Σημειώνεται ότι τα αεροδρόμια της Θεσσαλονίκης και της Καβάλας είναι εντεταγμένα στο νατοϊκό σχεδιασμό με τις σχετικές απορρέουσες υποχρεώσεις.

Μετά από σχετική εισήγηση της ΠΑ θα είναι δυνατή η αλλαγή κατηγοριοποίησης ενός Αεροδρομίου Κοινής Χρήσης από αεροδρόμιο Κατηγορίας 1 σε αεροδρόμιο Κατηγορίας 2. Σε περίπτωση που μια τέτοια αλλαγή στην κατηγοριοποίηση έχει επιπτώσεις στις παρεχόμενες από τον Παραχωρησιούχο Υπηρεσίες Αεροδρομίου (Airport Services) ή στα Έργα (Works), αυτές θα αντιμετωπιστούν ως Μεταβολές

Υπηρεσιών Δημοσίου ή Μεταβολές Έργων Δημοσίου, ανάλογα με την περίπτωση, βάσει των προβλέψεων του Άρθρου 42 (Διαδικασία Μεταβολών) και του Παραρτήματος 19 (Μεταβολές) της Σύμβασης Παραχώρησης.

3. Οριοθέτηση Παραχώρησης

3.1 Στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 1 παραχωρείται στον Παραχωρησιούχο προς αναβάθμιση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση μόνο ο αεροσταθμός και περιβάλλων χώρος, ο χώρος στάθμευσης των πολιτικών αεροσκαφών και ο περιβάλλων χώρος, οι τυχόν τροχόδρομοι αποκλειστικής χρήσης από την πολιτική αεροπορία (που συνδέουν τον χώρο στάθμευσης των πολιτικών αεροσκαφών με το υπόλοιπο δίκτυο τροχοδρόμων -διαδρόμου/ων του αεροδρομίου) και ο χώρος στάθμευσης οχημάτων. Σε ειδικές περιπτώσεις και κατόπιν σχετικής έγκρισης της ΠΑ παραχωρείται και χώρος που δεν απαιτείται για τις δραστηριότητες της ΠΑ και θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την επέκταση του αεροσταθμού ή/και των χώρων στάθμευσης αεροσκαφών και οχημάτων.

3.2 Οι εγκαταστάσεις κοινής χρήσης που δεν παραχωρούνται θα συντηρούνται και θα λειτουργούν με αποκλειστική ευθύνη της ΠΑ.

3.3 Στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 2 παραχωρείται στον Παραχωρησιούχο το σύνολο των υποδομών. Σε κάθε περίπτωση διευκρινίζεται ότι παραμένουν στην αποκλειστική ευθύνη και χρήση της ΠΑ οι χώροι που σήμερα καταλαμβάνει η ΠΑ σε αυτά τα αεροδρόμια, συμπεριλαμβανομένων των χώρων στάθμευσης των πολεμικών, μεταφορικών ή/και πυροσβεστικών αεροσκαφών, του διοικητηρίου, των υποστηρικτικών μονάδων της ΠΑ, των τροχόδρομων ΠΑ, της περίφραξης μοίρας, σύμφωνα με τα τοπογραφικά διαγράμματα της παραγράφου 3.4 κατωτέρω. Η ΠΑ θα δύναται να χρησιμοποιεί τους διαδρόμους και τους τροχοδρόμους που βρίσκονται στην ευθύνη του Παραχωρησιούχου χωρίς χρέωση και οποιαδήποτε σχετική υπηρεσία θα παρέχεται από τον Παραχωρησιούχο.

3.4 Τα τοπογραφικά διαγράμματα του Παραρτήματος 3 (Σχέδια Περιοχών Παραχώρησης), απεικονίζουν σαφώς τον διαχωρισμό του χώρου ευθύνης της ΠΑ και του χώρου ευθύνης του Παραχωρησιούχου σε κάθε Αεροδρόμιο Κοινής Χρήσης, σύμφωνα με τις ανωτέρω οριζόμενες αρχές.

4. Πιστοποίηση Αεροδρομίων (Aerodrome Certification).

4.1 Τα αεροδρόμια πιστοποιούνται από την ΥΠΑ, ως Αρμόδια Αρχή, με βάση την κείμενη νομοθεσία και τους κανονισμούς που τη διέπουν. Οποιοδήποτε κόστος προκύψει κατά την αρχική πιστοποίηση όλων των Αεροδρομίων Κοινής Χρήσης δεν θα επιβαρύνει τον Παραχωρησιούχο ή τον προϋπολογισμό της ΠΑ και θα καλύπτεται από το Δημόσιο σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στην Σύμβαση Παραχώρησης (Άρθρο 17 (*Άδειες*)).

4.2 Για τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης υπεύθυνος για την έκδοση και διατήρηση σε ισχύ του σχετικού Πιστοποιητικού Αεροδρομίου που εκδίδεται σύμφωνα με τα ανωτέρω υπό 4.1 από την ΥΠΑ είναι ο Παραχωρησιούχος, σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στη Σύμβαση Παραχώρησης (Άρθρο 17 (*Άδειες*)). Στην περίπτωση αυτή η ΠΑ θα παρέχει στον Παραχωρησιούχο όλα εκείνα τα στοιχεία, έγγραφα, εκθέσεις και πληροφορίες που αφορούν στο μέρος του Αεροδρομίου που έχει υπό την ευθύνη της και κρίνονται απαραίτητα σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία για την έκδοση και διατήρηση σε ισχύ του σχετικού Πιστοποιητικού Αεροδρομίου. Από την εν λόγω υποχρέωση εξαιρούνται διαβαθμισμένα στοιχεία που αφορούν στην εθνική άμυνα και ασφάλεια.

4.3 Σε περίπτωση ύπαρξης συστημάτων αναγκαίων για την εκτέλεση πτήσεων πολεμικών αεροσκαφών που δεν συνάδουν με την νομοθεσία που διέπει τις πτήσεις πολιτικής αεροπορίας ή που δημιουργούν προβλήματα στην διαδικασία πιστοποίησης Αεροδρομίου/ων Κοινής Χρήσης η ΠΑ και η ΥΠΑ θα αναζητήσουν κοινά αποδεκτή τεχνική λύση, κατόπιν διαβούλευσης στην οποία θα συμμετέχει και ο Παραχωρησιούχος, που θα αποσκοπεί στην αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών με την ταυτόχρονη διατήρηση της λειτουργικότητας των αναγκαίων συστημάτων για την υλοποίηση των πτήσεων πολεμικών αεροσκαφών. Η διευθέτηση της σχετικής οικονομικής επιβάρυνσης θα γίνεται σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στην παράγραφο 4.1 ανωτέρω.

5. Περιβαλλοντική Αδειοδότηση και Ευθύνη

5.1 Η συμμόρφωση προς τις Περιβαλλοντικές Απαιτήσεις κάθε Αεροδρομίου Κοινής Χρήσης περιλαμβάνει, μεταξύ των άλλων, υποβολή ετήσιου περιβαλλοντικού δελτίου (annual report on environmental strategy) και Σχεδίου Διαχείρισης Περιβάλλοντος προς το Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας, με κοινοποίηση στην ΠΑ και την ΥΠΑ, σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στη Σύμβαση Παραχώρησης. Το Σχέδιο Διαχείρισης Περιβάλλοντος θα αποτελέσει τη βάση για την παρακολούθηση και τη

διαχείριση αποβλήτων, υδάτων, απορροών ομβρίων, διαχείριση του οικοσυστήματος, σύστημα αποτροπής συγκρούσεων με πτηνά, παρακολούθηση ποιότητας του αέρα, παρακολούθηση θορύβου, διακίνηση ραδιενεργών και λοιπών επικίνδυνων υλικών, αποκομιδή απορριμμάτων, προστασία από ηλεκτρομαγνητική ακτινοβολία κλπ. Ενδέχεται να απαιτείται η εγκατάσταση μόνιμων συστημάτων παρακολούθησης, σύμφωνα με τις Περιβαλλοντικές Απαιτήσεις. Επίσης το εγχειρίδιο ICAO Γενικού Προγραμματισμού Αερολιμένων (Έγγραφο 9184) Μέρος 2, Χρήσεις Γης και Περιβαλλοντικός Έλεγχος συμπληρώνει το Παράρτημα 14 του ICAO και παρέχει κατευθυντήριες οδηγίες για την προστασία του περιβάλλοντος στα αεροδρόμια. Στο Εγχειρίδιο Αεροδρομίου είναι ενσωματωμένες αερολιμενικές διατάξεις για την πρόληψη και αντιμετώπιση ρύπανσης (διαδικασίες, ενέργειες, υπεύθυνοι ενεργειών, κατάλληλα μέσα, κλπ).

5.2 Σε σχέση με τις Περιβαλλοντικές Άδειες (όπως ορίζονται στη Σύμβαση Παραχώρησης) για τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 1 προβλέπονται τα εξής:

(α) ο Παραχωρησιούχος έχει την ευθύνη για την πολιτική λειτουργία του αεροδρομίου, τις υποδομές και τις δραστηριότητες αρμοδιότητάς του σύμφωνα με τα ανωτέρω υπό παράγραφο 3.1 αναφερόμενα. Οι εν λόγω δραστηριότητες πρέπει να καλύπτονται από περιβαλλοντική αδειοδότηση, η οποία θα πρέπει να βρίσκεται σε ισχύ με ευθύνη του Παραχωρησιούχου σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στη Σύμβαση Παραχώρησης.

(β) Υποδομές που παραμένουν στο πεδίο ευθύνης της ΠΑ, αλλά χρησιμοποιούνται για την λειτουργία του αεροδρομίου και από τον Παραχωρησιούχο (π.χ. διάδρομος προσγειώσεων - απογειώσεων) θα περιλαμβάνονται στην περιβαλλοντική αδειοδότηση της λειτουργίας του πολιτικού σκέλους του αεροδρομίου.

(γ) Νέα έργα ή τροποποίηση υφιστάμενων έργων που εμπίπτουν στο πεδίο ευθύνης της ΠΑ σύμφωνα με τα ανωτέρω υπό παράγραφο 3 αναφερόμενα θα εξαιρούνται των διαδικασιών περιβαλλοντικής αδειοδότησης σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ. 2 του ν. 4014/2011, εφόσον εξυπηρετούν σκοπούς εθνικής άμυνας.

(δ) Για έργα κοινής χρήσης (πολιτικής & στρατιωτικής) απαιτείται περιβαλλοντική αδειοδότηση της κατασκευής του έργου και του πολιτικού σκέλους λειτουργίας του. Σε περιπτώσεις που δεν είναι σαφές αν πρέπει να τηρηθούν οι σχετικές διαδικασίες, θα ζητείται η

γνωμοδότηση της αρμόδιας υπηρεσίας ΕΥΠΕ (Ειδική Υπηρεσία Περιβάλλοντος). Η σχετική διαδικασία αδειοδότησης θα γίνεται από τον Παραχωρησιούχο, με συνδρομή, όπου απαιτείται, από την ΠΑ, εκτός αν άλλως συμφωνηθεί μεταξύ των δύο πλευρών.

5.3 Συνοψίζοντας, υπεύθυνος για τη διατήρηση σε ισχύ των Περιβαλλοντικών Αδειών και την τήρηση των Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων θα είναι ο Παραχωρησιούχος όσον αφορά στις υποδομές αρμοδιότητας και ευθύνης του και την πολιτική χρήση συνολικά του αεροδρομίου. Για την υλοποίηση/τήρηση μέρους των Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων που έχουν πεδίο εφαρμογής περιοχές και υποδομές που παραμένουν στο πεδίο ευθύνης της ΠΑ, η ευθύνη τήρησης των Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων ανήκει στην ΠΑ με εξαίρεση το σκέλος της πολιτικής χρήσης τους, εκτός αν άλλως συμφωνηθεί μεταξύ των δύο πλευρών. Σε θέματα που δεν υπάρχει σαφής διακριτή επιρροή των δραστηριοτήτων του Παραχωρησιούχου ή της ΠΑ στη διαμόρφωση περιβαλλοντικών παραμέτρων, αυτά θα αποσαφηνίζονται από κοινού και σε συνεργασία κατά περίπτωση σύμφωνα με την παράγραφο 5.2(δ) ανωτέρω και σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.

5.4 Για τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 2, η ευθύνη για Περιβαλλοντικές Άδειες καθώς και η τήρηση των Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων αναλαμβάνονται σύμφωνα με τα οριζόμενα στη Σύμβαση Παραχώρησης από τον Παραχωρησιούχο.

6. Προτεραιότητα Χρήσης και Επίπεδο Υπηρεσιών

6.1 Τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης πρέπει να εξυπηρετούν ανεμπόδιστα τόσο τις αεροπορικές μεταφορές της πολιτικής αεροπορίας όσο και τις υπηρεσιακές ανάγκες της ΠΑ.

Συγκεκριμένα στα εν λόγω αεροδρόμια θα πρέπει να υπάρχει ο απαραίτητος σχεδιασμός ή / και έργα, αναφορικά με:

(α) τις απαιτούμενες υποδομές (infrastructure)

(β) έμψυχο δυναμικό και διαδικασίες αεροδρομίου (human resources and airport operations) και

(γ) συστήματα επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης (CNS),

ώστε να μην δημιουργούνται κωλύματα ή στρεβλώσεις στην εξυπηρέτηση των υπηρεσιακών αναγκών της ΠΑ και την εξυπηρέτηση της ζήτησης για αεροπορικές μεταφορές της πολιτικής αεροπορίας.

6.2 Υποδομές

6.2.1 Αναφορικά με θέματα απαιτούμενων υποδομών στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 1 σύμφωνα με τον Πίνακα Α του Παραρτήματος 5 (*Υπηρεσίες Αεροδρομίου*) της παρούσας Σύμβασης Παραχώρησης, η ΠΑ θα διασφαλίζει τη λειτουργία και συντήρησή τους με βάση τις Προδιαγραφές της παραγράφου 9 κατωτέρω και κατόπιν καταβολής από τον Παραχωρησιούχο της σχετικής αποζημίωσης που προβλέπεται στην παράγραφο 10 κατωτέρω.

6.2.2 Σε περίπτωση που ο Παραχωρησιούχος επιθυμεί την αναβάθμιση των λειτουργικών χαρακτηριστικών υποδομών κοινής χρήσης κάποιου Αεροδρομίου Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 1 που εντάσσονται στο πεδίο ευθύνης της ΠΑ σύμφωνα με την παράγραφο 3.2 ανωτέρω, θα μπορεί να αναλάβει τις εργασίες με δική του ευθύνη και κόστος και μόνο εφόσον εξασφαλίσει σχετική έγκριση από την ΠΑ και την ΥΠΑ κατόπιν υποβολής σχετικής πρότασης εργασιών. Οι εν λόγω εργασίες θα εκτελούνται σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στο Παράρτημα 12 (*Έργα*) και στο Παράρτημα 19 (*Μεταβολές*) της Σύμβασης Παραχώρησης που ισχύουν για τις Μεταβολές Παραχωρησιούχου. Όπου στις εν λόγω διατάξεις προβλέπεται ενέργεια της ΥΠΑ θα απαιτείται και η σύμπραξη της ΠΑ.

6.2.3 Στο πλαίσιο της ανωτέρω υπό 6.2.2 πρότασής του ο Παραχωρησιούχος θα μπορεί να αιτηθεί όπως το σχετικό μέρος του κόστους κατασκευής, που αυτός θα επιβαρυνθεί για τις εργασίες αναβάθμισης των λειτουργικών χαρακτηριστικών των εν λόγω υποδομών, να μπορεί να αποσβέννυται κατ' έτος και για χρονικό διάστημα ίσο με την ωφέλιμη διάρκεια ζωής του σχετικού έργου με την αναλογική μείωση των ποσών που θα πρέπει να καταβάλει ετησίως στην ΠΑ ως ποσοστό επί των τελών προσγείωσης σύμφωνα με τον πίνακα του άρθρου 10.1 κατωτέρω. Επί του σχετικού αιτήματος θα αποφανθεί η ΠΑ, λαμβάνοντας υπόψη την αναγκαιότητα του έργου και τις τυχόν μειώσεις στο κόστος λειτουργίας και συντήρησης των εν λόγω προς αναβάθμιση υποδομών ως αποτέλεσμα των σχετικών εργασιών, και θα γνωστοποιήσει τη θέση της μαζί με την παροχή τυχόν έγκρισης σύμφωνα με τη διαδικασία της παραγράφου 6.2.2.

6.2.4 Αναφορικά με θέματα απαιτούμενων υποδομών στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 2, ο Παραχωρησιούχος θα διασφαλίζει τη λειτουργία και συντήρηση με βάσει τις Προδιαγραφές της παραγράφου 9 κατωτέρω. Σε περίπτωση που η ΠΑ επιθυμεί την αναβάθμιση των λειτουργικών χαρακτηριστικών κάποιου Αεροδρομίου Κοινής Χρήσης αυτής της κατηγορίας, η ΠΑ και η ΥΠΑ θα αναζητήσουν κοινά αποδεκτή τεχνική λύση

με βάση το υφιστάμενο πλαίσιο συνεργασίας και κατόπιν διαβούλευσης με τον Παραχωρησιούχο, με ταυτόχρονη διευθέτηση της σχετικής οικονομικής επιβάρυνσης και η υλοποίηση θα γίνει σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στο Παράρτημα 19 (*Μεταβολές*) της Σύμβασης Παραχώρησης που εφαρμόζεται για τις Μεταβολές Δημοσίου.

6.2.5 Η ΠΑ, η ΥΠΑ και ο Παραχωρησιούχος θα προβαίνουν ετησίως στην από κοινού εκτίμηση της υφιστάμενης κατάστασης των υποδομών, συμπεριλαμβανομένων των στρωμένων επιφανειών, προκειμένου να αξιολογείται τακτικά η καλή λειτουργία και ασφάλειά τους.

6.3 Διαδικασίες

6.3.1 Το πλαίσιο παροχής Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας σε πολιτικά και στρατιωτικά αεροδρόμια, σε πολιτικά και στρατιωτικά αεροσκάφη είναι καθορισμένο, όπως προβλέπεται στα αεροναυτικά εγχειρίδια AIP - GREECE και MAIP σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, μεταξύ άλλων των Κανονισμών (ΕΚ) για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (υπ' αριθ. 549/2004 έως 552/2004).

6.3.2 Η παροχή Υπηρεσιών Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας (ΔΕΚ, ATM) στα Αεροδρόμια Χανίων και Ακτίου/Πρέβεζας, καθώς και εντός των στρατιωτικών τερματικών περιοχών (MTMAs) Ανδραβίδας, Πρέβεζας, Σούδας, όπως δημοσιεύονται στο AIP - GREECE και MAIP, είναι ευθύνη της ΠΑ, η οποία παρέχει ισοδύναμου επιπέδου υπηρεσίες λαμβάνοντας υπόψη τους εκτελεστικούς κανόνες του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (ATM) και τη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM) της πολιτικής αεροπορίας. Για τις υπηρεσίες αυτές, καθώς και για τις υπηρεσίες που καθορίζονται λεπτομερώς στην παράγραφο 6.3.3 κατωτέρω θα καταβάλλεται τίμημα στην ΠΑ από το Δημόσιο.

6.3.3 Σχετικά ρυθμίζονται:

(α) Περιοχή κινήσεων αεροσκαφών - Κυκλοφορία Αεροσκαφών - Σύστημα Διαχείρισης Οδοστρωμάτων Αεροδρομίων (Pavement Management System, Pavement Condition Index, Pavement Classification Number etc.)

(β) Διαχείριση επικινδυνότητας άγριας πανίδας (wildlife hazard management)

(γ) Έλεγχος Εμποδίων Καθαρότητας (Obstacle Clearance Control)

(δ) Συστήματα επικοινωνιών, πλοήγησης και επιτήρησης (CNS)

(ε) Βοηθήματα Οπτικής Προσέγγισης (VASIS, PAPI etc.)

σύμφωνα με όσα είναι δημοσιευμένα στο AIP Greece.

(στ) Επιθεωρήσεις, Έλεγχοι για Ασφαλή Λειτουργία Αεροδρομίων

(ζ) Διατήρηση Ετοιμότητας, περιλαμβανομένων της διαχείρισης συντήρησης, προληπτικής συντήρησης και απαιτήσεις ηλεκτρισμού.

6.3.4 Αναφορικά με τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 1, το σύνολο των ανωτέρω υπό παράγραφο 6.3.3 αναφερόμενων σημείων ανήκουν στο πεδίο ευθύνης της ΠΑ (ή κατά περίπτωση της ΥΠΑ, ανάλογα σε ποιον ανήκει ο σχετικός εξοπλισμός), η οποία υποχρεούται να συμμορφώνεται με τις Προδιαγραφές της παραγράφου 9 κατωτέρω.

6.3.5 Αναφορικά με τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 2, η ΠΑ (ή κατά περίπτωση η ΥΠΑ) θα είναι υπεύθυνη για τα αναφερόμενα ανωτέρω υπό παράγραφο 6.3.3 (γ) και (δ) σημεία, ως προς τα οποία θα πρέπει να συμμορφώνεται με βάση τις Προδιαγραφές της παραγράφου 9 κατωτέρω. Τα ίδια θα ισχύουν και για τα οπτικά βοηθήματα ναυτιλίας (σημάνσεις - φώτα - εμποδίων), υπό την προϋπόθεση ότι δεν θα βρίσκονται εντός ή σε επαφή με το χώρο του αεροδρομίου. Ο Παραχωρησιούχος θα είναι υπεύθυνος για τα υπόλοιπα σύμφωνα με τις προδιαγραφές που ορίζονται στη Σύμβαση Παραχώρησης.

6.4 Αεροναυτικά Βοηθήματα/Εξοπλισμός

6.4.1 Θέματα αεροναυτικών βοηθημάτων/εξοπλισμού, διαδικασιών και έμψυχου δυναμικού που σχετίζονται με τη Διαχείριση Εναέριας Κυκλοφορίας, τη ρύθμιση χρήσης των διαδρόμων προσγείωσης και απογείωσης και τη ρύθμιση της εναέριας κυκλοφορίας εντός του αεροδρομίου, τα οποία ενδέχεται να αφορούν εκτός από τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης και άλλα Περιφερειακά Αεροδρόμια που επηρεάζονται από τις ρυθμίσεις του εναερίου χώρου που ελέγχει η ΠΑ, ανήκουν στο πεδίο ευθύνης της ΠΑ και για αυτά θα καταβάλλεται τίμημα στην ΠΑ από το Δημόσιο. Σε κάθε περίπτωση διευκρινίζεται, ότι όπου σήμερα την ευθύνη την έχει η ΥΠΑ αντί της ΠΑ για τα θέματα αυτά, υπεύθυνη έναντι του Παραχωρησιούχου είναι η ΥΠΑ και όχι η ΠΑ.

6.4.2 Οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας που παρέχονται από μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας της ΠΑ θα λαμβάνουν υπόψη:

(α) τις διατάξεις του Παραρτήματος Β του Κανονισμού (ΕΚ) 1108/2009 για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας «βασικές απαιτήσεις για ATM/ANS και ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας»

(β) το πλαίσιο επιδόσεων του γενικού προγράμματος για την διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (ATM) του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 390/2013 για καθορισμό μηχανισμού επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου και

(γ) το προγραμματισμένο επίπεδο εξυπηρέτησης σε σύνδεση με τη δήλωση χωρητικότητας του αεροδρομίου.

6.4.3 Για την αναβάθμιση των Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας εντός των στρατιωτικών τερματικών περιοχών (MTMAs) των αεροδρομίων Χανίων και Ανδραβίδας, απαιτείται εκσυγχρονισμός των Τομέων Επικοινωνιών και Επιτήρησης, με την απόκτηση των ακόλουθων συστημάτων:

(α) Wide Area Multilateration System (WAM) / Automatic Dependent Surveillance -Broadcast(ADS-B) στα αεροδρόμια Χανίων και Ανδραβίδας συμπεριλαμβανομένου ανάλογου αριθμού επίγειων αναμεταδοτών/ απομακρυσμένων σταθμών (μέγιστο τέσσερεις (4) επίγειοι αναμεταδότες/ απομακρυσμένοι σταθμοί ανά MTMA) για κάλυψη του συνόλου της έκτασης των τερματικών περιοχών (MTMA) και τον απαιτούμενο, ανά Υπηρεσία, για τα Κέντρα Ελέγχου Προσέγγισης (APP) Χανίων - Ανδραβίδας και των Πύργων Ελέγχου Αεροδρομίου στα Χανιά, την Ανδραβίδα, την Κεφαλληνία, τον Άραξο και τη Ζάκυνθο, με έως δέκα (10) θέσεις εργασίας εναέριας κυκλοφορίας το μέγιστο ανά MTMA. Τα εν λόγω συστήματα θα παρέχουν χωρητικότητα ισοδύναμη με την εγκατάσταση ενός ενιαίου Ραντάρ Δευτερεύουσας Επιτήρησης σε κάθε MTMA και θα συνεργάζονται με τα συστήματα επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης (CNS) της ΥΠΑ. Οι συνδέσεις επικοινωνίας δεδομένων ανάμεσα στα Κέντρα Ελέγχου Προσέγγισης και τους Πύργους Ελέγχου Αεροδρομίου που προαναφέρθηκαν, καθώς και τα έργα αγοράς/χρηματοδοτικής μίσθωσης/απαλλοτρίωσης γης και σύνδεσης στα δίκτυα υπηρεσιών κοινής ωφέλειας για όλους τους επίγειους αναμεταδότες/απομακρυσμένους σταθμούς εξαιρούνται από το πεδίο του παρόντος.

(β) Voice Communication System (VCS) στις Υπηρεσίες Προσέγγισης και στους Πύργους Ελέγχου των αεροδρομίων Χανίων, Ανδραβίδας,

Κεφαλληνίας, Αράξου και Ζακύνθου, ανάλογης χωρητικότητας των διαχειριζόμενων συχνοτήτων και των θέσεων εργασίας που θα αναπτυχθούν σε κάθε Κέντρο Ελέγχου Προσέγγισης και σε κάθε Πύργο Ελέγχου Αεροδρομίου, αντίστοιχα, έως οκτώ (8) θέσεις εργασίας το μέγιστο συνολικά.

(γ) Advanced Surface Movement Guidance and Control System (A-SMGCS) ή ένα σύστημα multilateration ισοδύναμων δυνατοτήτων, για παροχή Routing, Guidance, Surveillance and control αεροσκαφών και οχημάτων, εντός του αεροδρομίου των Χανίων με ανάλογο τερματικό εξοπλισμό στους εν λόγω Πύργους Ελέγχου Αεροδρομίου.

Η προμήθεια και το κόστος των ανωτέρω αναφερόμενων συστημάτων σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές και τις απαιτήσεις λειτουργίας που θα εκδοθούν από την ΠΑ, καθώς και η παροχή αρχικής εκπαίδευσης του προσωπικού που θα απαιτηθεί για την λειτουργία και χρήση αυτών, έως πενήντα (50) άτομα το μέγιστο, θα καλυφθεί από τον Παραχωρησιούχο.

Αφού τεθούν σε πλήρη λειτουργία τα συστήματα που περιγράφονται στις παραγράφους 6.4.3(α), (β) και (γ) ανωτέρω, η ΠΑ θα τα παραλάβει και θα είναι υπεύθυνη για τη λειτουργία και τη συντήρησή τους.

6.5 Απαιτούμενο Επίπεδο Εξυπηρέτησης και Γενικές Διατάξεις

6.5.1 Σε περίπτωση που για οποιαδήποτε επιχειρησιακή ή άλλη ανάγκη υπάρξουν αλλαγές στον φορέα ευθύνης διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας ή/και της ρύθμισης χρήσης των διαδρόμων προσγείωσης και απογείωσης ή/και της ρύθμισης της εναέριας κυκλοφορίας εντός του αεροδρομίου, περιλαμβανομένων και των θεμάτων της παραγράφου 6.3 ανωτέρω, μεταξύ ΠΑ και ΥΠΑ ή άλλου φορέα του Δημοσίου, αυτές κοινοποιούνται αμελλητί στον Παραχωρησιούχο και είναι δεσμευτικές για αυτόν.

6.5.2 Σε εφαρμογή των σχετικών υποχρεώσεων του Δημοσίου που προβλέπονται στην παράγραφο 4.3.2(k) της Σύμβασης Παραχώρησης με βάση και όσα αναφέρονται ανωτέρω υπό παραγράφους 6.2 έως και 6.4 και λαμβάνοντας υπόψη και την προμήθεια από τον Παραχωρησιούχο του υπό παράγραφο 6.4.3 εξοπλισμού και την πάροδο χρονικής περιόδου δύο (2) ετών για τη θέση σε λειτουργία και εξοικείωση του προσωπικού της ΠΑ με τον εξοπλισμό αυτό, θα υπάρξει συνεργασία μεταξύ ΥΠΑ και ΠΑ ώστε, λαμβανομένης υπόψη της απαραίτητης για τις υπηρεσιακές ανάγκες της ΠΑ δέσμευσης χωρητικότητας και με γνώμονα την ασφάλεια των πτήσεων, να είναι δυνατή η ουσιαστικά πλήρης εξυπηρέτηση της εναέριας κυκλοφοριακής

ζήτησης. Σε περίπτωση που μέσω της συνεργασίας αυτής προκύψουν ανάγκες για νέες επενδύσεις σε υποδομές, διαδικασίες ή/και εξοπλισμό, αυτές θα πρέπει να πραγματοποιηθούν από το Δημόσιο.

6.5.3 Τα Αεροσκάφη Αμυντικής Σκοπιμότητας θα έχουν προτεραιότητα στην χρήση του εναέριου χώρου και των αεροδρομίων.

Ως Αεροσκάφη Αμυντικής Σκοπιμότητας θεωρούνται αυτά που συμμετέχουν σε αποστολές για την διασφάλιση της εθνικής άμυνας και ασφάλειας και της κάλυψης των υποχρεώσεων έναντι διεθνών αμυντικών συμφωνιών. Συγκεκριμένα στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται:

(α) αεροσκάφη επιφυλακής για εθνικούς και συμμαχικούς σκοπούς.

(β) αεροσκάφη που συμμετέχουν σε δημοσιευμένες εθνικές, νατοϊκές, ή πολυεθνικές ασκήσεις.

6.5.4 Εκτός των ανωτέρω αναφερόμενων υπό παράγραφο 6.5.3 αεροσκαφών αμυντικής σκοπιμότητας προτεραιότητα στην χρήση του εναέριου χώρου και των αεροδρομίων σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς έχουν:

(α) αεροσκάφη VIP σύμφωνα με τα αναγραφόμενα στο AIP Greece.

(β) αεροσκάφη που συμμετέχουν σε αεροδιακομιδές.

(γ) αεροσκάφη που συμμετέχουν στην πυρόσβεση.

(δ) αεροσκάφη που συμμετέχουν στην έρευνα/διάσωση.

Οι υπόλοιπες κινήσεις πολιτικών και στρατιωτικών αεροσκαφών θα διακινούνται σύμφωνα με τις προβλεπόμενες κατά ICAO διαδικασίες

7. Υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης

7.1 Το απαιτούμενο επίπεδο παροχής υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης στα πολιτικά αεροδρόμια καθορίζεται στο σχετικό Παράρτημα Β του Κανονισμού 2014 για τα Αεροδρόμια, ενώ για τα αεροδρόμια της ΠΑ όλων των κατηγοριών υπάρχουν διαφορετικές προδιαγραφές στα αεροναυτικά εγχειρίδια AIP - GREECE και MAIP.

7.2 Στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 1 η ευθύνη παροχής υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης για τα περιστατικά όπου εμπλέκονται

πολιτικά αεροσκάφη θα αναληφθεί από τον Παραχωρησιούχο και θα υποστηρίζεται από την ΠΑ σύμφωνα με τις επιχειρησιακές δυνατότητές της.

Ο Παραχωρησιούχος θα έχει την υποχρέωση παροχής ειδικού κινητού εξοπλισμού/οχημάτων που ευλόγως απαιτούνται από την ΠΑ (στα πλαίσια του επικουρικού ρόλου της ΠΑ) ή/και του Πυροσβεστικού Σώματος Ελλάδος για την κάλυψη των αναγκών των πτήσεων πολιτικής αεροπορίας.

7.3 Στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 2 η ευθύνη παροχής υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης θα αναληφθεί από τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με τις σχετικές προβλέψεις της Σύμβασης Παραχώρησης, εκτός των περιστατικών στα οποία εμπλέκονται μόνο αεροσκάφη της ΠΑ και για τα οποία η ΠΑ θα έχει την ευθύνη αντιμετώπισής τους με την συνδρομή του Παραχωρησιούχου, όπου απαιτείται υπό τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο Εγχειρίδιο Αεροδρομίου.

7.4 Ο Παραχωρησιούχος σε συνεργασία με την ΠΑ και το ενδεχομένως εμπλεκόμενο Πυροσβεστικό Σώμα Ελλάδος, θα συντάσσουν και εκδίδουν τις αναγκαίες κατευθυντήριες οδηγίες (εγχειρίδια) και θα αναπτύσσουν το Σχέδιο Πυρασφαλείας - Διάσωσης Αεροδρομίου, το Σχέδιο Εκτάκτου Ανάγκης Αεροδρομίου που είναι κατάλληλο για τις κατά τόπους ανάγκες σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον Κανονισμό 2014 για τα Αεροδρόμιακαι τους λοιπούς ισχύοντες κανονισμούς.

8. Ασφάλεια Αεροδρομίων από Έκνομες Ενέργειες

8.1 Ο Παραχωρησιούχος σε συνεργασία με την ΥΠΑ, την Ελληνική Αστυνομία και τις στρατιωτικές αρχές αναπτύσσει το Πρόγραμμα Ασφαλείας Αεροδρομίου για κάθε ένα από τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην Ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένων των εκάστοτε εν ισχύ εθνικών κανονισμών ασφάλειας πολιτικής αεροπορίας και το υποβάλλει στην ΥΠΑ προς έγκριση.

8.2 Η ευθύνη για την φρούρηση της περιμέτρου του αεροδρομίου και την φύλαξη των προσβάσεων σε αυτό θα επιμερίζεται στην ΠΑ και στον Παραχωρησιούχο, ανάλογα με τον χώρο ευθύνης του καθενός, όπως αυτός προκύπτει από τα σχετικά τοπογραφικά διαγράμματα σύμφωνα με την παράγραφο 3.4 ανωτέρω. Ο επιμερισμός της ευθύνης για τις υπόλοιπες απαιτήσεις ασφαλείας όπως αυτές προβλέπονται από την εκάστοτε ισχύουσα εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία, θα καθορίζεται σύμφωνα με το σχετικό Πρόγραμμα Ασφαλείας Αεροδρομίου της παραγράφου 8.1 ανωτέρω, μετά από συνεννόηση της ΠΑ, της ΥΠΑ και του Παραχωρησιούχου και αφού

ληφθούν υπόψη οι χώροι ευθύνης της ΠΑ και του Παραχωρησιούχου σύμφωνα με την παράγραφο 3.4 ανωτέρω.

9. Προδιαγραφές Λειτουργίας και Συντήρησης Αεροδρομίων Κοινής Χρήσης Κατηγορίας 1

9.1 Για τη συντήρηση και λειτουργία των υφιστάμενων εγκαταστάσεων/υποδομών των Αεροδρομίων Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 1, θα ακολουθούνται οι υπάρχοντες κανονισμοί και τα κείμενα αποδοχής για συγκεκριμένα θέματα στα πλαίσια του NATO, STANAGS (Criteria and Standards for Airfields, Standardization Agreement, etc) ή του ICAO, κατά περίπτωση. Η ΠΑ ως φορέας υλοποίησης του μελετητικού και κατασκευαστικού αντικειμένου, συμπεριλαμβανομένης της ανάθεσης και επίβλεψης, θα αναλάβει οποιαδήποτε αναβάθμιση χαρακτηριστικών και επιπέδων συντήρησης, άνω των προαναφερθεισών προδιαγραφών, ώστε τα εν λόγω αεροδρόμια να πληρούν τις προδιαγραφές που αναφέρονται στους Κανονισμούς Πιστοποίησης (όπως αυτές επικαιροποιούνται και ανανεώνονται) για την έκδοση πιστοποιητικού αεροδρομίου από την ΥΠΑ, σύμφωνα με τον Κανονισμό 2014, όπως ορίζεται στην παράγραφο 4.1 ανωτέρω και η διατήρηση σε ισχύ της σχετικής πιστοποίησης χωρίς να επηρεάζονται δυσμενώς η παρούσα χρηστικότητα και τα λειτουργικά χαρακτηριστικά των αεροδρομίων. Η ΠΑ και η ΥΠΑ θα αναζητήσουν κοινά αποδεκτά μέσα και διαδικασίες στο πλαίσιο του υφιστάμενου μνημονίου συνεργασίας με ταυτόχρονη διευθέτηση της σχετικής οικονομικής επιβάρυνσης σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στην παράγραφο 4.1 ανωτέρω. Διευκρινίζεται ότι τυχόν πρόσθετο κόστος δεν θα επιβαρύνει τον Παραχωρησιούχο ή τον προϋπολογισμό της ΠΑ.

9.2 Για όλα τα έργα συντηρήσεων, αναβαθμίσεων, νέων εγκαταστάσεων, υποδομών, εξοπλισμών, συστημάτων, διαδικασιών, που αναφέρθηκαν ανωτέρω στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 1 θα εφαρμόζονται οι συστάσεις - πρακτικές των NATO STANAGS - ICAO - EASA.

9.3 Η υφιστάμενη ταξινόμηση και βαθμονόμηση δαπέδων των Αεροδρομίων Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 1 θα διατηρούνται ίσες με αυτές που επί του παρόντος αναφέρονται στα δημοσιευμένα AIP (Aeronautical Information Publication) Greece.

10. Κατανομή Κόστους και Αποζημίωση

10.1 Στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 1, η ΠΑ θα αναλάβει με δικό της κόστος τις αναφερόμενες στο παρόν Παράρτημα αρμοδιότητες και

ευθύνες, ενώ θα αποζημιωθεί σχετικώς βάσει των οριζόμενων στη Σύμβαση Παραχώρησης λαμβάνοντας από τον Παραχωρησιούχο ποσοστό επί των Τελών Προσγείωσης (landing charges) σύμφωνα με τον κατωτέρω πίνακα.

Διευκρινίζεται ότι για λόγους αποφυγής υπερφόρτωσης των διαδρόμων προσγείωσης -δαπέδων και μείωσης διάρκειας ζωής τους σύμφωνα με την AEP 46A οδηγία NATO, και σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ICAO, το πρόγραμμα και ο αριθμός πτήσεων με λόγο ACN/PCN μεγαλύτερο του ένα (1) θα εγκρίνεται από τη ΠΑ, όπως αναφέρεται στον κατωτέρω πίνακα.

Λόγος ACN / PCN	**Αριθμός Επιτρεπόμενων Προσγειώσεων**	**Ποσοστό των τελών προσγείωσης καταβλητέα προς την ΠΑ από τον Παραχωρησιούχο**
0% έως 100%	**Όλες**	**50%**
Από 100,01% έως και 110%	**Όλες**	**65%**
Από 110,01% έως και 120%	**Για τις πρώτες 100 ανά έτος προσγειώσεις**	**80%**
Από 110,01% έως και 120%	**Για τις άνω των 100 προσγειώσεων ανά έτος και ως τις 300.** **Δεν επιτρέπονται περισσότερες από 300 προσγειώσεις ανά έτος**	**150%**
Από 120,01% έως και 125%	**Για τις πρώτες 100 ανά έτος προσγειώσεις.** **Δεν επιτρέπονται περισσότερες από 100 προσγειώσεις ανά έτος**	**200%**
Άνω 125,01% έως και 130%	**Το μέγιστο 10 κινήσεις ανά έτος για λόγους ασφάλειας**	**200%**

Ως τιμή του PCN στον ανωτέρω πίνακα θα λαμβάνεται η εκάστοτε δημοσιευμένη τιμή του PCN στο ισχύοντα AIP Greece.

Διευκρινίζεται ότι η τιμή αυτή σε κάθε περίπτωση δεν μπορεί να είναι μικρότερη από την τιμή που είναι δημοσιευμένη στο AIP Greece 2013 συμφώνα με την παράγραφο 9.3 ανωτέρω.

10.2 Στα αεροδρόμια της Κατηγορίας 2, δεν θα υπάρχει καμία ειδική χρέωση υπέρ της ΠΑ πέραν όσων προβλέπονται στη Σύμβαση Παραχώρησης, εφόσον δεν παρέχονται συγκεκριμένες υπηρεσίες από την ΠΑ.

10.3 Η ΠΑ θα αποζημιώνεται από τον Παραχωρησιούχο για τις αρμοδιότητες και ευθύνες σχετικά με τις υποδομές φωτισμού στους χώρους κοινής χρήσης (διάδρομοι, τροχόδρομοι, φώτα προσέγγισης) στα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 1 που θα αναλάβει με δικό της κόστος σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα. Η αποζημίωση θα συνίσταται σε ποσοστό 50% επί των Τελών Φωτισμού (Lighting Charges) σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στην Σύμβαση Παραχώρησης.

10.4 Η ΠΑ θα αποζημιώνεται από τον Παραχωρησιούχο για το κόστος των υπηρεσιών ασφάλειας και φύλαξης υποδομών κοινής χρήσης των Αεροδρομίων Κοινής Χρήσης της Κατηγορίας 1 που η ΠΑ θα αναλάβει σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα. Η αποζημίωση θα συνίσταται σε ποσοστό επί του Τέλους Ασφάλειας (Security Charge) που θα χρεώνει ο Παραχωρισιούχος στους χρήστες των αεροδρομίων σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στην Σύμβαση Παραχώρησης, το οποίο και θα προσδιορίζεται κάθε φορά με βάση την τεκμηρίωση κόστους και εξόδων που θα παρέχει η ΠΑ στον Παραχωρησιούχο, όπως αυτά τα έξοδα και κόστη εγκρίνονται με τη διαδικασία της Παραγράφου 1.7 του Παραρτήματος 7 (*Αερολιμενικά Τέλη*) της Σύμβασης Παραχώρησης και έχει συμφωνηθεί ότι τα εν λόγω έξοδα και δαπάνες δεν δύνανται να υπερβαίνουν το ποσό που θα χρέωνε ένας ιδιώτης υπεργολάβος σε αντίστοιχες περιπτώσεις. Το επίπεδο και η ποιότητα υπηρεσιών ασφάλειας και φύλαξης για τα οποία θα αποζημιώνεται η ΠΑ από τον Παραχωρησιούχο θα ελέγχονται και γίνονται αποδεκτά από την ΥΠΑ στο πλαίσιο του Εθνικού Σχεδίου Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας.

11. Συντονιστικό Όργανο

Στο πλαίσιο λειτουργίας της Επιτροπής Διασύνδεσης (Liaison Committee) που προβλέπεται στο Άρθρο 7.1 της Σύμβασης Παραχώρησης θα δημιουργηθεί τριμελής Ομάδα Συνεργασίας για τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης (Joint Use Airports Cooperation Team) από εκπρόσωπους της ΠΑ, της ΥΠΑ και του Παραχωρησιούχου που σκοπό θα έχει την υλοποίηση του παρόντος ρυθμιστικού πλαισίου συνεργασίας και την αντιμετώπιση των καθημερινών ζητημάτων των Αεροδρομίων Κοινής Χρήσης μέσω της επεξεργασίας συμφωνιών συνεργασίας και συντονισμού ενεργειών των εμπλεκόμενων φορέων. Κατά την πρώτη συνεδρίαση της Ομάδας αυτής οι εκπρόσωποι του Δημοσίου θα ορίσουν τα δύο πρόσωπα που θα εκπροσωπούν την ΠΑ και την ΥΠΑ στην εν λόγω Ομάδα ενώ το τρίτο μέλος της

Ομάδας θα οριστεί από τους Εκπροσώπους του Παραχωρησιούχου. Επίσης, κατά την ίδια συνεδρίαση, θα συμφωνηθούν από τους εκπροσώπους του Δημοσίου και του Παραχωρησιούχου οι διαδικασίες σύγκλησης, λειτουργίας και λήψης αποφάσεων της Ομάδας.

Παράρτημα 21
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ

Παράρτημα 21Α

Υπουργικές Αποφάσεις για τα Καταστήματα Αφορολόγητων Ειδών

Αεροδρόμια	Ιδρυτική απόφαση	Αποφάσεις μετεγκατάστασης/ τροποποίησης/ επέκτασης
Θεσσαλονίκης	Τ.4792/436/29.10.1976	Δ19Γ5043343 ΕΞ/14.10.2010 (ΦΕΚ 1709/Β/2010) Δ18Γ5045824 ΕΞ/14.10.2012 (ΦΕΚ 2620/Β/2012) Δ18Γ5020817 ΕΞ/29.05.2013 (ΦΕΚ 1434/Β/2013) Δ18Γ5024728 ΕΞ/01.07.2013 (ΦΕΚ 1696/Β/2013)
Κέρκυρας	Τ.4792/436/29.10.1976	ΥΠΑ/Δ11/Γ/46503/20190/27.11.1996 Κ 3161/68/Β0019/6.11.2002 Κ 3234/52/1.9.2006 (ΦΕΚ 1360/Β/2006) 5032274.1/3758.1/1.9.2009 (ΦΕΚ 2092/Β/2009) Δ19Γ 5020712 ΕΞ/4.5.2011 (ΦΕΚ 1136/Β/2011)
Χανίων	Τ.3891/73/23.10.1987	Χ645/7/Β0019/23.8.1996 (ΦΕΚ 828/Β/1996) Δ11/Γ/42360/18488/30.10.1996 Χ.880/1/Β0019/11.2.2003 (ΦΕΚ 189/Β/2003) Δ19 5050257 ΕΞ/28.12.2009 (ΦΕΚ 21/Β/2010)
Ζακύνθου	1023716/0785/019/15.2.1989 (ΦΕΚ 144/Β/21.2.1989)	5027020.1/Γ0019/6.8.2009 (ΦΕΚ 1797/Β/2009)
Κεφαλληνίας	Α2779/16/Β0019/27.9.1994 (ΦΕΚ 878/Β/25.11.1994)	ΥΠΑ/Δ11/Γ/19174/8206/2.5.1995 Α4070/50/Γ0019/22.12.2005 (ΦΕΚ 1954/Β/2005) Α 4339/55/Γ0019 ΠΕ/17.2.2009 (ΦΕΚ /2009) Δ11/Γ/10421/3985/15.4.2013
Ακτίου	Τ.1536/38/Β0019/17.3.1998 (ΦΕΚ 298/Β/26.3.1998)	Τ2498/74/Β0019/3.6.2002 Π5535/26/Β0019/26.11.2002 (ΦΕΚ 1523/Β/2002) Π6622/61/ΠΕ/22.1.2008 (ΦΕΚ 197/Β/8.2.2008)
Καβάλας	Κ1875/67/Β0019/3.8.1995 (ΦΕΚ 713/Β/17.8.1995)	Δ11/Γ/40889/18471/28.9.1995 Κ3739/99/Β0019/22.12.1999 (ΦΕΚ 2285/Β/1999) Κ 2424/23/Β0019/2.8.2000 (ΦΕΚ 1035/Β/2000) Κ 4050/46/6.11.2007 (ΦΕΚ 2260/Β/2007)

Παράρτημα 22
ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ

1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΕΣ

1.1 Οικονομικές Επιπτώσεις

(α) Όταν προκύψει Σχετικό Συμβάν, οι οικονομικές επιπτώσεις θα καθοριστούν (εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά στην παρούσα Σύμβαση ή εάν τα Μέρη συμφωνήσουν από κοινού διαφορετικά) σύμφωνα με το αντίστοιχο Άρθρο ή Άρθρα της παρούσας Σύμβασης, τα οποία διέπουν το Σχετικό Συμβάν και το παρόν Παράρτημα 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*). Όταν για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*) το Οικονομικό Μοντέλο πρόκειται να προσαρμοστεί με βάση το Σχετικό Συμβάν, η προσαρμογή αυτή θα πραγματοποιηθεί από τον Παραχωρησιούχο, σε συνεργασία με τον Παραχωρητή και/ή το Δημόσιο (ανάλογα την περίπτωση) προκειμένου να αντανακλά την επίδραση τυχόν Σχετικού Συμβάντος στην έκδοση του Οικονομικού Μοντέλου που ίσχυε ακριβώς πριν τη σχετική προσαρμογή και προκειμένου να αντανακλά την επίδραση του Σχετικού Συμβάντος για το οποίο πραγματοποιείται η εν λόγω προσαρμογή, συμπεριλαμβανομένης της επίδρασης της Εκτιμώμενης Μεταβολής Δαπανών Παραχώρησης. Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλει προς έγκριση στο Δημόσιο όλους τους σχετικούς υπολογισμούς και το Οικονομικό Μοντέλο προσαρμοσμένο σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*) (το **Αναθεωρημένο Οικονομικό Μοντέλο**) και το Οικονομικό Μοντέλο ή το Επικαιροποιημένο Οικονομικό Μοντέλο, ανάλογα την περίπτωση, που ίσχυε αμέσως πριν τη σχετική προσαρμογή (όπου η εν λόγω έγκριση δεν δύναται να παρεμποδίζεται ή να καθυστερείται αδικαιολόγητα). Κατά τον υπολογισμό τυχόν Μεταβολής Δαπανών και τυχόν Μεταβολής Εσόδων και κατά την αξιολόγηση των προσαρμογών που πρέπει να γίνουν στο Οικονομικό Μοντέλο, το Οικονομικό Μοντέλο θα προσαρμοστεί προκειμένου να λαμβάνει υπόψη:

(i) τις σχετικές οικονομικές παραδοχές που επικρατούν τη δεδομένη στιγμή,

(ii) επικαιροποίηση των προβλέψεων (εάν είναι απαραίτητο ή/και σχετικό),

(iii) αναφορικά μόνο με το Αναθεωρημένο Οικονομικό Μοντέλο, τις αλλαγές στην προβλεπόμενη απόδοση του έργου ως αποτέλεσμα του Σχετικού Συμβάντος και

(iv) τις παραδοχές που χρησιμοποιούνται στο Οικονομικό Μοντέλο το οποίο χρησιμοποιείται από τα Μέρη ή, εάν είναι απαραίτητο, θα πρέπει να επικαιροποιηθεί το ίδιο το Οικονομικό Μοντέλο (συμπεριλαμβανομένης της απόδοσης του έργου) ώστε να είναι προσαρμοσμένο στις τρέχουσες συνθήκες ακριβώς πριν τη σχετική προσαρμογή,

σύμφωνα με το Άρθρο 31 (*Οικονομικό Μοντέλο*) της παρούσας Σύμβασης και των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν).

1.2 Εφαρμογή και αλλαγή στην Εισφορά

Όταν, σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, ο Παραχωρησιούχος ή το Δημόσιο δικαιούνται πληρωμή οποιουδήποτε ποσού, για την εκτίμηση του οποίου απαιτείται προσφυγή στο Οικονομικό Μοντέλο, η προσαρμογή (είτε αύξηση είτε μείωση, ανάλογα την περίπτωση) στην Εισφορά ή τα ποσά που καταβάλλονται από το Δημόσιο στον Παραχωρησιούχο (ή παράταση της Παραχώρησης εάν το επιλέξει ο Παραχωρησιούχος σύμφωνα με το Άρθρο 31.5 (*Οικονομικό Μοντέλο*) της παρούσας Σύμβασης (είτε εφάπαξ είτε σε περιοδική βάση) για το υπόλοιπο της διάρκειας της Περιόδου Παραχώρησης, ανάλογα την περίπτωση) θα πρέπει να είναι αυτή που απαιτείται προκειμένου να διασφαλίζεται ότι, βάσει του Αναθεωρημένου Οικονομικού Μοντέλου, ο Παραχωρησιούχος δεν θα βρεθεί ούτε σε καλύτερη ούτε σε χειρότερη θέση από αυτή που ήταν όταν βρισκόταν σε εφαρμογή η έκδοση του Οικονομικού Μοντέλου που ίσχυε ακριβώς πριν τη σχετική προσαρμογή και όταν, σε περίπτωση που η προσαρμογή είναι προς όφελος του Παραχωρησιούχου, το επίπεδο της εν λόγω προσαρμογής υπερβαίνει το ποσό της επόμενης οφειλόμενης Εισφοράς, το Δημόσιο θα καταβάλει στον Παραχωρησιούχο (επιπλέον της τυχόν προσαρμογής στην Εισφορά) ποσό ίσο με το υπερβάλλον της εν λόγω προσαρμογής κατά την ημερομηνία που καθίσταται απαιτητή η καταβολή της εν λόγω Εισφοράς.

1.3 Ούτε καλύτερη ούτε χειρότερη θέση

Οποιαδήποτε αναφορά στην παρούσα Σύμβαση σε «ούτε καλύτερα ούτε χειρότερα» ή να βρεθεί ο Παραχωρησιούχος «ούτε σε καλύτερη ούτε σε χειρότερη θέση» θα ερμηνεύεται με βάση:

(α) τα δικαιώματα, τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου, σύμφωνα με ή τα οποία απορρέουν από την εκτέλεση της παρούσας Σύμβασης, των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν) ή των Εγγράφων Παραχώρησης, και

(β) την ικανότητα του Παραχωρησιούχου να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του και να ασκήσει τα δικαιώματά του βάσει της παρούσας Σύμβασης, των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων (εάν υπάρχουν) ή των Εγγράφων Παραχώρησης,

ώστε να διασφαλιστεί ότι:

(γ) ο Παραχωρησιούχος, όσον αφορά σε οποιαδήποτε σχετική Μεταβολή Δαπανών και Μεταβολή Εσόδων, θα βρεθεί σε θέση που δεν είναι ούτε καλύτερη ούτε χειρότερη με βάση τον ΕΒΑ Κατώτατου Ορίου Ιδίων Κεφαλαίων (όπως υπολογίζεται σύμφωνα με το Οικονομικό Μοντέλο και στην εκάστοτε Ημερομηνία Υπολογισμού) και το προφίλ του ΕΒΑ ιδίων κεφαλαίων με βάση την έκδοση του Οικονομικού Μοντέλου όπως επικαιροποιήθηκε (συμπεριλαμβανομένης και με βάση την απόδοση του έργου) ώστε να είναι τρέχουσα αμέσως πριν από την εμφάνιση του Σχετικού Συμβάντος, και

(δ) η ικανότητα του Παραχωρησιούχου να συμμορφώνεται με την παρούσα Σύμβαση και τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (εάν υπάρχουν) δεν επηρεάζεται αρνητικά ή θετικά λόγω του Σχετικού Συμβάντος.

1.4 Ρυθμίσεις στο Οικονομικό Μοντέλο

Όταν τα Μέρη συμφωνούν ότι οι προσαρμογές στο Οικονομικό Μοντέλο ή το Επικαιροποιημένο Οικονομικό Μοντέλο, ανάλογα με την περίπτωση, απαιτείται να συμμορφώνονται με το παρόν Παράρτημα 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*) τυχόν τέτοιες συμφωνηθείσες προσαρμογές θα ενσωματωθούν στο Οικονομικό Μοντέλο ή το Επικαιροποιημένο Οικονομικό Μοντέλο, ανάλογα με την περίπτωση, σύμφωνα με την παράγραφο 1.1 ανωτέρω και το Αναθεωρημένο Οικονομικό Μοντέλο θα γίνει το Οικονομικό Μοντέλο ή το Επικαιροποιημένο Οικονομικό Μοντέλο, ανάλογα με την

περίπτωση, για τους σκοπούς της παρούσας Σύμβασης μέχρι την περαιτέρω τροποποίηση αυτού σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

1.5 Δικαιώματα Ελέγχου και Αποκατάστασης

Ο Παραχωρητής και/ή το Δημόσιο ή οι Δανειστές θα έχουν σε κάθε περίπτωση, κατόπιν ειδοποίησης επτά (7) Εργάσιμων Ημερών, δικαίωμα να διεξάγουν πλήρη έλεγχο στα αρχεία του Παραχωρησιούχου και το Αναθεωρημένο Οικονομικό Μοντέλο (συμπεριλαμβανομένων τυχόν τροποποιήσεων στις παραδοχές αυτού) προκειμένου να καθορίσουν την εγκυρότητα και την αποκατάσταση των εκτιμήσεων περί μη καλύτερης και μη χειρότερης θέσης που πραγματοποιήθηκαν βάσει του παρόντος Παραρτήματος 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*).

Όταν το Αναθεωρημένο Οικονομικό Μοντέλο έχει παρασχεθεί από τον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με την παράγραφο 1.4 ανωτέρω και κατά τον έλεγχο που διεξαχθεί από τον Παραχωρητή, το Δημόσιο ή/και τους Δανειστές σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο 1.5 εντοπιστεί ένα σφάλμα στο Αναθεωρημένο Οικονομικό Μοντέλο, το Αναθεωρημένο Οικονομικό Μοντέλο θα τροποποιηθεί ώστε να διορθωθεί το σφάλμα και η Αμοιβή Παραχώρησης για το υπόλοιπο της Περιόδου Παραχώρησης θα τροποποιηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 1.2 ανωτέρω. Όταν τα Μέρη έχουν ήδη, πριν τον εντοπισμό του σφάλματος, επιβαρυνθεί με τα πραγματικά έξοδα, τότε συμφωνούν ότι τα πρώτα εκατό χιλιάδες Ευρώ (€100.000) των εν λόγω εξόδων δεν θα επιστραφούν. Προς αποφυγή αμφιβολιών, η διαφορά πέντε (5) μονάδων βάσης δεν θα θεωρείται σφάλμα στο Αναθεωρημένο Οικονομικό Μοντέλο.

1.6 Αντίτυπα του Αναθεωρημένου Οικονομικού Μοντέλου

Μετά από οποιαδήποτε μεταβολή στο Οικονομικό Μοντέλο ή το Αναθεωρημένο Οικονομικό Μοντέλο, ανάλογα με την περίπτωση, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*), ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει αμέσως ένα αντίτυπο του Αναθεωρημένου Οικονομικού Μοντέλου στο Δημόσιο, στην ίδια μορφή με αυτή που καθιερώθηκε κατά την ημερομηνία της παρούσας Σύμβασης ή σε οποιαδήποτε άλλη μορφή συμφωνηθεί μεταξύ των Μερών και σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

1.7 Μηχανισμός χειρισμού Νέων Στοιχείων

Σε περίπτωση που προκύψει ένα Σχετικό Συμβάν και απαιτείται τα Μέρη να ακολουθήσουν τη διαδικασία που παρατίθεται στο παρόν Παράρτημα 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*), τότε, εάν οποιοδήποτε Μέρος έχει την εύλογη πεποίθηση ότι διαθέτει ακριβέστερες εκτιμήσεις ή νέα στοιχεία σχετικά με οποιαδήποτε Εκτιμώμενη Μεταβολή Δαπανών Παραχώρησης ή εάν ο Παραχωρησιούχος πρόκειται να υποστεί ή υφίσταται ήδη μια αυξητική Εκτιμώμενη Μεταβολή Δαπανών Παραχώρησης, σε σύγκριση με τα όσα είχαν συμφωνηθεί μεταξύ των Μερών ως προς το ίδιο Σχετικό Συμβάν, θα ακολουθηθεί η διαδικασία της παραγράφου 1.8 παρακάτω.

1.8 Παράταση Περιόδου Υποβολής Απαίτησης

Όταν το Σχετικό Συμβάν που προκαλεί την εν λόγω απαίτηση έχει συνεχιζόμενες άμεσες επιπτώσεις στην Παραχώρηση μετά από είκοσι (20) Εργάσιμες Ημέρες από την ημερομηνία που το Δημόσιο έλαβε ειδοποίηση σχετικά με το Σχετικό Συμβάν, και ο Παραχωρησιούχος ενημερώσει το Δημόσιο ότι δεν είναι εφικτό να υποβάλει πλήρως τεκμηριωμένη και αιτιολογημένη απαίτηση εντός της εν λόγω περιόδου των είκοσι (20) Εργάσιμων Ημερών, ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλει όσο το δυνατόν περισσότερα στοιχεία τεκμηρίωσης, τα οποία είναι διαθέσιμα εντός της εν λόγω περιόδου των είκοσι (20) Εργάσιμων Ημερών και τα εν λόγω στοιχεία τεκμηρίωσης θα θεωρηθούν ενδιάμεσα στοιχεία. Ο Παραχωρησιούχος θα υποβάλει εν συνεχεία περαιτέρω εύλογα ενδιάμεσα στοιχεία και έγγραφα, σε διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τις είκοσι (20) Εργάσιμες Ημέρες, μέχρις ότου παύσουν οι συνεχιζόμενες άμεσες επιπτώσεις του Σχετικού Συμβάντος στην Παραχώρηση. Θα υποβληθούν στο Δημόσιο πλήρη και οριστικά στοιχεία τεκμηρίωσης της εν λόγω απαίτησης εντός δέκα (10) Εργάσιμων Ημερών μετά την ημερομηνία κατά την οποία θα παύσουν οι συνεχιζόμενες άμεσες επιπτώσεις.

Ο Παραχωρησιούχος δικαιούται να υποβάλει απαιτήσεις που αφορούν σε Μεταβολές Νομοθεσίας ή σε Μεροληπτικές Μεταβολές Νομοθεσίας με συνεχιζόμενες άμεσες επιπτώσεις σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο 1.8, ενόσω οι άμεσες επιπτώσεις συνεχίζονται. Οι εν λόγω απαιτήσεις δεν μπορούν να υποβάλλονται συχνότερα από διάστημα τριών (3) μηνών.

1.9 Καθορισμένοι Όροι

Για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*) οι ακόλουθοι όροι θα έχουν την εξής σημασία:

Ο όρος «**Μεταβολή Δαπανών**» θα αναφέρεται, όσον αφορά σε οποιοδήποτε Σχετικό Συμβάν, στη μεταβολή (είτε εφάπαξ είτε σε περιοδική βάση και είτε θετική είτε αρνητική) των πραγματικών ή εκτιμώμενων εξόδων, ζημιών ή υποχρεώσεων του Παραχωρησιούχου (είτε κεφαλαιουχικής είτε λειτουργικής φύσης και χωρίς να επικαλύπτονται), συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, εφόσον είναι σχετικά και εφόσον προκύπτουν εύλογα:

(α) των εύλογων εξόδων συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του Άρθρου 30 (*Αποζημιώσεις*) και/ή του Άρθρου 41 (*Ισχύουσα Νομοθεσία - Μεταβολές Νομοθεσίας - Γλώσσα*) ή/και του Άρθρου 42 (*Διαδικασία Μεταβολών*) και του Παραρτήματος 19 (*Μεταβολές*) ή/και του παρόντος Παραρτήματος 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*), συμπεριλαμβανομένων των εύλογων εξόδων κατάρτισης της μελέτης και των εκτιμήσεων,

(β) των εξόδων συνεχιζόμενης απασχόλησης, ή απόλυσης του προσωπικού, που δεν χρειάζεται πλέον,

(γ) των εξόδων απασχόλησης επιπλέον προσωπικού,

(δ) των εύλογων επαγγελματικών αμοιβών,

(ε) των εξόδων του Παραχωρησιούχου για τη χρηματοδότηση τυχόν Σχετικού Συμβάντος (και των επιπτώσεων αυτού), συμπεριλαμβανομένων προμηθειών αδράνειας και εξόδων κεφαλαίου, εξόδων τόκων και εξόδων αντιστάθμισης κινδύνου, απολεσθέντων τόκων επί των χρησιμοποιημένων ιδίων κεφαλαίων και οποιασδήποτε χρηματοδότησης είναι απαραίτητη ενόσω είναι σε εκκρεμότητα προσαρμογή της Αμοιβής Παραχώρησης,

(στ) των επιπτώσεων των εξόδων εφαρμογής οποιασδήποτε ασφαλιστικής αποκατάστασης σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, συμπεριλαμβανομένων τυχόν δυσμενών επιπτώσεων στην ασφαλιστική αποζημίωση που καταβάλλεται στον Παραχωρησιούχο (είτε προέρχονται από ασφάλιση φυσικών καταστροφών είτε από ασφάλιση διακοπής εργασιών (ή το ισοδύναμό τους)) όσον αφορά στη συγκεκριμένη ασφαλιστική αποκατάσταση και τυχόν παράταση της περιόδου εφαρμογής της ασφαλιστικής αποκατάστασης.

(ζ) λειτουργικών εξόδων, ή εξόδων διάρκειας ζωής, εξόδων συντήρησης ή αντικατάστασης,

(η) Κεφαλαιουχικών Δαπανών ή/και Λειτουργικών Εξόδων,

(θ) των εξόδων που απαιτούνται για τη διαρκή συμμόρφωση με τις Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις (εάν υπάρχουν),

(ι) τυχόν απαλλαγής ή αύξησης του ποσού της απαλλαγής ή τυχόν αύξησης ασφαλίστρου σύμφωνα με ή στο πλαίσιο οποιουδήποτε ασφαλιστηρίου συμβολαίου, και

(ια) υποχρεώσεων προς τρίτα μέρη και υπεργολάβους, συμπεριλαμβανομένης της απόδοσης τυχόν νομικών εξόδων,

Ο όρος «**Μεταβολή Εσόδων**» σημαίνει, όσον αφορά σε οποιοδήποτε Σχετικό Συμβάν, στη μεταβολή (είτε εφάπαξ είτε σε περιοδική βάση και είτε θετική είτε αρνητική) των πραγματικών ή προδοκώμενων εσόδων ή του εισοδήματος του Παραχωρησιούχου και/ή τυχόν υπεργολάβων (χωρίς διπλή μέτρηση),

Ο όρος «**Εκτιμώμενη Μεταβολή Δαπανών Παραχώρησης**» όσον αφορά στα Σχετικά Συμβάντα σύμφωνα με το Άρθρο 30 (*Αποζημιώσεις*), το Άρθρο 41 (*Ισχύουσα Νομοθεσία - Μεταβολές Νομοθεσίας - Γλώσσα*) και το Άρθρο 42 (*Διαδικασία Μεταβολών*) σημαίνει το σύνολο των τυχόν εκτιμώμενων αυξητικών Μεταβολών Δαπανών ή/και Μεταβολών Εσόδων, μείον το άθροισμα τυχόν μειούμενων Μεταβολών στα Έξοδα ή/και Μεταβολών στα Έσοδα.

Ο όρος «**Σχετικό Συμβάν**» σημαίνει οποιαδήποτε Μεταβολή, Μεταβολή Νομοθεσίας σύμφωνα με το Άρθρο 41 (*Ισχύουσα Νομοθεσία - Μεταβολές Νομοθεσίας - Γλώσσα),* Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου ή/και Γεγονός Καθυστέρησης ή οποιοδήποτε άλλο ζήτημα εξαιτίας του οποίου ενδέχεται να γίνει προσαρμογή στην Εισφορά ή άλλη πληρωμή με βάση την παρούσα Σύμβαση, σύμφωνα με το Παράρτημα 23 (*Οικονομικές Προσαρμογές*).

BUNDLED FINANCIAL OFFER

From: Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"

To: Hellenic Republic Asset Development Fund S.A.
1 Kolokotroni and Stadiou Str.
105 62 Athens
Greece
Date: 10 October 2014

Re: Proposed operation and maintenance of the Cluster A Regional Airports and the Cluster B Regional Airports of the Hellenic Republic – Bundled Financial Offer

Dear Sirs,

1. This financial offer is being provided in connection with the request for proposal issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. (the **HRADF**) on 4 February 2014 in connection with the Transaction (the **RfP**), as well as the request for proposal issued by HRADF on 4 February 2014 in connection with the Cluster A Transaction (the RfP for **Cluster A**). All capitalised terms used but not otherwise defined in this financial offer have the respective meanings given to them in the RfP and the RfP for Cluster A (including the Final Version of the Concession Agreement and the Cluster A Final Version of the Concession Agreement, as applicable).

2. Each Eligible Investor's Representative identified below, in their capacity as Representatives of **Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide** and **SLENTEL LIMITED**, hereby declare that we fully understand and accept:

(i) all terms and conditions of the Tender Procedure for the Transaction, as such terms have been set out in the Invitation to Submit an Expression of Interest and the RfP and the clarifications provided by the HRADF in writing as well as the relevant terms and conditions for the Cluster A Tender Procedure and the Cluster A Transaction, as such terms have been set out in the Invitation to Submit an Expression of Interest and the Cluster A RfP and the clarifications provided by the HRADF in relation to those; and

(ii) all terms and conditions as set out in the Final Version of the Concession Agreement and the Cluster A Final Version of the Concession Agreement and confirm that there shall be no further negotiation of such agreements after the date hereof other than as specified in the RfP and the Cluster A RfP.

3. We hereby submit for and on behalf of **Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"** the following financial offer as set out below, **which is only applicable if our offer is selected as the Winning Bundled Offer:**

Upfront Concession Fee (for the Concession Agreement) = Euro six hundred twenty-five million.----------

(€ 625,000,000.00)

Annual Concession Fee (for the Concession Agreement) = Euro eleven million, six hundred thousand. ----------

(€ 11,600,000.00)

Applying the Total Score Evaluation Formula this results in an aggregate Financial Consideration (for the Concession Agreement) of:

six hundred ninety-four million, six hundred thousand.----------

(694,600,000)

and

Upfront Concession Fee (for the Cluster A Concession Agreement) = Euro six hundred nine million. ----------

(€ 609,000,000.00)

Annual Concession Fee (for the Cluster A Concession Agreement) = Euro eleven million, three hundred thousand.----------

(€ 11,300,000.00)

Applying the Total Score Evaluation Formula this results in an aggregate Financial Consideration (for the Cluster A Concession Agreement) of:

Six hundred seventy-six million, eight hundred thousand.----------

(676,800,000)

CONSORTIUM CANDIDATE:

For and on behalf of Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

(Signature): .....

Representative's name: Christoph Hans Nanke
Full business address: Flughafen, Geb. 162 (Airport, Building 162), 60547 Frankfurt am Main
Passport number (issuing authority): C5J6P9Y73 (LANDESHAUPTSTADT WIESBADEN)

(Signature): .....

Representative's name: Charles Weinland
Full business address: : Flughafen, Geb. 162 (Airport, Building 162), 60547 Frankfurt am Main
Passport number (issuing authority): C5NV9FNR1 (STADT SCHWALBACH AM TAUNUS)

For and on behalf of SLENTEL LIMITED

(Signature): .....

Representative's name: AIKATERINI IMELLOU
Full business address: 17A Dodekanissou str, 14572, Drosia, Attica, Greece
ID number (and issuing authority): AK221264 (T. A. Neas Erythraias)

ΣΥΝΔΥΑΣΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ

Από: Κοινοπραξία "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"

Προς: Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.
Κολοκοτρώνη 1 και Σταδίου
10562 Αθήνα
Ελλάδα

Ημερομηνία: 10 Οκτωβρίου 2014

Θέμα: Προτεινόμενη λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Α και των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Β του Ελληνικού Δημοσίου – Συνδυαστική Οικονομική Προσφορά

Αξιότιμοι Κύριοι,

1. Αυτή η οικονομική προσφορά παρέχεται σε σχέση με την πρόσκληση υποβολής προσφοράς που εκδόθηκε από το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε. (το ΤΑΙΠΕΔ) την 4 Φεβρουαρίου 2014 σε σχέση με τη Συναλλαγή (η **Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς**), καθώς και την πρόσκληση υποβολής προσφοράς που εκδόθηκε από το ΤΑΙΠΕΔ την 4 Φεβρουαρίου 2014 σε σχέση με τη Συναλλαγή για την Ομάδα Α (η **Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς για την Ομάδα Α**).
Όλοι οι όροι με κεφαλαία γράμματα που χρησιμοποιούνται και δεν ορίζονται διαφορετικά στην παρούσα οικονομική προσφορά έχουν την αντίστοιχη έννοια που τους αποδίδεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς και την Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς για την Ομάδα Α (συμπεριλαμβανομένου και του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης και του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης για την Ομάδα Α, ανάλογα την περίπτωση).

2. Κάθε Εκπρόσωπος Προεπιλεγέντος Επενδυτή όπως προσδιορίζεται κατωτέρω, υπό την ιδιότητά τους ως Εκπρόσωποι της **Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide** και της **SLENTEL LIMITED**, με το παρόν δηλώνουν ότι έχουν κατανοήσει πλήρως και αποδεχτεί:

(i) όλους τους όρους και τις προϋποθέσεις της Διαγωνιστικής Διαδικασίας για τη Συναλλαγή, όπως οι όροι αυτοί έχουν οριστεί στην Πρόσκληση Υποβολής Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος και στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς, καθώς και στις διευκρινίσεις που δόθηκαν γραπτώς από το ΤΑΙΠΕΔ, καθώς και τους αντίστοιχους όρους και προϋποθέσεις της Διαγωνιστικής Διαδικασίας για την Ομάδα Α και της Συναλλαγής για την Ομάδα Α, όπως οι όροι αυτοί έχουν οριστεί στην Πρόσκληση Υποβολής Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος και στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς για την Ομάδα Α και στις διευκρινίσεις που δόθηκαν από το ΤΑΙΠΕΔ σε σχέση με αυτούς και

(ii) όλους τους όρους και τις προϋποθέσεις όπως έχουν τεθεί στο Τελικό Σχέδιο της Σύμβασης Παραχώρησης και στο Τελικό Σχέδιο της Σύμβασης Παραχώρησης για την Ομάδα Α και επιβεβαιώνουν ότι δεν θα υπάρξει καμία περαιτέρω διαπραγμάτευση των εν λόγω συμβάσεων από την ημερομηνία της παρούσας πλην όπως εξειδικεύεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς και στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς για την Ομάδα Α.

3. Με το παρόν υποβάλουμε εκ μέρους και για λογαριασμό της Κοινοπραξίας "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" την ακόλουθη οικονομική προσφορά όπως ορίζεται παρακάτω, που εφαρμόζεται μόνο σε περίπτωση που η προσφορά μας επιλεγεί ως η Επιλεγείσα Συνδυαστική Προσφορά:

Προκαταβολή Αμοιβής Παραχώρησης (για τη Σύμβαση Παραχώρησης) = Ευρώ Εξακόσια είκοσι πέντε εκατομμύρια.-----

(€ 625.000.000,00)

Ετήσια Αμοιβή Παραχώρησης (για τη Σύμβαση Παραχώρησης) = Ευρώ Εντεκά εκατομμύρια εξακόσια χιλιάδες.-------

(€ 11.600.000,00)

Εφαρμόζοντας τον Τύπο Αξιολόγησης Συνολικής Βαθμολογίας αυτό έχει ως αποτέλεσμα το συνολικό Οικονομικό Αντάλλαγμα (για τη Σύμβαση Παραχώρησης) των:

Εξακοσίων ενενήντα τεσσάρων εκατομμυρίων εξακοσίων χιλιάδων.-------

(694.600.000)

και

Προκαταβολή Αμοιβής Παραχώρησης (για τη Σύμβαση Παραχώρησης της Ομάδας Α) = Ευρώ

Εξακόσια εννέα εκατομμύρια.------

(€ 609.000.000,00)

Ετήσια Αμοιβή Παραχώρησης (για τη Σύμβαση Παραχώρησης της Ομάδας Α) = Ευρώ

Έντεκα εκατομμύρια τριακόσιες χιλιάδες.------

(€ 11.300.000,00)

Εφαρμόζοντας τον Τύπο Αξιολόγησης Συνολικής Βαθμολογίας αυτό έχει ως αποτέλεσμα το συνολικό Οικονομικό Αντάλλαγμα (για τη Σύμβαση Παραχώρησης της Ομάδας Α) των:

Εξακόσιων εβδομήντα έξι εκατομμυρίων οχτακοσίων χιλιάδων.------

(676.800.000)

ΥΠΟΨΗΦΙΑ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ:

Εκ μέρους και για λογαριασμό της Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

(Υπογραφή): *ΥΠΟΓΡΑΦΗ*
Όνομα Εκπροσώπου: Christoph Hans Nanke
Πλήρης διεύθυνση εργασίας: Flughafen, Geb. 162 (Αεροδρόμιο, Κτίριο 162), 60547 Φρανκφούρτη επί του Μάιν
Αριθμός Διαβατηρίου (εκδούσα αρχή): C5J6P9Y73 (Πόλη του WIESBADEN)

(Υπογραφή): *ΥΠΟΓΡΑΦΗ*
Όνομα Εκπροσώπου: Charles Weinland
Πλήρης διεύθυνση εργασίας: Flughafen, Geb. 162 (Αεροδρόμιο, Κτίριο 162), 60547 Φρανκφούρτη επί του Μάιν
Αριθμός Διαβατηρίου (εκδούσα αρχή): C5NV9FNR1 (Πόλη SCHWALBACH επί του TAUNUS)

Εκ μέρους και για λογαριασμό της SLENTEL LIMITED

(Υπογραφή): *ΥΠΟΓΡΑΦΗ*
Όνομα Εκπροσώπου: ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΗΜΕΛΛΟΥ
Πλήρης διεύθυνση εργασίας: Οδός Δωδεκανήσου 17Α, Δροσιά, Αττική, Αθήνα
Αριθμός Δελτίου ταυτότητας (εκδούσα αρχή): ΑΚ221264 (Τ. Α. Νέας Ερυθραίας)

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.
Αθήνα, 10/10/2014
Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα
Δικηγόρος
ΑΙΚ. ΗΜΕΛΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

COMMITTED INVESTMENT COMMITMENT LETTER

From:
FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE; and

SLENTEL LIMITED;

together, the **Investors**

To:

Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" (the Candidate)

Hellenic Republic Asset Development Fund S.A.
1 Kolokotroni and Stadiou Str.
10562 Athens
Greece (the **HRADF**)
Date: 10 October 2014

Dear Sirs

Re: Proposed operation and maintenance of the Cluster B Regional Airports of the Hellenic Republic – Committed Investment Commitment Letter

1. We understand that, pursuant to the request for proposal sent to the Candidate by the HRADF on 4 February 2014 (the **RfP**), the Candidate intends to submit a binding offer in relation to the proposed award of a concession for the operation and maintenance of the Cluster B Regional Airports by the Candidate (or a SPV). We understand that, pursuant to **Appendix 5** of the RfP, the Candidate is required to confirm the amounts that are available to the Candidate in connection with its financing of the Transaction. All capitalised terms used but not otherwise defined in this letter have the meanings given to them in the RfP (including the Final Version of the Concession Agreement).

2. We each hereby severally (and not jointly or jointly and severally) irrevocably undertake to procure that there is provided, directly or indirectly, to the Candidate (and not directly or indirectly extracted, withdrawn, repaid or redeemed from or by the Candidate (or otherwise used by the Candidate)) the amount set out against our respective names in the table in paragraph 3 below (each Initial Shareholders' Commitment Investment being an **Individual Commitment**, and the Initial Shareholders' Individual Commitments in aggregate being the required Committed Investment), in each case, in cash, in immediately available funds, to ensure that the Candidate shall have (in conjunction with the other amounts available to it in cash or cash equivalents or by way of existing debt facilities) sufficient funds to satisfy its financial obligations in accordance with the Final Version of the Concession Agreement full financial consideration at closing of the Transaction (the **Funding Obligation**).

3. The Individual Commitments to be made by each of the Investors are as follows:

Name of Initial Shareholder	Individual Commitment
FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE	EUR four hundred thirty-eight million, nine hundred thirty-five thousand, thirty and thirty-five cents.
(€ 439,935,030.35)	

Name of Initial Shareholder	Individual Commitment
SLENTEL LIMITED	EUR two hundred thirty-six million, three hundred forty-nine thousand, six hundred thirty-one and seventy-three cents.
(€ 236,349,631.73)	

Total Equity Commitment	EUR six hundred seventy-five million, two hundred eighty-four thousand, six hundred sixty-two and eight cents
(€ 675,284,662.08)	

The Individual Commitments to be made by each of the Investors, to support our Bundled Financial Offer, but only in respect of Cluster B Regional Airports, are as follows:

Name of Initial Shareholder	Individual Commitment
FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE	EUR four hundred thirty-nine million, five hundred seventy-nine thousand, thirty-five and nineteen cents.
(€ 439,579,035.19)	

Name of Initial Shareholder	Individual Commitment
SLENTEL LIMITED	EUR two hundred thirty-six million, six hundred ninety-six thousand, four hundred three and fifty-six cents.
(€ 236,696,403.56)	

Total Equity Commitment	EUR six hundred seventy-six million, two hundred seventy-five thousand, four hundred thirty-eight and seventy-five cents.
(€ 676,275,438.75)	

4. The maximum aggregate amounts payable:

(a) by the Initial Shareholders under this letter shall not exceed the required Commitment Investment; and

(b) by each Investor under this letter shall not exceed that Investors' Individual Commitment.

5. As soon as reasonably practicable after the incorporation of the SPV, the Investors and the Candidate shall use all reasonable endeavours to procure that the SPV shall accede to this letter as if it were an original party to it and references herein to the Candidate shall, in such an event and where appropriate, be deemed to be references to the SPV as well.

6. Each Initial Shareholder warrants as at the date of this letter that:

(a) it has obtained all corporate authorisations and all other governmental, statutory, regulatory or other consents, licenses or authorisations required to empower it to enter into and perform its obligations under this letter where failure to obtain them would adversely affect its ability to enter into and perform its obligations under this letter;

(b) entry into and performance of its obligations under this letter will not: (i) breach any provision of its memorandum and articles of association, by-laws or equivalent constitutional documents; or (ii) result in a breach of any laws or regulations in its jurisdiction of incorporation or any order, decree or judgment of any court or any governmental or regulatory authority where any such breach would adversely affect its ability to enter into or perform its obligations under this letter;

(c) its obligations under this letter constitute binding obligations on that Investor;

(d) it has received all necessary internal approvals (including, without limitation, the necessary investment committee approvals) in relation to its obligations contained in this letter;

(e) it has available financial resources which will provide the immediately available cash to fund its Individual Commitment and:

(i) it is not aware of any reason why those funds for its own Individual Commitment will not be available when required; and

(ii) it will not take any action or fail to take any steps which might result in the funds or any part of the funds for its own Individual Commitment not being available when required;

(f) it will issue, in accordance with the terms of the Concession Agreement a Committed Investment Guarantee for an amount equal to its Individual Commitment.

7. Each Investor hereby undertakes that the Candidate will and (to the extent that it is legally capable of doing so) procure that no other person will, in a way which would, or might reasonably be expected to, prejudice the ability of the Candidate to meet its Funding Obligation:

(a) amend or agree to amend the terms of this letter, or any term of any other financing arrangement to fund the Transaction; or

(b) waive or agree to waive any rights or obligations of the Candidate or any other parties under this letter or any other financing arrangement to fund the Transaction.

8. Each Investor waives and relinquishes any right of set off or counterclaim, deduction or retention which that Investor might otherwise have in respect of any claim against or out of any payments which the Investor may be obliged to make (or procure to be made) to the Candidate (or the HRADF, as the case may be) pursuant to this letter.

9. The Investors and the Candidate agree that any claim of any Investor against the Candidate will be subordinate in rights of payment to any claims brought by the HRADF against the Candidate.

10. A person who is not a party hereto has no right under [Article 411 of the Greek Civil Code to enforce or to enjoy the benefit of any term of this letter.

11. Unless the parties hereto and HRADF specifically agree in writing, no person shall assign, transfer, charge or otherwise deal with all or any of its rights under this letter nor grant, declare, create or dispose of any right or interest in it. Any purported assignment in contravention of this paragraph 11 shall be void.

12. No amendment of this letter shall be valid unless it is in writing and signed by the parties hereto.

13. Any sum payable under this letter is exclusive of any applicable tax. Consequently, in the event that any such tax is chargeable, the payer shall pay to the payee an additional amount equal to the amount of such tax upon presentation of a proper invoice issued by the payee.

14. Each of the provisions of this letter is severable. If any provision is held to be or becomes invalid or unenforceable in any respect under the law of any jurisdiction, such provision shall have no effect in that respect and the parties shall use all reasonable efforts to replace it in that respect with a valid and enforceable substitute provision the effect of which is as close to its intended effect as possible.

15. This letter may be executed in any number of counterparts, and by each party on separate counterparts. Each counterpart is an original, but all counterparts shall together constitute one and the same instrument. Delivery of a counterpart of this letter by e-mail attachment (PDF) or telecopy shall be an effective mode of delivery.

16. This letter is governed by Greek law. Each of the parties to this letter accepts their submission to the exclusive jurisdiction of the Courts of Athens, Greece in relation to any

17. The Investors each acknowledge that the other parties to this letter may be irreparably harmed by any breach of the terms of this letter and that damages alone may not necessarily be an adequate remedy. Accordingly, such other parties shall be entitled to seek the remedies of final or interim injunction, specific performance and other equitable relief, or any combination of these remedies, for any threatened or actual breach of its terms, and no proof of special damages shall be necessary to enforce this letter.

Yours faithfully

For and on behalf of FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE

Name: Christoph Hans Nanke
Position: Representative

Name: Charles Weinland
Position: Representative

For and on behalf of SLENTEL LIMITED

Name: Aikaterini Imellou
Position: Representative

Agreed and Accepted:

For and on behalf of Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE		SLENTEL LIMITED
Name: Christoph Hans Nanke	Charles Weinland	Aikaterini Imellou
Position: Representative	Representative	Representative

Agreed and Accepted:

For and on behalf of Hellenic Republic Asset Development Fund S.A.

Name:
Position:

ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΔΕΣΜΕΥΣΗΣ ΔΕΣΜΕΥΤΙΚΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

Από

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE και

SLENTEL LIMITED

από κοινού, οι *Επενδυτές*

Προς,

Κοινοπραξία "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" (ο Υποψήφιος)

Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.
Κολοκοτρώνη 1 και Σταδίου
10562 Αθήνα
Ελλάδα (το ΤΑΙΠΕΔ)

Ημερομηνία: 10 Οκτωβρίου 2014

Αξιότιμοι Κύριοι,

Θέμα: Προτεινόμενη λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Β του Ελληνικού Δημοσίου –Επιστολή Δέσμευσης Δεσμευτικής Επένδυσης

1. Αντιλαμβανόμαστε ότι, σύμφωνα με την πρόσκληση υποβολής προσφοράς που εστάλη στον Υποψήφιο από το ΤΑΙΠΕΔ την 4 Φεβρουαρίου 2014 (η **Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς**), ο Υποψήφιος προτίθεται να υποβάλει δεσμευτική προσφορά αναφορικά με την προτεινόμενη ανάθεση της παραχώρησης για τη λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Β από τον Υποψήφιο (η από την ΕΡΣ). Αντιλαμβανόμαστε ότι, δυνάμει του **Παραρτήματος 5** της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς, ο Υποψήφιος είναι υποχρεωμένος να επιβεβαιώσει τα διαθέσιμα σε αυτόν ποσά σε σχέση με τη χρηματοδότηση της Συναλλαγής. Όλοι οι όροι που γράφονται με κεφαλαία και δεν ορίζονται διαφορετικά στην παρούσα επιστολή θα έχουν την έννοια που τους αποδίδεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς (συμπεριλαμβανομένου του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης).

2. Ο καθένας μας με την παρούσα μεμονωμένα (και όχι από κοινού η από κοινού και εις ολόκληρον) ανολαμβάνει την υποχρέωση ανέκκλητα να μεριμνήσει ώστε να παρασχεθεί, άμεσα

ή έμμεσα, στον Υποψήφιο (και όχι άμεσα ή έμμεσα να προέλθει, αναληφθεί, επιστραφεί ή εξαγοραστεί από τον Υποψήφιο (ή άλλως χρησιμοποιηθεί από τον Υποψήφιο)) το ποσό που παρατίθεται έναντι των αντίστοιχων εταιρικών μας επωνυμιών στον κάτωθι πίνακα της παραγράφου 3 (κάθε δεσμευτική επένδυση Αρχικού Μετόχου αποτελεί μια **Ατομική Δέσμευση**, και το σύνολο των Ατομικών Δεσμεύσεων αποτελεί τη **Δεσμευτική Επένδυση**), σε κάθε περίπτωση, σε μετρητά, σε άμεσα διαθέσιμα κεφάλαια, για να εξασφαλισθεί πως ο Υποψήφιος θα έχει (σε συνδυασμό με τα άλλα διαθέσιμα σε αυτόν ποσά σε μετρητά ή ταμειακά ισοδύναμα ή υφιστάμενες πιστώσεις διευκόλυνσης) χρηματικά διαθέσιμα επαρκή για να ικανοποιήσει τις οικονομικές του υποχρεώσεις σε σχέση με το πλήρες οικονομικό αντάλλαγμα του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης κατά το κλείσιμο της Συναλλαγής (η **Υποχρέωση Χρηματοδότησης**).

3 Οι Ατομικές Δεσμεύσεις που πρόκειται λάβουν χώρα από κάθε Επενδυτή έχουν ως ακολούθως:

Όνομα Αρχικού Μετόχου	Ατομική Δέσμευση
FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE	**Ευρώ** Τετρακόσια τριάντα οχτώ εκατομμύρια εννιακόσιες τριάντα πέντε χιλιάδες τριάντα και τριάντα πέντε λεπτά.----- **(€ 438.935.030,35)**

Όνομα Αρχικού Μετόχου	Ατομική Δέσμευση
SLENTEL LIMITED	**Ευρώ** Διακόσια τριάντα έξι εκατομμύρια τριακόσιες σαράντα εννέα χιλιάδες εξακόσια τριάντα ένα και εβδομήντα τρία λεπτά.--- **(€ 236.349.631,73)**

Συνολική Δεσμευτική Επένδυση	**Ευρώ** Εξακόσια εβδομήντα πέντε εκατομμύρια διακόσιες ογδόντα τέσσερις χιλιάδες εξακόσια εξήντα δύο και οχτώ λεπτά ----- **(€ 675,284,662.08)**

Οι Ατομικές Δεσμεύσεις που πρόκειται λάβουν χώρα από κάθε Επενδυτή, για να υποστηρίξουν τη Συνδυαστική Οικονομική Προσφορά μας, αλλά μόνο αναφορικά με τα Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ομάδας Β, έχουν ως ακολούθως:

Όνομα Αρχικού Μετόχου	Ατομική Δέσμευση

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE Ευρώ Τετρακόσια τριάντα εννέα εκατομμύρια πεντακόσιες εβδομήντα εννέα χιλιάδες τριάντα πέντε και δεκαεννέα λεπτά -----

(€ 439.679.035,19)

Όνομα Αρχικού Μετόχου Ατομική Δέσμευση

SLENTEL LIMITED Ευρώ Διακόσια τριάντα έξι εκατομμύρια εξακόσιες ενενήντα έξι χιλιάδες τετρακόσια τρία και πενήντα έξι λεπτά.

(€ 236.696.403,56)

Συνολική Δεσμευτική Επένδυση Ευρώ Εξακόσια εβδομήντα έξι εκατομμύρια διακόσιες εβδομήντα πέντε χιλιάδες τετρακόσια τριάντα οχτώ και εβδομήντα πέντε λεπτά

(€ 676.275.438,75)

4 Το μέγιστο συνολικό πληρωτέο ποσό:

(α) από τους Αρχικούς Μετόχους βάσει της παρούσας επιστολής δε θα υπερβεί την απαιτούμενη Δεσμευτική Επένδυση και

(β) από τον κάθε Επενδυτή βάσει της παρούσας επιστολής δε θα υπερβεί το ποσό της Ατομικής Δέσμευσης του κάθε Επενδυτή.

5 Το συντομότερο δυνατόν μετά την σύσταση της ΕΕΣ, οι Επενδυτές και ο Υποψήφιος θα καταβάλλουν κάθε εύλογη προσπάθεια για να εξασφαλίσουν ότι η ΕΕΣ θα προσχωρήσει στην εν λόγω επιστολή σαν να ήταν αρχικά συμβαλλόμενο μέρος στην παρούσα επιστολή και εφεξής αναφορές στον Υποψήφιο, σε μια τέτοια περίπτωση και όπου αρμόζει, θεωρούνται αναφορές επίσης και στην ΕΕΣ

6 Κάθε Αρχικός Μέτοχος εγγυάται κατά την ημερομηνία της παρούσας επιστολής ότι:

(α) έχει λάβει όλες τις εταιρικές εγκρίσεις και όλες τις άλλες κυβερνητικές, νομικές, κανονιστικές ή άλλες συναινέσεις, άδειες ή εγκρίσεις που απαιτούνται για την ικανότητα του να εισέλθει και να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του βάσει της παρούσας επιστολής, όπου η αδυναμία απόκτησής τους θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς την ικανότητά του να εισέλθει και εκτελέσει τις υποχρεώσεις που απορρέουν δυνάμει της παρούσας επιστολής

(β) η ανάληψη και εκτέλεση των υποχρεώσεών του βάσει της παρούσας επιστολής δεν θα: (i) παραβιάζει οποιαδήποτε διάταξη του ιδρυτικού εγγράφου και του καταστατικού του και οποιοδήποτε άλλων ισοδύναμων εγγράφων σύστασης ή (ii) έχει ως αποτέλεσμα την παραβίαση των νόμων ή κανονισμών της δικαιοδοσίας σύστασης ή οποιασδήποτε εντολής, διατάγματος ή απόφασης οποιουδήποτε δικαστηρίου ή οποιασδήποτε κυβερνητικής ή κανονιστικής αρχής, όπου η οποιαδήποτε τέτοια παραβίαση θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς την ικανότητά του να εισέλθει ή να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του βάσει της παρούσας επιστολής,

(γ) οι υποχρεώσεις που απορρέουν δυνάμει της παρούσας επιστολής αποτελούν δεσμευτικές υποχρεώσεις για τον Επενδυτή,

(δ) έχει λάβει όλες τις απαραίτητες εσωτερικές εγκρίσεις (συμπεριλαμβανομένων, χωρίς περιορισμό, των απαραίτητων εγκρίσεων επιτροπής επενδύσεων) σε σχέση με τις υποχρεώσεις του που απορρέουν από την παρούσα επιστολή,

(ε) διαθέτει τους οικονομικούς πόρους ώστε να παρασχεθούν άμεσα διαθέσιμα μετρητά για τη χρηματοδότηση της Ατομικής Δέσμευσης και ότι:

(i) δεν είναι ενήμερος για οποιοδήποτε λόγο για τον οποίο αυτά τα κεφάλαια ως προς την Ατομική του Δέσμευση δεν θα είναι διαθέσιμα όποτε απαιτείται και

(ii) δεν θα προβεί σε καμία ενέργεια ή παράλειψη που θα μπορούσε να οδηγήσει στο αποτέλεσμα αυτά τα κεφάλαια ή μέρος αυτών των κεφαλαίων της Ατομικής του Δέσμευσης να μην είναι διαθέσιμα όποτε απαιτείται,

(στ) θα εκδώσει, σύμφωνα με τους όρους της Σύμβασης Παραχώρησης, Εγγυητική Επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης για ποσό ίσο με την Ατομική του Δέσμευση.

7 Κάθε Επενδυτής αναλαμβάνει με την παρούσα την υποχρέωση να εξασφαλίσει ότι τόσο ο Υποψήφιος όσο και κανένα άλλο πρόσωπο (στο βαθμό που αυτό είναι νομικά σε θέση να το κάνει) το οποίο με οποιονδήποτε τρόπο θα μπορούσε ή αναμένεται εύλογα ότι θα μπορούσε, δεν θα θίξει την ικανότητα του Υποψηφίου να εκπληρώσει την Υποχρέωση Χρηματοδότησης:

(α) να τροποποιήσει ή να συμφωνήσει την τροποποίηση των όρων της παρούσας επιστολής, ή οποιουδήποτε όρου οποιασδήποτε άλλης χρηματοδοτικής ρύθμισης για τη χρηματοδότηση της Συναλλαγής ή

(β) να παραιτηθεί ή να συμφωνήσει να παραιτηθεί από τα δικαιώματα ή τις υποχρεώσεις του Υποψηφίου ή οποιωνδήποτε άλλων μερών στο πλαίσιο της παρούσας επιστολής ή οποιασδήποτε άλλης χρηματοδοτικής ρύθμισης για τη χρηματοδότηση της Συναλλαγής.

8 Κάθε Επενδυτής παραιτείται από κάθε δικαίωμα συμψηφισμού ή ανταπαίτησης, μείωσης ή κράτησης που ο Επενδυτής μπορεί να είχε διαφορετικά σε σχέση με οποιαδήποτε αξίωση κατά ή από τις πληρωμές τις οποίες ο Επενδυτής μπορεί να υποχρεούται να πραγματοποιήσει (ή να εξασφαλίσει ότι θα πραγματοποιηθούν) στον Υποψήφιο (ή στο ΤΑΙΠΕΔ, ανάλογα με την περίσταση) βάσει της παρούσας επιστολής.

9 Οι Επενδυτές και ο Υποψήφιος συμφωνούν ότι οποιαδήποτε αξίωση οποιουδήποτε Επενδυτή έναντι του Υποψηφίου θα έπεται τυχόν αξιώσεων του ΤΑΙΠΕΔ έναντι του Υποψηφίου όσον αφορά δικαιώματα πληρωμής.

10 Πρόσωπο που δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της παρούσας επιστολής, δεν έχει κανένα δικαίωμα σύμφωνα με το άρθρο 411 του Ελληνικού Αστικού Κώδικα να εκτελέσει ή να απολαύσει τα οφέλη οποιουδήποτε όρου της παρούσας επιστολής.

11 Εκτός αν τα μέρη της παρούσας και το ΤΑΠΕΔ μετά συμφωνήσουν εγγράφως, κανένα πρόσωπο δεν θα εκχωρήσει, μεταβιβάσει, επιβαρύνει ή με άλλο τρόπο χειριστεί όλο ή οποιοδήποτε από τα δικαιώματά της παρούσας επιστολής ούτε θα χορηγήσει, δικαιράξει, δημιουργήσει ή διαθέσει οποιοδήποτε δικαίωμα ή συμφέρον σε αυτήν. Οποιαδήποτε απόπειρα εκχώρησης κατά παράβαση της παρούσας παραγράφου 11 είναι άκυρη.

12 Καμία τροποποίηση της παρούσας επιστολής δεν είναι έγκυρη εκτός αν γίνεται εγγράφως και υπογράφεται από τα συμβαλλόμενα μέρη της παρούσας.

13 Κάθε ποσό που καταβάλλεται στο πλαίσιο της παρούσας επιστολής δεν περιλαμβάνει τυχόν εφαρμοστέο φόρο. Κατά συνέπεια, σε περίπτωση που οποιουδήποτε τέτοιος φόρος καθίσταται υπαιτιότης, ο πληρωτής οφείλει να καταβάλει στον δικαιούχο ένα επιπλέον ποσό ίσο με το ποσό του εν λόγω φόρου πριν την προσκόμιση κατάλληλου τιμολογίου που εκδίδεται από τον δικαιούχο.

14 Κάθε μία από τις διατάξεις της παρούσας επιστολής μπορεί να διαχωριστεί. Εάν κάποια διάταξη κριθεί ή καταστεί άκυρη ή ανεφάρμοστη για οποιοδήποτε λόγο σύμφωνα με το νόμο οποιουδήποτε δικαιοδοσίας, η διάταξη αυτή δεν θα έχει καμία επίδραση εν προκειμένω και τα μέρη θα καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να αντικαταστήσει εν προκειμένω με μια έγκυρη και εκτελεστή υποκατάστατη διάταξη, το αποτέλεσμα της οποίας θα είναι όσο το δυνατόν πιο κοντά στο επιδιωκόμενο αποτέλεσμα.

15 Η παρούσα επιστολή μπορεί να υπογραφεί σε οποιοδήποτε αριθμό αντιγράφων, καθώς και από κάθε μέρος σε ξεχωριστά αντίγραφα. Κάθε αντίγραφο αποτελεί ένα πρωτότυπο έγγραφο, αλλά όλα τα αντίγραφα μαζί αποτελούν ένα και το αυτό έγγραφο. Παράδοση του αντιγράφου της παρούσας επιστολής ως συνημμένο σε ηλεκτρονική αλληλογραφία σε μορφή (PDF) ή ηλεκτρονικά υπογεγραμμένο αποτελεί αποτελεσματικό τρόπο παράδοσης.

16 Η παρούσα επιστολή διέπεται από το ελληνικό δίκαιο. Έκαστο μέρος αυτής της επιστολής αποδέχεται την υποβολή του στην αποκλειστική δικαιοδοσία των Δικαστηρίων των Αθηνών, Ελλάδα, αναφορικά με οποιαδήποτε διαφορά σχετικά με την παρούσα επιστολή.

17 Κάθε Επενδυτής συναινεί/εί ότι τα υπόλοιπα μέρη της παρούσας επιστολής μπορεί να βλαφθούν ανεπανόρθωτα από οποιαδήποτε παράβαση των όρων της παρούσας επιστολής και ότι η αποζημίωση από μόνη της δεν συνιστά και ανάγκη κατάλληλο διορθωτικό μέτρο. Ως εκ τούτου, τα υπόλοιπα μέρη έχουν το δικαίωμα να χρησιμοποιήσουν τα ένδικα μέσα της τελικής ή προσωρινής διαταγής, της καταδίκης σε εκτέλεση και οποιοδήποτε άλλο νόμιμο μέσο ή οποιοδήποτε συνδυασμό αυτών των μέσων, για οποιαδήποτε απειλούμενη ή εκτελεσμένη παραβίαση των όρων της επιστολής, ενώ δεν απαιτείται απόδειξη της ειδικής ζημίας για την εκτέλεση της παρούσας επιστολής.

Ειλικρινά υμέτερος,

Στο όνομα και για λογαριασμό της FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE

ΥΠΟΓΡΑΦΗ
Επωνυμία: Christoph Hans Nanke
Ιδιότητα: Εκπρόσωπος

ΥΠΟΓΡΑΦΗ
Επωνυμία: Charles Weinland
Ιδιότητα: Εκπρόσωπος

Στο όνομα και για λογαριασμό της SLENTEL LIMITED

ΥΠΟΓΡΑΦΗ
Επωνυμία: Αικατερίνη Ήμελλου
Ιδιότητα: Εκπρόσωπος

Συμφωνήθηκε και έγινε αποδεκτό:

Στο όνομα και για λογαριασμό της Κοινοπραξίας "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"

FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE

ΥΠΟΓΡΑΦΗ
Επωνυμία: Christoph Hans Nanke
Ιδιότητα: Εκπρόσωπος

ΥΠΟΓΡΑΦΗ
Charles Weinland
Εκπρόσωπος

SLENTEL LIMITED

ΥΠΟΓΡΑΦΗ
Αικατερίνη Ήμελλου
Εκπρόσωπος

Συμφωνήθηκε και έγινε αποδεκτό:

Στο όνομα και για λογαριασμό του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.

Επωνυμία:

Ιδιότητα:

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα από του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.
Αθήνα, 10/10/2014
Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα
Δικηγόρος
ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

FINANCING DESCRIPTION LETTER FOR BUNDLED FINANCIAL OFFER

From: Consortium "TRAPORT AG-SLENTEL LTD"

To: Hellenic Republic Asset Development Fund S.A.
1 Kolokotroni and Stadiou Str.
105 62 Athens
Greece

Date: 10 October 2014

Proposed operation and maintenance of the Cluster A Regional Airports and Cluster B Regional Airports of the Hellenic Republic – Financing Description Letter

Dear Sirs,

All capitalised terms used but not otherwise defined in this letter have the respective meaning given to them in the request for proposal (including the Final Version of the Concession Agreement) issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. (the **HRADF**) on 4 February 2014 (the **RfP**) and the request for proposal in relation to the Cluster A Transaction (including the Cluster A Final Version of the Concession Agreement) issued by the HRADF on 4 February 2014 (the **Cluster A RfP**).

We hereby declare that the funding and/or financing of the Upfront Concession Fee and the Imminent Works (including any working capital requirements on or prior to the Imminent Works End Date at each of the Cluster B Regional Airports) and the Cluster A Upfront Concession Fee and the Cluster A Imminent Works (including any working capital requirements on or prior to the Imminent Works End Date at each of the Cluster A Regional Airports) in our Bundled Financial Offer will be drawn from the following sources.

For Cluster B Regional Airports.

1 (a) EUR six hundred seventy-six million, two hundred seventy-five thousand, four hundred thirty eight and seventy-five cents (**€ 676,275,438.75**) from Committed Investment from the Initial Shareholders (as defined in the Final Version of the Concession Agreement); and

2 (a) EUR Zero (€ 0) from debt sources

For Cluster A Regional Airports.

1 (b) EUR six hundred fifty-one million, eight hundred sixty-two thousand, three hundred eighty-three and eighty-one cents (**€ 651,862,383.81**) from Cluster A Committed Investment from the Initial Shareholders (as defined in the Cluster A Final Version of the Concession Agreement); and

We hereby confirm that in respect of:

Items 1 (a) and 1 (b) above, our investors will subscribe for equity equal to, in aggregate,

EUR one billion, three hundred twenty-eight million, one hundred thirty-seven thousand, eight hundred twenty-two and fifty-six cents (€1,328,137,822.56).

A copy of the equity commitment letter of the relevant subscribers substantially in the form included as Appendix 6 to the RfP is attached to this letter.

We also irrevocably commit to keep these funds available in order to satisfy the payment of the Financial Offer in accordance with the terms of the Final Version of the Concession Agreement and the Cluster A Financial Offer in accordance with the terms of the Cluster A Final Version of the Concession Agreement.

For and on behalf of Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"

Name: Christoph Hans Nanke	Charles Weinland	Aikaterini Imellou
Title: Representative	Representative	Representative
FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE		SLENTEL LIMITED

ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΓΙΑ ΣΥΝΑΥΑΣΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ

Από: Κοινοπραξία "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"

Προς: Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.
Κολοκοτρώνη 1 και Σταδίου
10562 Αθήνα
Ελλάδα

Ημερομηνία: 10 Οκτωβρίου 2014

Θέμα: Προτεινόμενη λειτουργία και συνεύρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Α και των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Β του Ελληνικού Δημοσίου – Επιστολή Περιγραφής Χρηματοδότησης

Αξιότιμοι Κύριοι,

Όλοι οι όροι με κεφαλαία γράμματα που χρησιμοποιούνται και δεν ορίζονται διαφορετικά στην παρούσα επιστολή, έχουν την αντίστοιχη έννοια που τους αποδίδεται στην πρόσκληση υποβολής προσφοράς (συμπεριλαμβανομένου και του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης) που εκδόθηκε από το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε. (το ΤΑΙΠΕΔ) την 4 Φεβρουαρίου 2014 (η **Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς**) και στην πρόσκληση υποβολής προσφοράς σε σχέση με τη Συναλλαγή για την Ομάδα Α (συμπεριλαμβανομένου και του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης για την Ομάδα Α) που εκδόθηκε από το ΤΑΙΠΕΔ την 4 Φεβρουαρίου 2014 (η **Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς για την Ομάδα Α**).

Με το παρόν επιβεβαιώνουμε ότι η παροχή κεφαλαίων και/ή χρηματοδότηση της Προκαταβολής Αμοιβής Παραχώρησης και των Επικείμενων Έργων (συμπεριλαμβανομένων κάθε αναγκών σε κεφάλαιο κίνησης κατά την ή πριν από την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο της Ομάδας Β) και της Προκαταβολής Αμοιβής Παραχώρησης για την Ομάδα Α και των Επικείμενων Έργων για την Ομάδα Α (συμπεριλαμβανομένων κάθε αναγκών σε κεφάλαιο κίνησης κατά την ή πριν από την Ημερομηνία Λήξης Επικείμενων Έργων σε κάθε Περιφερειακό Αεροδρόμιο της Ομάδας Α) στην Συνδυαστική Οικονομική μας Προσφορά θα προέρχεται από τις ακόλουθες πηγές:

Για τα Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ομάδας Β:

1. (α) Ευρώ Εξακόσια εβδομήντα έξι εκατομμύρια διακόσιες εβδομήντα πέντε χιλιάδες τετρακόσια τριάντα οχτώ και εβδομήντα πέντε λεπτά **(€676.275.438,75)** προέρχονται από Δευτερεύουσα Επένδυση από τους Αρχικούς Μετόχους (όπως καθορίζονται στο Τελικό Σχέδιο της Σύμβασης Παραχώρησης) και

2. (α) Ευρώ Μηδέν (€ 0) από δανειακά κεφάλαια.

Για τα Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ομάδας Α:

1. (β) Ευρώ Εξακόσια πενήντα ένα εκατομμύρια οχτακόσια εξήντα δύο χιλιάδες τριακόσια ογδόντα τρία και ογδόντα ένα λεπτά **(€651.862.383,81)** προέρχονται από Δεσμευτική Επένδυση για την Ομάδα Α από τους Αρχικούς Μετόχους (όπως καθορίζονται στο Τελικό Σχέδιο της Σύμβασης Παραχώρησης για την Ομάδα Α) και

2. (β) Ευρώ Μηδέν (€ 0) από δανειακά κεφάλαια.

Με το παρόν επιβεβαιώνουμε ότι:

Τα στοιχεία 1(α) και 1(β) ανωτέρω οι επενδυτές μας θα καλύψουν με ίδια κεφάλαια που

ισοδυναμούν με συνολικό ποσό Ευρώ δισεκατομμύριο τριακόσια είκοσι οχτώ εκατομμύρια εκατόν τριάντα επτά χιλιάδες οχτακόσια είκοσι δύο και πενήντα έξι λεπτά **(€1.328.137.822,56)**.

Αντίγραφο της επιστολής δέσμευσης δεσμευτικής επένδυσης από τους σχετικούς επενδυτές από κάθε ουσιώδη άποψη υπό το υπόδειγμα που παρέχεται στο **Παράρτημα 6** της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς, επισυνάπτεται στην παρούσα επιστολή

Επίσης, δεσμευόμαστε ανέκκλητα να διατηρήσουμε διαθέσιμα τα κεφάλαια αυτά με σκοπό την καταβολή της Οικονομικής μας Προσφοράς σύμφωνα με τους όρους του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης και της Οικονομικής μας Προσφοράς για την Ομάδα Α σύμφωνα με τους όρους του Τελικού Σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης για την Ομάδα Α.

ΥΠΟΓΡΑΦΗ	*ΥΠΟΓΡΑΦΗ*	*ΥΠΟΓΡΑΦΗ*

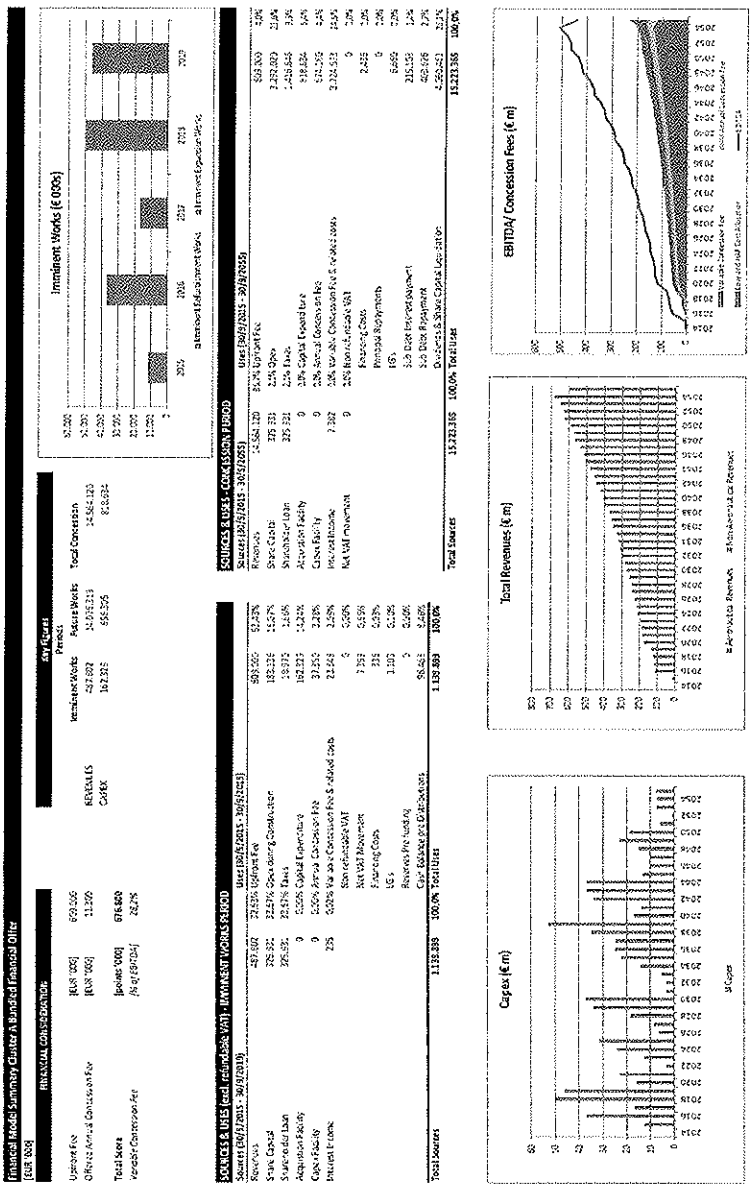
Εκ μέρους και για λογαριασμό της Κοινοπραξίας "FRAPORT AG-SLENTEL LTD"

Επωνυμία:	Christoph Hans Nanke	Charles Weinland	Αικατερίνη Ήμελλου
Τίτλος:	Εκπρόσωπος	Εκπρόσωπος	Εκπρόσωπος
	FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE		SLENTEL LIMITED

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.
Αθήνα, 10/10/2014
Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα Δικηγόρος

Παράρτημα 25
Οικονομικό Μοντέλο

Σημειώνεται ότι το Οικονομικό Μοντέλο σε μορφή xls που υπεβλήθη με την Προσφορά με τελευταία ημερομηνία αποθήκευσης 10 Οκτωβρίου 2014, 15.44 μ.μ., παρέχεται σε CD–ROM, ενώ στο παρόν Παράρτημα 25 περιλαμβάνεται μόνο η σελίδα της περίληψής του.



Strategic Rationale for the Cluster A Regional Airports

Introduction

On the 4 February 2014 the Hellenic Republic Asset Development Fund (HRADF) on behalf of the Hellenic Republic issued the Request for Proposal for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Regional Airports of the Hellenic Republic for a period of 40 years. The airports are grouped into two Clusters of 7 each, having an approximately equal amount of traffic and being split according to the specific regional areas, i.e. indicated as "Cluster A" for the airports located on Continental Greece, the Ionian Sea and Crete, and "Cluster B" for the airports in the Aegean region.

Under evaluation and consideration of all information made available, the site visits carried out and the interviews held the Consortium has compiled a comprehensive proposal. For a quick reference the main facts of the proposal including an outline of the Consortium's future strategy are consolidated in this summary. A descriptive outline of the proposed approach, measures, objectives, principles and stages for the upgrade and/or expansion of existing infrastructure and facilities for the Imminent New or Expansion as well as Future Works of the Regional Airports will form part of an additional set of documents.

This outline covers following topics:

- Consortium's Commitment and Business Strategy
- Organizational structure of the operating company and at the regional airports
- Transition Period
- Staff Training
- Traffic Forecast
- Operations
- Safety and Security/ RFFS
- Commercial and Marketing Activities, Airport Charges Policy
- Utilities, Waste and Environmental Management

Consortium's Commitment and Business Strategy

Our commitment for the Greek Regional Airports: Fulfilling customer demands is the biggest compliment we can receive for our capabilities.

Fraport in consortium with Slentel Limited of Copelouzos Group, as Eligible Investors for the tender for provision of services in relation to the operation and maintenance of the Cluster A Regional Airports, are aware of all technical, operational and management requirements to make the integration of the group of 7 Cluster A Regional Airports to a success story, not staying behind Fraport's already realized projects.

In case being awarded as Preferred Investor we are fully committed to implement the project and will liaise with the relevant stakeholders. Based on our internal experience, gained from managing an international airport portfolio and more than 150 consulting projects around the world we are prepared for a smooth transition and count on the current employees at the Regional Airports. Our long-term investment view will result in advantages through the performance of the Greek Regional Airports over years of operation rather than short-term cash-profits.

Furthermore we will act in compliance with the Concession Agreement, as proven at our other international operations and will provide the required Committed Investment to develop the Greek Regional Airports into tourism gateways to the islands and mainland locations with increasing comfort for all airport users.

Fraport AG and the Copelouzos Group perfectly combine renowned world-class airport management know-how with in-depth knowledge of the Greek market, its environment and introducing international clients to this marketplace. Fraport is representing more than half a century´s track record of successful airport management and offer of aviation services, i.e. airport management contracts worldwide. Copelouzos Group will ascertain the seamless transition into the Greek marketplace with the experience of a worldwide acting technology and industry company and with its roots and base in Greece. Both Consortium partners have since 2010 formed a long lasting partnership in managing the international airport of Pulkovo, St. Petersburg/ Russia, representing 2 out of 3 shareholders of the airport´s shareholders.

The Consortium will maintain and develop the Regional Airports and all its existing and future assets to take advantage of all development opportunities additionally supported by our expertise and innovations. The undertaken development program of the airport infrastructure will accommodate the increasing passenger and cargo volumes, thereby securing not only jobs for current employees but also creating new work places. We endeavor to develop the Airports to gateways for the local tourism regions with high class service quality standards for airlines, passengers as well as for air cargo and being an important engine for the economic development of the Greek tourism region with the following characteristics:

- relaxing and pleasant port of entry/departure for both international and domestic visitors and tourists of the respective region,
- outstanding examples in terms of operations excellence and efficiency,
- construction of new passenger and ancillary facilities to international design and comfort standards,
- quality leadership in terms of customer satisfaction,
- compliance with highest aviation safety and security standards,
- outstanding example in terms of environmental friendliness,
- labor productivity comparable with that of leading Western European airports and
- regional leadership in terms of employee satisfaction and employer's image.

These ambitious goals will be reached by following measures:

- attracting new airline business through dedicated marketing efforts, which is covered in detail in chapter "Aviation Marketing",
- offering highest safety and service standards for all airport customers,
- developing the non-aviation business through the expansion of retail as well as food & beverage spaces and introduction of an attractive product mix as set forth in the chapter "Commercial and Marketing Activities",
- combining the know-how of the Consortium's partners with the existing knowledge of employees of the Airport in order to improve all processes, to raise productivity and to enhance quality levels (please see chapter "Transition Period"),
- integrating newly recruited staff through personalized training and education programs, thus creating highly motivated teams, gaining operational flexibility and increasing productivity at the same time, which is described in the chapter "Staff Training",

- implementing new technologies and innovations as well as marketing and management techniques to allow for further increase of traffic and productivity,
- stimulating further growth by developing and implementing joint activities of all involved parties (authorities as well as clients) suitable to increase traffic,
- making use of Fraport's worldwide experience at different airports to support the development of the airports,
- smooth transition to the concession based on Fraport's experience from similar projects, which is covered in the chapter "Transition Period" and
- know-how transfer from Fraport as Lead Operator.

To achieve its strategic goals, the Consortium will establish an inspiring relationship and extensive co-operation between the relevant stakeholders, Greek authorities (Ministry of Infrastructure, Transportation and Networks, Ministry of Culture and Sports, Hellenic Central Archaeological Council, Hellenic Civil Aviation Authority), Hellenic Air Force, ATC, the Greek tourism industry (tourist agencies, local tourist industry, etc.), the airport employees and the aviation related service providers to set the foundation for a long-term trustful partnership.

The Consortium will develop all airports individually, but under one joint roof. The strategic alignment will focus on the main objective of stimulating and supporting additional growth of the different regions. Such additional growth will stimulate additional traffic at the airports as well as economical prosperity in the respective municipalities. Furthermore it is a key objective of the Consortium to develop all airports to a level that makes travelers feel welcome on arrival and maintain their fond memory of visiting Greece on departure.

An individual approach for the different regional airports seems to be appropriate, accompanied by a generic joint approach for the entire company. Clients should be equally well served at all airports, and airlines allocation decisions should be driven by traffic demand only. However, to achieve a customized development for each airport, individual plans have to be developed reflecting the specific operational and investment requirements of the airports. It is the Consortium's intention to become a long- term strategic partner for the Government of the Hellenic Republic and sharing its strong know-how basis for the development of a long-term business relationship in Greece. The seriousness of the Consortium's long-term view will result in advantages through the performance of its foreign assets over years of operation rather than short-term cash-profits.

Reflecting on all aspects of successful airport development, the Consortium is convinced to have prepared a comprehensive strategic plan suitable to address the expected growth rates, and be flexible enough should the unexpected occur. The success of Fraport's approach in developing airports worldwide is already proven e. g. at the airports of Antalya, Lima, St. Petersburg, Varna, Bourgas and Xi'an.

An overview of the assumed traffic development is described in the respective airport outline, featuring the technical needs and constructional requirements of each airport.

Organizational Structure

The organizational structure is seen as the key for the successful management of a group consisting of a number of airports.

Having the experience of operating airports worldwide Fraport AG contributes its knowledge in managing all airport related tasks, as shown at several affiliates all over the world. The Consortium is convinced to develop an organizational structure that fits best to the requirements of modern management principles as well as to the challenges of local environment.

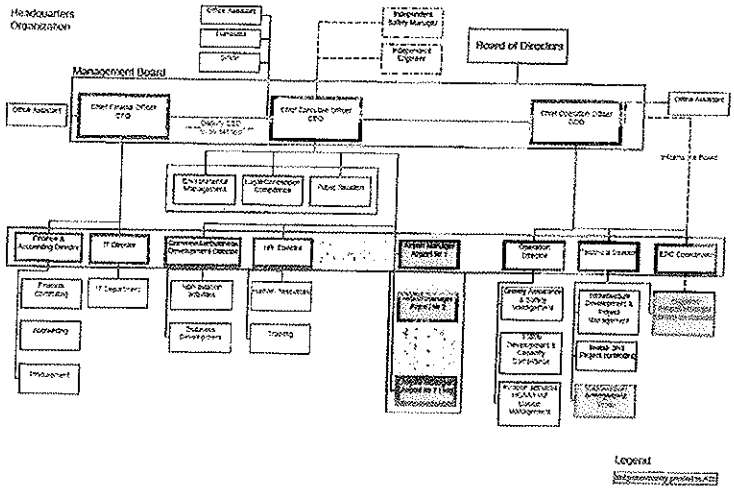
The company structure will consist of a Board of Directors and a Management Board and will set-up separate Regional Airport organizations responsible for the day-to-day business at the Regional Airports. The Management Board will comprise of a Chief Executive Officer (CEO), a Chief Financial Officer (CFO) and a Chief Operating Officer (COO). During the transition period a team of highly skilled airport management experts (Transition Team) will complete the management team.

Centralized Headquarters

The characteristic of the organizational structure is that the key functions with a high potential of synergy will be bundled and concentrated into business units at the Headquarters to enhance efficiency and effectiveness for the entire group. All other functions with a particular local focus are located at the respective airports. At the Headquarters itself the Management Board forms the vital part of the organization together with the general management on the second level. The airport managers of the regional airports, although residing on site will have a direct reporting line to the CEO and they also form part of the company´s general management. Thus, there will be a lean management structure with short reporting line, clear responsibilities and strong competencies.

The CEO is the head of the staff units: Environmental Management, Legal/Concession Compliance and Public Relations (PR). Besides the already mentioned airport managers, the Commercial/Business Development Director and HR Director will have also a direct reporting line to the CEO. Moreover he is also the contact person for the Independent Engineer and the Independent Safety Manager; these special functions will have direct access to the CEO. The Chief Financial Officer (CFO) will be responsible for the Finance and Accounting Section, the Procurement and the IT Department. The Chief Operating Officer (COO) is the third Management Board member, thus having the Operation Director, Technical Director and Engineering and Construction (EPC) Coordinator reporting to him.

Under the Management Board, on a second level, there will be a strong general management consisting of seven directors and furthermore the airport managers of the respective local airports representing another fundamental part of the Headquarters' management structure. Along with the airport manager, responsible for the regional airports, the respective managers are heading sub-divisions of relevant Headquarters' functions such as: Finance, Accounting, Procurement, Information Technologies, Commercial and Business Development, Human Resources, Operations Department, Technical department or EPC Coordination. This setup ensures that all airports are following the same standards and quality of service within the Consortium whatever it will be: reporting standards, procurement policies, quality of services or safety standards.



The expansion planning, procurement, legal and contractual framework, as well as the coordination with the Independent Engineer and the respective state authorities of all expansion and refurbishment projects, either they are imminent or Future Works, are managed and controlled from the Centralized Headquarters. Furthermore the Centralized Headquarters will act as first point of contact in regards to third parties for all strategic projects. Any commercial activities and the promotion of the individual airports will be coordinated and managed in a centralized manner, thus allowing the airport managers and their staff at the Regional Airports to concentrate on the day-to-day operation.

The Consortium emphasizes a good and close relation to the HCAA and HAF. For that purpose a special liaison management will be established under the Operation Director not only to coordinate all day-by-day activities but also to agree upon a common strategy concerning future challenges.

Local Airport Management

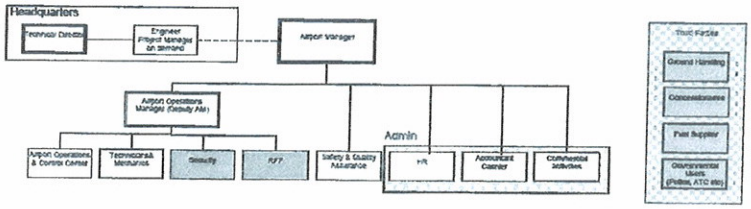
For the management of the Regional Airports the Consortium plans to have a small and effective management team on site, specialized on the operation activities and technical issues of the airports.

The local management team is headed by the Airport Manager, who himself is considered to be on level two of the company's management. Although the Airport Manager reports directly to the CEO, he takes full responsibility for the respective airport and simultaneously acts as the Consortium´s representative towards the local communities and authorities. The general

principles of management and operation are determined by the Headquarters, the day to day operations are, however, in the hands of the Airport Manager and his team in all aspects.

The Airport Manager controls directly some staff functions such as Human Resources, Finance and Accounting and Retail and Concessions. Certainly he is also responsible for the Public Relations in the community to which an airport belongs to. Functions such as human resources and finance are working closely and coordinated with the respective department within the Headquarters. Other areas such as Legal and Quality Management are covered by the Headquarters.

Local Airport Organization



Legend

To ensure capability for 24/7 operations at the airports there will be two Airport Operations Managers, one on duty per shift, acting as Deputy Airport Managers, once the Airport Manager is out of office.

A small team of technicians and mechanics is also in place to act immediately whenever a break-down occurs. Major maintenance work will be part of the centralized engineer department.

Other functions are outsourced or be done by third parties. Such functions or services are Rescue and Fire Fighting, Security Services, Ground Handling, ATC and others. To these parties close relation will be maintained to ensure a smooth operation at all times. This in addition falls under the responsibility of the Airport Manager.

Transition Period

The Consortium is aware that a conscious and efficient interaction with and dedication to human resources is key to the short-, medium- and long-term success of the Project and the airports. Not less important is the establishment and maintenance of a training structure that matches operational and functional flows as well as client needs.

Fraport as the designated Lead Operator of the Consortium has a proven track record and wide-ranging experience in the operation and development of airports worldwide, to which the management of human resources (both operational staff and management) and appropriate training are decisive factors.

The experience that Fraport gained at other international airports e.g.; Hanover, Germany; Lima, Peru; Varna and Bourgas, Bulgaria; Riyadh and Jeddah, Saudi Arabia; Delhi, India, Antalya, Turkey and St Petersburg, Russia – (all operated/managed by Fraport) is fully reflected in the approach of the transfer of staff to the Consortium. However, it is not intended to apply an existing, proven organizational structure of Frankfurt Airport or any other airport within the Fraport Group to the new company. The Consortium fully appreciates the individuality of each airport with its staff, cultural background and operational requirements and will develop an organization and staff base which will fully match the relevant structural conditions within the Consortium and the associated airports.

It needs to be mentioned that the approach pursued by the Consortium is to make best use of the entire personnel (both operational staff and management) that is willing to form part of the company and its structures.

The Consortium counts on the existing HCAA employees and their skills, doing an excellent job in the difficult infrastructure of the Regional Airports. The Consortium will apply its best efforts to employ the existing employees at market terms in its new organization and will offer them on the one hand a secure job and working place according to their competencies, skills and experiences and to take on responsibility for the future development of the Regional Airports, on the other hand to show self-employment, flexibility and creativity. The Consortium will furthermore support the existing organization/staff base by experts in different areas.

One vital part for a smooth transition and change management is the communication process towards and with the various stakeholders of the different airports. Employees as an essential part of an airport are one of the most important stakeholders and are also one of the main groups affected by the transition and related changes. The Consortium is aware about possible uncertainty and concerns about their future due to the upcoming change. Therefore the Consortium will address these concerns of the employees through proper communication and counseling.

The main approach of the Consortium with regard to communication will be based on transparency and involvement.

"Continuity with Change"

The Consortium will use the premise to provide employees with insight into the background of the relevant shareholders and their development plans already at a very early stage. This aim for transparency and involvement will guard against potential uncertainty and fear of the staff about the upcoming change and make clear that it is not expected or intended to conduct a complete change in all areas. The Consortium rather pursues to benefit from the existing strength to the staff and organization, identifying potential areas of improvement and develop these areas in the best way.

An initial meeting with the current managers will be the first step to inform them on the Project, the Consortium's vision, objectives and expectations as well as to answer all the questions that can come up. This will be reinforced by an information campaign and by meetings with employees on an appropriate basis.

Staff Training

The training programs are an indispensable part supporting the overall target to position the Regional Airports as best in practice facilities

Fraport's training department developed a full set of various training programs related to all aspects of airport management and airport operations. Over the past years, two virtual training institutions have been developed in order to ensure that the Fraport Group's objectives are achieved. These institutions - while working with the same principles and guidelines – address different target groups:

Fraport College offers a wide range of specific training and development programs for all employees composing of but not limited to:

- Operational Training,
- Working Skills and Methods,
- Electronic Data Processing,
- Foreign Languages,
- Quality Management,
- Leadership Development,
- Management Techniques and
- Tailored programs to meet current challenges of the aviation industry's business.

Personnel training and development is regarded as one of the supporting pillars of our Fraport's corporate strategy and promotes a mutual business understanding. All programs are tailored to the participants' needs, are practice oriented and relevant for the daily business, facilitating knowledge exchange and networking.

Fraport Academy is the Corporate University of Fraport AG. It is responsible for the strategic development of 800 top and middle managers, experts and candidates for management positions within the Fraport Group. This program offers courses including but not limited to:

- Integration of New Employees,
- Aviation Business,
- Leadership in Practice,
- Real Estate Economics,
- Master of Business Administration,
- Project Management,
- Business Planning,
- Finance and Controlling,
- Mentoring Programs,
- Change Management etc.

The aim of the training and development program being implemented within the Consortium is to increase staff skills and knowledge basis thus raising quality levels and service standards at all airports.

It is envisaged to start with the training, both for professional and personal skills, and know-how transfer immediately after Concession Commencement Date. The degree of flexibility and the potential for development of the Regional Airports depend on the employees' ability to adequately react to the challenges of a permanently changing industry and a highly dynamic professional environment. The Consortium intends to pursue the training and development program over several years to accommodate for phasing of technological advances, service upgrades and innovations as well as new procedures. It is imperative to constantly update and train the workforce on improved operational procedures or to remedy service flaws. These demands will dictate the pace of the Consortium's activities in this area.

Traffic Forecast

Basis for the development of each airport is a long-term forecast, allowing for a detailed analysis of capacity requirements and the design and implementation of appropriate processes. The traffic forecast also forms the basis for the calculation of movements, aircraft mix and peak hour passengers, which are necessary for the design of additional terminal and airside capacities.

The Consortium has carried out such a traffic forecast considering the expected traffic volume for the specific region and its foreseeable development potential as these are the markets that the airports are serving. Based on the results of the forecast the Consortium has planned all required infrastructure investments as well as all operational issues, e. g. airport procedures, staff numbers and non- aviation features. Details of the traffic forecast for each airport can be found in the respective outline.

Operations

Most Regional Airports in this cluster are operating beyond their capacity limits. Therefore, the immediate focus of the Consortium right after the take-over of the airports will be to expand the already existing facilities in a way suitable to better accommodate the operational needs, i. e. the planned Imminent Works (refurbishment and expansion) will ensure not only to cater for the expected traffic growth for the short and medium term period but will also improve the quality and comfort of passengers and other stakeholders. Simultaneously, the design of major extensions will start for all airports in order to improve immediate relief from the constraints currently faced. Further details of the planned works are described in the respective airport´s outline.

Terminal

Terminal Operations comprises the overall management of terminal facilities and passenger and baggage processes. Terminal Operations, as understood by the Consortium, includes:

- Provision of safe and appropriate terminal and passenger handling facilities in accordance with applicable rules and regulations,
- Responsibility for operating safety, efficiency and cleanliness of the terminal facilities especially guaranteeing cleanliness,
- Passenger flow management,

- Passenger Service, which encompasses the Information Services, public Lost & Found, telephone Switch Board and the VIP/ CIP Service, if applicable,

- Supplying departing and arriving passengers as well as meeters and greeters with current flight data at critical points of decision and
- Providing sufficient passenger amenity facilities within the public and non-public areas.

It goes without saying that implementing new technologies and innovations form a major part for a modern and forward- looking terminal operation, e. g. introducing WLAN or providing LED FIDS boards.

To ensure a continuous and smooth arrival and departure process, an important focus is put on the provision of sufficient space not only for passengers and baggage handling, but also for terminal staff, state agencies and other third parties. To warrant a stable terminal operation in the short and intermediate term the Imminent Refurbishment and Expansion Works are planned in such way to provide the areas required in combination with the implementation of new and improved existing technologies.

In the long run additional terminal expansions are planned at an interval of approx. 10 years to allow a longer period of uninterrupted operation in and outside of the terminal areas as well as providing sufficient options to react to unforeseen changes within the aviation sector, e. g. higher passenger numbers, juridical changes in passenger handling (intra/extra Schengen, EU/non-EU) etc. All terminal expansions will primarily be based on future traffic scenarios. A detailed investment program is outlined in the Financial Model of our Bid. Outlined and detailed design periods have been allowed for in the expansion program along with time for a reasonable period of revisions and improvements to the design, caused by operational requirements, e.g. changes in ICAO/ IATA recommendations before submission for approval and construction. This also includes a sufficient time frame for the mandatory examination by the Independent Engineer as stipulated in the Concession Agreement (CA).

The Consortium understands that there is no "One-Size-Fits-All" solution that can be applied to all terminal extensions. Every situation will be assessed and solutions will be developed to meet the requirements of the users, i. e. passengers, airlines, governmental agencies, concessionaires or staff.

The designs developed will be rigorously appraised and evaluated to identify constraints and mitigate them, as well as to develop efficiencies through space optimization. This can be undertaken by using tools and techniques such as passenger simulation modeling, desktop analysis, passenger surveys and establishment of a collaborative working environment within the team. A combination of the above methods has been proven to be extremely efficient in planning and constructing new passenger facilities at Frankfurt Airport, where a continuous terminal expansion program has been ongoing for the last decades.

This procedure will apply from day one onwards for all expansions, whether Imminent or Future Works, through the design and construction processes to the opening day and beyond, when evaluating additional capacity enhancement programs.

Airside

The core functions of Airside Operations are the:

- Availability of airfield lighting, signage and markings according to applicable rules and regulations,
- Operational readiness of the runway, taxiway and apron system.
- Parking stand provision and allocation,
- Responsibility for operating safety, efficiency and cleanliness of the airside facilities especially guaranteeing safety,
- Availability of airside services, such as marshalling and cleaning,
- Supplying current flight data to all involved parties and
- Reduction of wildlife hazard mitigation.

The subjects mentioned above are of utmost importance to ensure a safe, efficient, punctual and smooth airside operation. To fulfill these requirements in the nearest future, the Consortium´s general main principles are the provision of dedicated IT-systems (FIDS), conversion of the current aircraft stands into push-back and developing of additional aircraft parking areas.

Similar to the future terminal expansion program the development and upgrade of the airfields need to be carefully planned. Some airports require an imminent refurbishment of the runway/ taxiway system, others need an extension of the existing apron areas, some airports need both improvements. An individual solution for each airport will be provided taking into account the current condition of the airside facilities and the future traffic scenarios.

On top of the traffic driven expansions national and international regulations must be adhered to, e. g. ICAO and EASA rules and regulation.

A specific characteristic within the concession frame is formed by the fact of a joint military and civilian usage of some of the airports. For those airports the runway system comes under full responsibility of the Hellenic Air Force (HAF). Fraport, owner and operator of Frankfurt International Airport has a vast experience with such relationship, as part of the airport has been under military jurisdiction for decades until 31 December 2005. It goes without saying that the Consortium will continue the trustful partnership between military and civilian airport users from day one onwards for the benefit of both partners. As stipulated in the CA, the Consortium will provide technical equipment to the HAF to support their supervisory traffic control systems. Furthermore the Consortium will do its utmost to support the HAF as well as other state entities with any operational or technical assistance, if required.

Safety and Security/ RFFS

In terms of security all airports are working fairly well. The Consortium will implement some improvements in order to reach and maintain all requirements set by the related rules and regulations as well as by ICAO. Fraport´s experience and close contact to the European authorities will ensure all activities are fully compliant with the respective EU legislation.

Main focus in security will be given to the elimination of the bottlenecks created by passenger control as well as by baggage control systems (HBS). Additional facilities will be created as part of the immediate measures at all airports.

The first line of defense in airport security, the perimeter boundary, includes fences, barriers, and walls. Fences and walls should be tall and difficult for people to climb over. Ideally, they should also be able to withstand the force of a vehicle trying to drive through them. An airport with sea, lake, or river banks needs to consider restricting access from the water.

Security personnel should patrol the area regularly to keep watch for people trying to cut through the fence and surveillance technology, intrusion-detection technology and other IT - solutions should complement perimeter security. Surveillance cameras should be at all entry points, as well as in sensitive areas such as fuel depots.

The safety aspect is worth similar attention. In the aviation world, safety is a primary concern. As passenger traffic increases, the high standard of safety will only be sustainable with continuous reductions of safety relevant occurrences.

Forming part of the Hellenic Fire Fighting Services, the RFFS staff at the airports shows a wide range of professional skills in providing solid fire protection. The Consortium will fully support the RFFS in carrying out its duties, e. g. rehabilitate and modernize the RFFS stations where necessary and required. The RFFS will form an integrated part of the airport´s overall operation and thus being an important partner in all modernization and expansion activities at the airports.

Analysis of potential hazards as well as risks, proactive evaluation of procedures, risk management, internal reporting systems, safety policies, safety targets, as well as safety performance monitoring are necessary components of a successful Safety Management system (SMS) and contribute consistently to the avoidance of incidents and accidents. Furthermore all stakeholders, companies, organizations and their personnel on the airport contribute to the success of the system. Effective 25 November 2005 the International Civil aviation Organization (ICAO) has introduced and obligatory implemented a SMS for all their member states.

The airport SMS is a vital component within the Fraport AG´s organization, based on the standards and recommendations outlined in ICAO Annex 14, Annex 19 and the annotations laid down in ICAO Document 9774 (Manual on Certification of Aerodromes). Furthermore guidelines on the tasks and effects of a formal SMS are found in ICAO Document 9859, Safety Management manual (SMM). Additional mandatory implementing regulations within the European Union are described in Regulation EU 216/2008 and EU 139/2014.

In order to ensure the continued role as a key player in safety, the SMS was embedded as a steering process within the Integrated Management System (IMS) of Fraport AG. To manifest the importance of a sustainable and powerful SMS, Fraport´s SMS Manager has a direct communication and reporting line to Fraport´s Management Board. As this system has been proven a successful practice, the Consortium will plan to adopt the same procedure for theRegional Airports, as depicted on the organizational chart in chapter "Organizational Structure".

Commercial and Marketing Activities, Airport Charges Policy

Commercial

Fraport as well as the Copelouzos Group have vast experience in successfully responding to business opportunities and realizing custom-tailored solutions worldwide. Especially Fraport's knowledge gained during operation of international tourist airports in Antalya, Lima, Varna and Bourgas.

The commercial plan of the Consortium considers aviation, non-aviation and other activities. Currently the Regulated Aeronautical Charges (passenger fees, aircraft landing and parking fees) form the major part of the overall airport revenues. It is the Consortium's belief that the non-aviation activities offer huge possibilities for improvements at all Regional Airports. The basic strategy is to offer improved, attractive shopping and food & beverage opportunities to passengers and visitors by re-designing the retail and commercial areas at the airports while at the same time changing the structure of the offer itself. Improvements will be possible almost immediately, on product structure and selection as well as advertising and promotion, and the refurbished and, even to a greater extend the new terminals will provide the layout, flow and space elements necessary to fully exploit the existing potential. All new terminals or terminal expansions will be designed according latest developments in commercial business, especially focusing on the retail activities on the airside of the terminals and creating modern and attractive market places still maintaining the Greek style.

Aviation Marketing

The former sections detailed the Consortium's short and long- term strategies for the development of the airports to transform them into modern and competitive traffic areas.

The current section contains a description of the Consortium's marketing measure and tools to successfully reach the goals proposed.

Presently, operations at all airports are very seasonal. Even if the spring and fall months are used more strongly in the future, the main trust will always be marketing the locations as destinations in the sun.

The East Mediterranean is enjoying increasing popularity not only among Western European tourists but also among travelers from the CIS countries.

The profile of the different regions features the following attributes: reasonably prized, family-friendly and safe. But the regions are not only a bathing and sunshine area. Thanks to a varied landscape and cultural and historical richness it also has tourism potential that has not yet completely exploited. Therefore the Consortium strongly believes that the level of awareness of the vacation region and its airports can be further increased.

This should be achieved by following strategic steps, among others:

- Gaining new source countries together with new airlines
- Acquire additional low-cost airlines, e. g. from Eastern Europe

Following describes a variety of activities and tools which support the above mentioned goals:

- Direct approach to airlines operating at airports of the Fraport Group

- Integration into Fraport Group´s Internet marketing platform: www.fraport.com with a hit rate of more than 450,000 page impressions
- Advertising at other ´Fraport´ locations addressing approx. 90 million passengers each year

It is the clear understanding of the Consortium that the combined efforts of all involved parties, i.e. Tourism Agencies, State Authorities and local communities will lead to the desirable effects.

Airport Charges Policy

Another important factor for Aviation marketing is the applied airport charges regime at the Regional Airports. The Consortium´s approach to fees and charges to airport users is governed by the current regulations of the Hellenic Civil Aviation Authority (HCAA), by the CA applicable to this transaction and the best practices as observed in the global aviation industry. The Consortium plans to develop a pricing policy with individual charges for landing, parking, passenger service, etc., to stimulate further traffic growth, honor noise reduction (by managing arrival/departure time and aircraft turnaround time) and to remain competitive versus other Mediterranean tourist destinations. The Consortium fully commits to IATA´s position that there should be no discrimination between the different groups of users with regard to airport charges.

Utilities, Waste and Environmental Management

Caused by continuous increase of electrical consumption at the airports, as well as a permanent increase of areas to be cooled, a sufficient number of the existing utility installation at various airports need a major rehabilitation or a complete new set-up. To optimize the consumption of the various installations, Fraport is using a wide variety of Building Management Systems (BMS) to control the in- and output of the different utility systems.

A BMS manages the electromechanical systems in a facility, including security, lighting, cooling, heating, and ventilation. These are also known sometimes as HVAC (heat, ventilation & air conditioning) systems. Sensors and other devices used by a BMS are called "points." These include thermostats, fire detection sensors, sprinklers, etc.

Building management is a key component of intelligent building design, where several subsystems tightly integrate so that they can operate with much greater efficiency, anticipating changes in weather and adjusting for the number of people in a given location, etc. Building management can also include rent and fees based on tenant occupancy and utilization.

The general outlook in regards to future utilities management cannot be completed without introducing the vital topic of Waste Management and Environment.

The Consortium intends to establish an environmental management system to protect and enhance the environment by improving environmental performance and avoiding or reducing environmental pollution, e. g. airport waste, where technically, organizationally, and economically feasible. Extensive self-monitoring within the scope of a continuous corporate eco audit program is an essential element of environmental management. The two guiding principles of the Consortium´s environmental efforts are: accepting responsibility and ensuring transparency.

This strategic outset of the Consortium includes measures to improve current processes influencing environmental impact at all Regional Airports.

A waste management program shall be prepared to monitor the activities of waste utilization. The program has the following goals:

- Decreasing or limiting the generation of waste, as well as its hazardousness
- Making it in-noxious in conformity with the ecological requirements
- Introducing a system for separate waste collections
- Improving the monitoring system and controlling the waste activities

For reaching the goals of the waste management program it is necessary to:

- Monitor the activities producing waste
- Monitor the movement of waste from its generation to the treatment and its final deposit
- Prepare and update the requirements of the normative base documents on waste management of the Consortium

Climate protection is one of the most important environmental challenges of our time. More than two percent of the CO2 emissions caused by humans are attributed to air traffic. According to an Airports Council International (ACI) estimate, the worldwide umbrella organization of airport operators, up to five percent of this amount is considered to come from airports.

Although airport operation causes only little damage to the world climate, the Consortium recognizes the significance of this issue and is reducing the emissions of gases affecting the climate at all its locations. Our activities focus on buildings and infrastructure facilities as well as on logistics and traffic.

The Consortium considers waste management and the impact on the environment as another important element of its general philosophy, thus having the responsibility assigned to the Headquarters, i. e. being part of the Quality Assurance Department.

Στρατηγική Ανάλυση για την Ομάδα Α των Περιφερειακών Αεροδρομίων



Στις 4 Φεβρουαρίου 2014 το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ), λειτουργώντας εκ μέρους του Ελληνικού Δημοσίου, εξέδωσε την Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με τη λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων του Ελληνικού Δημοσίου για περίοδο 40 ετών. Τα αεροδρόμια χωρίζονται σε 2 ομάδες των 7 αεροδρομίων η κάθε μία, οι οποίες παρουσιάζουν περίπου τα ίδια μεγέθη επιβατικής κίνησης και διαχωρίζονται ανάλογα με τις συγκεκριμένες περιφέρειες που είναι εγκατεστημένα, δηλαδή αναφέρονται ως «Ομάδα Α» τα αεροδρόμια που βρίσκονται στην Ηπειρωτική Ελλάδα, το Ιόνιο και την Κρήτη ενώ ως «Ομάδα Β» τα αεροδρόμια της περιοχής του Αιγαίου.

Βάσει της αξιολόγησης και της μελέτης όλων των πληροφοριών που διατέθηκαν, των επιτόπιων επισκέψεων και των ενημερώσεων που πραγματοποιήθηκαν, η Κοινοπραξία έχει συντάξει μια ολοκληρωμένη πρόταση. Τα κύρια στοιχεία της πρότασης, συμπεριλαμβανομένου ενός περιγράμματος της μελλοντικής στρατηγικής της Κοινοπραξίας, περιλαμβάνονται στην παρούσα σύνοψη. Το αναλυτικό περίγραμμα των προτεινόμενων προσεγγίσεων, μέτρων, στόχων, αρχών και φάσεων για την αναβάθμιση ή/και επέκταση των υφιστάμενων υποδομών και των εγκαταστάσεων των Επικείμενων Νέων Έργων ή Έργων Επέκτασης καθώς και Μελλοντικών Έργων των Περιφερειακών Αεροδρομίων θα αποτελέσει μέρος ενός επιπρόσθετου συνόλου εγγράφων.

Σε αυτήν την σύνοψη καλύπτονται τα ακόλουθα θέματα:

- Δέσμευση Κοινοπραξίας και Επιχειρηματική Στρατηγική
- Οργανωτική δομή της εταιρείας διαχείρισης κεντρικά και στο επίπεδο των περιφερειακών αεροδρομίων
- Μεταβατική Περίοδος
- Εκπαίδευση Προσωπικού
- Πρόβλεψη επιβατικής κίνησης
- Λειτουργίες
- Προστασία και Ασφάλεια/ RFFS
- Εμπορικές Δραστηριότητες και Μάρκετινγκ, Τιμολογιακή Πολιτική Αεροδρομίων
- Υποδομές Λειτουργίας Αεροδρομίων, Διαχείριση Απορριμμάτων και Περιβάλλοντος

Δέσμευση Κοινοπραξίας και Επιχειρηματική Στρατηγική

Η δέσμευσή μας για τα Ελληνικά Περιφερειακά Αεροδρόμια: Η ικανοποίηση των απαιτήσεων των πελατών είναι ο καλύτερος έπαινος που μπορούμε να λάβουμε για τις ικανότητες μας.

Η Fraport σε κοινοπραξία με την Slentel Limited του Ομίλου Κοπελούζου, ως Προεπιλεγέντες Επενδυτές για την υποβολή προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με τη λειτουργία και συντήρηση της «Ομάδας Α» των Περιφερειακών Αεροδρομίων, είμαστε ενήμεροι αναφορικά με όλες τις τεχνικές, επιχειρησιακές και διαχειριστικές απαιτήσεις ώστε η Ομάδα Α των 7

Περιφερειακών Αεροδρομίων να εξελιχθεί σε ένα επιτυχημένο έργο και να μην υπολείπεται από τα έργα της Fraport που έχουν ήδη υλοποιηθεί.

Στην περίπτωση που η Κοινοπραξία ανακηρυχθεί Επιλεγείς Επενδυτής δεσμευόμαστε πλήρως για την υλοποίηση του έργου και ότι θα συνεργαζόμαστε με τα ενδιαφερόμενα μέρη. Σύμφωνα με την δική μας εμπειρία, που έχει αποκτηθεί από την διαχείριση του διεθνούς χαρτοφυλακίου αεροδρομίων μας και από περισσότερα από 150 έργα μας στα οποία ενεργούμε ως σύμβουλοι παγκοσμίως είμαστε έτοιμοι για μια ομαλή μετάβαση και υπολογίζουμε στο υφιστάμενο προσωπικό των Περιφερειακών Αεροδρομίων. Η μακροπρόθεσμη προοπτική των επενδύσεων μας θα οδηγήσει σε οφέλη μέσω των επιδόσεων των Ελληνικών Περιφερειακών Αεροδρομίων κατά τα έτη λειτουργίας, έναντι βραχυπρόθεσμων οικονομικών κερδών.

Επιπροσθέτως, η κοινοπραξία θα ενεργήσει σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης, όπως έχει αποδειχθεί και στις άλλες μας διεθνείς δραστηριότητες και θα παράσχει την απαιτούμενη Δεσμευτική Επένδυση για την ανάπτυξη των Ελληνικών Περιφερειακών Αεροδρομίων σε τουριστικές πύλες νησιωτικών και ηπειρωτικών προορισμών αυξάνοντας την άνεση για όλους τους χρήστες των αεροδρομίων.

Η Fraport AG και ο Όμιλος Κοπελούζου, συνδυάζουν τέλεια την αναγνωρισμένη παγκοσμίου κλάσης τεχνογνωσία σε θέματα διαχείρισης αεροδρομίων με την σε βάθος γνώση της ελληνικής αγοράς, το περιβάλλον της και την είσοδο διεθνών πελατών σε αυτήν την αγορά. Η Fraport διαθέτει ιστορικό επιτυχούς διαχείρισης αεροδρομίων και προσφορά υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών δηλ. συμβάσεις διαχείρισης αεροδρομίων σε όλο τον κόσμο για περισσότερο από μισό αιώνα. Ο Όμιλος Κοπελούζου θα εξασφαλίσει την ομαλή μετάβαση στην Ελληνική αγορά μέσω της εμπειρίας του ως όμιλος εταιρειών που δραστηριοποιείται στους τομείς της τεχνολογίας και της βιομηχανίας με έδρα στην Ελλάδα. Οι δύο εταίροι της Κοινοπραξίας έχουν ήδη από το 2010 διαμορφώσει μια μακροχρόνια συνεργασία στη διαχείριση του διεθνούς αεροδρομίου του Pulkovo, της Αγίας Πετρούπολης στην Ρωσία, αντιπροσωπεύοντας τους 2 από τους 3 μετόχους του αεροδρομίου.

Η Κοινοπραξία θα συντηρήσει και θα αναπτύξει τα Περιφερειακά Αεροδρόμια και όλα τα υφιστάμενα και μελλοντικά περιουσιακά τους στοιχεία εκμεταλλευόμενη όλες τις ευκαιρίες ανάπτυξης που θα υποστηρίζονται επιπροσθέτως και από την τεχνογνωσία και τις καινοτομίες μας. Το πρόγραμμα ανάπτυξης των υποδομών των αεροδρομίων που θα αναληφθεί από κοινού θα εξυπηρετεί τα αυξανόμενα μεγέθη επιβατών και εμπορευμάτων, διασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο όχι μόνο εργασία για το υφιστάμενο προσωπικό, αλλά και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Στόχος μας είναι η ανάπτυξη των Αεροδρομίων ως πύλες των τοπικών τουριστικών περιοχών με υψηλού επιπέδου ποιότητα υπηρεσιών για αεροπορικές εταιρείες, επιβάτες καθώς και τα αερομεταφερόμενα εμπορεύματα, αποτελώντας μια σημαντική κινητήρια δύναμη για την οικονομική ανάπτυξη της Ελληνικής τουριστικής επικράτειας με τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- άνετη και ευχάριστη πύλη εισόδου/αναχώρησης για διεθνείς και εγχώριους επισκέπτες και τουρίστες της εκάστοτε περιοχής,
- υποδείγματα εξαιρετικής λειτουργίας και απόδοσης,
- κατασκευή νέων εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών και βοηθητικών εγκαταστάσεων με σχεδιασμό και άνεση διεθνούς επιπέδου,
- υψηλή ποιότητα στην ικανοποίηση πελατών,
- συμμόρφωση με τα αυστηρότερα πρότυπα ασφάλειας και προστασίας των αερομεταφορών,

- εξαιρετικά υποδείγματα φιλικότητας προς το περιβάλλον,
- εργασιακή παραγωγικότητα συγκρίσιμη με εκείνη των κορυφαίων Αυτικών Ευρωπαϊκών αεροδρομίων,
- περιφερειακή πρωτοπορία ως προς την ικανοποίηση των υπαλλήλων και την εικόνα του εργοδότη.

Αυτοί οι φιλόδοξοι στόχοι θα επιτευχθούν με τα ακόλουθα μέτρα:

- προσέλκυση νέων αεροπορικών επιχειρήσεων μέσω στοχευμένων προσπαθειών μάρκετινγκ, οι οποίες καλύπτονται αναλυτικά στο κεφάλαιο "Αεροπορικό Μάρκετινγκ",
- προσφορά των υψηλότερων επιπέδων ασφάλειας και εξυπηρέτησης για όλους τους πελάτες του αεροδρομίου,
- ανάπτυξη μη-αεροπορικών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων μέσω επέκτασης των χώρων λιανικής πώλησης και εστίασης και εισαγωγής ενός ελκυστικού συνδυασμού προϊόντων, όπως παρουσιάζεται στο κεφάλαιο «Εμπορικές Δραστηριότητες και Μάρκετινγκ»,
- συνδυασμός της τεχνογνωσίας των εταίρων της κοινοπραξίας με την υπάρχουσα γνώση των υπαλλήλων του Αεροδρομίου για την βελτίωση όλων των διαδικασιών, την αύξηση της παραγωγικότητας και την ενίσχυση των επιπέδων ποιότητας (παρακαλώ ανατρέξτε στο κεφάλαιο «Μεταβατική Περίοδος»),
- ενσωμάτωση του νεοπροσλαμβανόμενου προσωπικού μέσω εξατομικευμένων προγραμμάτων κατάρτισης και εκπαίδευσης, δημιουργώντας έτσι ομάδες με υψηλά κίνητρα, κερδίζοντας ταυτόχρονα επιχειρησιακή ευελιξία και αύξηση της παραγωγικότητας, όπως αυτά παρουσιάζονται στο κεφάλαιο «Εκπαίδευση Προσωπικού»,
- εφαρμογή νέων τεχνολογιών και καινοτομιών καθώς και τεχνικών μάρκετινγκ και διαχείρισης που θα επιτρέπουν την περαιτέρω αύξηση της επιβατικής κίνησης και παραγωγικότητας,
- περαιτέρω τόνωση της ανάπτυξης, αναπτύσσοντας και εφαρμόζοντας κοινές δράσεις μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων μερών (διοικητικές αρχές καθώς και πελάτες) κατάλληλες για την αύξηση της επιβατικής κίνησης,
- εκμετάλλευση της παγκόσμιας εμπειρίας της Fraport σε διάφορα αεροδρόμια για την υποστήριξη της ανάπτυξης των αεροδρομίων,
- ομαλή μετάβαση στο καθεστώς παραχώρησης βασιζόμενη στην εμπειρία της Fraport από παρόμοια έργα, όπως παρουσιάζεται στο κεφάλαιο «Μεταβατική Περίοδος» και
- μεταφορά τεχνογνωσίας από την Fraport ως Επικεφαλής Διαχειριστής.

Για την επίτευξη των στρατηγικών της στόχων, η Κοινοπραξία θα καθιερώσει καλές σχέσεις και ευρεία συνεργασία μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών, τις Ελληνικές Αρχές (Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού, Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο, Ελληνική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας), την Ελληνική Πολεμική Αεροπορία, τους διαχειριστές εναέριας κυκλοφορίας, την Ελληνική τουριστική βιομηχανία (τουριστικά γραφεία, τοπικοί φορείς τουρισμού, κλπ), τους εργαζόμενους του αεροδρομίου και τους φορείς παροχής υπηρεσιών που σχετίζονται με την αεροπορία προκειμένου να τεθούν τα θεμέλια για μια μακροχρόνια σχέση εμπιστοσύνης.

Η Κοινοπραξία θα αναπτύξει όλα τα αεροδρόμια ανεξάρτητα, αλλά κάτω από μία ενιαία κεντρική διοίκηση. Η στρατηγική κατεύθυνση θα επικεντρωθεί στον κύριο στόχο να τονώσει και να υποστηρίξει την επιπρόσθετη ανάπτυξη στις διάφορες περιοχές. Αυτή η πρόσθετη αύξηση θα τονώσει περαιτέρω την επιβατική κίνηση των αεροδρομίων, καθώς και θα προσδώσει οικονομική ευημερία στις αντίστοιχες τοπικές κοινωνίες. Επιπλέον, είναι βασικός στόχος της Κοινοπραξίας η ανάπτυξη όλων των αεροδρομίων σε ένα επίπεδο στο οποίο οι ταξιδιώτες θα αισθάνονται φιλόξενα κατά την άφιξή τους και θα διατηρούν τις ωραίες αναμνήσεις τους από την επίσκεψη τους στην Ελλάδα κατά την αναχώρηση.

Ο ανεξάρτητος τρόπος διαχείρισης για κάθε αεροδρόμιο συνοδευόμενος από μια κοινή γενική διοίκηση για ολόκληρη την εταιρεία, θεωρείται ως ο πλέον κατάλληλος τρόπος διοίκησης. Οι πελάτες θα πρέπει να εξυπηρετούνται εξίσου καλά σε όλα τα αεροδρόμια, και οι αποφάσεις για την παραχώρηση θέσεων στις αεροπορικές εταιρείες θα πρέπει να καθοδηγούνται μόνο από τη ζήτηση της επιβατικής κίνησης. Ωστόσο, για να επιτευχθεί μια προσαρμοσμένη ανάπτυξη για κάθε αεροδρόμιο, θα πρέπει να εφαρμοστούν εξειδικευμένα σχέδια ανάπτυξης των αεροδρομίων ανταποκρινόμενα στις ειδικές/συγκεκριμένες λειτουργικές και επενδυτικές απαιτήσεις των αεροδρομίων. Ο στόχος της κοινοπραξίας είναι να αποτελέσει έναν μακροχρόνιο στρατηγικό συνεργάτη της Ελληνικής Κυβέρνησης και να μεταφέρει την υψηλή τεχνογνωσία της, ούτως ώστε να αναπτύξει μια μακροχρόνια επιχειρηματική σχέση στην Ελλάδα. Η σοβαρότητα του μακροχρόνιου οράματος της Κοινοπραξίας θα επιφέρει πλεονεκτήματα μέσω της απόδοσης των διεθνών της δραστηριοτήτων πολυετούς διάρκειας και όχι απλώς βραχυπρόθεσμο κέρδος.

Αντιμετωπίζοντας όλες τις πτυχές μιας επιτυχούς αεροπορικής ανάπτυξης, η Κοινοπραξία είναι πεπεισμένη ότι έχει προετοιμάσει ένα ολοκληρωμένο στρατηγικό σχέδιο κατάλληλο για να απευθύνεται σε όλα τα αναμενόμενα επίπεδα ρυθμών ανάπτυξης, και ταυτόχρονα να είναι αρκετά ευέλικτο στην περίπτωση που παρουσιαστεί κάποιο αναπάντεχο συμβάν. Η επιτυχία προσέγγισης της Fraport στην ανάπτυξη αεροδρομίων σε όλο τον κόσμο έχει ήδη αποδειχθεί μέσω των αεροδρομίων της στην Αττάλεια, στη Λίμα, στην Αγία Πετρούπολη, στην Βάρνα, στο Μπουργκάς και στην Xi'an.

Στην αντίστοιχη σύνοψη ανάπτυξης του κάθε αεροδρομίου, παρουσιάζεται η επισκόπηση της εκτιμώμενης ανάπτυξης της επιβατικής κίνησης, περιγράφοντας τις τεχνικές και κατασκευαστικές απαιτήσεις του κάθε αεροδρομίου.

Οργανωτική Δομή

Η οργανωτική δομή θεωρείται το κλειδί για την επιτυχή διαχείριση μιας Ομάδας αεροδρομίων.

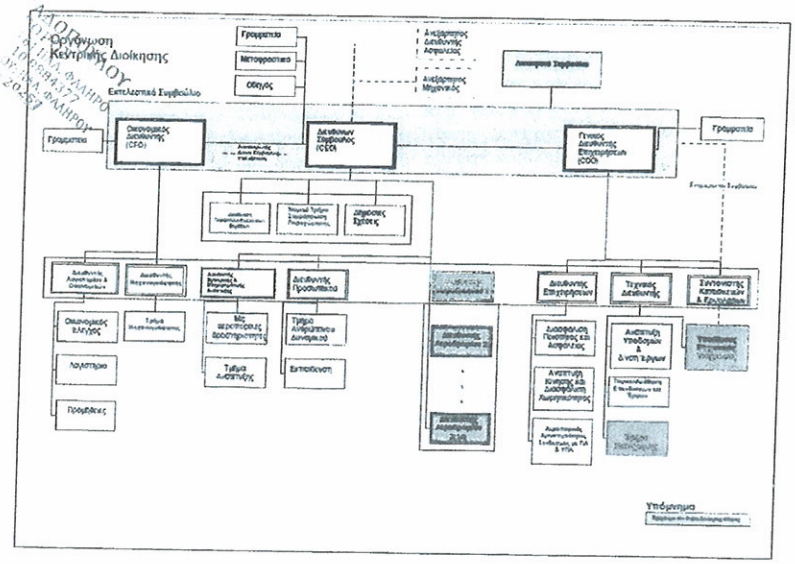
Η Fraport AG, διαθέτοντας την διεθνή εμπειρία της στη λειτουργία αεροδρομίων, προσφέρει την γνώση της στην διαχείριση όλων των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τα αεροδρόμια, όπως αυτό φαίνεται από αρκετές θυγατρικές σε όλον τον κόσμο. Η Κοινοπραξία έχει την πεποίθηση ότι θα αναπτύξει μια οργανωτική δομή που ταιριάζει καλύτερα στις απαιτήσεις των κανόνων της σύγχρονης διαχείρισης, καθώς και στις προκλήσεις του τοπικού περιβάλλοντος.

Η δομή της εταιρείας θα περιλαμβάνει ένα Διοικητικό Συμβούλιο και ένα Εκτελεστικό Συμβούλιο ενώ θα συσταθούν ξεχωριστές διοικήσεις Περιφερειακών Αεροδρομίων, υπεύθυνες για την καθημερινή διαχείριση των Περιφερειακών Αεροδρομίων. Το Εκτελεστικό Συμβούλιο θα αποτελείται από έναν Διευθύνοντα Σύμβουλο (Chief Executive Officer), έναν Οικονομικό Διευθυντή (Chief Financial Officer) και έναν Γενικό Διευθυντή Επιχειρήσεων (Chief Operating Officer). Κατά την μεταβατική περίοδο, μια ομάδα από εξειδικευμένους εμπειρογνώμονες διαχείρισης αεροδρομίων (Transition Team) (Ομάδα Μετάβασης) θα συμπληρώσει την ομάδα διοίκησης.

Το χαρακτηριστικό της οργανωτικής δομής είναι ότι οι βασικές λειτουργίες με υψηλές δυνατότητες συνέργειας θα ομαδοποιούνται και θα συγκεντρώνονται σε μονάδες επιχειρήσεων (business units) στα Κεντρικά Γραφεία (Έδρα) ώστε να ενισχύεται η αποδοτικότητα και η αποτελεσματικότητα όλης της Ομάδας. Όλες οι άλλες λειτουργίες με συγκεκριμένο τοπικό ενδιαφέρον θα βρίσκονται στα αντίστοιχα αεροδρόμια. Στα ίδια τα Κεντρικά Γραφεία, το Εκτελεστικό Συμβούλιο αποτελεί το μεγαλύτερης ζωτικής σημασίας τμήμα του οργανισμού, μαζί με την γενική διεύθυνση σε δεύτερο επίπεδο. Οι διευθυντές των περιφερειακών αεροδρομίων, αν και θα εδρεύουν στον χώρο του αεροδρομίου, θα αναφέρονται απευθείας στο Διευθύνοντα Σύμβουλο και θα αποτελούν επίσης τμήμα της γενικής διεύθυνσης της εταιρείας. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται μια ευέλικτη διαχειριστική δομή με μικρές γραμμές αναφοράς, σαφή καθήκοντα και ισχυρές αρμοδιότητες.

Ο Διευθύνων Σύμβουλος θα είναι επικεφαλής των επιμέρους τμημάτων: της Διαχείρισης Περιβαλλοντικών Θεμάτων, του Νομικού Τμήματος/Τμήματος Συμμόρφωσης με την Σύμβαση Παραχώρησης και του τμήματος Δημοσίων Σχέσεων (PR). Εκτός από τους προαναφερθέντες διευθυντές αεροδρομίων, ο Διευθυντής Εμπορικής & Επιχειρηματικής Ανάπτυξης και ο Διευθυντής Ανθρώπινου Δυναμικού θα αναφέρονται επίσης απευθείας στο Διευθύνοντα Σύμβουλο. Επιπλέον, θα είναι και ο υπεύθυνος επικοινωνίας με τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και το Ανεξάρτητο Διευθυντή Ασφάλειας - αυτές οι ειδικές λειτουργίες θα έχουν απευθείας πρόσβαση στον Διευθύνοντα Σύμβουλο. Ο Οικονομικός Διευθυντής θα είναι υπεύθυνος του τμήματος Οικονομικού Ελέγχου και του Λογιστηρίου, του τμήματος Προμηθειών και του τμήματος Μηχανογράφησης. Ο Γενικός Διευθυντής Επιχειρήσεων είναι το τρίτο μέλος του Εκτελεστικού Συμβουλίου, με το Διευθυντή Επιχειρήσεων, τον Τεχνικό Διευθυντή και το Συντονιστή Κατασκευών & Εργολάβων να αναφέρονται σε αυτόν.

Κάτω από το Εκτελεστικό Συμβούλιο, σε δεύτερο επίπεδο, θα υπάρχει μια ισχυρή γενική διεύθυνση αποτελούμενη από επτά διευθυντές και επιπλέον τους διευθυντές των αντίστοιχων τοπικών αεροδρομίων αντιπροσωπεύοντας ένα άλλο θεμελιώδες τμήμα της διοικητικής δομής των Κεντρικών Γραφείων. Μαζί με το διευθυντή αεροδρομίων, ο οποίος θα είναι υπεύθυνος για τα περιφερειακά αεροδρόμια, αντίστοιχοι διευθυντές θα είναι επικεφαλής των υπο-τμημάτων για τις λειτουργίες των Κεντρικών Γραφείων όπως: Οικονομικό Τμήμα, Λογιστήριο, Προμήθειες, Μηχανογράφηση, Εμπορική και Επιχειρηματική Ανάπτυξη, Ανθρώπινο Δυναμικό, Λειτουργικές Δραστηριότητες, Τεχνικό τμήμα και Συντονισμού EPC (Κατασκευών και Εργολαβιών). Αυτή η δομή εξασφαλίζει ότι όλα τα αεροδρόμια θα ακολουθούν τα ίδια πρότυπα και προδιαγραφές στην ποιότητα υπηρεσιών στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας, οποιαδήποτε κι αν είναι αυτά: πρότυπα αναφοράς, πολιτικές προμηθειών, ποιότητα υπηρεσιών ή προτύπων ασφαλείας.



Ο σχεδιασμός της επέκτασης, οι προμήθειες, το νομικό και συμβατικό πλαίσιο καθώς και ο συντονισμός με τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και τις αντίστοιχες κρατικές αρχές, όλων των έργων επέκτασης και ανακαίνισης είτε ανήκουν στα Επικείμενα είτε στα Μελλοντικά Έργα, διευθύνονται και ελέγχονται από τα Κεντρικά Γραφεία. Επιπλέον τα Κεντρικά Γραφεία θα λειτουργούν ως το πρώτο σημείο επαφής σε σχέση με τρίτα μέρη για όλα τα στρατηγικά έργα. Όλες οι εμπορικές δραστηριότητες και η προώθηση των επιμέρους αεροδρομίων θα συντονίζονται και θα διοικούνται κεντρικά, επιτρέποντας έτσι στους διευθυντές και το προσωπικό των επιμέρους Περιφερειακών Αεροδρομίων να επικεντρώνονται στην καθημερινή λειτουργία τους.

Η Κοινοπραξία δίνει ιδιαίτερη έμφαση στις καλές και στενές σχέσεις με την Ελληνική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και την Ελληνική Πολεμική Αεροπορία. Για αυτό το σκοπό θα συσταθεί ειδικό τμήμα Συνδέσμου με ΠΑ και ΥΠΑ και θα ανήκει στη σφαίρα ευθύνης του Διευθυντή Επιχειρήσεων, όχι μόνο για τον συντονισμό της καθημερινής λειτουργίας, αλλά και για την επίτευξη μιας κοινής στρατηγικής που θα αφορά σε μελλοντικές προκλήσεις.

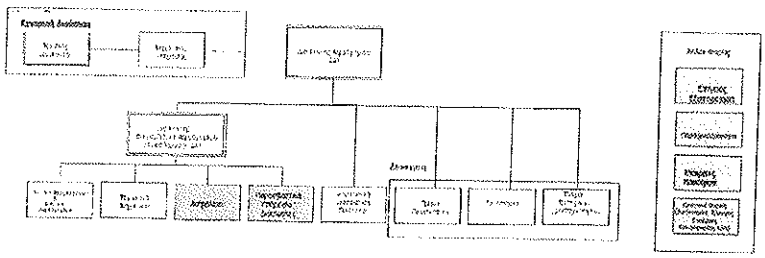
Τοπική Διαχείριση Αεροδρομίων

Για την διαχείριση των Περιφερειακών Αεροδρομίων η Κοινοπραξία σχεδιάζει μια μικρή και αποτελεσματική ομάδα διαχείρισης για κάθε αεροδρόμιο τοπικά, που θα είναι εξειδικευμένη στη λειτουργία και στα τεχνικά θέματα των αεροδρομίων.

Επικεφαλής της τοπικής ομάδας διαχείρισης αεροδρομίου θα είναι ο Διευθυντής Αεροδρομίου, ο οποίος θεωρείται ότι ανήκει στο δεύτερο επίπεδο διοίκησης της εταιρείας. Παρόλο που ο Διευθυντής Αεροδρομίου αναφέρεται απευθείας στον Διευθύνοντα Σύμβουλο, φέρει την πλήρη ευθύνη για το αντίστοιχο αεροδρόμιο και ταυτόχρονα ενεργεί ως εκπρόσωπος της Κοινοπραξίας

απέναντι στις τοπικές αρχές και τις κοινότητες. Οι γενικές αρχές διαχείρισης και λειτουργίας κάθε αεροδρομίου καθορίζονται από τα Κεντρικά Γραφεία, ωστόσο η καθημερινή λειτουργία βρίσκεται, από κάθε άποψη, στη σφαίρα ευθύνης του Διευθυντή του Αεροδρομίου και της ομάδας του. Ο Διευθυντής Αεροδρομίου διατηρεί άμεσο έλεγχο επί ορισμένων τμημάτων λειτουργίας του προσωπικού, όπως αυτές του Τμήματος Ανθρώπινου Δυναμικού, Οικονομικών και Λογιστηρίου καθώς και του Εμπορικού Τμήματος και Συμβάσεων Παραχώρησης. Είναι ασφαλώς υπεύθυνος και για τις Δημόσιες Σχέσεις με την τοπική κοινότητα στην οποία ανήκει το αεροδρόμιο. Τμήματα όπως αυτά που αφορούν δραστηριότητες ανθρώπινου δυναμικού και οικονομικών θεμάτων συνεργάζονται στενά και συντονίζονται με το αντίστοιχο τμήμα των Κεντρικών Γραφείων. Άλλα τμήματα, όπως το Νομικό Τμήμα και το Τμήμα Διασφάλισης Ποιότητας καλύπτονται από τα Κεντρικά Γραφεία.

Τοπική Οργάνωση Αεροδρομίου



Υπόμνημα

Για να εξασφαλιστεί η δυνατότητα απρόσκοπτης λειτουργίας των αεροδρομίων σε εικοσιτετράωρη βάση (24/7), θα υπάρχουν δύο Διευθυντές Επιχειρήσεων Αεροδρομίου, ένας ανά βάρδια, οι οποίοι θα είναι και Αναπληρωτές Διευθυντές Αεροδρομίου, σε περίπτωση απουσίας του Διευθυντή Αεροδρομίου.

Θα υπάρχει επίσης επί τόπου μια μικρή ομάδα αποτελούμενη από τεχνικούς και μηχανικούς οι οποίοι θα βρίσκονται σε ετοιμότητα να επέμβουν άμεσα κάθε φορά που λαμβάνει χώρα κάποια βλάβη. Οι βασικές εργασίες συντήρησης αποτελούν μέρος του Κεντρικού Τεχνικού Τμήματος.

Άλλες λειτουργίες θα αναθέτονται σε εξωτερικούς συνεργάτες ή θα διεκπεραιώνονται από τρίτους. Τέτοιες λειτουργίες ή υπηρεσίες περιλαμβάνουν τις Υπηρεσίες Διάσωσης και Πυρόσβεσης, Ασφαλείας, Εξυπηρέτησης Εδάφους, Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, κ.ά. Στενές σχέσεις πρέπει να διατηρούνται με τα παραπάνω τρίτα μέρη, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία του αεροδρομίου ανά πάσα στιγμή. Το τελευταίο εμπίπτει και αυτό στη σφαίρα ευθύνης του Διευθυντή Αεροδρομίου.

Μεταβατική Περίοδος

Η Κοινοπραξία γνωρίζει πολύ καλά ότι μια συνειδητή και αποδοτική αλληλεπίδραση με το ανθρώπινο δυναμικό, είναι το κλειδί για τη βραχυπρόθεσμη, μεσοπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη επιτυχία του Έργου και των αεροδρομίων. Εξίσου σημαντική είναι η δημιουργία και η διατήρηση μιας εκπαιδευτικής δομής που να ταιριάζει με τις επιχειρησιακές και λειτουργικές ροές, καθώς και με τις ανάγκες του πελάτη.

Η Fraport ως Επικεφαλής Διαχειριστής της Κοινοπραξίας έχει αποδεδειγμένο ιστορικό και ευρεία εμπειρία σε μεγάλο φάσμα της λειτουργίας και της ανάπτυξης των αεροδρομίων σε όλο τον κόσμο, στα οποία η διαχείριση των ανθρώπινων πόρων (τόσο του προσωπικού λειτουργίας όσο και της διοίκησης) και η κατάλληλη εκπαίδευση είναι καθοριστικοί παράγοντες.

Η εμπειρία που έχει αποκομίσει η Fraport από άλλα διεθνή αεροδρόμια, όπως, για παράδειγμα, του Ανόβερου στην Γερμανία, της Λίμα στο Περού, της Βάρνα και του Μπουργκάς στην Βουλγαρία, του Ριάντ και της Τζέντα στην Σαουδική Αραβία, του Δελχί στην Ινδία, της Αττάλειας στην Τουρκία και της Αγίας Πετρούπολης στην Ρωσία (όλα τα διαχειρίζεται η Fraport), αντανακλάται πλήρως στην προσέγγιση για τη μεταφορά προσωπικού στην Κοινοπραξία. Ωστόσο, δεν επιδιώκεται η εφαρμογή μιας υφιστάμενης, αποδεδειγμένης οργανωτικής δομής του αεροδρομίου της Φρανκφούρτης ή οποιουδήποτε άλλου αεροδρομίου του Ομίλου Fraport στη νέα εταιρεία. Η Κοινοπραξία αναγνωρίζει πλήρως τη μοναδικότητα του κάθε αεροδρομίου με το προσωπικό του, το πολιτιστικό/πολιτισμικό υπόβαθρο και τις λειτουργικές απαιτήσεις του, και θα αναπτύξει μια βάση οργάνωσης και προσωπικού που θα ταιριάζει απόλυτα με τις σχετικές διαρθρωτικές συνθήκες που διέπουν την Κοινοπραξία και τα ελεγχόμενα αεροδρόμια.

Πρέπει να επισημανθεί ότι η προσέγγιση που ακολουθεί η Κοινοπραξία αποσκοπεί στην καλύτερη δυνατή αξιοποίηση του συνόλου του προσωπικού (τόσο του επιχειρησιακού προσωπικού όσο και της διοίκησης) που είναι πρόθυμο να αποτελέσει μέρος της εταιρείας και των δομών της.

Η Κοινοπραξία βασίζεται στους υφιστάμενους εργαζόμενους της ΥΠΑ και στις ικανότητες τους, οι οποίοι εκτελούν εξαιρετική δουλειά στο δύσκολο περιβάλλον των υφιστάμενων υποδομών των Περιφερειακών Αεροδρομίων. Η Κοινοπραξία θα καταβάλει τη μέγιστη δυνατή προσπάθεια προκειμένου να απασχολήσει το υφιστάμενο προσωπικό σύμφωνα με τους όρους της αγοράς στον νέο οργανισμό της, προσφέροντάς τους αφενός ασφαλή εργασία και χώρο εργασίας σύμφωνα με τις ικανότητες, τις δεξιότητες και την προϋπηρεσία τους καθώς και την ανάληψη ευθύνης για τη μελλοντική ανάπτυξη των Περιφερειακών Αεροδρομίων, και αφετέρου την επίδειξη πρωτοβουλίας, ευελιξίας και δημιουργικότητας. Η Κοινοπραξία περαιτέρω θα υποστηρίξει την υφιστάμενη δομή οργάνωσης/ προσωπικού από εμπειρογνώμονες σε διάφορους τομείς.

Ζωτικής σημασίας για την ομαλή μετάβαση και την αλλαγή διοίκησης είναι το κομμάτι της επικοινωνίας προς και με τους διάφορους ενδιαφερόμενους φορείς των διαφόρων αεροδρομίων. Οι εργαζόμενοι ως ένα ουσιώδες τμήμα ενός αεροδρομίου, αποτελούν όχι μόνο έναν από τους σημαντικότερους φορείς του αεροδρομίου, αλλά και μία από τις βασικές ομάδες που θα επηρεαστούν από τις μεταβατικές και άλλες σχετικές αλλαγές. Η Κοινοπραξία έχει πλήρη επίγνωση για το ενδεχόμενο της αβεβαιότητας και των ανησυχιών των υπαλλήλων για το μέλλον τους εξαιτίας της επικείμενης αλλαγής. Ως εκ τούτου, η Κοινοπραξία θα αντιμετωπίσει αυτές τις ανησυχίες των εργαζομένων μέσω σωστής επικοινωνίας και παροχής συμβουλευτικών υπηρεσιών.

Η βασική προσέγγιση της Κοινοπραξίας αναφορικά με την επικοινωνία θα πρέπει να βασίζεται στη διαφάνεια και τη συμμετοχή.

"Συνέχεια με Αλλαγή"

Η Κοινοπραξία θα παράσχει στους εργαζομένους ενημέρωση αναφορικά με το υπόβαθρο των μετόχων της και τα σχέδιά τους για ανάπτυξη ήδη σε πολύ πρώιμο στάδιο. Αυτή η επιδίωξη για διαφάνεια και συμμετοχή θα περιορίσει την πιθανή αβεβαιότητα και τον φόβο του προσωπικού σχετικά με την επερχόμενη αλλαγή ενώ θα καταστήσει σαφές ότι δεν αναμένεται ή επιδιώκεται η υλοποίηση πλήρους αλλαγής σε όλους τους τομείς. Η Κοινοπραξία επιδιώκει αντίθετα να επωφεληθεί από το υφιστάμενο δυναμικό του προσωπικού και του οργανισμού, εντοπίζοντας πιθανούς τομείς βελτίωσης και να αναπτύξει ς αυτούς τους τομείς με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

Μια πρώτη συνάντηση με τους σημερινούς διευθυντές θα είναι το πρώτο βήμα για να τους ενημερώσουμε σχετικά με το Έργο, το όραμα της Κοινοπραξίας, τους στόχους και τις προσδοκίες, καθώς και να απαντήσουμε σε όλα τα ερωτήματα που μπορεί να προκύψουν. Αυτή η συνάντηση θα ενισχυθεί από μια εκστρατεία ενημέρωσης και από συναντήσεις με τους εργαζόμενους, σε κατάλληλη βάση.

Εκπαίδευση Προσωπικού

Τα προγράμματα εκπαίδευσης αποτελούν ένα απαραίτητο κομμάτι για την υποστήριξη του συνολικού στόχου τοποθέτησης των Περιφερειακών Αεροδρομίων ως τα καλύτερα στη πράξη.

Το τμήμα εκπαίδευσης της Fraport έχει αναπτύξει ένα πλήρες σύνολο διαφόρων εκπαιδευτικών προγραμμάτων που σχετίζεται με όλες τις πτυχές διαχείρισης και λειτουργίας αεροδρομίων. Κατά τα τελευταία χρόνια, δύο εκπαιδευτικά ιδρύματα μέσω διαδικτύου έχουν αναπτυχθεί, προκειμένου να εξασφαλίζεται η επίτευξη των στόχων του Ομίλου Fraport. Τα ιδρύματα αυτά, αν και εφαρμόζουν τις ίδιες αρχές και κατευθυντήριες γραμμές, απευθύνονται σε διαφορετικές ομάδες–στόχους (target groups):

Το Fraport College προσφέρει ένα ευρύ φάσμα ειδικών προγραμμάτων εκπαίδευσης και εξέλιξης για όλους τους υπαλλήλους, το οποίο απαρτίζεται από, αλλά δεν περιορίζεται, στα παρακάτω:

- Επιχειρησιακή Εκπαίδευση,
- Εργασιακές Δεξιότητες και Μέθοδοι,
- Επεξεργασία Ηλεκτρονικών Δεδομένων,
- Ξένες Γλώσσες,
- Διαχείριση Ποιότητας,
- Ανάπτυξη Ηγετικών Ικανοτήτων,
- Τεχνικές Διαχείρισης και
- Προσαρμοσμένα προγράμματα για την κάλυψη των τρεχουσών προκλήσεων της επιχειρηματικότητας στην αεροπορική βιομηχανία.

Η εκπαίδευση και εξέλιξη του προσωπικού θεωρείται ως ένας από τους πυλώνες υποστήριξης της εταιρικής στρατηγικής της Fraport και προωθεί την αμοιβαία επιχειρηματική κατανόηση. Όλα τα προγράμματα είναι προσαρμοσμένα στις ανάγκες των συμμετεχόντων, επικεντρωμένα στην πρακτική και σχετικά με την καθημερινή εργασία, υποστηρίζοντας την ανταλλαγή γνώσης και την δικτύωση.

Η *Fraport Academy* είναι το Εταιρικό Πανεπιστήμιο της Fraport AG. Είναι υπεύθυνο για τη στρατηγική εξέλιξη 800 κορυφαίων και μεσαίων στελεχών, εμπειρογνωμόνων και υποψηφίων για θέσεις διαχείρισης του Ομίλου Fraport. Αυτό το πρόγραμμα προσφέρει μαθήματα που περιλαμβάνουν αλλά δεν περιορίζονται στα κάτωθι:

- Ενσωμάτωση Νέων Υπαλλήλων,
- Αεροπορική Επιχειρηματικότητα,
- Ηγεσία σε Εφαρμογή,
- Οικονομικά Ακίνητης Περιουσίας,
- Μεταπτυχιακό Διοίκησης Επιχειρήσεων,
- Διαχείριση Έργων,
- Επιχειρηματικός Σχεδιασμός,
- Χρηματοοικονομικά και Έλεγχος,
- Προγράμματα Καθοδήγησης,
- Διαχείριση Αλλαγών κλπ.

Ο στόχος του προγράμματος εκπαίδευσης και εξέλιξης που υλοποιείται στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας είναι η αύξηση των δεξιοτήτων και του γνωστικού υπόβαθρου του προσωπικού, αυξάνοντας έτσι τα επίπεδα ποιότητας και τα πρότυπα των υπηρεσιών σε όλα τα αεροδρόμια.

Το πρόγραμμα προβλέπεται να ξεκινήσει με την εκπαίδευση, τόσο για επαγγελματικές όσο και προσωπικές δεξιότητες του προσωπικού, καθώς και με τη μεταφορά τεχνογνωσίας αμέσως μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης. Ο βαθμός ευελιξίας και η προοπτική ανάπτυξης των Περιφερειακών Αεροδρομίων εξαρτώνται από την ικανότητα των εργαζομένων να αντιδράσουν επαρκώς στις προκλήσεις μιας διαρκούς μεταβαλλόμενης βιομηχανίας και ενός ιδιαίτερα δυναμικού επαγγελματικού περιβάλλοντος. Η Κοινοπραξία σκοπεύει να συνεχίσει το πρόγραμμα εκπαίδευσης και εξέλιξης για πολλά χρόνια προκειμένου να εξυπηρετήσει στην αντιμετώπιση των τεχνολογικών εξελίξεων, την αναβάθμιση των υπηρεσιών και των καινοτομιών καθώς και των νέων διαδικασιών. Είναι επιτακτική ανάγκη η συνεχής ενημέρωση και εκπαίδευση του εργατικού δυναμικού σχετικά με τη βελτίωση των διαχειριστικών διαδικασιών ή την διόρθωση ατελειών στις υπηρεσίες. Οι απαιτήσεις αυτές θα καθορίσουν το ρυθμό των δραστηριοτήτων της Κοινοπραξίας στον τομέα αυτό.

Πρόβλεψη Επιβατικής Κίνησης

Βάση για την ανάπτυξη του κάθε αεροδρομίου αποτελεί η μακροπρόθεσμη πρόβλεψη, η οποία επιτρέπει μια λεπτομερή ανάλυση των απαιτήσεων χωρητικότητας και το σχεδιασμό και την εφαρμογή των κατάλληλων διαδικασιών. Η πρόβλεψη της επιβατικής κίνησης διαμορφώνει επίσης τη βάση για τον υπολογισμό των κινήσεων, του συνδυασμού των αεροσκαφών και των επιβατών σε ώρα αιχμής, τα οποία είναι απαραίτητα για το σχεδιασμό επιπλέον χωρητικότητας του αεροσταθμού και του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρομίου.

Η Κοινοπραξία έχει διεξάγει μια τέτοια πρόβλεψη της επιβατικής κίνησης λαμβάνοντας υπόψη τον αναμενόμενο όγκο της επιβατικής κίνησης για την κάθε συγκεκριμένη περιοχή και το προβλεπόμενο δυναμικό ανάπτυξής της, καθώς αυτές αποτελούν τις αγορές που εξυπηρετούν τα αεροδρόμια. Με βάση τα αποτελέσματα των προβλέψεων η Κοινοπραξία έχει σχεδιάσει όλες τις απαιτούμενες επενδύσεις σε έργα υποδομής, καθώς και όλα τα λειτουργικά θέματα π.χ. τις διαδικασίες του αεροδρομίου, τον αριθμό του προσωπικού, καθώς και τις μη αεροπορικές δραστηριότητες.

Λεπτομέρειες της πρόβλεψης της επιβατικής κίνησης για κάθε αεροδρόμιο μπορεί να βρεθεί στην αντίστοιχη σύνοψη.

Λειτουργίες

Τα περισσότερα Περιφερειακά Αεροδρόμια σε αυτήν την Ομάδα λειτουργούν υπερβαίνοντας τα όρια των δυνατοτήτων τους. Ως εκ τούτου, η Κοινοπραξία, αμέσως μετά την ανάληψη των αεροδρομίων, θα επικεντρώσει την προσοχή της στην επέκταση των υφιστάμενων εγκαταστάσεων με τρόπο κατάλληλο ώστε να εξυπηρετηθούν στον καλύτερο δυνατό βαθμό οι λειτουργικές ανάγκες τους, για παράδειγμα τα προγραμματισμένα Επικείμενα Έργα (ανακαίνισης και επέκτασης) θα εξασφαλίσουν όχι μόνο την κάλυψη της αναμενόμενης αύξησης της επιβατικής κίνησης για την βραχυπρόθεσμη και μεσοπρόθεσμη περίοδο, αλλά θα βελτιώσουν επίσης την ποιότητα και την άνεση των επιβατών και των άλλων εμπλεκόμενων φορέων. Ταυτόχρονα, θα ξεκινήσει για όλα τα αεροδρόμια ο σχεδιασμός των κύριων επεκτάσεων, προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα περιορισμών που αντιμετωπίζονται σήμερα.

Οι περαιτέρω λεπτομέρειες σχετικά με τις προγραμματισμένες εργασίες παρουσιάζονται στην αντίστοιχη σύνοψη ανάπτυξης του εκάστοτε αεροδρομίου.

Αεροσταθμός

Η Λειτουργία του Αεροσταθμού περιλαμβάνει τη συνολική διαχείριση των εγκαταστάσεων του σταθμού και των διαδικασιών των επιβατών και των αποσκευών. Η Λειτουργία του Αεροσταθμού, όπως την αντιλαμβάνεται η Κοινοπραξία, περιλαμβάνει:

- Παροχή ασφαλών και ενδεδειγμένων εγκαταστάσεων αεροσταθμού και διαχείρισης των επιβατών σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες και κανονισμούς,
- Ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία, την αποδοτικότητα και την καθαριότητα των εγκαταστάσεων του αεροσταθμού, ιδιαιτέρως όσον αφορά τη διασφάλιση της καθαριότητας,
- Διαχείριση της ροής των επιβατών,
- Εξυπηρέτηση των επιβατών, η οποία περιλαμβάνει Υπηρεσίες Πληροφοριών, Απολεσθέντα, Τηλεφωνικό Κέντρο και την Υπηρεσία VIP/CIP, κατά περίπτωση,
- Παροχή τρέχουσας ενημέρωσης πτήσεων στους αναχωρούντες και αφιχθέντες επιβάτες, καθώς και στα πρόσωπα που τους αναμένουν ή τους αποχαιρετούν σε κύρια σημεία για την διευκόλυνση τους και
- Παροχή επαρκών βοηθητικών εγκαταστάσεων επιβατών εντός δημόσιων και μη χώρων.

Είναι αυτονόητο ότι η εφαρμογή νέων τεχνολογιών και καινοτομιών αποτελεί ένα σημαντικό μέρος της σύγχρονης λειτουργίας ενός τερματικού σταθμού που στοχεύει στο μέλλον, όπως για παράδειγμα εισαγωγή δικτύων WLAN ή η εξασφάλιση πινάκων LED FIDS.

Για να εξασφαλίζεται συνεχής και ομαλή διαδικασία κατά την άφιξη και την αναχώρηση, δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην παροχή επαρκούς χώρου, όχι μόνο για την διαχείριση επιβατών και αποσκευών, αλλά και για το προσωπικό του αεροσταθμού, τις κρατικές υπηρεσίες και τους άλλους εμπλεκόμενους φορείς. Για να είναι εγγυημένη η σταθερή λειτουργία του αεροσταθμού σε βραχυπρόθεσμη και μεσοπρόθεσμη βάση, τα Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης και Επέκτασης σχεδιάζονται με τέτοιο τρόπο ώστε να παρασχεθούν οι χώροι που απαιτούνται σε συνδυασμό με την εφαρμογή νέων και βελτιωμένων υφιστάμενων τεχνολογιών.

Όσον αφορά τις μακροπρόθεσμες επιπρόσθετες επεκτάσεις του αεροσταθμού, αυτές σχεδιάζονται σε ένα διάστημα διάρκειας περίπου 10 ετών ούτως ώστε να εξασφαλίζεται η αδιάλειπτη λειτουργία εντός και εκτός των χώρων του αεροσταθμού για το μεγαλύτερο χρονικό διάστημα καθώς και να παρέχονται επαρκείς επιλογές για την αντιμετώπιση τυχόν απρόβλεπτων αλλαγών στον τομέα των

αερομεταφορών, για παράδειγμα μεγαλύτερος αριθμός επιβατών, δικαιοδοτικές αλλαγές στην εξυπηρέτηση επιβατών (π.χ. εντός/εκτός Σένγκεν, ΕΕ/εκτός ΕΕ) κ.λπ. Όλες οι επεκτάσεις του αεροσταθμού θα βασίζονται κυρίως στο μελλοντικό σχεδιασμό της επιβατικής κίνησης. Στο Χρηματοοικονομικό Μοντέλο της Προσφοράς μας παρουσιάζεται το σχετικό λεπτομερές πρόγραμμα επενδύσεων.

Στο πρόγραμμα επεκτάσεων των αεροδρομίων έχουν αποτυπωθεί συγκεκριμένες περίοδοι με λεπτομερή σχεδιασμό επιτρέποντας βελτιώσεις του σχεδιασμού σε συνδυασμό με εύλογο χρονικό διάστημα για αναθεωρήσεις, που μπορεί να απαιτηθούν από λειτουργικές απαιτήσεις, όπως για παράδειγμα τυχόν αλλαγές στις οδηγίες του ICAO/IATA, πριν την υποβολή τους για έγκριση και κατασκευή. Επιπλέον εξασφαλίζεται επαρκές χρονικό πλαίσιο για την υποχρεωτική εξέταση από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό όπως ορίζεται στη Σύμβαση Παραχώρησης.

Η Κοινοπραξία έχει σαφή αντίληψη ότι δεν υπάρχει μία και μοναδική λύση για όλα ("One-Size-Fits-All" solution) που να μπορεί να εφαρμοστεί σε όλες τις επεκτάσεις των αεροσταθμών. Κάθε περίπτωση θα αξιολογηθεί ξεχωριστά και θα αναπτυχθούν λύσεις που θα ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των χρηστών, δηλαδή των επιβατών, των αεροπορικών εταιρειών, των κυβερνητικών οργανισμών, του παραχωρησιούχου ή των υπαλλήλων.

Τα σχέδια που θα αναπτυχθούν θα ελέγχονται αυστηρά και θα αξιολογούνται με σκοπό τον εντοπισμό και μετριασμό των περιορισμών, καθώς και την ανάπτυξη δραστηριοτήτων μέσω της βελτιστοποίησης των χώρων. Αυτό μπορεί να υλοποιηθεί με τη χρήση ειδικών εργαλείων και τεχνικών όπως μοντέλων προσομοίωσης των επιβατών, ανάλυση επιφάνειας εργασίας (desktop analysis), έρευνες επιβατών και τη δημιουργία ενός συνεργατικού περιβάλλοντος εργασίας με πνεύμα ομάδας.

Ο συνδυασμός των παραπάνω μεθόδων αποδείχθηκε ότι είναι εξαιρετικά αποτελεσματικός στο σχεδιασμό και την κατασκευή νέων εγκαταστάσεων επιβατών στο αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης, όπου ένα συνεχές πρόγραμμα επέκτασης του τερματικού σταθμού είναι εν εξελίξει τις τελευταίες δεκαετίες.

Η διαδικασία αυτή θα ισχύσει από την πρώτη ημέρα για όλες τις επεκτάσεις, είτε αφορά τα Επικείμενα είτε τα Μελλοντικά Έργα, μέσα από τις διαδικασίες σχεδιασμού και κατασκευής, μέχρι την έναρξη και μετά από αυτήν και κατά την αξιολόγηση των προγραμμάτων ενίσχυσης πρόσθετης χωρητικότητας.

Χώρος Ελεγχόμενης Πρόσβασης Αεροδρομίου (Airside)

Οι κύριες λειτουργίες στον Χώρο Ελεγχόμενης Πρόσβασης είναι:

- Διαθεσιμότητα του φωτισμού του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης και σήμανση σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες και κανονισμούς,
- Επιχειρησιακή ετοιμότητα των συστημάτων του διαδρόμου, του τροχοδρόμου και του χώρου ελιγμών,
- Παροχή και κατανομή των θέσεων στάθμευσης των αεροσκαφών,
- Ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία, την αποδοτικότητα και την καθαριότητα των εγκαταστάσεων του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης, με ιδιαίτερη έμφαση στην ασφάλεια,
- Παροχή και διαθεσιμότητα υπηρεσιών στον χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης όπως καθοδήγησης των αεροσκαφών (marshalling) και καθαριότητας,

- Παροχή τρεχουσών πληροφοριών πτήσεων σε όλους τους ενδιαφερόμενους και
- Περιορισμός κινδύνων προερχόμενους από την πανίδα.

Τα παραπάνω θέματα είναι υψίστης σημασίας για να εξασφαλιστεί η ασφαλής, αποτελεσματική, έγκαιρη και ομαλή λειτουργία του ελεγχόμενου χώρου του αερολιμένα. Η πρόβλεψη εξειδικευμένων IT-συστημάτων (FIDS), η μετατροπή των υφιστάμενων θέσεων στάθμευσης των αεροσκαφών σε θέσεις με δυνατότητα οπισθέλκυσης και η ανάπτυξη επιπρόσθετων χώρων στάθμευσης αεροσκαφών, αποτελούν βασικές αρχές της Κοινοπραξίας με σκοπό να εξασφαλίζονται στο άμεσο μέλλον οι παραπάνω προϋποθέσεις.

Η ανάπτυξη και η αναβάθμιση των διαδρόμων προσγείωσης/απογείωσης θα πρέπει επίσης να σχεδιαστεί προσεκτικά σε συνδυασμό με το μελλοντικό πρόγραμμα επέκτασης του αεροσταθμού. Σε μερικά αεροδρόμια απαιτείται άμεσα ανακαίνιση των διαδρόμων/τροχοδρόμων, σε άλλα χρειάζεται επέκταση των υφιστάμενων χώρων ελιγμών/στάθμευσης αεροσκαφών, ενώ ορισμένα αεροδρόμια χρειάζονται βελτιώσεις και στους δύο αυτούς τομείς.

Σε κάθε αεροδρόμιο θα πρέπει να παρασχεθεί ξεχωριστή λύση, λαμβάνοντας υπόψη την υφιστάμενη κατάσταση των εγκαταστάσεων του ελεγχόμενου χώρου του αεροδρομίου και τα μελλοντικά σενάρια επιβατικής κίνησης.

Πλέον των επεκτάσεων που απαιτούνται λόγω της κίνησης επιβατών, θα πρέπει να εξασφαλίζεται η τήρηση των εθνικών και διεθνών κανονισμών, όπως για παράδειγμα οι κανόνες και οι κανονισμοί του ICAO και της EASA.

Ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό στα πλαίσια της παραχώρησης είναι το γεγονός της ταυτόχρονης στρατιωτικής και πολιτικής χρήσης ορισμένων αεροδρομίων. Για αυτά τα αεροδρόμια ο τομέας των του διαδρόμων υπάγεται στην πλήρη ευθύνη της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας (ΠΑ).

Η Fraport, ως ιδιοκτήτης και διαχειριστής του Διεθνούς Αεροδρομίου της Φρανκφούρτης διαθέτει τεράστια εμπειρία σε παρόμοιες σχέσεις, καθώς μέρος του αεροδρομίου ήταν υπό στρατιωτική δικαιοδοσία για δεκαετίες έως την 31 Δεκεμβρίου 2005. Είναι αυτονόητο ότι η Κοινοπραξία θα συνεχίσει την συνεργασία εμπιστοσύνης μεταξύ των στρατιωτικών και πολιτικών χρηστών του αεροδρομίου από την πρώτη μέρα, προς όφελος και των δύο μερών. Όπως ορίζεται στην Σύμβαση Παραχώρησης, η Κοινοπραξία θα παρέξει τεχνικό εξοπλισμό στην Πολεμική Αεροπορία για την υποστήριξη των εποπτικών συστημάτων ελέγχου κυκλοφορίας. Επιπλέον, η Κοινοπραξία θα καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για τη υποστήριξη της ΠΑ, καθώς και άλλων κρατικών φορέων με οποιαδήποτε επιχειρησιακή ή τεχνική βοήθεια, εφόσον απαιτηθεί.

Προστασία και Ασφάλεια/ RFFS

Από την άποψη της ασφάλειας όλα τα αεροδρόμια λειτουργούν αρκετά καλά. Η κοινοπραξία θα εφαρμόσει κάποιες βελτιώσεις προκειμένου να επιτύχει και να διατηρήσει όλες τις απαιτήσεις που καθορίζονται από τους σχετικούς κανόνες και κανονισμούς, καθώς και από τον ICAO. Η εμπειρία της Fraport και η στενή επαφή της με τις Ευρωπαϊκές αρχές θα διασφαλίσει ότι όλες οι δραστηριότητες συμμορφώνονται πλήρως με την αντίστοιχη νομοθεσία της ΕΕ.

Κύρια έμφαση στον τομέα της ασφάλειας θα πρέπει να δοθεί στην εξάλειψη του συνωστισμού που δημιουργείται κατά τον έλεγχο των επιβατών, καθώς και στα συστήματα ελέγχου αποσκευών

(HBS). Πρόσθετες εγκαταστάσεις θα διαμορφωθούν στο πλαίσιο των επικείμενων μέτρων σε όλα τα αεροδρόμια.

Η πρώτη γραμμή άμυνας στην ασφάλεια του αεροδρομίου, τα περιμετρικά όρια, περιλαμβάνουν φράκτες, εμπόδια και τοίχους. Οι περιφράξεις και οι τοίχοι θα πρέπει να είναι ψηλοί και να είναι δύσκολο για ανθρώπους να σκαρφαλώσουν από πάνω. Ιδανικά, θα πρέπει επίσης να είναι σε θέση να αντέχουν στην πρόσκρουση με ένα όχημα που προσπαθεί να τα παραβιάσει. Σε ένα αεροδρόμιο που συνορεύει με θάλασσα, λίμνη ή ποτάμι θα πρέπει να εξετάζεται ο περιορισμός της πρόσβασης από το υδάτινο περιβάλλον.

Το προσωπικό ασφαλείας θα πρέπει να περιπολεί την περιοχή τακτικά για να αποτρέπει τους ανθρώπους που προσπαθούν να περάσουν μέσα από το φράχτη ενώ τεχνολογίες επιτήρησης, ανίχνευσης εισβολής και άλλες λύσεις IT συστημάτων θα πρέπει να συμπληρώνουν την περιμετρική ασφάλεια. Κάμερες παρακολούθησης θα πρέπει να υπάρχουν σε όλα τα σημεία εισόδου, καθώς και σε ευαίσθητους χώρους, όπως οι αποθήκες καυσίμων.

Ο τομέας της προστασίας είναι εξίσου σημαντικός. Στον κόσμο της αεροπλοΐας, η προστασία είναι πρωταρχικό μέλημα. Καθώς η κίνηση των επιβατών αυξάνεται, το υψηλό επίπεδο της προστασίας θα είναι διατηρήσιμο μόνο με συνεχείς μειώσεις σχετικών περιστατικών.

Καθώς αποτελούν μέρος του Ελληνικού Πυροσβεστικού Σώματος, το προσωπικό υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης των αεροδρομίων παρουσιάζει ένα ευρύ φάσμα επαγγελματικών δεξιοτήτων στην παροχή πυροπροστασίας. Η κοινοπραξία θα υποστηρίξει πλήρως το τμήμα πυρόσβεσης και διασωστών στην εκτέλεση των καθηκόντων του, για παράδειγμα την αποκατάσταση και τον εκσυγχρονισμό των σταθμών υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης, όπου είναι απαραίτητο και απαιτείται. Τα τμήμα Πυρόσβεσης και Διάσωσης θα ενσωματωθεί πλήρως ως αναπόσπαστο μέρος της συνολικής λειτουργίας του αεροδρομίου και θα είναι επομένως ένας σημαντικός συνεργάτης σε όλες τις δραστηριότητες εκσυγχρονισμού και επέκτασης στα αεροδρόμια.

Ανάλυση των πιθανών αστοχιών καθώς και κινδύνων, προληπτική αξιολόγηση των διαδικασιών διαχείρισης κινδύνων, συστήματα εσωτερικής αναφοράς, πολιτικές ασφαλείας, στόχοι της ασφάλειας, καθώς και παρακολούθηση των επιδόσεων ασφάλειας είναι απαραίτητα συστατικά ενός επιτυχημένου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (SMS) και συνεισφέρουν με συνέπεια στην αποφυγή περιστατικών και ατυχημάτων. Επιπλέον, όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς, εταιρείες, οργανισμοί και το προσωπικό τους στο αεροδρόμιο συμβάλλουν στην επιτυχία του συστήματος. Με ισχύ από την 25 Νοεμβρίου 2005 ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) έχει εισαγάγει με υποχρεωτική εφαρμογή ένα Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας για όλα τα κράτη μέλη του.

Το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας του αεροδρομίου είναι ένα ζωτικής σημασίας στοιχείο για τον οργανισμό της Fraport AG, που βασίζεται στα πρότυπα και τις συστάσεις που αναφέρονται στο Παράρτημα 14 του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), το Παράρτημα 19 και τις επισημάνσεις που περιέχονται στο Έγγραφο του ICAO 9774 (Εγχειρίδιο για την Πιστοποίηση των Αεροδρομίων). Επιπλέον, κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με τα καθήκοντα και τις επιδράσεις ενός Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (SMS) παρουσιάζονται στο Έγγραφο 9859 του ICAO, Εγχειρίδιο Διαχείρισης Ασφάλειας (SMM). Επιπρόσθετες υποχρεωτικές διατάξεις εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης περιγράφονται στους κανονισμούς ΕΕ 216/2008 και ΕΕ 139/2014.

Προκειμένου να διασφαλιστεί ο ρόλος του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας ως βασικός παράγοντας στον τομέα της ασφάλειας, είχε ενσωματωθεί ως ρυθμιστική διαδικασία στο Σύστημα Ολοκληρωμένης Διαχείρισης (IMS) της Fraport AG. Για να επισημανθεί η σημασία ενός βιώσιμου

και ισχυρού Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (SMS), ο Διαχειριστής του Συστήματος της Fraport έχει άμεση επικοινωνία και γραμμή αναφοράς με το Εκτελεστικό Συμβούλιο της Fraport. Δεδομένου ότι το σύστημα αυτό έχει αποδειχθεί επιτυχημένο στη πράξη, η Κοινοπραξία σχεδιάζει να εφαρμόσει την ίδια διαδικασία για τα Περιφερειακά Αεροδρόμια, όπως παρουσιάζεται και στο οργανόγραμμα του κεφαλαίου "Οργανωτική Δομή".

Εμπορικές Δραστηριότητες και Μάρκετινγκ, Τιμολογιακή Πολιτική Αεροδρομίων

Εμπορική Δραστηριότητα

Η Fraport, καθώς και ο Όμιλος Κοπελούζου διαθέτουν τεράστια εμπειρία στην επιτυχή ανταπόκριση σε επιχειρηματικές ευκαιρίες και στην υλοποίηση προσαρμοσμένων λύσεων σε όλο τον κόσμο. Ειδικά η εμπειρία της Fraport που αποκτήθηκε κατά τη διάρκεια της λειτουργίας των διεθνών τουριστικών αεροδρομίων στην Αττάλεια, την Λίμα, τη Βάρνα και το Μπουργκάς.

Το εμπορικό σχέδιο της Κοινοπραξίας περιλαμβάνει αεροπορικές, μη-αεροπορικές και άλλες δραστηριότητες. Επί του παρόντος τα Ρυθμιζόμενα Αεροπορικά Τέλη (τέλη επιβατών, τέλη προσγείωσης αεροσκαφών και στάθμευσης) αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος των συνολικών εσόδων. Η Κοινοπραξία υποστηρίζει την άποψη ότι οι μη αεροπορικές δραστηριότητες προσφέρουν τεράστιες δυνατότητες για βελτίωση σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια. Η βασική στρατηγική περιλαμβάνει την προσφορά βελτιωμένων και ελκυστικών υπηρεσιών αγορών και εστίασης για τους επιβάτες και τους επισκέπτες με τον εκ νέου σχεδιασμό των χώρων πωλήσεων λιανικής και των εμπορικών χώρων των αεροδρομίων, αλλάζοντας ταυτόχρονα τη δομή της ίδιας της προσφοράς. Βελτιώσεις θα υλοποιηθούν σχεδόν αμέσως, στην δομή και την επιλογή των προϊόντων, καθώς και τη διαφήμιση και προώθηση τους, ενώ τα ανακαινισμένα και επεκτεταμένα νέα κτίρια των αεροσταθμών θα παρέχουν τα στοιχεία διάταξης, ροής και χώρων που είναι απαραίτητα για την πλήρη αξιοποίηση του υπάρχοντος δυναμικού.

Όλοι οι νέοι αεροσταθμοί ή οι επεκτάσεις των αεροσταθμών θα είναι σχεδιασμένοι σύμφωνα με τις τελευταίες εξελίξεις της εμπορικής επιχειρηματικότητας, εστιάζοντας κυρίως στις δραστηριότητες λιανικού εμπορίου στον ελεγχόμενο χώρο πρόσβασης των αεροσταθμών και στη δημιουργία σύγχρονων και ελκυστικών χώρων αγορών διατηρώντας το Ελληνικό στυλ.

Αεροπορικό Μάρκετινγκ

Στις προηγούμενες ενότητες περιγράφονται με λεπτομέρεια οι βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες στρατηγικές της Κοινοπραξίας για την ανάπτυξη των αεροδρομίων ώστε να μετατραπούν σε σύγχρονους και ανταγωνιστικούς χώρους διακίνησης επιβατών.

Στην τρέχουσα ενότητα παρέχεται μια περιγραφή των μέτρων και των εργαλείων μάρκετινγκ της Κοινοπραξίας ώστε να επιτύχει τους στόχους που προτείνονται.

Επί του παρόντος, οι λειτουργίες όλων των αεροδρομίων είναι πολύ εποχιακές. Ακόμη και αν τους ανοιξιάτικους και φθινοπωρινούς μήνες χρησιμοποιηθούν πιο έντονα στο μέλλον, κύριο εργαλείο μάρκετινγκ θα είναι η προώθηση των αεροδρομίων αυτών ως ηλιόλουστων προορισμών.

Η Ανατολική Μεσόγειος απολαμβάνει αυξανόμενη δημοτικότητα όχι μόνο μεταξύ των δυτικοεύρωπαίων τουριστών, αλλά και μεταξύ ταξιδιωτών των χωρών της Κοινοπολιτείας Ανεξάρτητων Κρατών (CIS).

Οι διάφορες περιοχές προορισμού διαθέτουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά: λογικές τιμές, φιλικότητα προς την οικογένεια και ασφάλεια. Αλλά οι προορισμοί δεν είναι μόνο περιοχές για θαλάσσια μπάνια και ήλιο. Χάρη στο ποικιλόμορφο τοπίο και τον πολιτιστικό και ιστορικό πλούτο διαθέτουν και τουριστικό δυναμικό που δεν έχει ακόμη πλήρως αξιοποιηθεί. Ως εκ τούτου, η Κοινοπραξία έντονα υποστηρίζει ότι το επίπεδο αναγνωρισιμότητας των προορισμών διακοπών και των αεροδρομίων τους μπορεί να αυξηθεί περαιτέρω.

Αυτό μπορεί να επιτευχθεί ακολουθώντας τα παρακάτω στρατηγικά βήματα, μεταξύ άλλων:

- Προσέλκυση νέων χωρών προέλευσης, μαζί με νέες αεροπορικές εταιρείες.
- Προσέλκυση επιπλέον αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους, για παράδειγμα. από την Ανατολική Ευρώπη

Ακολουθεί μια σειρά δραστηριοτήτων και εργαλείων που υποστηρίζουν τους παραπάνω στόχους:

- Άμεση προσέγγιση αεροπορικών εταιρειών που λειτουργούν σε αεροδρόμια του ομίλου Fraport
- Ενσωμάτωση των αεροδρομίων στην διαδικτυακή πλατφόρμα μάρκετινγκ του ομίλου Fraport: www.fraport.com που έχει ρυθμό προβολών πάνω από 450.000.
- Διαφήμιση σε άλλες τοποθεσίες που δραστηριοποιείται η Fraport, απευθυνόμενη σε περίπου 90 εκατομμύρια επιβάτες τον χρόνο

Είναι σαφώς κατανοητό από την Κοινοπραξία ότι οι συνδυασμένες προσπάθειες όλων των εμπλεκομένων μερών, για παράδειγμα των Ταξιδιωτικών Γραφείων, των Κρατικών Αρχών και των τοπικών κοινοτήτων θα οδηγήσουν στα επιθυμητά αποτελέσματα.

Τιμολογιακή Πολιτική Αεροδρομίων

Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας στο αεροπορικό μάρκετινγκ είναι η εφαρμογή καθεστώτος αεροπορικών χρεώσεων στα Περιφερειακά Αεροδρόμια. Η προσέγγιση της Κοινοπραξίας στην διαμόρφωση τελών και χρεώσεων στους χρήστες του αεροδρομίου διέπεται από τους ισχύοντες κανονισμούς της Ελληνικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), από την Σύμβαση Παραχώρησης που εφαρμόζεται στην παρούσα συναλλαγή και τις βέλτιστες πρακτικές, όπως εφαρμόζονται στην παγκόσμια αεροπορική βιομηχανία. Η Κοινοπραξία σχεδιάζει να αναπτύξει μια τιμολογιακή πολιτική με ξεχωριστά τέλη προσγείωσης, στάθμευσης, εξυπηρέτησης επιβατών κ.λπ., για να τονωθεί περαιτέρω η αύξηση της κίνησης, να μειωθεί ο θόρυβος (από την διαχείριση του χρόνου άφιξης/αναχώρησης και του χρόνου επανεξυπηρέτησης των αεροσκαφών) και να παραμείνει ανταγωνιστική σε σχέση με άλλους μεσογειακούς τουριστικούς προορισμούς. Η Κοινοπραξία δεσμεύεται πλήρως προς την θέση της Διεθνούς Ένωσης Αερομεταφορών (IATA) ότι δεν πρέπει να υπάρχει καμία διάκριση μεταξύ των διαφόρων ομάδων χρηστών σε ότι αφορά τις αεροπορικές χρεώσεις.

Υποδομές λειτουργίας αεροδρομίου, Διαχείριση Απορριμμάτων και Περιβάλλοντος

Λόγω της συνεχούς αύξησης της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας στα αεροδρόμια, καθώς και της μόνιμης αύξησης των χώρων που απαιτούν ψύξη, ένας σημαντικός αριθμός υφιστάμενων

υποδομών λειτουργίας σε διάφορα αεροδρόμια χρήζουν σημαντικής αποκατάστασης ή πλήρους αντικατάστασης. Για τη βελτιστοποίηση της κατανάλωσης των διαφόρων εγκαταστάσεων, η Fraport χρησιμοποιεί μια ευρεία ποικιλία Συστημάτων Διαχείρισης Ενέργειας Κτιρίων (BMS) για να ελέγχει την ενεργειακή κατανάλωση των διαφορετικών συστημάτων λειτουργίας.

Το σύστημα BMS διαχειρίζεται τα ηλεκτρομηχανολογικά συστήματα σε μια εγκατάσταση, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων ασφάλειας, φωτισμού, ψύξης, θέρμανσης και αερισμού. Τα τελευταία είναι επίσης γνωστά και ως συστήματα HVAC (heat, ventilation & air conditioning). Οι αισθητήρες και άλλες συσκευές που χρησιμοποιούνται από το BMS ονομάζονται "σημεία". Αυτά περιλαμβάνουν θερμοστάτες, αισθητήρες ανίχνευσης φωτιάς, sprinklers, κ.λπ.

Η διαχείριση κτιρίων αποτελεί βασικό συστατικό του ευφυούς κτιριακού σχεδιασμού, όπου πολλά υπο-συστήματα είναι ενσωματωμένα έτσι ώστε να μπορούν να λειτουργούν με πολύ μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα, να προβλέπουν τις αλλαγές του καιρού και να ρυθμίζονται ανάλογα με τον αριθμό των ατόμων σε μια δεδομένη τοποθεσία, κ.α. Η διαχείριση κτιρίων μπορεί επίσης να περιλαμβάνει υπολογισμούς ενοικίων και τελών με βάση την παραμονή και χρήση των εγκαταστάσεων από τον ένοικο.

Η γενική προοπτική σε ό, τι αφορά τη μελλοντική διαχείριση των υποδομών λειτουργίας δεν μπορεί να είναι ολοκληρωμένη χωρίς την εισαγωγή του θέματος της Διαχείρισης Απορριμμάτων και Περιβάλλοντος.

Η Κοινοπραξία σκοπεύει να καθιερώσει ένα σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης για την προστασία και βελτίωση του περιβάλλοντος μέσω της βελτίωσης των περιβαλλοντικών επιδόσεων και την αποφυγή ή τη μείωση της ρύπανσης του περιβάλλοντος, για παράδειγμα των αποβλήτων του αεροδρομίου, όπου αυτό είναι τεχνικά, οργανωτικά και οικονομικά εφικτό. Εκτεταμένη αυτό-παρακολούθηση εντός του πεδίου εφαρμογής ενός συνεχούς οικολογικού εταιρικού προγράμματος ελέγχου αποτελεί βασικό στοιχείο της περιβαλλοντικής διαχείρισης. Οι δύο κατευθυντήριες γραμμές των περιβαλλοντικών προσπαθειών της Κοινοπραξίας είναι: αποδοχή της ευθύνης και διασφάλιση διαφάνειας.

Αυτή η στρατηγική αρχή της Κοινοπραξίας περιλαμβάνει μέτρα για τη βελτίωση των σημερινών διαδικασιών που επηρεάζουν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις σε όλα τα Περιφερειακά Αεροδρόμια.

Ένα πρόγραμμα διαχείρισης απορριμμάτων θα προετοιμαστεί ώστε να παρακολουθούνται οι δραστηριότητες αξιοποίησης των αποβλήτων. Το πρόγραμμα έχει τους ακόλουθους στόχους:

- Μείωση ή περιορισμός της παραγωγής απορριμμάτων, καθώς και των κινδύνων που ενέχουν
- Επίτευξη συμμόρφωσης με τις οικολογικές απαιτήσεις
- Εισαγωγή συστήματος για ξεχωριστή περισυλλογή αποβλήτων
- Βελτίωση του συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου των σχετικών με τα απόβλητα δραστηριοτήτων

Για την επίτευξη των στόχων του προγράμματος διαχείρισης απορριμμάτων, είναι αναγκαία τα ακόλουθα:

- Έλεγχος των δραστηριοτήτων από τις οποίες παράγονται απόβλητα
- Παρακολούθηση της κίνησης των αποβλήτων από την παραγωγή τους στην επεξεργασία και την τελική απόθεσή τους
- Προετοιμασία και ενημέρωση των απαιτήσεων των κανονιστικών βασικών εγγράφων για τη διαχείριση αποβλήτων της Κοινοπραξίας

Η προστασία του κλίματος είναι μία από τις σημαντικότερες περιβαλλοντικές προκλήσεις της εποχής μας. Περισσότερο από δύο τοις εκατό των εκπομπών CO2 που προκαλούνται από τον άνθρωπο οφείλονται στην εναέρια κυκλοφορία. Σύμφωνα με την εκτίμηση του Διεθνούς Συμβουλίου Αερολιμένων (ACI), της παγκόσμιας οργάνωσης των φορέων εκμετάλλευσης αερολιμένων, μέχρι πέντε τοις εκατό του ποσού αυτού θεωρείται ότι προέρχεται από τα αεροδρόμια.

Αν και η λειτουργία των αεροδρομίων προκαλεί μόνο μικρή ζημιά στο παγκόσμιο κλίμα, η Κοινοπραξία αναγνωρίζει τη σημασία του θέματος αυτού και θα μειώσει τις εκπομπές των αερίων που επηρεάζουν το κλίμα σε όλα τα αεροδρόμιά της. Οι δραστηριότητές μας θα επικεντρώνονται σε κτίρια και υποδομές, καθώς και στην εφοδιαστική αλυσίδα και την κυκλοφορία.

Η Κοινοπραξία θεωρεί ότι η διαχείριση αποβλήτων και οι επιπτώσεις στο περιβάλλον είναι ένα σημαντικό στοιχείο της γενικότερης φιλοσοφίας της, αναθέτοντας κατά συνέπεια την ευθύνη στα Κεντρικά Γραφεία, δηλαδή αποτελεί μέρος του Τμήματος Διασφάλισης Ποιότητας.

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.
Αθήνα, 06/10/2014
Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα
Διερμηνέας

ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠΑΔΑΚΟΥΛΟΥ
ΔΙΕΚΠΕΡΑΙΩΣΗ
ΑΛΚΥΟΝΗΣ 37, 17[illegible] ΝΕΑΣ ΣΜΥΡΝΗ
ΤΗΛ.& FAX: 210 [illegible]
ΑΦΜ 043960730 ΔΟΥ: Η' ΑΘ. ΦΑΛΗΡΟΥ
Α.Μ. Α.Σ.Α.: 20257

Thessaloniki Airport Development Plan

Location and Connectivity: Thessaloniki Airport is located on the mainland in northern Greece. It connects a majority of the Greek Mainland and Island airports to short-haul European destinations.

Challenge: Current expansion in airside capacity needs to be balanced by increasing capacity of the terminal building and landside facilities.

KEY AIRPORT FACTS

Number of runways: 2

Runway Length and Footprint:

09R/27L (2014) – 2,440m x 60m

09L/27R (2043) – 3,800m x 60m

Number of Terminals: 1

Number of Aircraft Stands: 22

2013 Annual Passengers: 4.2mppa

2013 Annual Movements: 39,681 ATMs

Current Curfew Period: None

Maximum Runway Capacity: 30 ATMs / hour

Current Runway Capacity: 26 ATMs / hour



THESSALONIKI AIRPORT

The current runway extension will attract both scheduled traffic and long-haul international routes allowing Thessaloniki Airport to exploit its potential deriving from its large catchment area and as a hub of economic activity in Greece.

The airport will be enhanced from both a terminal expansion and reconfiguration during the imminent Works period, in which security will be centralised, offices within the existing terminal will be relocated and an expansion of ~35,000m² will be constructed. This will provide the passengers with a better level of service and comfort whilst ensuring compliance with the Concession Agreement (CA).

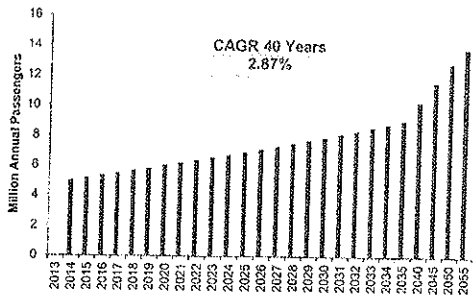
Two further terminal expansions will be constructed during the Future Works period. There will be on-going refurbishment and replacement of assets during the Concession period to ensure that the condition of the assets are maintained to a high standard.

BACKGROUND

- Thessaloniki, the capital of Macedonia, is the second major economic, industrial, commercial and political centre in Greece.
- The airport is located on the Greek mainland; hence no constraint is expected based on hotel accommodation.
- At 4.2mppa, it is the second busiest airport in Greece behind Athens and is the busiest amongst the Cluster A airports available to the concessionaire.

TRAFFIC FORECAST

It is forecasted that passenger numbers will triple from 4.2 million passengers per annum (mppa) in 2013 to 13.8mppa by 2055, with a CAGR of 2.87%. Air traffic movements (ATMs) are forecasted to increase from 39.7 to 113.2 thousand by 2055.



TERMINAL CAPACITY

- Adequate number of passenger processing facilities for both arriving and departing flows across the design hour in 2015, for all but one passenger process.
- Inbound Immigration is the only passenger processing area which is 'capacity critical' in 2015 for LoS C due to insufficient queuing and circulation space.

STAND CAPACITY

- Current aircraft stand capacity of 22 is sufficient to meet current ATM peak hour demand with no apron expansion required in the Imminent Works period.

STATE WORKS: RUNWAY 10/28 EXTENSION

- Offshore extension of Runway 10/28 and parallel taxiway by 1,000m to 3,440m will allow additional long-haul flights using wide-body aircraft.



Thessaloniki has several terminal development option possibilities, including utilising the existing landside and airside canopies for future terminal expansion.

ASSESSMENT OF CURRENT INFRASTRUCTURE

TERMINAL

The capacity assessment of the arriving and departing passenger processes within the terminal building has been informed by:

- 2 site visits to Thessaloniki Airport;
- Planning assumptions driven by current airport operational performance, IATA standards and industry benchmarks;
- Information available from the data room and airport fact sheets.

Our assessment of the current terminal indicates:

- There will be a number of specific bottlenecks during the peak period with continued passenger growth.
- Some of the large amount of office space within the terminal building could be relocated to allow the space to be used for passenger processing activities.
- There are two passenger security screening areas; the second is only opened during the peak times. Operating two passenger security screening areas is an inefficient use of space and resources.

AIRFIELD

There are two runways at Thessaloniki and both have full length parallel taxiways. RWY 10/28 is currently closed as it is being rehabilitated and extended into the sea. Airfield drains were noted to be clogged with vegetation and require cleaning to prevent flooding on the runway surfaces.

The current runway strip width for RWY 10/28 and RWY 16/34 is only 75m from the runway centreline and is therefore not compliant with ICAO standards. This non-compliance can be mitigated by extending the existing strip by a further 75m each side, so that it is 150m from the runway centreline.

RWY 28, RWY 10 and RWY 16 all have compliant Runway End Safety Areas (RESAs).

The RESA for RWY 34 is not compliant with ICAO Annex 14, and would either require displacement of the runway threshold or land reclamation to enlarge the RESA. We assume that any existing exemptions for non-compliance will continue and must be discussed with the appropriate authority.

INFRASTRUCTURE HIGHLIGHT

The current terminal is nearing its capacity limits, however, there is an opportunity to expand the passenger processing areas within the existing footprint through relocation of office space and expanding under the existing curb side and airside canopies.

TERMINAL – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

- Centralise passenger security screening with designated queuing area to maximise efficiency.
- Move temporary walls to increase gate hold room area for both Intra and Extra Schengen passengers within existing building.
- Consolidate baggage reclaim hall to increase queuing and circulation areas.

TERMINAL – IMMINENT EXPANSION WORKS

- Relocate office space and make space available for passenger processing.
- Terminal expansion of 35,000m² to ensure an IATA LoS C and provide additional passenger processing facilities and commercial areas.

AIRSIDE – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

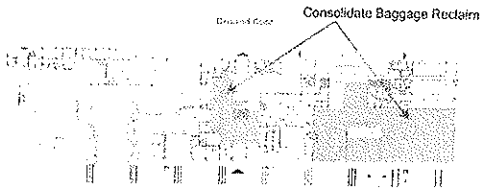
- RWY 16/34 – Maintenance of drainage system to prevent flooding of runway.
- Taxiway Delta – Structural repairs to taxiway.
- Apron – Structural repairs to Stands 4 and 5.

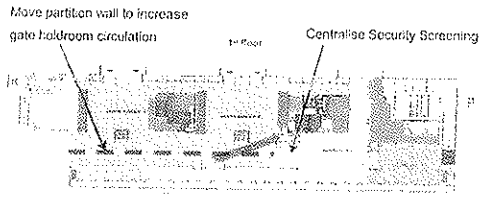
IMMINENT WORKS

Optimisation and reconfiguration of the passenger processing facilities in addition to the relocation of office space within the existing terminal building footprint. Following this a terminal expansion of ~35,000m² will provide adequate passenger processing and commercial areas and ensure an IATA LoS C standard for passenger queuing and circulation. Structural repairs are required across the apron and on Taxiway Delta in addition to drainage maintenance works on RWY 16/34.

TERMINAL – IMMINENTWORKS

The purpose of the imminent terminal refurbishment works is to rationalise the existing facilities to provide increased passenger circulation space. This will be achieved primarily by centralising passenger security screening and consolidating the baggage reclaim hall to increase queuing areas. Relocating office space and theterminal expansion will further enhance passenger processing and provide extra space for commercial areas. The drawings below show some of the changes during the Imminent Works period.





AIRSIDE – IMMINENT WORKS

Maintenance to the drainage system of RWY 16/34 is required to prevent flooding of the runway, in addition to structural repairs to taxiways and aprons.

Terminal – Future Expansion Works

- Future terminal and landside expansions have been sized to provide sufficient capacity over two phases:
  Phase 1 – 2030 to 2043.
  Phase 2 – 2044 to 2055.
- The terminal expansions include the implementation of an automatic Baggage Handling System.
- In-line hold baggage screening will be implemented complying with the CA and the new EU Aviation Security Regulations. This will further streamline the passenger flow and reduce queuing times.

Apron – Future Expansion Works

- In 2020, reconfigure stands to allow pushbacks resulting in an increase in stand capacity from 22 stands to 28 stands.

Runway – Future Refurbishment Works

- In line with traffic growth both runways will require rehabilitation during the Concession period. RWY 16/34 in approximately 2029 and RWY 10/26 in approximately 2051.

Ancillary Facilities – Future Refurbishment Works

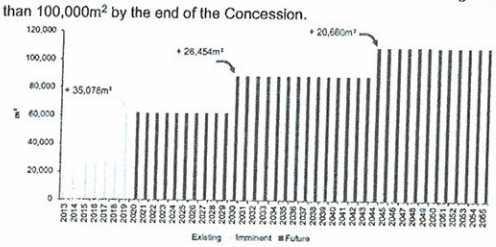
- In 2020, the existing RFFS station will be relocated to meet ICAO recommended response times of 2 minutes following the completion of the runway extension project.

Future Works

The Future Expansion Works provide a two phased terminal development ensuring sufficient capacity until the end of the Concession period, with a new baggage handling system and hold baggage screening delivering a more efficient process.

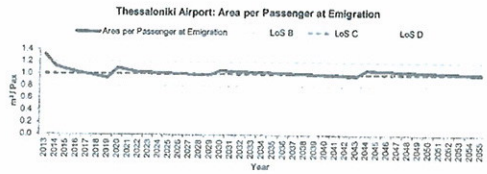
The two runway airport has adequate runway capacity to meet forecasted demand, and through expansion and reconfiguration of the apron, sufficient aircraft parking stands will be provided.

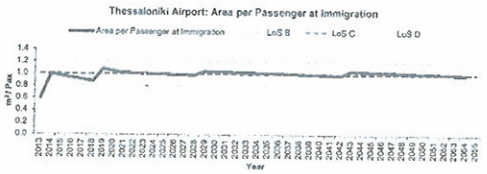
We have planned a 3-phased expansion of the terminal and landside over the Concession period which will increase the overall terminal size to greater than 100,000m^2 by the end of the Concession.



The terminal passenger processing facilities have been assessed against the design hour to provide a minimum IATA LoS C across the duration of the Concession period.

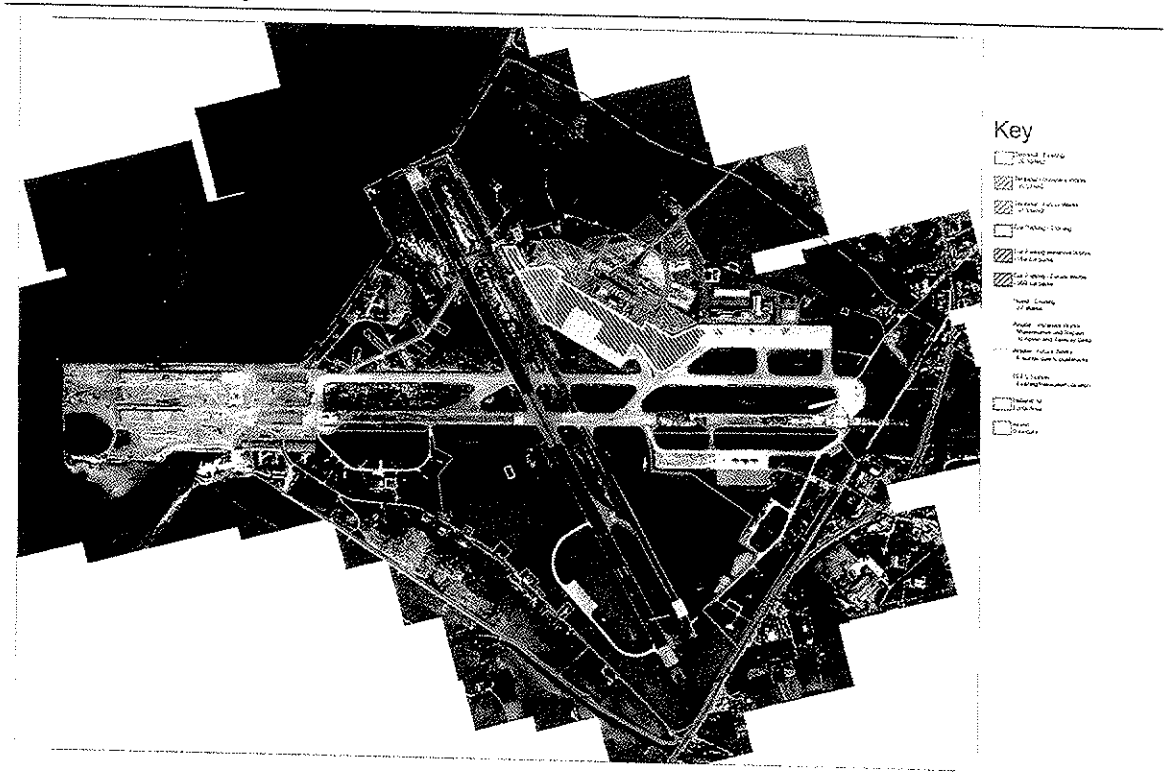
Our analysis,illustrated in the charts below, shows the most constrained departure and arrival processes. The most constrained capacity constraint is Emigration which meets LoS C requirements for the majority of the Concession period.The main capacity constrained arrival process at the airportisImmigration. However, future expansion works will ensure that a LoS C for passengers is broadly met during the Concession period.





Chapter 5

AutoCAD Drawing



Heathrow Airport Development Plan

Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Θεσσαλονίκης

Τοποθεσία και Διασυνδέσεις: Το αεροδρόμιο της Θεσ/κης βρίσκεται στην Ηπειρωτική Χώρα της Β. Ελλάδος. Συνδέει την πλειοψηφία των αεροδρομίων της Ελληνικής Ηπειρωτικής και Νησιωτικής χώρας με κοντινούς ευρωπαϊκούς προορισμούς.

Πρόκληση: Η τρέχουσα αύξηση της χωρητικότητας του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρομίου πρέπει να γίνει ισορροπημένα με την αύξηση της χωρητικότητας του κτιρίου του αεροσταθμού και των εγκαταστάσεων του αστικού χώρου του αεροδρομίου.

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Η τρέχουσα επέκταση του διαδρόμου θα προσελκύσει τόσο τακτικές πτήσεις όσο και διεθνείς πτήσεις μεγάλων αποστάσεων επιτρέποντας στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης να εκμεταλλευτεί το δυναμικό του που πηγάζει από την μεγάλη περιοχή επιρροής του και ως κόμβος οικονομικής δραστηριότητας στην Ελλάδα.

Το αεροδρόμιο θα ενισχυθεί τόσο από την επέκταση του αεροσταθμού όσο και από την αναδιάταξη κατά τη διάρκεια της περιόδου Επικείμενων Έργων, κατά την οποία η ασφάλεια θα συγκεντρωθεί κεντρικά, τα γραφεία εντός του υφιστάμενου αεροσταθμού θα μετεγκατασταθούν και θα κατασκευαστεί μια επέκταση 35.000m² περίπου. Αυτό θα παράσχει στους επιβάτες καλύτερο επίπεδο υπηρεσιών και άνεσης εξασφαλίζοντας παράλληλα συμμόρφωση με τη Σύμβαση Παραχώρησης.

Δύο περαιτέρω επεκτάσεις του αεροσταθμού θα κατασκευαστούν κατα τη διάρκεια της περιόδου Μελλοντικών Έργων. Κατά τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης θα υπάρχει συνεχής ανακαίνιση και αντικατάσταση εγκαταστάσεων για να διασφαλιστεί ότι η κατάσταση των εγκαταστάσεων διατηρείται σε υψηλό επίπεδο.

ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Αριθμός Διαδρόμων: 2 [10/28 και 16/34]
Διαστάσεις Διαδρόμων:
RWY 10/28 – 2.440m x 50m
RWY 16/34 – 2.410m x 60m
Αριθμός Αεροσταθμών: 1
Αριθμός Θέσεων Στάθμευσης Αεροσκαφών: 22
2013 Επιβάτες Ετησίως: 4,2 εκ. επιβάτες
2013 Μετακινήσεις Ετησίως: 39.681 ATMs
Αναχωρήσεις/Αφίξεις Επιβατών κατά την Ώρα Αιχμής: 1.754 επιβάτες/ώρα
Κινήσεις Αναχωρήσεων/Αφίξεων κατά την Ώρα Αιχμής: 17 ATMs / ώρα
Υπολογισμένη Χωρητικότητα Διαδρόμου: 30 ATMs / ώρα
Μέγεθος αεροσταθμού: 26.601m²

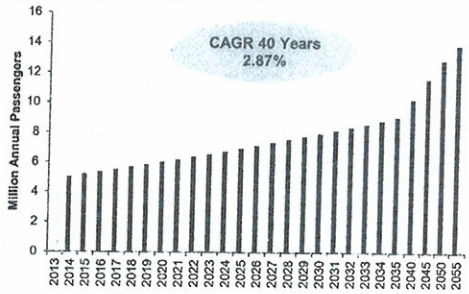


ΙΣΤΟΡΙΚΟ

- Η Θεσσαλονίκη, πρωτεύουσα της Μακεδονίας, είναι το δεύτερο μεγάλο οικονομικό, βιομηχανικό, εμπορικό και πολιτικό κέντρο στην Ελλάδα.
- Το αεροδρόμιο βρίσκεται στην ελληνική ηπειρωτική χώρα, ως εκ τούτου, δεν αναμένεται περιορισμός λόγω διαθεσιμότητας ξενοδοχείων.
- Με 4,2 εκ. επιβάτες/έτος, είναι το δεύτερο πιο πολυσύχναστο αεροδρόμιο στην Ελλάδα μετά από την Αθήνα και είναι το πιο πολυσύχναστο μεταξύ των αεροδρομίων της Ομάδας Α που διατίθενται στον παραχωρησιούχο.

ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Προβλέπεται ότι ο αριθμός των επιβατών θα τριπλασιαστεί από 4.2 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως (mppa) το 2013 σε 13,8 mppa το 2055, με ενιαίο ρυθμό ετήσιας αύξησης (CAGR, Compound Annual Growth Rate) της τάξης του 2,87%. Η Κίνηση Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM) προβλέπεται να αυξηθεί από 39,7 σε 113,2 χιλιάδες το 2055.



ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΣΗΜΕΡΙΝΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ
ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ

Η αξιολόγηση της χωρητικότητας των διεργασιών άφιξης και αναχώρησης των επιβατών στον αεροσταθμό βασίστηκε σε:

- 2 επιτόπιες επισκέψεις στο αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης.
- Παραδοχές σχεδιασμού οδηγούμενες από τη τωρινή λειτουργική επίδοση του αεροδρομίου, πρότυπα της IATA και σημεία αναφοράς του τομέα των αερομεταφορών.
- Πληροφορίες από το data room και πληροφοριακό υλικό του αεροδρομίου.

Η αξιολόγησή μας για τον παρόντα αεροσταθμό υποδεικνύει ότι:

- Θα υπάρξει μια σειρά από συγκεκριμένες συμφορήσεις κατά τη διάρκεια της περιόδου αιχμής, με συνεχόμενη αύξηση της κίνησης επιβατών.
- Πολλά από τα γραφεία εντός του κτιρίου του αεροσταθμού θα μπορούσαν να μεταφερθούν προκειμένου ο χώρος να χρησιμοποιηθεί για δραστηριότητες εξυπηρέτησης επιβατών
- Υπάρχουν δύο περιοχές ελέγχου ασφαλείας των επιβατών. Η δεύτερη είναι ανοιχτή μόνο κατά τη διάρκεια των ωρών αιχμής. Η λειτουργία δύο περιοχών ελέγχου ασφαλείας των επιβατών είναι μια αναποτελεσματική χρήση του χώρου και των πόρων.

Περιοχη Κινησης Αεροσκαφων

Υπάρχουν δύο διάδρομοι στη Θεσσαλονίκη και οι δύο έχουν σε όλο το μήκος τους παράλληλους τροχοδρόμους. Ο διάδρομος (RWY) 10/28 είναι σήμερα κλειστός καθώς είναι υπό αποκατάσταση και επεκτείνεται στη θάλασσα. Το δίκτυο απορροής υδάτων στην περιοχή κίνησης αεροσκαφών παρατηρήθηκε ότι είναι φραγμένο με βλάστηση και απαιτείται καθαρισμός για να αποφευχθεί συσσώρευση υδάτων στις επιφάνειες του διαδρόμου.

Το τρέχον πλάτος του διαδρόμου για τον RWY 10/28 και τον RWY 16/34 είναι μόλις 75m από την κεντρική γραμμή του διαδρόμου και, ως εκ τούτου, δεν συμμορφώνεται με τα πρότυπα του ICAO. Αυτή η μη συμμόρφωση μπορεί να απαλειφθεί με την επέκταση της υφιστάμενης λωρίδας περαιτέρω 75m σε κάθε πλευρά, έτσι ώστε να είναι 150 μέτρα από την κεντρική γραμμή του διαδρόμου.

Οι RWY 28, RWY 10 και RWY 16 έχουν επαρκείς Ζώνες Ασφαλείας Τέλους Διαδρόμου (RESAs).
Η RESA για τον RWY 34 δεν είναι συμβατή με το Παράρτημα 14 του ICAO, και είτε θα απαιτηθεί η μετατόπιση του κατωφλιού του διαδρόμου ή απαλλοτριώσεις για την αύξηση της. Υποθέτουμε ότι οποιεσδήποτε υφιστάμενες απαλλαγές μη συμμόρφωσης θα συνεχιστούν και θα πρέπει να συζητηθούν με την αρμόδια αρχή.



Η Θεσσαλονίκη διαθέτει πολλές δυνατότητες ανάπτυξης του αεροσταθμού, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης των υφιστάμενων στεγάστρων του αστικού χώρου και του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης για τη μελλοντική επέκταση του αεροσταθμού

ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
Ο υφιστάμενος αεροσταθμός είναι στα όρια χωρητικότητας του, ωστόσο, υπάρχει μια δυνατότητα επέκτασης των χώρων διαχείρισης επιβατών εντός της υφιστάμενης κάλυψης του κτιρίου με μετακίνηση των γραφείων και επέκταση στα τμήμα του πεζοδρομίου και στα στέγαστρα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης.

Ομάδα Α

Αεροσταθμος - Επικειμενα Εργα Ανακαινισης

- Συγκέντρωση του ελέγχου ασφαλείας επιβατών με καθορισμένη περιοχή αναμονής για μεγιστοποίηση της αποτελεσματικότητας.
- Μετακίνηση των προσωρινών τοίχων για αύξηση του χώρου της πύλης αναμονής για επιβάτες τόσο εντός όσο και εκτός χώρων Σένγκεν εντός του υφιστάμενου κτηρίου.
- Συγχώνευση του χώρου παραλαβής αποσκευών με σκοπό την αύξηση των χώρων αναμονής και κυκλοφορίας επιβατών.

Αεροσταθμος – Επικειμενα Εργα Επεκτασης

- Μετεγκατάσταση του χώρου των γραφείων και δημιουργία διαθέσιμου χώρου διαχείρισης επιβατών.
- Επέκταση 35.078m² του αεροσταθμού για την εξασφάλιση επιπέδου IATA LoS C και την παροχή επιπλέον εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών και εμπορικών χώρων.

Χωρος Ελεγχομενης Προσβασης – Επικειμενα Εργα

- RWY 16/34 – Συντήρηση του συστήματος αποστράγγισης για την πρόληψη συσσώρευσης υδάτων στον διάδρομο.
- Τροχόδρομος Δέλτα – Δομικές επισκευές στον τροχόδρομο
- Χώρος ελιγμών αεροσκαφών – Δομικές επισκευές στις Θέσεις 4, 5 και 6.

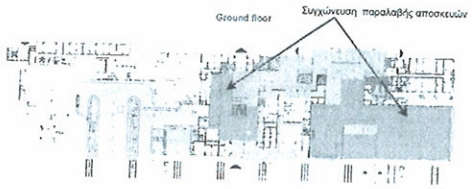
Επικειμενα Εργα

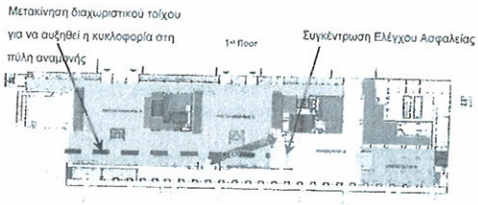
Βελτιστοποίηση και αναδιαμόρφωση των εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών και μετεγκατάσταση των γραφείων μέσα στο υπάρχον κτίριο του αεροσταθμού. Πέραν αυτού, μια επέκταση των 35.000m² περίπου θα παρέχει επαρκείς περιοχές εξυπηρέτησης επιβατών και περιοχές για εμπορική χρήση και θα εξασφαλίσει επίπεδο IATA LoS C για την εξυπηρέτηση και κυκλοφορία των επιβατών.

Δομικές επισκευές απαιτούνται στον χώρο ελιγμών των αεροσκαφών και στον Τροχόδρομο Δέλτα και έργα συντήρησης δικτύου απορροής ομβρίων στον RWY 16/34.

Αεροσταθμος – Επικειμενα Εργα

Ο σκοπός των Επικείμενων Έργων ανακαίνισης του αεροσταθμού είναι ο εξορθολογισμός των υφιστάμενων εγκαταστάσεων έτσι ώστε να παρέχεται περισσότερος χώρος για την κυκλοφορία των επιβατών. Αυτό θα επιτευχθεί κυρίως με τη συγκέντρωση του ελέγχου ασφαλείας των επιβατών και την συγχώνευση με την αίθουσα παραλαβής αποσκευών για να αυξηθούν οι περιοχές των χώρων αναμονής των επιβατών. Η μετεγκατάσταση του χώρου των γραφείων και η επέκταση του αεροσταθμού θα ενισχύσει περαιτέρω την διαχείριση των επιβατών και θα παρέχεται επιπλέον χώρος για τις εμπορικές περιοχές. Τα παρακάτω σχήματα δείχνουν ορισμένες από τις αλλαγές κατά τη διάρκεια της περιόδου των Επικείμενων Έργων.





Χωρος Ελεγχομενης Προσβασης (Airside) – Επικειμενα Εργα

Απαιτείται συντήρηση στο σύστημα αποστράγγισης του RWY 16/34 για την πρόληψη πλημμύρας του διαδρόμου και δομικές επισκευές στους τροχοδρόμους και στον χώρο ελιγμών των αεροσκαφών.

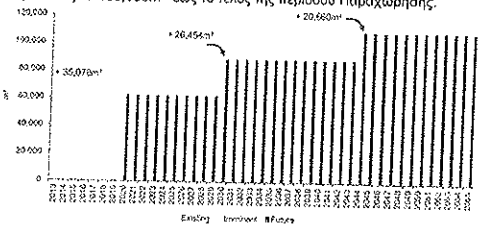
Ομάδα Α

Μελλοντικά Έργα

Στα μελλοντικά έργα επέκτασης προβλέπεται ανάπτυξη του αεροσταθμού σε δυο φάσεις, η οποία θα διασφαλίσει επαρκή δυναμικότητα μέχρι το τέλος της περιόδου Παραχώρησης, με ένα νέο σύστημα διαχείρισης αποσκευών (BHS) και παρακολούθησης χειραποσκευών, καθιστώντας αποτελεσματικότερες τις διαδικασίες.

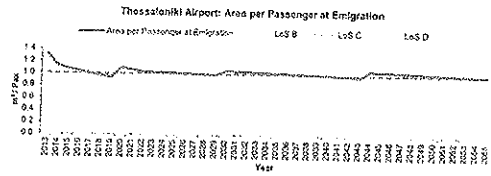
Οι δυο διάδρομοι του αεροδρομίου του προσφέρουν επαρκή δυναμικότητα για να αντεπεξέλθει στην προβλεπόμενη ζήτηση, και μέσω της επέκτασης και της αναδιαμόρφωσης του χώρου ελιγμών των αεροσκαφών, θα υπάρχουν και επαρκείς θέσεις στάθμευσης των αεροσκαφών.

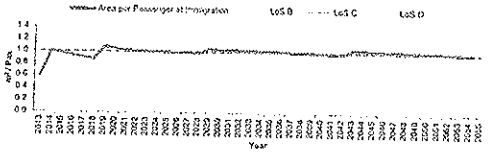
Έχουμε σχεδιάσει μια επέκταση του αεροσταθμού και του αστικού χώρου του αεροδρομίου η οποία θα διεξαχθεί σε 3 φάσεις μέσα στη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης, και θα αυξήσει το συνολικό μέγεθος του αεροσταθμού ξεπερνώντας τα 100,000m² έως το τέλος της περιόδου Παραχώρησης.



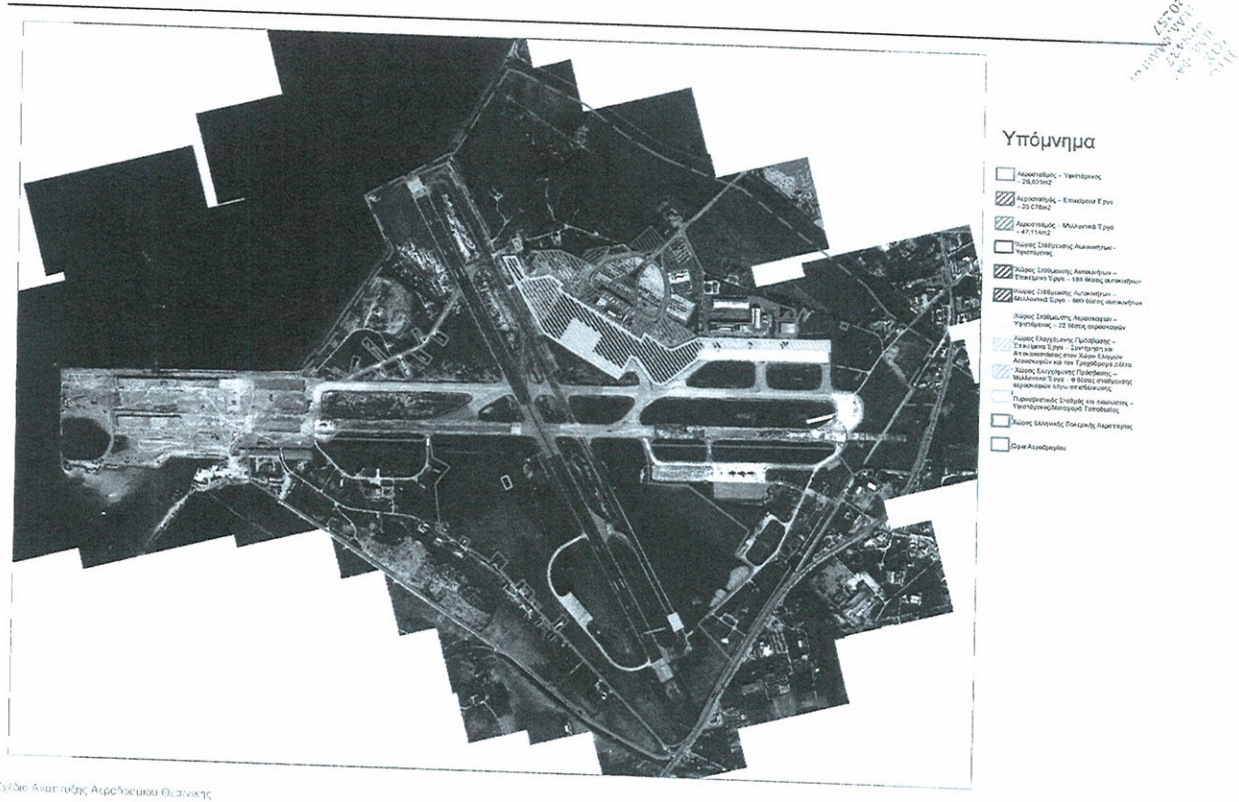
Οι εγκαταστάσεις του αεροσταθμού για τους επιβάτες έχουν αξιολογηθεί κατά την ώρα σχεδιασμού με σκοπό να παρέχουν ένα ελάχιστο επίπεδο υπηρεσιών IATA LoS C κατά τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης.

Η ανάλυσή μας, που απεικονίζεται και στα διαγράμματα παρακάτω, δείχνει τις πιο περιοριστικές από άποψη χωρητικότητας διαδικασίες αναχωρήσεων και αφίξεων. Η πιο περιοριστική διαδικασία από άποψη χωρητικότητας κατά την αναχώρηση είναι ο έλεγχος διαβατηρίων που πληροί τις απαιτήσεις LoS C για το μεγαλύτερο διάστημα της περιόδου παραχώρησης. Η κύρια περιοριστική διαδικασία από άποψη χωρητικότητας κατά την άφιξη είναι ο έλεγχος διαβατηρίων. Ωστόσο, οι εργασίες για περαιτέρω επέκταση θα εξασφαλίσουν ότι θα ικανοποιηθεί ευρέως ένα επίπεδο υπηρεσιών για τους επιβάτες κλάσης LoS C κατά τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης.





Σχέδιο AutoCAD



Σχέδιο Αναπτυξης Αεροδρομιου Θεσσαλονικης

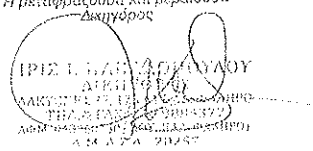
Σελίδα 661 από 997

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.

Αθήνα, 06/10/2014

Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα

Δικηγόρος



Kerkira Airport Development Plan

Location and Connectivity: Kerkira Airport is an Ionian Island airport located in Corfu that offers connections to international and domestic destinations by both scheduled and charter carriers.

Challenge: Terminal and landside capacity is severely constrained and needs both expansion and refurbishment to provide a satisfactory level of service to passengers.

KEY AIRPORT FACTS

Number of Runways: 1 (17/35)

Dimensions of Runways: 2,373m x 45m

Number of Terminals: 1

Number of Stands: 10

2013 Annual Passengers: 2.1 mppa

2013 Annual Movements: 16,258 ATMs

Current 2-Way Peak Hour Passengers: 1,640 pax / hour

Current 2-Way Peak Hour ATMs: 9 ATMs / hour

Calculated Runway Capacity: 14 ATMs / hour

Current Terminal Size: 22,856m²



KERKIRA AIRPORT

Reconfiguration and further expansion of the terminal will lead to a more intuitive passenger process, providing a seamlesspassenger experience and maximising the airport's commercial opportunities.

Kerkira Airport will benefit from a phased terminal expansion during both the Imminent andFuture Works period. Initially this will be through a reconfiguration of the terminal, followed by a 2,726m² expansion. During the initial years of the Concession period, additional works will be required to formally establish the residual life of the airside pavements following observed condition.

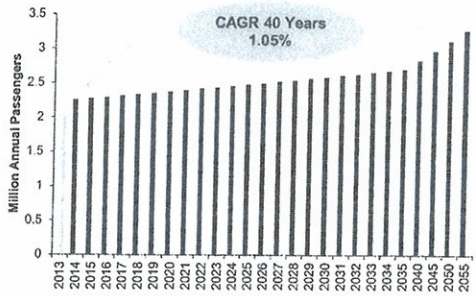
Two further expansions of the terminal are planned within the Concession period, along with a full runway rehabilitation and a reconfiguration of the aircraft stands to provide additional aircraft capacity.

BACKGROUND

- The island of Corfu is one of the most popular tourist destinations in Western Europe attracting visitors from the UK, Scandinavia, Germany, Italy and Austria.
- Corfu offers a variety of beach holiday resorts. There are also private holiday villas in the North East coast and nearby islands of Paxos and Antipaxos.
- Air traffic is almost exclusively generated by international tourists and is highly seasonal, with peaks in July and August, as the local population is only around 100,000.

TRAFFIC FORECAST

Passengers are forecasted to grow from 2.1 million passengers per annum (mppa) in 2013 to 3.3 mppa by 2055, with a CAGR of 1.05%. Air traffic movements are forecast to grow from 16.3 to 24.2 thousand by 2055.



TERMINAL CAPACITY

- Inadequate areas in current areas of design hours in 2018. Airlines have stated number of passengers processed, flexible in both arrival and departure flows over the peak hour in 2018.
- The departure hall, immigration and immediate are the external processing areas which are capacity critical in 2018. In this design hour, the IDL, immigration queues and existing areas

STAND CAPACITY

- Current stand capacity of 10 stands is sufficient to meet current ATM peak hour demand with no aircraft overnight (subject to the forecast assumptions).



The terminal capacity at Kerkira Airport is severely constrained and can be addressed by reconfiguration of existing areas and providing additional passenger processing facilities.

ASSESSMENTOF CURRENT INFRASTRUCTURE

TERMINAL

The capacity assessment of the arriving and departing passenger processes within the terminal building has been informed by:

- A site visit to Kerkira Airport.
- Planning assumptions driven by current airport operational performance, IATA standards and industry benchmarks.
- Information available from the data room and airport fact sheets.

Our assessment of the current terminal indicates:

- The existing terminal was constructed in the 1970s and later expanded in the late 1990s. The more recent part of the terminal provides check-in, security and gate hold rooms for international passengers, and this is closed during the winter season. In the international area check-in desks are located on opposite sides of the departure hall, causing cross flow for passengers queuing. In addition the queues for security lines will interfere with passengers queuing for check-in.
- The terminal requires maintenance to rectify some issues such as: leaking roof and damage to vehicle impact barriers in the baggage handling area.
- There is limited queuing space for the domestic security screening area due to the location of the staircase.

AIRFIELD

The airport has a single runway with no parallel taxiway. This requires aircraft to backtrack along the runway. It was noted that existing maintenance patches are failing again. The public road at the end of RWY35 causes operational constraints to the airport. AGL and signage require upgrading.

RWY 35 has a compliant Runway End Safety Area (RESA) due to a displaced threshold. The RESA for RWY17 is not compliant with ICAO Annex 14, and would require displacement of the runway threshold. We assume that any existing exemptions for non-compliance will continue and must be discussed with the regulatory authority.

INFRASTRUCTURE HIGHLIGHT

3 airlines (Aegean, Astra and Elfin Air) have requested for one aircraft each to be based at the airport; this has been refused due to lack of slots and apron parking space availability.

The terminal roof is in disrepair and false ceiling is in need of maintenance. Airside pavements require further maintenance and rehabilitation.

Terminal – Imminent Refurbishment Works

- Relocate airside and landside toilets on ground floor to provide additional check-in desks with associated queuing and circulation area.
- Relocate security upstairs, from the departures hall to the mezzanine level.
- Provide walk-through duty free on mezzanine level after security.
- Provision of 2 staircases and 2 lifts for landside and airside access to the mezzanine level.

Terminal – Imminent Expansion Works

- Terminal expansion of ~2,726m² to meet forecast demand and IATA LoS C standard for passenger processing.

Airside – Imminent Refurbishment Works

- Structural repairs required for runway, apron and taxiways with additional pavement strengthening required across entire airside environment.

Imminent Works

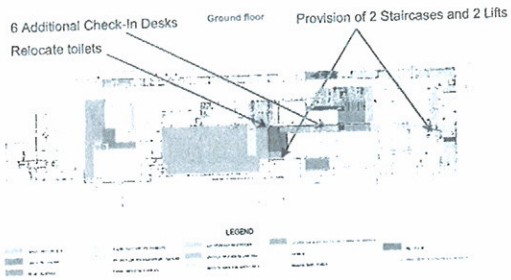
The Imminent Works include optimisation and reconfiguration of passenger processing facilities to ensure an IATA LoS C standard and development of a more visible retail proposition within the existing terminal footprint.

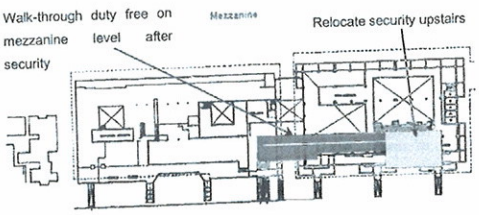
Following the reconfiguration, a terminal expansion of 2,726m² will provide further passenger processing area.Structural repairs and additional pavement strengthening across the airside area are required.

Terminal - Imminent Works

The main purpose of the Imminent Works is to rationalise the services within the existing terminal and provide increased passenger circulation space in order to enhance the overall passenger experience. Relocation of the check-in desks and security area in the international area will provide a more intuitive passenger process removing the existing cross flows.

The key changes that will occur during these works are shown in the drawings below:







Existing airside pavements need to be upgraded and strengthened to address major evenness, cracking and water penetration problems.

Airside - Imminent Works

The aim of the imminent airside works is to address the most pressing maintenance requirements. However, overall, the airside pavements will require significant investigatory works to formally establish their residual life and replacement year but structural repairs will be required.

TERMINAL – FUTURE EXPANSION WORKS

- Future terminal and landside expansions have been sized to provide additional capacity over two phases:
  - Phase 1 – 2030 to 2033
  - Phase 2 – 2034 to 2036

RUNWAY – FUTURE REFURBISHMENT WORKS

- The runway is likely to require rehabilitation approximately 2035 due to the existing soil condition and observed pavement cracking.

APRON – FUTURE EXPANSION WORKS

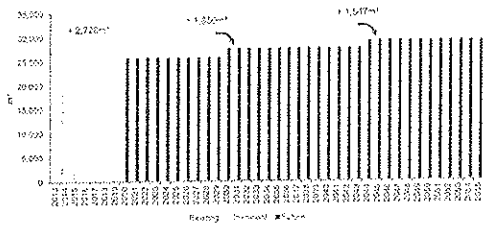
- In 2041, reconfigure stands to allow pushbacks resulting in an increase in stand capacity from 10 stands to 15 stands.

FUTURE WORKS

Following the expansion in the imminent works period, terminal expansion is envisaged to be in a further twostage process to provide adequate capacity throughout the Concession period.

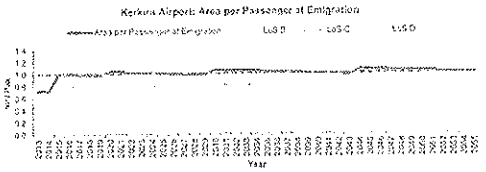
Aircraft stands will be reconfigured to enable pushbacks to provide adequate capacity. An additional runway is not required but rehabilitation of the current runway will be necessary in approximately 2035.

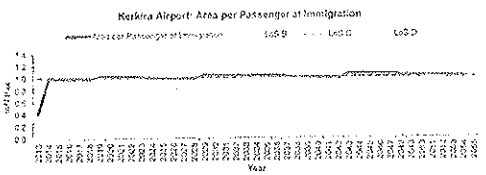
We have planned a phased expansion of the terminal and landside over the Concession period. The initial expansion will be constructed during the Imminent Works period with a further two expansions to be constructed during the Future Works period as shown in the chart below.



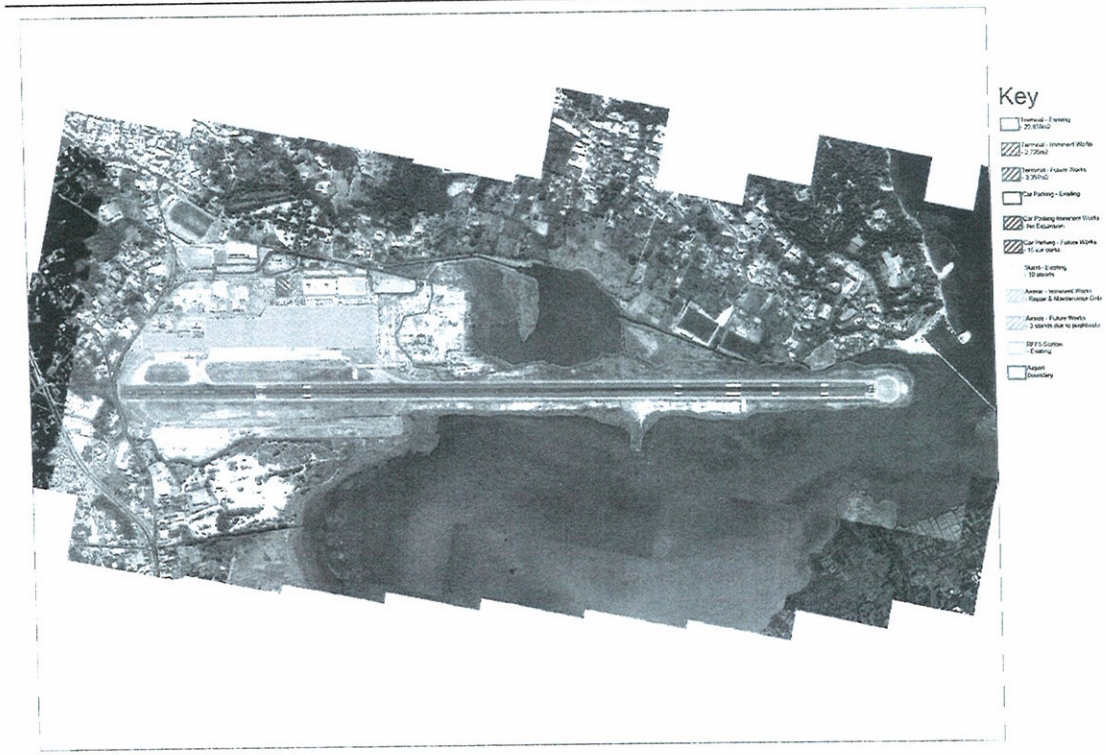
The terminal passenger processing facilities have been assessed against the design hour to provide a minimum IATA LoS C across the duration of the Concession period.

Our analysis, illustrated in the charts, shows that the two main capacity constrained processes at the airport are Emigration and Immigration.Following refurbishment works, both Emigration and Immigration will meet IATA LoS C. However, if adequate resources are not provided at peak hours, the LoS to passengers will drop below LoS C.





AutoCAD Drawing



Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Κέρκυρας

Τοπογραφία και Διασυνδέσεις: Το αεροδρόμιο Κέρκυρας, είναι ένα αεροδρόμιο σε νησί του Ιονίου, που προσφέρει συνδέσεις με διεθνείς και εγχώριους προορισμούς τόσο σε τακτικούς όσο και ειδικά ναυλωμένους αερομεταφορείς.

Πρόκληση: Ο αεροσταθμός και ο αστικός χώρος του αεροδρομίου είναι σημαντικά περιορισμένοι και χρήζουν τόσο επέκτασης όσο και ανακαίνισης για να παρέχουν ένα ικανοποιητικό επίπεδο υπηρεσιών .

Βασικά Χαρακτηριστικά Αεροδρομίου	
Κωδικός Αεροδρομίου ICAO	
Τύπος	
Διαχειριστικός Φορέας	
Χρήσεις Δόμη	
Αριθμός Αεροσταθμών	
Αριθμός Θέσεων Στάθμευσης Αεροσκαφών	
Διάδρομος	Επίπεδος
Μήκος Διαδρόμου	Επίπεδος
Πλάτος Διαδρόμου	Μεσογειακό Επίπεδο
Χαρακτηριστικός Αριθμός Διαδρόμου	Επίπεδο
Μέγιστη Χωρητικότητα Επιβατών	5000
Μέγιστη Αναχωρήσεις/Άφιξεις ανά ώρα	6
Μέγιστη Χωρητικότητα Αποσκευών	Χωρητικότητα
Αποσκευές	
Μέγιστος Αριθμός Αναχωρήσεων	



Σχήμα 1 Ανάπτυξης Αεροδρομίων Κέρκυρας

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Η αναδιάταξη και η περαιτέρω επέκταση του αεροσταθμού θα βελτιώσει τις διαδικασίες των επιβατών προσφέροντας τους καλύτερη εμπειρία ενώ θα μεγιστοποιήσει και την δυνατότητα εμπορικής ανάπτυξης του αεροδρομίου.

Ο αεροσταθμός του αεροδρομίου της Κέρκυρας θα επωφεληθεί από μία σταδιακή, σε φάσεις επέκταση τόσο κατά την περίοδο των Επικείμενων όσο και των Μελλοντικών Έργων. Αρχικά θα υλοποιηθεί αναδιάταξη του αεροσταθμού και εν συνεχεία επέκταση 2.726m². Κατά την διάρκεια των πρώτων ετών της Περιόδου Παραχώρησης, θα απαιτηθεί υλοποίηση επιπρόσθετων εργασιών για να διαπιστωθεί με σαφήνεια ο υπολειπόμενος χρόνος ζωής των οδοστρωμάτων του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης, πέραν της διαπιστωθείσας κατάστασης.

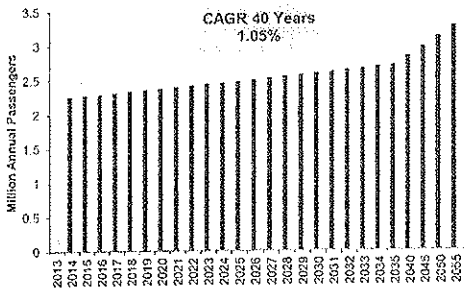
Δύο επιπλέον επεκτάσεις του αεροσταθμού σχεδιάζονται εντός της Περιόδου Παραχώρησης, σε συνδυασμό με την πλήρη αποκατάσταση του διαδρόμου και την αναδιάταξη των θέσεων στάθμευσης των αεροσκαφών ώστε να αυξηθεί η χωρητικότητα σε αεροσκάφη.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

- Το νησί της Κέρκυρας είναι ένας από τους πιο δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς στη Δυτική Ευρώπη, προσελκύοντας επισκέπτες από το Ηνωμένο Βασίλειο, τη Σκανδιναβία, τη Γερμανία, την Ιταλία και την Αυστρία.
- Η Κέρκυρα προσφέρει πλήθος από παραλιακά τουριστικά θέρετρα. Υπάρχουν επίσης ενοικιαζόμενες βίλες στη βορειοανατολική ακτή καθώς και τα κοντινά νησιά των Παξών και Αντιπαξών.
- Η εναέρια κυκλοφορία αποτελείται σχεδόν αποκλειστικά από διεθνείς πτήσεις, είναι ιδιαίτερα εποχιακή και κορυφώνεται τον Ιούλιο και τον Αύγουστο, καθώς ο τοπικός πληθυσμός είναι μόνο περίπου 100.000.

ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Ο αριθμός των επιβατών προβλέπεται να αυξηθεί από 2,1 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως (mppa) το 2013 σε 3,3 mppa το 2055, με ενιαίο ρυθμό ετήσιας αύξησης (CAGR, Compound Annual Growth Rate) της τάξης του 1,05%. Η Κίνηση Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM) προβλέπεται να αυξηθεί από 16,3 σε 24,2 χιλιάδες το 2055.



Σελίδα 11

Χωρητικότητα Αεροσταθμού

- Ανεπαρκής αριθμός γκισέ για όλες τις ώρες σχεδιασμού το 2015. Για τις υπόλοιπες λειτουργίες διαθέτει επαρκής αριθμός εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών και για τις δύο ροές αναχωρήσεων και αφίξεων για όλες τις ώρες που έχουν προγραμματιστεί για το 2015.
- Οι διαδικασίες διαχείρισης επιβατών στην αίθουσα αναχώρησης και στον έλεγχο διαβατηρίων είναι σε «Οριακή Χωρητικότητα» για το 2015 για επίπεδο υπηρεσιών LoS C για την ώρα σχεδιασμού λόγω περιορισμένων χώρων αναμονής και κυκλοφορίας.

Θέσεις Σταθμευσης Αεροσκαφων

- Ο αριθμός των 10 θέσεων στάθμευσης επαρκεί για να καλύψει την τρέχουσα ζήτηση κατά την ώρα αιχμής χωρίς να απαιτείται επέκταση τους κατά την περίοδο των επικείμενων έργων.



Η χωρητικότητα του αεροσταθμού του αεροδρομίου της Κέρκυρας είναι σημαντικά περιορισμένη και μπορεί να βελτιωθεί με την αναδιάταξη των υφιστάμενων χώρων και την παροχή επιπρόσθετων εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών.

Αξιολογηση των Τρεχουσων Υποδομων

Αεροσταθμος

Η εκτίμηση της χωρητικότητας των αφικνουμένων και αναχωρούντων επιβατών εντός του κτιρίου του αεροσταθμού έχει γίνει από:

- Επίσκεψη στο Αεροδρόμιο της Κέρκυρας.
- Σχεδιαστικές παραδοχές που απορρέουν από τις τρέχουσες επιχειρησιακές επιδόσεις του αεροδρομίου, τα πρότυπα της IATA και σημεία αναφοράς του τομέα της αεροπλοΐας.
- Πληροφορίες διαθέσιμες από το data room και ενημερωτικά δελτία του αεροδρομίου.

Η αξιολόγηση του αεροσταθμού υποδεικνύει τα ακόλουθα:

- Ο υφιστάμενος αεροσταθμός κατασκευάστηκε στη δεκαετία του 1970 και αργότερα επεκτάθηκε στα τέλη της δεκαετίας του 1990. Το πιο σύγχρονο τμήμα του αεροσταθμού παρέχει γκισέ, έλεγχο ασφάλειας και αναμονής πύλης για επιβάτες διεθνών πτήσεων, το οποίο παραμένει κλειστό κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου. Στον χώρο διεθνών προορισμών τα γκισέ βρίσκονται στην αντίθετη πλευρά από την αίθουσα αναχωρήσεων, προκαλώντας διασταυρώσεις στις ουρές των επιβατών. Επιπλέον, η ουρά κατά τον έλεγχο ασφαλείας διασταυρώνεται με την ουρά των επιβατών που βρίσκονται στα γκισέ ελέγχου εισιτηρίων.
- Στον αεροσταθμό απαιτείται υλοποίηση εργασιών συντήρησης για την αντιμετώπιση θεμάτων όπως: εισροές υδάτων στην οροφή, ζημιές στις προστατευτικές διατάξεις πρόσκρουσης οχημάτων στο χώρο διαχείρισης αποσκευών.
- Υπάρχει περιορισμένος χώρος αναμονής στον χώρο ελέγχου ασφαλείας προορισμών εσωτερικού, λόγω υφιστάμενου κλιμακοστασίου.

Περιοχη Κινησης Αεροσκαφων

Το αεροδρόμιο διαθέτει έναν μόνο διάδρομο, χωρίς παράλληλο τροχόδρομο. Απαιτείται τα αεροσκάφη να τροχοδρομούν στον ίδιο διάδρομο. Διαπιστώθηκε ότι τα υφιστάμενα αποκατεστημένα τμήματα (μπαλώματα) παρουσιάζουν ξανά διαβρώσεις. Ο δημόσιος δρόμος στο τέλος του διαδρόμου RWY35 δημιουργεί λειτουργικούς περιορισμούς στο αεροδρόμιο. Απαιτείται αναβάθμιση στον φωτισμό και την σήμανση του διαδρόμου.

Ο διάδρομος RWY 35 έχει επαρκή Ζώνη Ασφάλειας Τέλους Διαδρόμων (RESA), λόγω μετατόπισης ενός αναβαθμού. Δεν έχει επαρκή Ζώνη Ασφάλειας Τέλους Διαδρόμων (RESA) σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παραρτήματος 14 του για τον διάδρομο RWY17, και θα απαιτηθεί μετατόπιση του αναβαθμού του διαδρόμου.

Υποθέτουμε ότι οποιεσδήποτε υφιστάμενες απαλλαγές μη συμμόρφωσης θα διατηρηθούν και θα πρέπει να συζητηθούν με την αρμόδια αρχή.

Κυριοτερα Στοιχεια Των Υποδομων

3 αεροπορικές εταιρείες (η Aegean, η Astra και η Ellin Air) έχουν αιτηθεί από ένα αεροσκάφος τους να έχει βάση στο αεροδρόμιο. Το αίτημα έχει απορριφθεί λόγω έλλειψης διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης και χώρου ελιγμού των αεροσκαφών.

Η οροφή του αεροσταθμού είναι σε κακή κατάσταση και η ψευδοροφή χρήζει συντήρησης και αποκατάστασης. Απαιτείται επίσης περαιτέρω συντήρηση και αναδιαμόρφωση των οδοστρωμάτων του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης.

ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

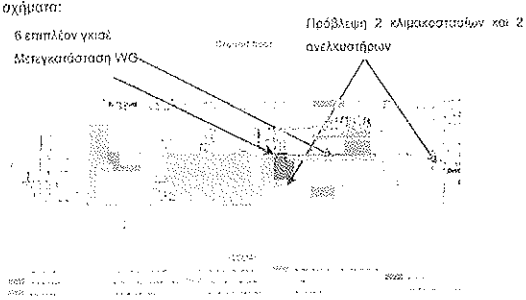
Στα Επικείμενα Έργα περιλαμβάνονται η βελτιστοποίηση και αναδιαμόρφωση των εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών ώστε να εξασφαλίζεται επίπεδο IATA LoS C και η ανάπτυξη αριθτέρων εμπορικών χώρων εντός του υφιστάμενου κτιρίου του αεροσταθμού.

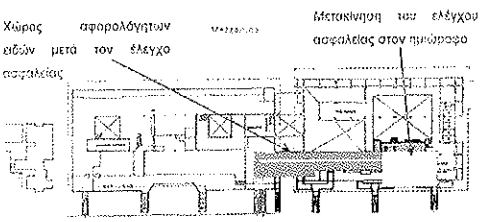
Σε συνέχεια της αναδιαμόρφωσης, με την επέκταση του αεροσταθμού κατά 2.726 τ.μ. θα παρασχεθούν περαιτέρω χώροι διαχείρισης επιβατών. Απαιτείται επίσης αποκατάσταση και ενίσχυση των οδοστρωμάτων στον χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

Ο κύριος στόχος των επικείμενων έργων είναι ο εξορθολογισμός των υπηρεσιών εντός του υφιστάμενου αεροσταθμού και η αύξηση των χώρων κυκλοφορίας των επιβατών, προκειμένου να βελτιωθεί ο συνολικός χώρος των επιβατών. Με την μετεγκατάσταση των γκισέ και ελέγχου ασφάλειας στον χώρο διεθνών προορισμών θα παρασχεθεί μια ομαλότερη διαχείριση των επιβατών, απαλείφοντας τις τρέχουσες διασταυρώσεις των ροών.

Οι βασικές αλλαγές που θα επιτευχθούν παρουσιάζονται στα παρακάτω σχήματα:





ΧΩΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ (AIRSIDE) – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

Στόχος των επικείμενων έργων στον χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρομίου είναι η αντιμετώπιση των ιδιαίτερα απαιτητικών αναγκών συντήρησης. Ωστόσο, συνολικά, απαιτείται επισταμένη διερεύνηση στα οδοστρώματα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης για να διαπιστωθεί ο υπολειπόμενος χρόνος ζωής τους και το έτος αντικατάστασης τους.



Απαιτείται στα υφιστάμενα οδοστρώματα του αεροδρομίου αναβάθμιση και ενίσχυση για την αντιμετώπιση ανισοσταθμιών, ρωγμών και προβλημάτων στάσεων υδάτων

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Έχουν διαστασιολογηθεί μελλοντικά έργα επέκτασης του αεροσταθμού και του αστικού χώρου του αεροδρομίου ώστε να παρέχεται ικανή χωρητικότητα σε δύο φάσεις:
  Φάση 1 – 2030 με 2043
  Φάση 2 – 2044 με 2055.

ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Ο διάδρομος είναι πιθανό να χρήζει αναδιαμόρφωσης περίπου το 2035 λόγω της κατάστασης του εδάφους και της διαπιστωμένης κατάστασης οδοστρωμάτων.

ΧΩΡΟΣ ΕΛΙΓΜΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

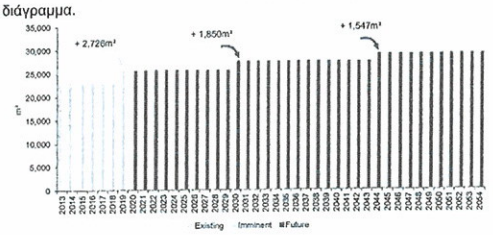
- Το 2041, θα απαιτηθεί αναδιαμόρφωση των χώρων ελιγμών για να επιτρέπεται η οπισθέλκυση, ώστε να αυξηθεί η χωρητικότητα των χώρων στάθμευσης από 10 σε 13.

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

Μετά την επέκταση της περιόδου Επικείμενων Έργων, προβλέπεται επέκταση του αεροσταθμού, μέσω περαιτέρω διαδικασίας δύο σταδίων, ώστε να παραχεθεί επαρκής χωρητικότητα καθ 'όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης.

Οι χώροι ελιγμών των αεροσκαφών θα αναδιαμορφωθούν ώστε να επιτρέπεται η οπισθέλκυση για την παροχή επαρκούς χωρητικότητας. Άλλος διάδρομος δεν απαιτείται υποχρεωτικά, αλλά αναδιαμόρφωση του υφιστάμενου θα είναι απαραίτητη περίπου το 2035.

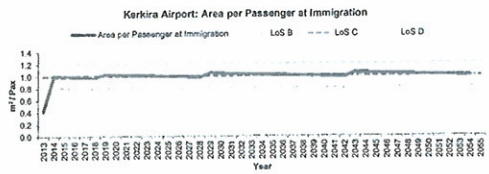
Έχουμε προγραμματίσει μια σταδιακή επέκταση του αεροσταθμού και του αστικού χώρου του αεροδρομίου κατά την Περίοδο Παραχώρησης. Η αρχική επέκταση θα υλοποιηθεί κατά τη διάρκεια της περιόδου επικείμενων έργων με δύο επιπλέον επεκτάσεις που θα υλοποιηθούν κατά τη διάρκεια της περιόδου μελλοντικών έργων όπως παρουσιάζεται στο παρακάτω διάγραμμα.



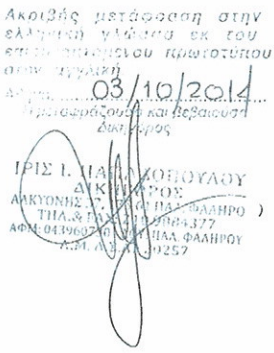
Οι εγκαταστάσεις διαχείρισης των επιβατών του αεροσταθμού έχουν αξιολογηθεί για ώρα σχεδιασμού που να παρέχεται επίπεδο υπηρεσιών κατ' ελάχιστον IATA LoS C για όλη την Περίοδο Παραχώρησης.

Η ανάλυσή μας, όπως παρουσιάζεται και παρακάτω, έδειξε ότι υπάρχουν δύο βασικές διαδικασίες που περιορίζουν την χωρητικότητα στο αεροδρόμιο, οι διαδικασίες ελέγχου διαβατηρίων τόσο κατά την άφιξη όσο και κατά την αναχώρηση των επιβατών. Μετά τις εργασίες ανακαίνισης και οι δύο διαδικασίες θα διατηρούν επίπεδο υπηρεσιών IATA LoS C. Ωστόσο, στην περίπτωση που δεν προσφερθούν επαρκείς πόροι κατά τις ώρες αιχμής το επίπεδο υπηρεσιών θα πέσει κάτω από LoS C.





Σχέδιο AutoCAD


Ακριβής μετάφραση στην
ελληνική γλώσσα εκ του
πρωτοτύπου
03/10/2014
μεταφράζουσα και βεβαιούσα
Δικηγόρος
ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

Chania Airport Development Plan

Location and Connectivity: Chania Airport is located in northern Crete serving a mature tourist market with a strong influx of visitors from Northern Europe.

Challenge: The on-going terminal expansion at the airport will need to be matched with expansion in airspace and runway capacity to address the long-term forecast demand at the airport.

Key Airport Facts

Number of Runways: 1 (11/29)

Dimensions of Runway: 3.3 km x 45m

Number of Terminals: 1

Number of Stands: 8

2013 Annual Passengers: 2.1mppa

2013 Annual Movements: 15.022 ATMs

Current 2-Way Peak Hour Passengers: 1,230 pax / hour

Current 2-Way Peak Hour ATMs: 7 ATMs / hour

Calculated Runway Capacity: 28 ATMs / hour

Current Terminal Size: 13,070m²



CHANIA AIRPORT

With the airfield in a good condition and a 17,000m² terminal expansion underway, Chania Airport is well positioned to offer an enhanced experience to tourists, business and local passengers and benefit from future infrastructure developments on the island.

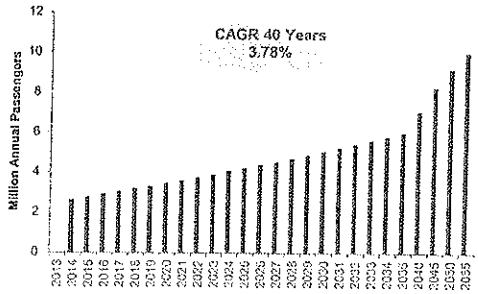
Future works will include two expansions to the terminal, reconfiguration of the aircraft stands to enhance capacity and modernisation of aeronautical navigation aids.

BACKGROUND

- Chania Airport is one of three airports in Crete. However, Heraklion Airport is currently constrained and a smaller airport in Sitia only operates domestic flights.
- Crete is a mature, well established destination for family holidays and business events including conferences. Airport traffic is highly seasonal as the majority of passengers are tourists from outside of Greece.

TRAFFIC FORECAST

Strong growth in passengers at Chania Airportis expected throughout the concession period. This growth is from 2.1 million passengers per annum (mppa) in 2013 to 10.0mppa by 2055, representing a CAGR of 3.78%. In addition, air traffic movements (ATMs) are forecasted to increase from 15.0 to 65.7 thousand in 2055.



Terminal Capacity

- Inadequate number of check-in counters across all design hours in 2015. All other functions have adequate number of passenger processing facilities for both arriving and departing flows across the design hour in 2015.
- The departure hall and outbound immigration are the passenger processing areas which are 'capacity critical' in 2015 for LoS C in the design hour due to insufficient queuing and circulation space.

Stand Capacity

- Current stand capacity of 8 stands is sufficient to meet current ATM peak hour demand with no stand expansion required in the Imminent Works period.



The currently on-going terminal expansion will alleviate terminal capacity constraints and needs to be matched with commensurate expansion in airspace and runway capacity which is limited due to Chania's designation as a heavy military airport.

Assessment of Current Infrastructure

Terminal

The capacity assessment of the arriving and departing passenger processes within the terminal building has been informed by:

- A site visit to Chania Airport.
- Planning assumptions driven by current airport operational performance, IATA standards and industry benchmarks.
- Information available from the data room and airport fact sheets.

Split level terminal with the departure hall and baggage reclaim on the ground floor and passenger security screening and gate hold rooms on the first floor. The terminal is undersized for the current number of passengers, however it is currently undergoing an expansion, which will increase the terminal size by 17,000m² and should be fully integrated with the existing building.

Airfield

The airport has a single runway with two parallel taxiways. This ensures adequate runway capacity. Bird strikes are not a problem as HAF manage this process themselves. Apron pavements were noted to have fuel spills on them.

As the runway is out of the Concession area, it has not been considered further for compliance with ICAO Annex 14.

Infrastructure Highlight

The terminal is currently undergoing an expansion to the East, increasing the size by c. 17,000m². Once this expansion is complete, the Western expansion will commence. The Eastern expansion is due for completion in December 2015.

Expansion works previously considered by the airport include reconfiguration and integration of the existing terminal with the terminal extension. The aircraft parking positions are currently power-in power-out. The airport has considered converting to push back operation, however, they require permission from the HAF.

TERMINAL – IMMINENT EXPANSION WORKS

- Ongoing terminal expansion of circa 17,000m² (State Works) is expected to be complete and handed over by August 2016 and will include integration with existing terminal facilities. This will alleviate current terminal capacity constraints and negate the requirement for any reconfiguration of the existing terminal to meet IATA LOS 3 standards.

AIRSIDE – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

- The runway, apron and taxiways were observed to be in very good condition with a PCN of 44 which means that the airside pavements would not require any imminent refurbishment works.



The terminal expansion at Chania Airport will alleviate passenger processing capacity constraints in the Interim Works period.

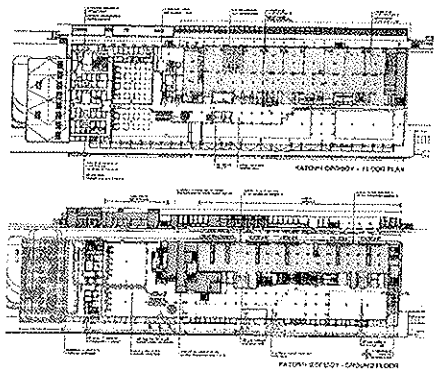
IMMINENT WORKS

EU funded terminal expansion of circa 17,000m² that will alleviate current terminal capacity constraints. This will be integrated with existing facilities within the terminal and will negate the need for further reconfiguration.

The Airside pavements do not require any imminent refurbishment works.

TERMINAL – IMMINENT WORKS

No expansion or refurbishment works are required during the Imminent Works Period due to the current expansion works being carried out at the airport. The floor plans below illustrate the planned terminal layout for both arriving and departing passengers upon completion of the on-going terminal expansion and integration with the existing terminal building.



AIRSIDE – IMMINENT WORKS

Although not part of the Concession the condition of the runway, apron and taxiways has been viewed as good with some minor level fluctuations on the apron.Therefore no works are envisaged during the Imminent works period.

TERMINAL – FUTURE EXPANSION WORKS

- Future terminal and landside expansions have been sized to provide sufficient capacity over two phases:
  Phase 1 – 2025 to 2038
  Phase 2 – 2039 to 2055.

APRON – FUTURE EXPANSION WORKS

- In 2025, reconfigure stands to allow pushbacks resulting in an increase in stand capacity from 8 stands to 20 stands.

ANCILLARY FACILITIES – FUTURE REFURBISHMENT WORKS

- The Hellenic Air Force (HAF) has requested the following aeronautical aids be installed at Chania Airport to modernise and improve the air navigation services. The requested aids are as follows:
- Multilateration System / Automatic Dependent Surveillance – Broadcast (MLAT/ADS-B)
- Voice Communication System (VCS)
- Advanced Surface Movement Guidance and Control System (A-SMGCS)

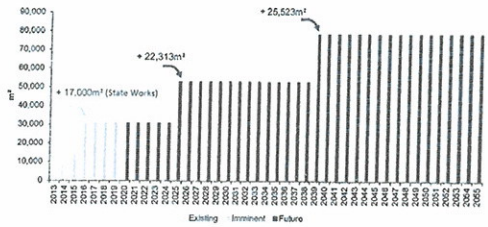
FUTURE WORKS

The Future Expansion Works provide a further two phase terminal expansion increasing the terminal area to c. 80,000m² by the end of the Concession.

The runway at Chania Airport has sufficient capacity for the Concession period, and a reconfiguration of the stands will provide additional capacity.

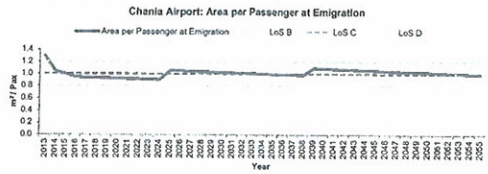
The long-term expansion plan has been developed by applying the planning assumptions, ratios and criteria specified by ICAO, IATA, EU and the CA to determine the facility sizing and land area requirements as outlined below.

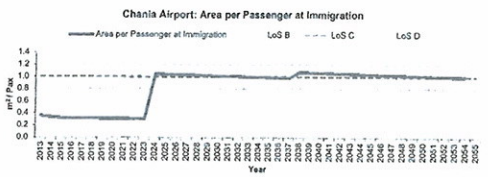
A phased expansion of the terminal and landside is planned. The initial expansion will be constructed during the Imminent Works Period with a further two expansions to be constructed during the Future Works period.



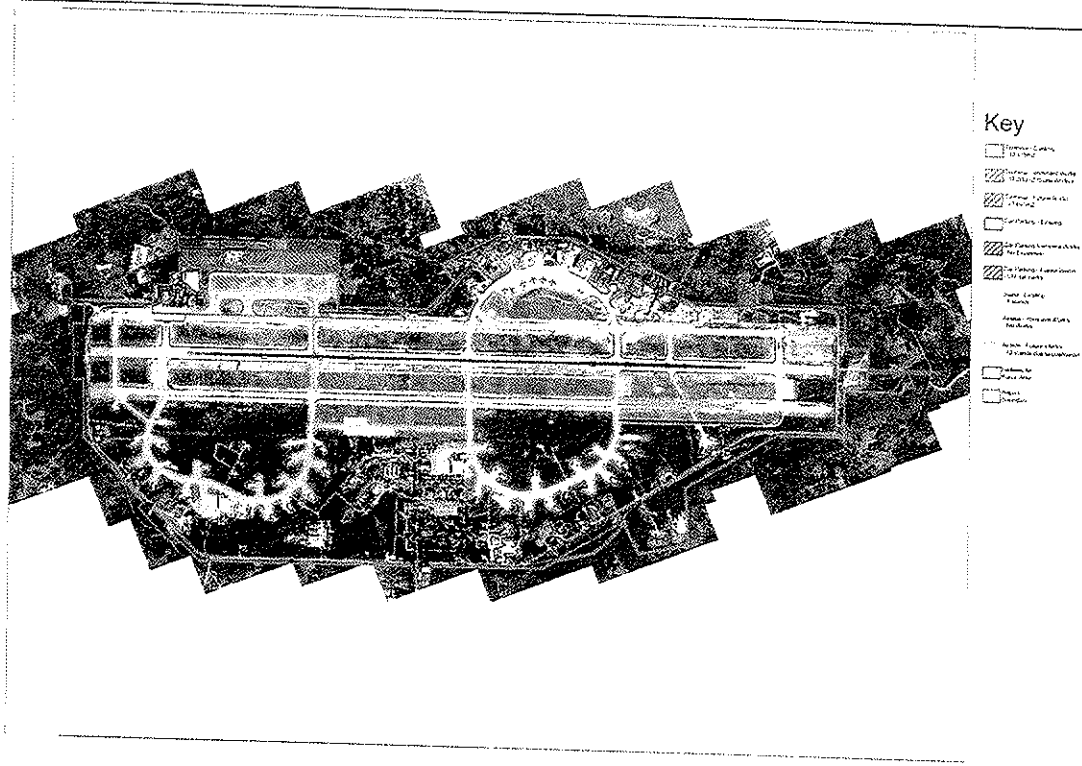
The terminal passenger processing facilities have been assessed against the design hour to provide a minimum IATA LoS C across the duration of the Concession period.

Our analysis, as illustrated below, has shown that the most constrained departure process is Emigration. However, it provides an average rating for the duration of the Concession of approximately LoS C. The most capacity constrained arrival process is Immigration, which will have an adequate level of around LoS C after the Imminent works period.





AutoCAD Drawing



Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Χανίων

Τοποθεσία και Διασυνδέσεις: Το αεροδρόμιο των Χανίων βρίσκεται στη βόρεια Κρήτη εξυπηρετώντας μια ώριμη τουριστική αγορά με ισχυρή εισροή επισκεπτών από τη Βόρεια Ευρώπη.

Πρόκληση: Η επέκταση του αεροσταθμού του αεροδρομίου, θα πρέπει να συνδυαστεί με διεύρυνση του εναέριου χώρου και επεκτάσεις στην χωρητικότητα του διαδρόμου για την αντιμετώπιση της μακροπρόθεσμα αυξανόμενης ζήτησης του αεροδρομίου.

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΧΑΝΙΩΝ

Το αεροδρόμιο των Χανίων, με περιοχή κίνησης αεροσκαφών σε καλή κατάσταση και δεδομένης της επικείμενης επέκτασης 17.000m² του αεροσταθμού, βρίσκεται σε θέση να προσφέρει μια καλή εμπειρία σε τουρίστες, επαγγελματίες αλλά και εγχώριους επιβάτες και μπορεί να επωφεληθεί από μελλοντική ανάπτυξη των υποδομών του νησιού. Τα μελλοντικά έργα θα περιλαμβάνουν δύο επεκτάσεις στον αεροσταθμό, επαναδιάταξη των χώρων στάθμευσης των αεροσκαφών ώστε να ενισχυθεί η χωρητικότητα, καθώς και εκσυγχρονισμό των αεροναυτιλιακών βοηθημάτων πλοήγησης.

ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Αριθμός Διαδρόμων: 1 (11/29)
Διαστάσεις Διαδρόμων: 3.348m x 45m
Αριθμός Αεροσταθμών: 1
Αριθμός Θέσεων Στάθμευσης Αεροσκαφών: 8
2013 Επιβάτες Ετησίως: 2,1 εκατ. επιβάτες
2013 Μετακινήσεις Ετησίως: 15.022 ATMs
Αναχωρήσεις/Αφίξεις Επιβατών κατά την Ώρα Αιχμής: 1.230 επιβάτες / ώρα
Κινήσεις Αναχωρήσεων/Αφίξεων κατά την Ώρα Αιχμής: 7 ATMs / ώρα
Υπολογιζόμενη Χωρητικότητα Διαδρόμων: 30 ATMs / ώρα
Μέγεθος Υφιστάμενου Αεροσταθμού: 13.676m²

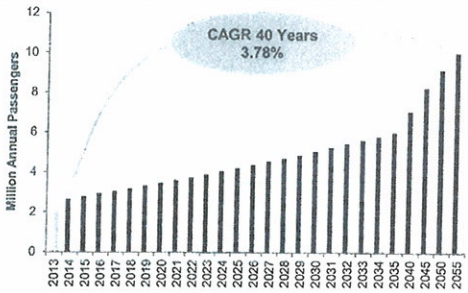


ΙΣΤΟΡΙΚΟ

- Το αεροδρόμιο των Χανίων είναι ένα από τα τρία αεροδρόμια της Κρήτης. Ωστόσο το αεροδρόμιο του Ηρακλείου είναι επί του παρόντος περιορισμένο ενώ το μικρότερο αεροδρόμιο της Σητείας εξυπηρετεί μόνο εγχώριες πτήσεις.
- Η Κρήτη είναι ένας ώριμος, καθιερωμένος προορισμός για οικογενειακές διακοπές και επαγγελματικές εκδηλώσεις συμπεριλαμβανομένων συνεδρίων. Η κίνηση του αεροδρομίου είναι σε μεγάλο βαθμό εποχιακή, καθώς η πλειοψηφία των επιβατών είναι τουρίστες από το εξωτερικό.

ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Προβλέπεται υψηλή αύξηση επιβατών κατά την διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης. Αυτή η αύξηση εκτιμάται από 2,1 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως (mppa) το 2013 σε 10,0 mppa το 2055, με ενιαίο ρυθμό ετήσιας αύξησης (CAGR, Compound Annual Growth Rate) της τάξης του CAGR 3,78%. Επιπροσθέτως, η Κίνηση Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM) προβλέπεται να αυξηθεί από 15,0 σε 65,7 χιλιάδες το 2055.





Η επέκταση του αεροσταθμού που βρίσκεται σε εξέλιξη θα ελαττώσει τους παράγοντες που περιορίζουν την χωρητικότητα, ενώ πρέπει να συνδυαστεί και με ανάλογη επέκταση του εναέριου χώρου και της χωρητικότητας του διαδρόμου που είναι περιορισμένη λόγω του χαρακτηρισμού του αεροδρομίου των Χανίων ως στρατιωτικό αεροδρόμιο μεγάλης δραστηριότητας.

Αξιολογηση των Τρεχουσων Υποδομων

Αεροσταθμος

Η εκτίμηση της χωρητικότητας των αφικνυομένων και αναχωρούντων επιβατών εντός του κτιρίου του αεροσταθμού έχει γίνει από:

- Επίσκεψη στο Αεροδρόμιο των Χανίων.
- Σχεδιαστικές παραδοχές που απορρέουν από τις τρέχουσες επιχειρησιακές επιδόσεις του αεροδρομίου, τα πρότυπα της IATA και σημεία αναφοράς του τομέα της αεροπλοΐας.
- Πληροφορίες διαθέσιμες από το data room και ενημερωτικά δελτία του αεροδρομίου.

Ο αεροσταθμός διαχωρίζεται σε 2 επίπεδα με την αίθουσα αναχωρήσεων και τον χώρο παραλαβής αποσκευών να βρίσκεται στο ισόγειο και τον έλεγχο ασφαλείας των επιβατών και τις αίθουσες αναμονής των πυλών στον 1ο όροφο. Ο αεροσταθμός είναι υποδιαστασιολογημένος για τον τρέχοντα αριθμό επιβατών, ωστόσο σε εξέλιξη βρίσκεται επέκταση που θα αυξήσει το μέγεθος του αεροσταθμού κατά 17,000m² ενσωματώνοντας την πλήρως στο υφιστάμενο κτίριο.

Περιοχη Κινησης Αεροσκαφων

Το αεραδρόμιο διαθέτει ένα διάδρομο και δύο παράλληλους τροχόδρομους, διασφαλίζοντας επαρκή χωρητικότητα διαδρόμου. Οι προσκρούσεις πτηνών δεν είναι πρόβλημα, καθώς την σχετική διαδικασία διαχειρίζεται η Ελληνική Πολεμική Αεροπορία. Τα οδοστρώματα των χώρων ελιγμών και στάθμευσης των αεροσκαφών παρατηρήθηκαν να έχουν εκχύσεις καυσίμων.

Καθώς ο διάδρομος εξαιρείται από το αντικείμενο παραχώρησης, δεν εξετάστηκε περαιτέρω η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του παραρτήματος 14 του ICAO.

Κυριοτερα Στοιχεια Των Υποδομων

Σε εξέλιξη βρίσκονται οι εργασίες επέκτασης του αεροσταθμού στην ανατολική πτέρυγα του σταθμού, αυξάνοντας το μέγεθος του κατά 17.000m². Μόλις ολοκληρωθούν θα ξεκινήσουν εργασίες επέκτασης και στην Δυτική πτέρυγα. Η επέκταση της ανατολικής πτέρυγας θα ολοκληρωθεί τον Δεκέμβριο 2015.

Στις εργασίες επέκτασης περιλαμβάνεται και η επαναδιάταξη και πλήρης ενσωμάτωση της επέκτασης του αεροσταθμού στον υφιστάμενο αεροσταθμό. Οι υφιστάμενες θέσεις στάθμευσης των αεροσκαφών είναι τύπου power-in power-out. Η διοίκηση του αεροδρομίου εξετάζει το ενδεχόμενο εφαρμογής λειτουργίας οπισθέλκυσης, ωστόσο απαιτείται άδεια από την Πολεμική Αεροπορία.

Αεροσταθμός – Επικείμενα Έργα Επέκτασης

- Οι εργασίες επέκτασης 17.000m² στον αεροσταθμό που βρίσκονται σε εξέλιξη (Δημόσιο Έργο) θα έχει ολοκληρωθεί και παραδοθεί μέχρι τον Αύγουστο του 2016 και θα περιλαμβάνει την ενσωμάτωση του έργου στις εγκαταστάσεις του υφιστάμενου αεροσταθμού. Ως εκ τούτου, ελαττώνονται οι παράγοντες που περιορίζουν την χωρητικότητα του αεροσταθμού και δεν υφίσταται απαίτηση για αναδιαμόρφωση του τερματικού σταθμού προκειμένου να επιτυγχάνει επίπεδο υπηρεσιών IATA LoS C.

Χώρος Ελεγχομενης Προσβασης – Επικείμενα Έργα Ανακαίνισης

- Ο διάδρομος, ο χώρος ελιγμών των αεροσκαφών και οι τροχόδρομοι διαπιστώθηκε ότι είναι σε καλή κατάσταση με αριθμό ταξινόμησης οδοστρωμάτων (PCN) 53 που σημαίνει ότι δεν απαιτείται να γίνουν άμεσα εργασίες ανακαίνισης στα οδοστρώματα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρομίου κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων.



Με την επέκταση του αεροσταθμού του αεροδρομίου των Χανίων θα ελαττωθούν οι παράγοντες που περιορίζουν την χωρητικότητα διαχείρισης επιβατών κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων.

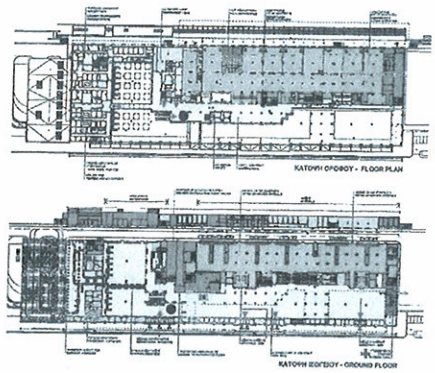
Επικείμενα Έργα

Η από την ΕΕ χρηματοδοτούμενη επέκταση στον αεροσταθμό περίπου 17.000m² ελαττώνει τους παράγοντες που περιορίζουν την χωρητικότητα του αεροσταθμού. Η επέκταση θα ενσωματωθεί στις υφιστάμενες εγκαταστάσεις του αεροσταθμού και θα εξαλείψει την ανάγκη για περαιτέρω αναδιαμόρφωση.

Δεν απαιτείται υλοποίηση άμεσων έργων ανακαίνισης στα οδοστρώματα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρομίου.

Αεροσταθμος – Επικειμενα Εργα

Δεν απαιτείται υλοποίηση εργασιών επέκτασης ή ανακαίνισης κατά την διάρκεια της περιόδου επικείμενων έργων λόγω των εργασιών επέκτασης που εκτελούνται στο αεροδρόμιο. Οι κατόψεις παρακάτω απεικονίζουν την διαρρύθμιση του αεροσταθμού, τόσο των αφίξεων όσο και των αναχωρήσεων, μετά την ολοκλήρωση των εν εξελίξει εργασιών επέκτασης και ενσωμάτωσης στον υφιστάμενο αεροσταθμό.



Χωρος Ελεγχομενης Προσβασης (Airside) – Επικειμενα Εργα

Αν και δεν αποτελεί μέρος της Παραχώρησης, η κατάσταση του διαδρόμου, του χώρου ελιγμών των αεροσκαφών και των τροχόδρομων παρατηρήθηκε να είναι σε καλή κατάσταση με μόνο κάποιες μικρές ανωμαλίες στον χώρο ελιγμών αεροσκαφών. Επομένως δεν προβλέπεται υλοποίηση εργασιών κατά την περίοδο των επικείμενων έργων.

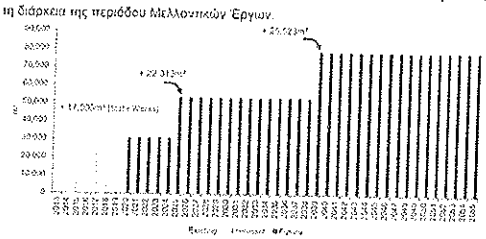
ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

Στα Μελλοντικά Έργα Επεκτάσεων περιλαμβάνονται επεκτάσεις σε δύο φάσεις αυξάνοντας τον χώρο του αεροσταθμού σε περίπου 80.000m² μέχρι το τέλος της Περιόδου Παραχώρησης.

Ο διάδρομος του αεροδρομίου των Χανίων έχει επαρκή χωρητικότητα για την Περίοδο Παραχώρησης ενώ η επαναδιάταξη των θέσεων σταθμευσης θα παράσχει επιπρόσθετη χωρητικότητα.

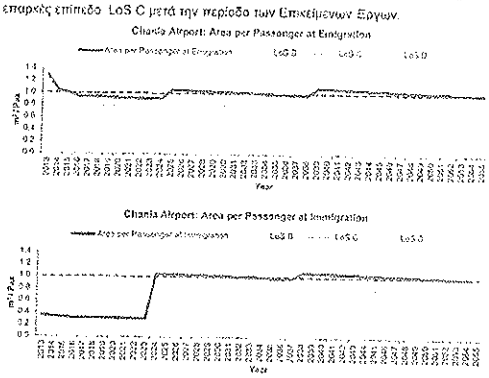
Το μακροπρόθεσμο σχέδιο επέκτασης έχει αναπτυχθεί εφαρμόζοντας τις παραδοχές σχεδιασμού, τις αναλογίες και τα κριτήρια που καθορίζονται από την ICAO, την IATA, την ΕΕ και συμφωνητικού Παραχώρησης για τον προσδιορισμό του μεγέθους της εγκατάστασης και τις απαιτήσεις σε έκταση γης όπως περιγράφεται παρακάτω.

Προγραμματίζεται σταδιακή, σε φάσεις επέκταση του αεροσταθμού και του αστικού χώρου του αεροδρομίου. Η αρχική επέκταση θα υλοποιηθεί κατά τη διάρκεια της περιόδου Επικείμενων Έργων με δύο επιπλέον επεκτάσεις που θα υλοποιηθούν κατά τη διάρκεια της περιόδου Μελλοντικών Έργων.



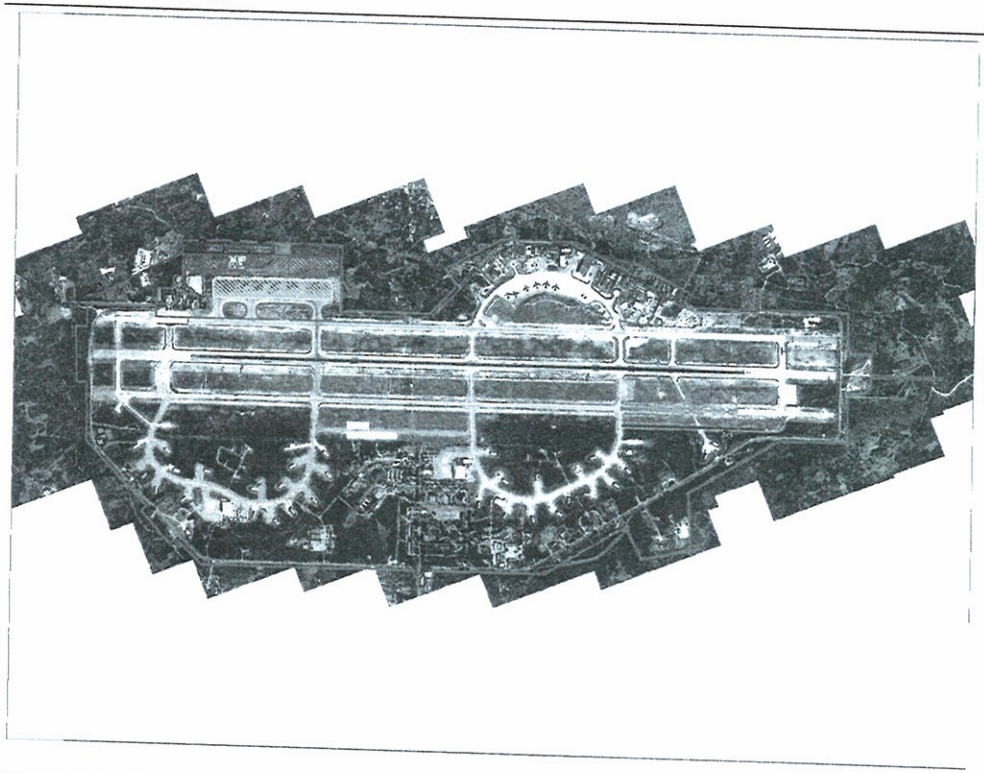
Οι εγκαταστάσεις διαχείρισης των επιβατών του αεροσταθμού έχουν αξιολογηθεί για ώρα σχεδιασμού ώστε να παρέχεται κατ' ελάχιστον επίπεδο υπηρεσιών IATA LoS C για όλη την Περίοδο Παραχώρησης.

Η ανάλυση μας, η οποία παρουσιάζεται στα παρακάτω διαγράμματα, δείχνει οι κυριότερος παράγοντας περιορισμού κατά την αναχώρηση είναι η διαδικασία ελέγχου διαβατηρίων. Ωστόσο, διατηρεί συνεχώς για το μεγαλύτερο διάστημα ένα επίπεδο υπηρεσιών LoS C. Κατά την άφιξη ο κυριότερος παράγοντας περιορισμού της χωρητικότητας είναι η διαδικασία ελέγχου διαβατηρίων, η οποία θα διατηρεί ένα επαρκές επίπεδο LoS C μετά την περίοδο των Επικείμενων Έργων.

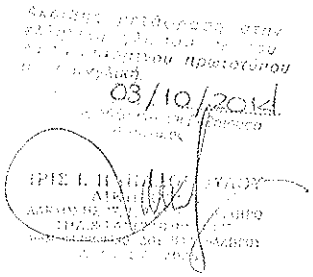


Σχεδ.5 Ανάπτυξης Αεροσταθμού Χανίων

Σχέδιο AutoCAD



Σελίδα 683 από 997



Zakinthos Airport Development Plan

Location and Connectivity: Zakinthos Airport is an Ionian Island airport which is popular with package tour operators from across Europe.

Challenge: Airspace capacity constraints need to be addressed to maximise the throughput of the airport.

KEY AIRPORT FACTS

Number of Runways: 1 [16/34]

Dimensions of Runways: 2,228m x 45m

Number of Terminals: 1

Number of Stands: 7

2013 Annual Passengers: 1.0 mppa

2013 Annual Movements: 7,388 ATMs

Current 2-Way Peak Hour Passengers: 1,093pax / hour

Current 2-Way Peak Hour ATMs: 9 ATMs / hour

Calculated Runway Capacity: 17 ATMs / hour

Current Terminal Size: 24,593m²



ZAKINTHOS AIRPORT

Zakinthos Airport is well-placed to capitalise on the island's popularity with package holiday visitors primarily from Europe with potential to upgrade the tourist product and diversify into alternative tourism such as nature, agro-tourism and cruising to reduce seasonality.

The existing airport has a modern spacious terminalthat clearly demarcates the departure and arrival passenger processes.Only minor works in the terminal are required in the Imminent Works period to reduce peak hour queuing times at check-in.

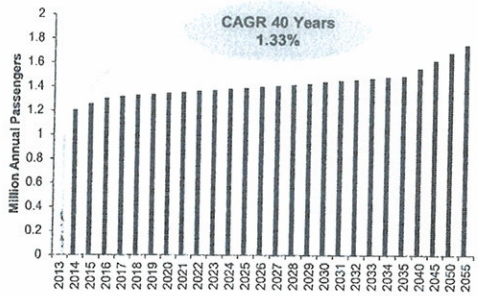
No expansions have been planned for the Future Works period, as the footprint of the existing terminal will provide sufficient capacity and ensure a comfortable level of service for passengers throughout the Concession period.

BACKGROUND

- The island of Zakinthos is densely populated in the Eastern region with fertile plains and long sandy beaches.
- The region has shown a strong population growth in recent years and is a popular destination for package holiday visitors from all across Europe and especially the UK.
- There is a good road network to the South-east of the island with EU funds available for economic development of the island's infrastructure.

TRAFFIC FORECAST

Passengers are forecast to grow from 1.0 million passengers per annum (mppa) in 2013 to 1.7mppa in 2055, with a CAGR of 1.33%. Air traffic movements (ATMs) are forecasted to increase from 7.4 to 13.9 thousand in 2055.



TERMINAL CAPACITY

- Insufficient number of check-in counters to cater for the peak hour passenger demand.
- All other departing passenger facilities (number of passport booths, departure lounge seating, toilets, F&B concessions) have adequate capacity to cater for the peak hour passenger demand.

AIRFIELD CAPACITY

- Runway capacity currently adequate to cater for demand.
- Stands are sufficient to meet current IATA peak hour demand, however, the stand configuration required to be improved during peak hour.



Implementation of in-line HBS at Zakinthos Airport will improve passenger processing and reduce queues in the check-in hall.

Assessment of Current Infrastructure

Terminal

The capacity assessment of the arriving and departing passenger processes within the terminal building has been informed by:

- A site visit to Zakinthos Airport.
- Planning assumptions driven by current airport operational performance, IATA standards and industry benchmarks.
- Information available from the data room and airport fact sheets.

The airport was constructed in 2008. The 24,000m² provides sufficient space for both departing and arriving passengers to enjoy a comfortable journey through the airport. The key points from our assessment of the existing infrastructure are outlined below:

- Simple passenger process, which clearly separates both the arriving and departing passenger flow.
- The terminal is in a good condition and has been maintained well since its completion in 2008.
- The departure hall provides an expansive area for departing passengers, however, our site visit and analysis illustrates that there is a lack of check-in counters during the peak period, resulting in large queues for passengers.

Airfield

The airport has a single runway with no parallel taxiway, therefore requiring the aircraft to backtrack along the runway. The airfield has an accessible perimeter road and perimeter fence, which is not fully compliant with ICAO standards. There are some unevenness problems in the airside pavements and these will require further investigatory works to establish formally their residual life and replacement year.

The current runway strip width for RWY 16/34 is 75m from the runway centreline, and therefore is not compliant with ICAO standards. This non-compliance can be mitigated by extending the existing strip by 75m either side of the runway.However, land expropriation of circa250,000m² would have to be undertaken to make the runway strip compliant with the ICAO standard of 150m width from the runway centreline.

RWY 16and RWY 34 all have compliant Runway End Safety Areas (RESAs). It is noted that they both have a RESA in excess of ICAO requirements.

Infrastructure Highlight

The terminal is in good condition, with no major maintenance requirements. There is simple passenger process with a clear separation between the departing and arriving passenger flows. The main flights during the peak season are charter flights.

F&B and Duty Free concessions are provided on the mezzanine. There is a large amount of free space provided on the mezzanine which could serve as a landside/airside restaurant. The mezzanine retail space is poorly laid out and needs a refresh to encourage passengers to use this facility.

TERMINAL – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

- Relocate landside toilets in departures hall.
- Provide additional check-in counters opposite terminal entrance.
- Extend outbound baggage belt to integrate with additional check-in desks.
- In-line HBS to improve passenger processing and reduce queues.
- Remove staircase and replace with passenger security screening.

TERMINAL – IMMINENT EXPANSION WORKS

- Imminent terminal expansion work is not required at Zakinthos Airport.

AIRSIDE – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

- The condition of the runway and taxiways is fair to good.
- Minor pavement repairs are required, as a result ofminor pavement deformations. Paint markings are required on the apron.



There is a significant area of retail "dead space" on the mezzanine level that needs to be improved to encourage both airside and landside passengers to use this facility.

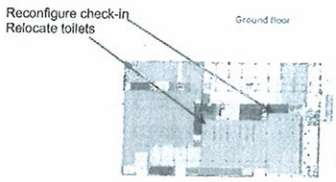
IMMINENT WORKS

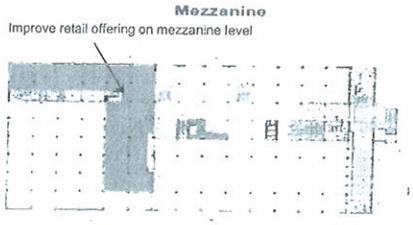
Reconfiguration of the check-in area, with the installation of additional check-in counters, will reduce queuing times during the peak period and provide the passenger with a comfortable passenger experience, ensuring that the airport achieves IATA Level of Service (LoS) C in the Imminent Works period. Minor pavement repairs and marking repaint required on the apron.

TERMINAL – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

The current terminal provides sufficient processing space in the departure hall, gate hold rooms, baggage reclaim and arrivals halls. The main focus of the Imminent Works period is to alleviate the queues during the peak period at check-in. This will be achieved by relocating the existing check-in counters and providing additional check-in counters. This will provide the passenger with a more comfortable departure experience with shorter queuing times.

The drawings below illustrate some of the key changes that will occur during the reconfiguration.





TERMINAL – FUTURE EXPANSION WORKS

- Future terminal and landside expansions are not required at Zakinthos Airport.

RUNWAY – FUTURE REFURBISHMENT WORKS

- The airside pavement is likely to require rehabilitation in 2024. Pavement strengthening will be needed to accommodate larger aircraft types.

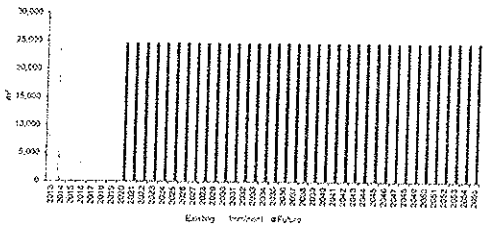
APRON – FUTURE EXPANSION WORKS

- In 2022, reconfigure stands to allow pushback resulting in an increase in apron capacity from 7 stands to 13 stands.

FUTURE WORKS

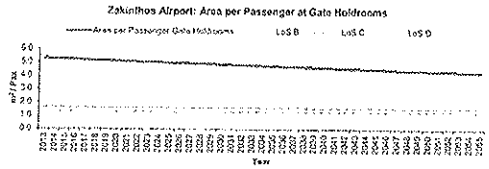
There are no Future Expansion Works envisaged at Zakinthos Airport as the existing terminal is already adequately sized to cater for the forecast demand during the Concession period. The Future Works will concentrate on the replacement of existing airport assets rather than the construction/expansion of new assets.

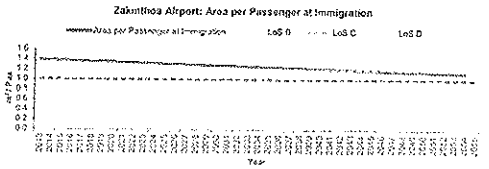
We have assessed the terminal and landside facility areas and processing requirements over the Concession period, and as the existing terminal footprint is already sufficiently sized no future expansion works are required, as shown in the phasing chart below:



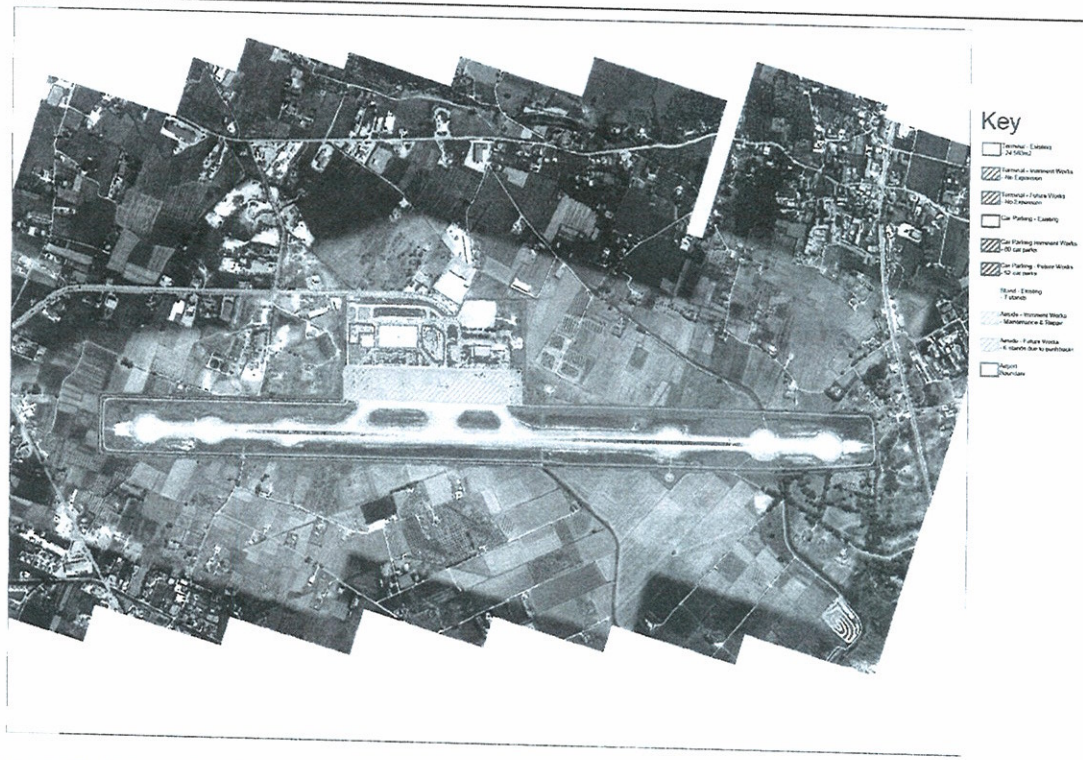
The terminal passenger processing facilities have been assessed against the design hour to provide a minimum IATA LoS C across the duration of the Concession period.

Our analysis illustrates that none of the key passenger processing facilities are capacity constrained. The terminal is already adequately sized for the Concession period, resulting in a comfortable level of service for passengers in excess, for the most part, of LoS B, as illustrated in the charts below





AutoCAD Drawing



Σελίδα 686 από 697

Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Ζακύνθου

Τοποθεσία και Διασυνδέσεις: Το αεροδρόμιο της Ζακύνθου, νησί του Ιονίου, είναι δημοφιλές σε ταξιδιωτικά γραφεία από όλη την Ευρώπη.

Πρόκληση: Οι περιορισμοί στην χωρητικότητα του εναέριου χώρου θα πρέπει να αντιμετωπιστούν για την βελτιστοποίηση της απόδοσης του αεροδρομίου.

Ιστορικά Στοιχεία Αλεξιφόρου

Αριθμός Διαδρόμων: 1

Κίνηση

Αναστάσεις Αεροδρόμων

2 Σεβιλ.ν. 15m

Αριθμός Αεροστοιμών: 1

Αριθμός Θέσεων Ενοθεσίας Αεροστοιμών: 7

2013 Επιβάτες Ετησίως 1,0 εκατομμύρια

2013 Μελοκοπτάς Ετησίως 7.369 ATMs

Αναχωρήσεις/Αφίξεις Επιβατών κατά την Ώρα Αιχμής 1.093 επιβ. ώρα

Κίνηση Αναχωρήσεις/Αφίξεις κατά την Ώρα Αιχμής 1.4 ATMs/ώρα

Υπολογιζόμενα Χωρητικότητα Αεροδρόμων

17 ATMs/ώρα

Μέγεθος Υφιστάμενου Αεροσταθμού 24.000 m²



Αεροδρομιο Ζακυνθου

Το αεροδρόμιο της Ζακύνθου είναι σε κατάλληλη θέση προκειμένου να αξιοποιείται κατά το μέγιστο η δημοτικότητα του νησιού με επισκέπτες ταξιδιωτικών γραφείων κυρίως από την Ευρώπη, ενώ διαθέτει την δυνατότητα αναβάθμισης του τουρισμού με μετατροπή του σε εναλλακτικό τουρισμό, όπως φυσιολατρικό, αγροτουρισμό και τύπου κρουαζιέρας προκειμένου να περιοριστεί ο εποχικός χαρακτήρας του.

Το υφιστάμενα αεροδρόμιο έχει ένα σύγχρονο ευρύχωρο αεροσταθμό που οριοθετεί σαφώς τις διαδικασίες αναχώρησης και άφιξης επιβατών. Απαιτείται υλοποίηση περιορισμένων μόνο εργασιών στον αεροσταθμό κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων, για τη μείωση του χρόνου αναμονής κατά την ώρα αιχμής στα γκισέ.

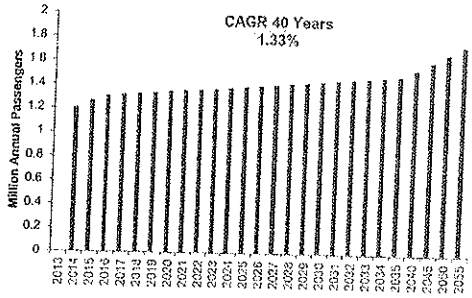
Δεν έχουν προγραμματιστεί επεκτάσεις για την περίοδο μελλοντικών έργων, καθώς το υφιστάμενο κτίριο του αεροσταθμού παρέχει επαρκή χωρητικότητα ώστε να εξασφαλίζεται ένα άνετο επίπεδο εξυπηρέτησης των επιβατών καθ 'όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης.

Ιετορικο

- Το νησί της Ζακύνθου είναι πυκνοκατοικημένο στο Ανατολικό του τμήμα με εύφορες πεδιάδες και μεγάλες αμμώδεις παραλίες.
- Στην περιοχή έχει παρατηρηθεί σημαντική αύξηση του πληθυσμού τα τελευταία χρόνια και είναι ένας δημοφιλής προορισμός για επισκέπτες ταξιδιωτικών γραφείων από όλη την Ευρώπη και ειδικότερα από το Ηνωμένο Βασίλειο.
- Υπάρχει καλό οδικό δίκτυο στο Νότιο-Ανατολικό τμήμα του νησιού, με πόρους της ΕΕ να διατίθενται για την ανάπτυξη των υποδομών του νησιού.

Προβλεψη Επιβατικης Κινησης

Ο αριθμός των επιβατών προβλέπεται να αυξηθεί από 1,0 εκατομμύριο επιβάτες ετησίως (mppa) το 2013 σε 1,7 mppa το 2055, με ενιαίο ρυθμό ετήσιας αύξησης (CAGR, Compound Annual Growth Rate) της τάξης του CAGR 1,33%. Η Κίνηση Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM) προβλέπεται να αυξηθεί από 7,4 σε 13,9 χιλιάδες το 2055.

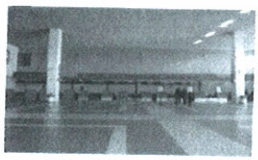


Χωρητικότητα Αεροσταθμού

Ανεπαρκής αριθμός γκισέ για όλες τις ώρες σχεδιασμού το 2015. Για όλες τις υπόλοιπες διαδικασίες διαχείρισης επιβατών, επαρκής αριθμός εγκαταστάσεων και για τις δύο ροές αναχωρήσεων και αφίξεων για την ώρα σχεδιασμού το 2015.

Θέσεις Σταθμευσης

- Οι υφιστάμενες 7 θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών επαρκούν για να καλύψουν την τρέχουσα ζήτηση κατά την ώρα αιχμής χωρίς να απαιτείται επέκταση τους κατά την περίοδο των επικείμενων έργων.



Εφαρμογή συστήματος διαχείρισης αποσκευών in-line (in-line HBS) θα βελτιώσει την διακίνηση επιβατών και θα μειώσει τις ουρές στα γκισέ.

Αξιολόγηση των Τρεχουσων Υποδομων

Αεροσταθμος

Η εκτίμηση της χωρητικότητας των αφιχθέντων και αναχωρούντων επιβατών εντός του κτιρίου του αεροσταθμού έχει γίνει από:

- Επίσκεψη στο Αεροδρόμιο της Ζακύνθου.
- Σχεδιαστικές παραδοχές που απορρέουν από τις τρέχουσες επιχειρησιακές επιδόσεις του αεροδρομίου, τα πρότυπα της IATA και σημεία αναφοράς του τομέα της αεροπλοΐας.
- Πληροφορίες διαθέσιμες από το data room και ενημερωτικά δελτία του αεροδρομίου.

Το αεροδρόμιο κατασκευάστηκε το 2008. Με 24.000 m2 παρέχει επαρκή χώρο τόσο για την εξυπηρέτηση επιβατών κατά την άφιξη όσο και κατά την αναχώρηση ώστε να απολαύσουν ένα άνετο ταξίδι μέσω του αεροδρομίου. Τα βασικά σημεία των υφιστάμενων υποδομών περιγράφονται παρακάτω:

- Απλές διαδικασίες επιβατών, με σαφή διαχωρισμό μεταξύ των ροών αναχώρησης και άφιξης των επιβατών.
- Ο τερματικός σταθμός έχει διατηρηθεί σε καλή κατάσταση μετά την ολοκλήρωσή του το 2008.
- Η αίθουσα αναχωρήσεων διαθέτει μεγάλο χώρο αναμονής επιβατών, όμως, κατά την επίσκεψη μας και μετέπειτα ανάλυση διαπιστώνεται έλλειψη γκισέ (check-in) κατά τη διάρκεια της περιόδου αιχμής, με αποτέλεσμα την δημιουργία μεγάλων ουρών επιβατών.

Περιοχη Κινησης Αεροσκαφων

Το αεροδρόμιο έχει έναν διάδρομο χωρίς παράλληλο τροχόδρομο, και απαιτείται τα αεροσκάφη να τροχοδρομούν στον ίδιο διάδρομο. Υπάρχει προσβάσιμη περιμετρική οδός και φράκτης που δεν συμμορφώνονται πλήρως με τις απαιτήσεις των προτύπων του ICAO. Υπάρχουν προβλήματα ανισοσταθμιών στα οδοστρώματα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης και απαιτείται διερεύνηση για να διαπιστωθεί ο υπολειπόμενος χρόνος ζωής τους και το έτος αντικατάστασης τους.

Το υφιστάμενο πλάτος του διαδρόμου RWY 16/34 είναι 75μ από τον κεντρικό άξονα του διαδρόμου και επομένως δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των προτύπων του Διεθνή Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO). Αυτή η μη συμμόρφωση αντιμετωπίζεται με επέκταση του πλάτους του διαδρόμου κατά επιπλέον 75m εκατέρωθεν της άκρης του διαδρόμου. Ωστόσο, απαιτείται απαλλοτρίωση γης περίπου 250.000τ.μ. προκειμένου το πλάτος του διαδρόμου από τον κεντρικό άξονα του να απέχει 150μ σύμφωνα με τις απαιτήσεις των προτύπων του ICAO.

Οι διάδρομοι RWY 16 και RWY 34 έχουν επαρκείς Ζώνες Ασφάλειας Τέλους Διαδρόμων (RESAs). Επισημαίνεται ότι και οι δύο διάδρομοι έχουν RESA που υπερβαίνει τις απαιτήσεις του ICAO.

Κυριοτερα Στοιχεια Των Υποδομων

Ο αεροσταθμός είναι σε καλή κατάσταση, χωρίς μεγάλες απαιτήσεις επισκευών. Οι διαδικασίες διαχείρισης επιβατών είναι απλές, με σαφή διαχωρισμό μεταξύ των ροών αναχώρησης και άφιξης των επιβατών. Οι κυριότερες πτήσεις κατά την περίοδο αιχμής είναι πτήσεις τσάρτερ.

Οι υπηρεσίες εστιατορίων, αναψυκτήριων (F&B) και αφορολόγητων ειδών παρέχονται στον ημιώροφο. Υπάρχει πολύ μεγάλος διαθέσιμος χώρος στον ημιώροφο στον οποίο θα μπορούσε να λειτουργεί εστιατόριο του ασπικού χώρου/χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης. Ο εμπορικός χώρος του ημιώροφου δεν είναι σωστά διατεταγμένος και χρήζει ανανέωσης προκειμένου να προσελκύσει τους επιβάτες .



Υπάρχει σημαντικής έκτασης «νεκρός» εμπορικός χώρος στον ημιώροφο που χρήζει βελτίωσης προκειμένου να προσελκύει επιβάτες τόσο στον αστικό χώρο όσο και στον χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης.

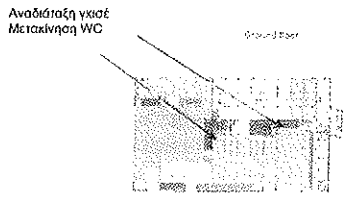
ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

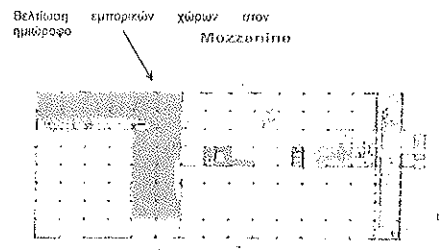
Με την αναδιαμόρφωση του χώρου των γκισέ, με εγκατάσταση επιπρόσθετων γκισέ, θα μειώθούν οι χρόνοι αναμονής κατά την περίοδο αιχμής παρέχοντας στους επιβάτες μια άνετη εμπειρία, εξασφαλίζοντας επίπεδο υπηρεσιών IATA LoS C κατά την περίοδο επικείμενων έργων. Απαιτείται υλοποίηση μικρής έκτασης αποκαταστάσεων στο οδόστρωμα και επαναχρωματισμός στον χώρο ελιγμών των αεροσκαφών.

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

Ο υφιστάμενος αεροσταθμός παρέχει επαρκείς χώρους για τις διαδικασίες στην αίθουσα αναχωρήσεων, στην αναμονή των πυλών, στην παραλαβή αποσκευών και στην αίθουσα αφίξεων. Κύριο σημείο προσοχής την περίοδο των επικείμενων έργων είναι ο περιορισμός του μεγέθους των ουρών την περίοδο αιχμής στα γκισέ. Αυτό θα επιτευχθεί με αναδιάταξη των υφιστάμενων γκισέ και την παροχή επιπλέον γκισέ. Με αυτόν τον τρόπο θα παρέχεται άνετη εμπειρία κατά την αναχώρηση των επιβατών με μικρότερους χρόνους αναμονής.

Στα παρακάτω σχέδια παρουσιάζονται οι κυριότερες αλλαγές κατά την αναδιαμόρφωση.





ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Μελλοντική επέκταση του αεροσταθμού και του αστικού χώρου του αεροδρομίου δεν απαιτείται στο αεροδρόμιο της Ζακύνθου.

ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Είναι πιθανό να απαιτηθεί αναδιαμόρφωση του οδοστρώματος στον χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης το 2029. Απαιτείται ενίσχυση του οδοστρώματος για την εξυπηρέτηση μεγαλύτερων αεροσκαφών.

ΧΩΡΟΣ ΕΛΙΓΜΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Το 2022, αναδιαμόρφωση των θέσεων στάθμευσης ώστε να υπάρχει δυνατότητα οπισθέλκυσης δημιουργώντας αύξηση του αριθμού θέσεων στάθμευσης από 7 σε 13.

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

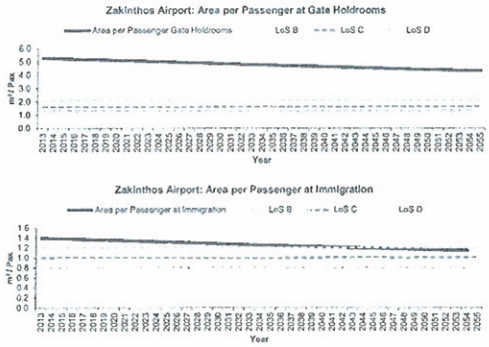
Δεν προβλέπονται μελλοντικά έργα επέκτασης στο αεροδρόμιο της Ζακύνθου καθώς ο υφιστάμενος αεροσταθμός έχει επαρκές μέγεθος προκειμένου να ανταποκριθεί στην προβλεπόμενη ζήτηση κατά τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης. Τα μελλοντικά έργα θα επικεντρωθούν σε αντικατάσταση υφιστάμενων εγκαταστάσεων του αεροδρομίου και όχι κατασκευή / επέκταση νέων.

Έχουμε αξιολογήσει τόσο τις εγκαταστάσεις του αεροσταθμού όσο και του αστικού χώρου του αεροδρομίου καθώς και τις λειτουργικές απαιτήσεις κατά την Περίοδο Παραχώρησης και δεδομένου ότι το υφιστάμενο κτίριο του αεροσταθμού έχει επαρκές μέγεθος, δεν απαιτείται υλοποίηση μελλοντικών έργων, όπως παρουσιάζεται και στο παρακάτω διάγραμμα:



Οι εγκαταστάσεις διαχείρισης των επιβατών του αεροσταθμού έχουν αξιολογηθεί για ώρα σχεδιασμού που να παρέχεται επίπεδο υπηρεσιών κατ' ελάχιστον IATA LoS C για όλη την Περίοδο Παραχώρησης.

Σύμφωνα με την ανάλυσή μας καμία διαδικασία διαχείρισης επιβατών δεν περιορίζει την χωρητικότητα. Ο αεροσταθμός έχει ήδη επαρκές μέγεθος για την Περίοδο Παραχώρησης, πετυχαίνοντας ένα άνετο επίπεδο υπηρεσιών, για το μεγαλύτερο διάστημα ανώτερο του, LoS B, όπως παρουσιάζεται και στα παρακάτω διαγράμματα:



Σχέδιο AutoCAD

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επιθυμαπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.

Ρόμπη 03/10/2014

Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα Δικηγόρος

ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΑΛΚΥΟΝΗΣ 17, ΤΥΜΒΟΣ ΦΑΛΗΡΟ
ΤΗΛ.& ΦΑΧ: [illegible]
ΑΦΜ: 04 9607[illegible] ΔΟΥ ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟΥ
Α.Μ. Δ.Ε.Α. 20257

mc

Keffalinia Airport Development Plan

Location and Connectivity: Keffalinia Airport serves the islands of Keffalinia and Ithaki and offers connections with domestic and EU destinations, the majority of which are to the UK.

Challenge: Terminal, Airside and Landside are constrained due to lack of space and recent earthquake impact and need immediate refurbishment and expansion.

KEY AIRPORT FACTS

Number of Runways: 1 (13/31)

Dimensions of Runways: 2,430m x 45m

Number of Terminals: 1

Number of Stands: 3

2013 Annual Passengers: 0.43 mppa

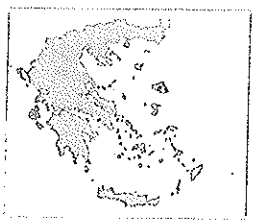
2013 Annual Movements: 3,946 ATMs

Current 2-Way Peak Hour Passengers: 640 pax/hour

Current 2-Way Peak Hour ATMs: 6.2 ATMs/hour

Calculated Runway Capacity: 15 ATMs/hour

Current Terminal Size: 7,340m²



KEFFALINIA AIRPORT

Capitalising on the island's reputation among travellers and the tourism industry, Keffalinia Airport is well placed for solid sustained growth. The terminal will benefit from investment in relatively minor works to improve passenger facilities. The current performance of the airport and its potential would justify the investment in the required airside works.

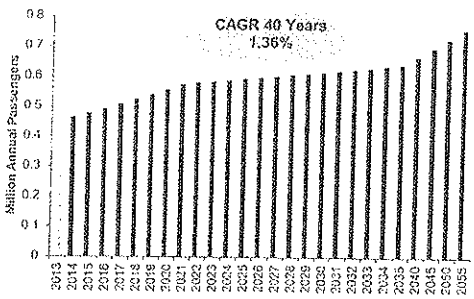
The island of Keffalinia has recently experienced earthquakes, and as such, further ground investigations are required to establish the impact on the airside pavements.

BACKGROUND

- The island of Keffalinia is a family holiday destination with a very low population density and a local population of only 30,000;
- Traffic is highly seasonal and is mostly generated by EU tourists, around 70% of them from the UK;
- Keffalinia offers a combination of modern resorts with traditional villages, churches and monasteries, and government and industry efforts are focused on diversifying into alternative tourism to reduce seasonality.

TRAFFIC FORECAST

Passengers are forecast to grow from 0.43 million passengers per annum (mppa) in 2013 to 0.76 mppa in 2055, with a CAGR of 1.36%. Air traffic movements (ATMs) are forecasted to increase from 3.9 to 8.2 thousand in 2055.



TERMINAL CAPACITY

- Inadequate check-in counters and departure gates across all design hours in 2015.
- All other functions have adequate number of passenger processing facilities for both arriving and departing flows across the design hour in 2015.
- The passenger processing areas, check-in and departure hall, security and immigration are "capacity critical" in 2015 for LoS C in the design hour due to insufficient queuing and circulation space.

STAND CAPACITY

- Current stand capacity of 3 stands is sufficient to meet current ATM peak hour demand with no stand expansion required in the Imminent Works period.



The terminal at Keffalinia airport requires refurbishment, reconfiguration and expansion to provide appropriate levels of service expected by the passengers.

ASSESSMENT OF CURRENT INFRASTRUCTURE

TERMINAL

The capacity assessment of the arriving and departing passenger processes within the terminal building has been informed by:

- A site visitto Keffalinia Airport.
- Planning assumptions driven by current airport operational performance, IATA standards and industry benchmarks.
- Information available from the data room and airport fact sheets.

Our assessment of the current terminal indicates:

- The terminal is undersized and does not have an efficient passenger process. There is very little queuing and circulation space between check-in, emigration and security, which results in a large amount of cross flows and confusion for passengers during peak times.
- There is no queuing space for passengers within the terminal building for immigration, resulting in passengers queuing on the external ramp.
- The main baggage reclaim belt is an unusual shape and in a poor location, resulting in limited presentation length and circulation space around the belt.
- There is no clear separation between arriving and departing passenger flows.

AIRFIELD

The airfield has a single runway with no parallel taxiway, therefore aircraft are forced to backtrack along the runway. The airside pavements will require further investigatory works to establish the residual life and required rehabilitation methodology. It was further noted that the Fire Station has suffered significant damage during the recent earthquake.

The current runway strip width for RWY 14/32 is only 75m from the runway centreline and is therefore not compliant with ICAO standards. This non-compliance can be addressed by extending the additional runway strip width by 75m on either side from the existing strip edge, since the area is available within the aerodrome boundary.

RWY 17 has a compliant Runway End Safety Area (RESA).

The RESA for RWY 32 is not compliant with ICAO Annex 14 and would require displacement of the runway threshold or reclamation of land to enlarge the RESA. We assume that any existing exemptions for non-compliance will continue and must be discussed with the appropriate authority.

INFRASTRUCTURE HIGHLIGHT

The terminal is in poor condition due to age, lack of maintenance and damage from the recent earthquake. In addition, it is undersized and the layout of the terminal does not provide an efficient passenger process. The terminal, apron and runway require significant refurbishment and expansion.

TERMINAL – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

- Extend terminal footprint to provide a new arrivals hall with 2 reclaim belts.
- Reconfigure check-in to be opposite terminal entrance with provision for 10 check-in counters.
- Relocate security and emigration with adequate queuing space as per IATA LoS C.
- Extend gate hold rooms to provide adequate seating, circulation and Food and Beverage (F&B).

TERMINAL – IMMINENT EXPANSION WORKS

- Terminal expansion of ~3,033m (initially 615m² of state works) to meet forecast demand and IATA LoS C standard for passenger processing.

AIRSIDE – IMMINENT EXPANSION WORKS

- Structural repairs are required for runway, apron and taxiways with additional pavement strengthening across entire airside environment.



Runway and apron will require a full inspection due to recent earthquakes, and additional rubber removal is required on the runway.

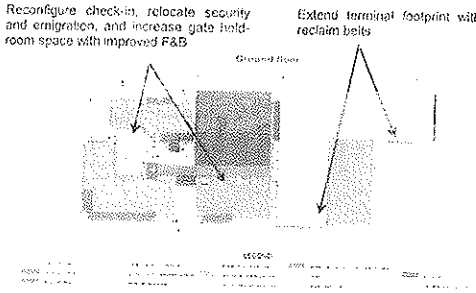
IMMINENT WORKS

Reconfiguration of passenger processing facilities within the existing terminal footprint and extension of the terminal to provide a new arrivals hall, new check-in counters, relocate security and extend gate hold rooms to ensure that IATA Level of Service (LoS) C is achieved.

Structural repairs for runway, apron and taxiway will be required. The runway is likely to require resurfacing in 2016.

TERMINAL – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

The drawing below summarises the key changes during this reconfiguration period:



AIRSIDE - IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

The airside pavements will require significant investigatory works to establish formally their residual life and replacement year.

TERMINAL –FUTURE EXPANSION WORKS

- Future terminal and landside expansions have been sized to provide capacity as follows:
  - Phase 1 – 2019 to 2033
  - Phase 2 –2034 to 2055.

APRON – FUTURE EXPANSION WORKS

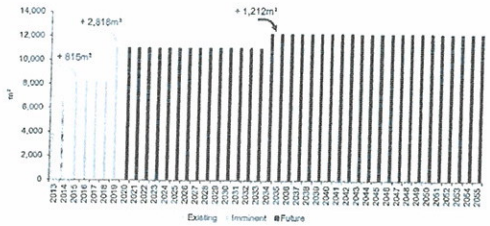
- In 2031, reconfigure stands to allow pushbacks resulting in an increase in stand capacity from 3 stands to 6 stands.

FUTURE WORKS

The Future Expansion Works provide a phased terminal development ensuring sufficient capacity until the end of the Concession period.

The airside pavement is likely to require further rehabilitation works and reconfiguring the apron to allow pushbacks will increase stand capacity.

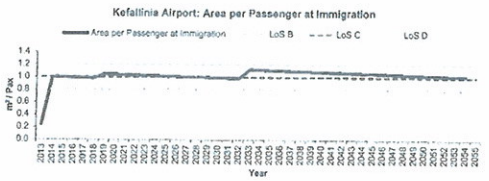
We have planned a phased expansion of the terminal and landside over the Concession period. Two expansions will be constructed during the Imminent Worksto alleviate the immediate processing bottlenecks with a furtherexpansion to be constructed during the Future Works period, as shown in the phasing chart below:



The terminal passenger processing facilities have been assessed against the design hour to provide a minimum IATA LoS C across the duration of the Concession period.

Our analysis, illustrated in the charts below,shows thatthe most constrained capacity processes is Security. This achieves a rating above LoS C for the duration of the Concession period. Immigration is the most constrained arrival process; however Works in the Imminent period will provide a suitable level of service for passengers which will meet LoS C.





AutoCAD Drawing
Key

Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Κεφαλονιάς

Τοποθεσία και Διασυνδέσεις: Το αεροδρόμιο της Κεφαλονιάς εξυπηρετεί τα νησιά της Κεφαλονιάς και της Ιθάκης και προσφέρει συνδέσεις με εγχώριους και ευρωπαϊκούς προορισμούς, η πλειονότητα των οποίων είναι προς το Ηνωμένο Βασίλειο.

Πρόκληση: Ο αεροσταθμός και οι χώροι τόσο της ελεγχόμενης πρόσβασης όσο και ο αστικός του αεροδρομίου είναι περιορισμένοι λόγω τόσο έλλειψης χώρων όσο και του πρόσφατου σεισμού και απαιτείται άμεσα υλοποίηση έργων ανακαίνισης και επέκτασης.

Βασικά Στοιχεία Αεροδρομιου

Αριθμός Διαδρόμων: 1 [14/32]

Διαστάσεις Διαδρόμων: 2.436m x 45m

Αριθμός Αεροσταθμών: 1

Αριθμός Θέσεων Στάθμευσης Αεροσκαφών: 3

2013 Επιβάτες Ετησίως: 0,43 εκατ. επιβάτες

2013 Μετακινήσεις Ετησίως: 3.946 ATMs

Αναχωρήσεις/Αφίξεις Επιβατών κατά την Ώρα Αιχμής: 690 επιβάτες / ώρα

Κινήσεις Αναχωρήσεων/Αφίξεων κατά την Ώρα Αιχμής: 5 ATMs / ώρα

Υπολογιζόμενη Χωρητικότητα Διαδρόμων: 19 ATMs / ώρα

Μέγεθος Υφιστάμενου Αεροσταθμού: 7.340m²



Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Κεφαλονιας

Αεροδρομιο Κεφαλονιας

Αξιοποιώντας την φήμη του νησιού από ταξιδιώτες και την τουριστική αγορά, το αεροδρόμιο Κεφαλονιάς βρίσκεται σε πολύ καλή θέση για σταθερή ανάπτυξη. Ο αεροσταθμός μπορεί να επωφεληθεί από επενδύσεις για σχετικά μικρής έκτασης εργασίες για την βελτίωση των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης των επιβατών. Η τρέχουσα επίδοση του αεροδρομίου και οι δυνατότητες του δικαιολογούν επενδύσεις στα απαιτούμενα έργα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης.

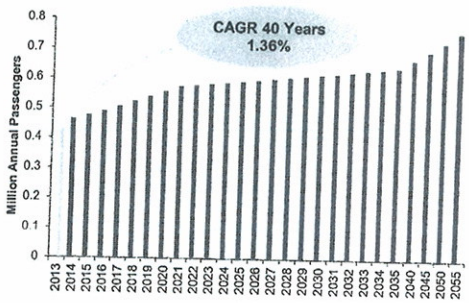
Το νησί της Κεφαλονιάς προσφάτως δοκιμάστηκε από σεισμούς, και εξαιτίας αυτού, απαιτείται περαιτέρω διερεύνηση του εδάφους προκειμένου να καθοριστούν οι επιπτώσεις στα οδοστρώματα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης.

Ιστορικο

- Το νησί της Κεφαλονιάς αποτελεί έναν οικογενειακό ταξιδιωτικό προορισμό, διαθέτοντας πολύ χαμηλή πληθυσμιακή πυκνότητα, με πληθυσμό μόλις 30.000.
- Η Κυκλοφορία είναι υψηλά εποχιακή και δημιουργείται κυρίως από ευρωπαίους τουρίστες, 70% των οποίων από το Ηνωμένο Βασίλειο.
- Η Κεφαλονιά προσφέρει ένα συνδυασμό από σύγχρονα καταλύματα με παραδοσιακούς οικισμούς, εκκλησίες και μοναστήρια ενώ οι προσπάθειες της κυβέρνησης και της βιομηχανίας επικεντρώνονται στην μετατροπή σε εναλλακτικό τουρισμό για την μείωση του φαινομένου της εποχικότητας.

Προβλεψη Επιβατικης Κινησης

Ο αριθμός των επιβατών προβλέπεται να αυξηθεί από 0,43 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως (mppa) το 2013 σε 0,76 mppa το 2055, με ενιαίο ρυθμό ετήσιας αύξησης (CAGR, Compound Annual Growth Rate) της τάξης του CAGR 1,36%. Η Κίνηση Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM) προβλέπεται να αυξηθεί από 3.9 σε 8.2 χιλιάδες το 2055.





Απαιτείται στον αεροσταθμό υλοποίηση εργασιών ανακαίνισης, αναδιαμόρφωσης και επέκτασης ώστε να παρέχεται κατάλληλο επίπεδο υπηρεσιών στους επιβάτες.

Αξιολόγηση των Τρεχουσών Υποδομών

Αεροσταθμος

Η εκτίμηση της χωρητικότητας των αφιχθέντων και αναχωρούντων επιβατών εντός του κτιρίου του αεροσταθμού έχει γίνει από:

- Επίσκεψη στο Αεροδρόμιο της Κεφαλονιάς.
- Σχεδιαστικές παραδοχές που απορρέουν από τις τρέχουσες επιχειρησιακές επιδόσεις του αεροδρομίου, τα πρότυπα της IATA και σημεία αναφοράς του τομέα της αεροπλοΐας.
- Πληροφορίες διαθέσιμες από το data room και ενημερωτικά δελτία του αεροδρομίου.

Η αξιολόγηση του αεροσταθμού υποδεικνύει τα ακόλουθα:

- Ο αεροσταθμός είναι υποδιαστασιολογημένος και δεν έχει αποδοτικές διαδικασίες διαχείρισης επιβατών. Υπάρχει ελάχιστος χώρος αναμονής και κυκλοφορίας μεταξύ των γκισέ, τον έλεγχο διαβατηρίων κατά την αναχώρηση και τον έλεγχο ασφαλείας, καταλήγοντας στην δημιουργία μεγάλων διασταυρώσεων των ροών και σύγχυση των επιβατών κατά τις ώρες αιχμής.
- Δεν υπάρχει χώρος αναμονής εντός του κτιρίου κατά τον έλεγχο των διαβατηρίων καταλήγοντας στην δημιουργία ουράς επιβατών μέχρι την εξωτερική ράμπα.
- Ο βασικός ιμάντας παραλαβής αποσκευών έχει περίεργη διαμόρφωση και βρίσκεται σε άσχημη θέση, καταλήγοντας σε περιορισμούς του μήκους στο οποίο εμφανίζονται οι αποσκευές καθώς και στον χώρο κυκλοφορίας γύρω από τον ιμάντα.
- Δεν υπάρχει σαφής διαχωρισμός μεταξύ των ροών των αφικνούμενων και αναχωρούντων επιβατών.

Περιοχη Κινησης Αεροσκαφων

Το αεροδρόμιο διαθέτει έναν μόνο διάδρομο, χωρίς παράλληλο τροχόδρομο και επομένως απαιτείται τα αεροσκάφη να τροχοδρομούν στον ίδιο διάδρομο. Απαιτείται περαιτέρω διερεύνηση στα αδοστρώματα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης για να διαπιστωθεί ο υπολειπόμενος χρόνος ζωής τους και η μέθοδος αποκατάστασης τους. Επισημάνθηκε επιπλέον ότι ο Πυροσβεστικός Σταθμός παρουσίασε σημαντικές ζημιές από τον πρόσφατο σεισμό.

Το πλάτος του διαδρόμου RWY 14/32 είναι μόνο 75m από τον κεντρικό άξονα του διαδρόμου και επομένως δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των προτύπων του Διεθνή Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO). Αυτή η μη συμμόρφωση αντιμετωπίζεται με επέκταση του πλάτους κατά επιπλέον 75m εκατέρωθεν της άκρης του διαδρόμου, δεδομένου ότι υπάρχει διαθέσιμη έκταση εντός των ορίων του αεροδρομίου

Ο διάδρομος RWY 14 έχει επαρκή Ζώνη Ασφαλείας Τέλους Διαδρόμων (RESA).

Η Ζώνη Ασφαλείας Τέλους Διαδρόμων (RESA) για τον διάδρομο RWY 32 δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παραρτήματος 14 του ICAO και απαιτείται μετατόπιση του αναβαθμού του διαδρόμου ή αναδιαμόρφωση έκτασης ώστε να αυξηθεί η RESA. Υποθέτουμε ότι οι υφιστάμενες απαλλαγές μη συμμόρφωσης θα διατηρηθούν και πρέπει να συζητηθούν με την αρμόδια αρχή.

Κυριοτερα Στοιχεια Των Υποδομων

Ο αεροσταθμός είναι σε κακή κατάσταση λόγω παλαιότητας, ελλιπούς συντήρησης και ζημιών από τον πρόσφατο σεισμό. Επιπροσθέτως, είναι υποδιαστασιολογημένος, και η διαμόρφωση των χώρων δεν παρέχει αποδοτικές διαδικασίες διαχείρισης επιβατών. Απαιτείται υλοποίηση σημαντικών εργασιών ανακαίνισης και επέκτασης στον αεροσταθμό, τον χώρο ελιγμών των αεροσκαφών και τον διάδρομο.

Επικείμενα Έργα

Η αναδιαμόρφωση των εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών εντός της κάλυψης του κτιρίου του αεροσταθμού και της επέκτασής του που θα παράσχει μια νέα αίθουσα αφίξεων και νέα γκισέ, η μετακίνηση του ελέγχου ασφαλείας και η επέκταση των αιθουσών αναμονής των πυλών θα εξασφαλίσουν ένα επίπεδο υπηρεσιών IATA LoS C.

Απαιτείται υλοποίηση κατασκευαστικών έργων αποκατάστασης στον διάδρομο, τον χώρο ελιγμών και τους τροχόδρομους. Είναι πιθανό να απαιτηθεί επίστρωση σε όλη την επιφάνεια του οδοστρώματος του διαδρόμου το 2016.

Αεροσταθμος – Επικειμενα Εργα Ανακαινισης

- Επέκταση της κάλυψης του κτιρίου του αεροσταθμού για την δημιουργία νέας αίθουσας αφίξεων με 2 ιμάντες παραλαβής αποσκευών.
- Αναδιαμόρφωση γκισέ στην αντίπερα είσοδο του αεροσταθμού με πρόβλεψη 10 γκισέ.
- Μετακίνηση του γραφείου ασφαλείας και του ελέγχου διαβατηρίων αναχωρήσεων με επαρκή χώρο αναμονής για επίπεδο υπηρεσιών IATA LoS C.
- Επέκταση των αιθουσών αναμονής των πυλών για την δημιουργία επαρκών καθισμάτων, χώρου κυκλοφορίας και υπηρεσιών Food and Beverage (F&B)

Αεροσταθμος – Επικειμενα Εργα Επεκτασης

- Επέκταση του τερματικού σταθμού ~3.633m² (αρχικά 815m² δημόσιων έργων) για την κάλυψη της προβλεπόμενης ζήτησης και των απαιτήσεων επιπέδου υπηρεσιών IATA LoS C διαχείρισης επιβατών.

Χωρος Ελεγχομενης Προσβασης (Airside) – Επικειμενα Εργα Ανακαινισης

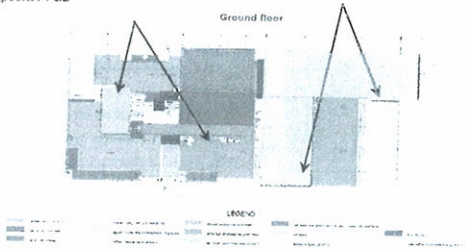
- Απαιτείται υλοποίηση κατασκευαστικών έργων αποκατάστασης στον διάδρομο, τον χώρο ελιγμών και τους τροχόδρομους με επιπλέον ενίσχυση των οδοστρωμάτων σε όλο τον περιβάλλοντα χώρο του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης.

Αεροσταθμος – Επικειμενα Εργα Ανακαινισης

Το παρακάτω σχέδιο συνοψίζει τις βασικές αλλαγές κατά την περίοδο αναδιαμορφώσεων:

Αναδιάταξη γκισέ, μετακίνηση ελέγχου ασφαλείας και διαβατηρίων κατά την αναχώρηση και αύξηση του χώρου αναμονής στις πύλες με βελτίωση των υπηρεσιών F&B

Επέκταση της κάλυψης του αεροσταθμού με 2 ιμάντες παραλαβής αποσκευών.



Χωρος Ελεγχομενης Προσβασης (Airside)– Επικειμενα Εργα

Απαιτούνται σημαντικές εργασίες διερεύνησης στα οδοστρώματα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρομίου για να διαπιστωθεί ο υπολειπόμενος χρόνος ζωής τους και το έτος αντικατάστασης τους.



Απαιτείται πλήρης έλεγχος στον διάδρομο και τον χώρο ελιγμών λόγω των πρόσφατων σεισμών, και αφαίρεση ελαστικών κατάλοιπων από τον διάδρομο.

Αεροστρατόπεδο
Μελλοντικά Έργα
Επεκτάσεις

- Χώρος στάθμευσης αεροσκαφών
- Χώρος στάθμευσης αεροσκαφών
- Χώρος στάθμευσης αεροσκαφών
- Χώρος στάθμευσης αεροσκαφών
- Χώρος στάθμευσης αεροσκαφών
- Χώρος στάθμευσης αεροσκαφών

Χώρος Ελέγχου Διαβατηρίων – Μελλοντικά Έργα

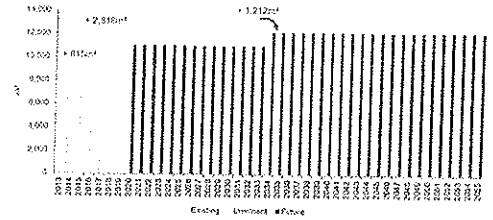
- Το βασικό σχεδιαστικό μοντέλο του χώρου ελέγχου διαβατηρίων για τον σχεδιασμό και τη διαστασιολόγηση του χώρου ελέγχου διαβατηρίων είναι το μοντέλο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO).

Μελλοντικά Έργα

Με τα μελλοντικά έργα επέκτασης θα υλοποιηθεί σταδιακή, σε φάσεις, ανάπτυξη του αεροσταθμού εξασφαλίζοντας επαρκή χωρητικότητα μέχρι το τέλος της περιόδου Παραχώρησης.

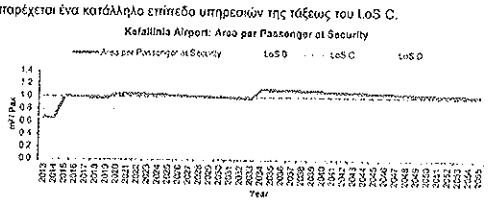
Το οδάστρωμα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης είναι πιθανό να χρήζει περαιτέρω αναδιαμόρφωσης ενώ με την αναδιάταξη του χώρου ελιγμού των αεροσκαφών ώστε να είναι δυνατή η οπισθέλκυση, θα αυξηθεί ο αριθμός των θέσεων στάθμευσης.

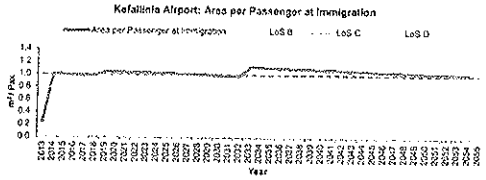
Έχουμε σχεδιάσει μια σταδιακή επέκταση του αεροσταθμού και του αστικού χώρου του αεροδρομίου κατά την Περίοδο Παραχώρησης. Δύο επεκτάσεις θα υλοποιηθούν κατά την διάρκεια των επικείμενων έργων ώστε να περιορισθούν τα άμεσα φαινόμενα συμφόρησης των διαδικασιών διαχείρισης επιβατών, ενώ άλλη μία επέκταση θα υλοποιηθεί κατά την περίοδο των μελλοντικών έργων, όπως παρουσιάζεται και στο παρακάτω διάγραμμα:



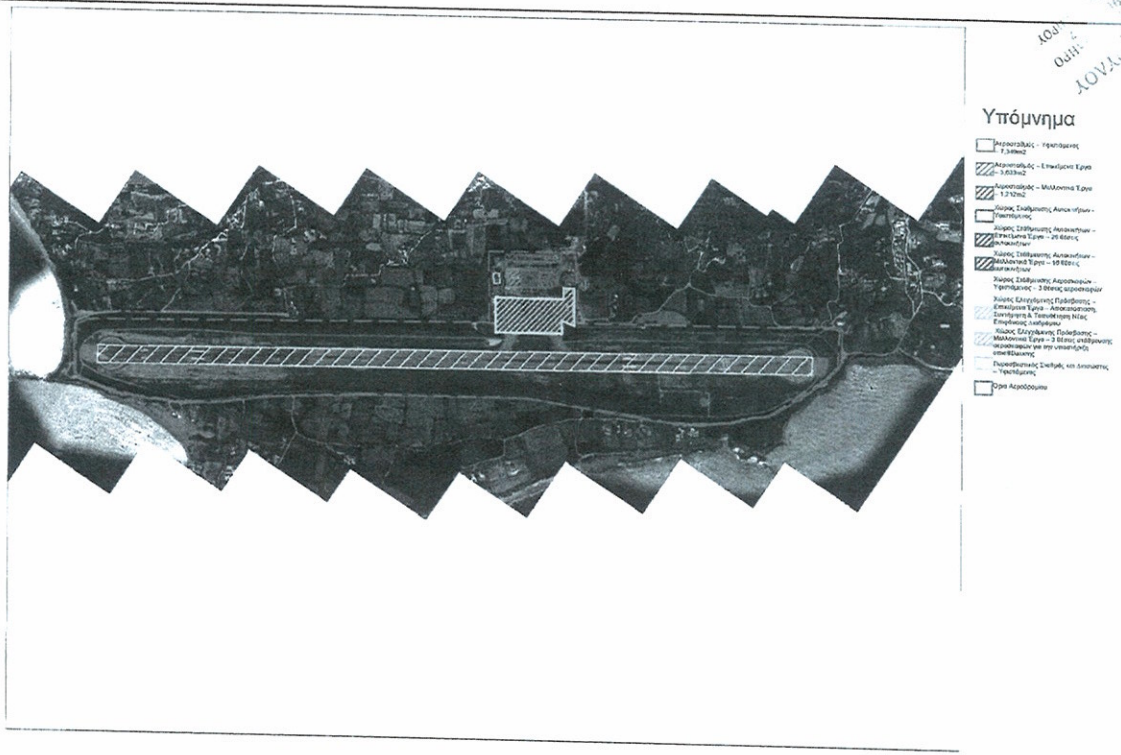
Οι εγκαταστάσεις διαχείρισης των επιβατών του αεροσταθμού έχουν αξιολογηθεί για ώρα σχεδιασμού που να παρέχεται επίπεδο υπηρεσιών και' ελάχιστον IATA LoS C για όλη την Περίοδο Παραχώρησης.

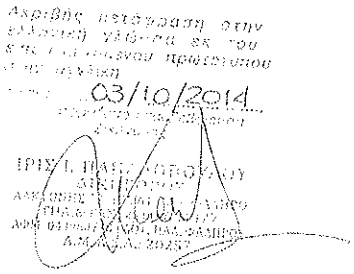
Η ανάλυση μας, όπως παρουσιάζεται στα παρακάτω διαγράμματα, έδειξε ότι η δυσμενέστερη χωρητικότητα εμφανίζεται στον έλεγχο επιβατών. Αυτή επιτυγχάνει επίπεδο υπηρεσιών άνω του LoS C κατά τη διάρκεια της περιόδου παραχώρησης. Ο έλεγχος διαβατηρίων είναι η δυσμενέστερη διαδικασία περιορισμού της χωρητικότητας κατά την άφιξη, όμως με την υλοποίηση των επικείμενων έργων θα παρέχεται ένα κατάλληλο επίπεδο υπηρεσιών της τάξεως του LoS C.





Σχέδιο AutoCAD





Ακριβής μετάφραση στην
ελληνική γλώσσα εκ του
[illegible] πρωτοτύπου
[illegible]
03/10/2014
[illegible]
ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ
[illegible]
ΑΔΚ [illegible]
[illegible]
ΑΦΜ [illegible] ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟΥ
Α.Μ. [illegible]

Aktion Airport Development Plan

Location and Connectivity: Aktion Airport is a regional airport located in mainland Greece near the city of Preverza connecting Western Greece with destinations in the EU.

Challenge: Need to address airside capacity constraints and optimise terminal passenger processing facilities to maximise the long-term potential of airport.

KEY AIRPORT FACTS

Number of Runways: 1 (07L/25R)

Dimensions of Runways: 2,871m x 45m

Number of Terminals: 1

Number of Stands: 4

2013 Annual Passengers: 0.32 mppa

2013 Annual Movements: 3,054 ATMs

Current 2-Way Peak Hour Passengers: 698 pax / hour

Current 2-Way Peak Hour ATMs: 6 ATMs / hour

Calculated Runway Capacity: 28 ATMs / hour

Current Terminal Size: 6,807m²



AKTION AIRPORT

Aktion Airport serves tourists wishing to enjoy beaches along the west coast of mainland Greece as well as visiting the neighbouring Ionian Islands.

In the Imminent Works period measures to reconfigure the terminal, including an increase in check-in desks, optimisation of HBS, security and immigration is planned immediately before significant terminal expansion works. This will enhance passenger processing facilities, reduce waiting times and increase passenger capacity.

The future works period includes a further terminal expansion and reconfiguration of the apron to increase aircraft parking capacity.

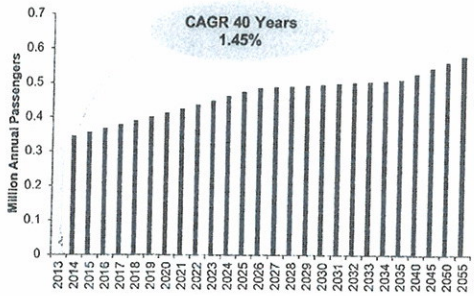
The runway is not part of the Concession Area, although precision approach radar will be required in the imminent works period.

BACKGROUND

- The airport is a gateway to regions in Western Greece as well as the nearby islands of Lefkada and Meganissi which are attractive beach holiday destinations.
- Withannual traffic of 0.32 mppa, the airport processes around 70% of its annual passengers from June to September. Domestic scheduled flights are operated throughout the year.

TRAFFIC FORECAST

Passengers are forecast to grow from 0.32 million passengers per annum (mppa) in 2013 to 0.58 mppa in 2055, with a CAGR of 1.45%. Air traffic movements (ATMs) are forecasted to increase from 3.1 to 6.0 thousand in 2055.



TERMINAL CAPACITY

Passenger [illegible] assessment [illegible] departing [illegible] and passenger processing facilities in the design hour in 2013.

RAND CAPACITY

- [illegible] runway [illegible] [illegible] [illegible]

Terminal – Imminent Refurbishment Works

- Reconfigure check-in and provide 2 additional check-in desks – relocate check-in counters opposite the terminal entrance.
- Relocate security screening to the left of the reconfigured check-in area.
- Optimise the outbound baggage system through use of inline Hold Baggage Screening (HBS).
- Relocate inbound immigration to provide additional queuing area and prevent queue build-up of passengers on the apron.

Terminal – Imminent Expansion Works

- Terminal expansion of ~4,073m^{2}to meet forecast demand and IATA LoS C standard for passenger processing.

Airside – Imminent Refurbishment Works

- The runway is not under HCAA control hence is not part of the refurbishment works.
- Installation of precision approach radar will be necessary and will require co-operation from HAF and permission from local authorities.



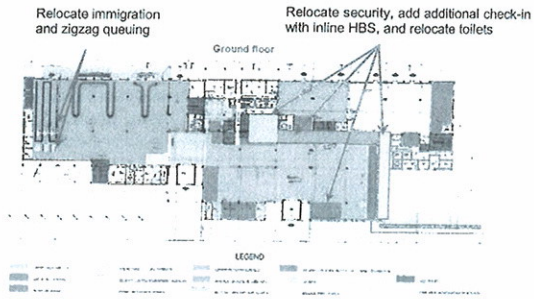
Reconfiguration of the terminal and further expansion in the imminent works period will ensure adequate facilities are provided for passengers.

Imminent Works

Additional check-in desks and reconfiguration of the existing desks will reduce queuing time and provide a more intuitive passenger flow, for departing passengers.A terminal expansion of 4,073m^2 will provide additional facilities and processing area until 2030.

Terminal – Imminent Works

The objective of the initial terminal reconfiguration works is to ensure that each passenger has an enhanced passenger experience from the time of arrival to departure. The drawing below summarises the key changes:



Airside – Imminent Works

The apron pavements will require further investigatory works to establish formally their residual life and replacement year. As the runway is not under the airport's control it is not part of the imminent refurbishment works.

TERMINAL – FUTURE EXPANSION WORKS

- Future terminal and landside expansions have been assessed to provide capacity as follows:
  - Phase 1 – 2030 to 2035

RUNWAY – FUTURE REFURBISHMENT WORKS

- The runway is not included in the Concession Area and hence has not been considered for improvements to the pavement at this juncture.

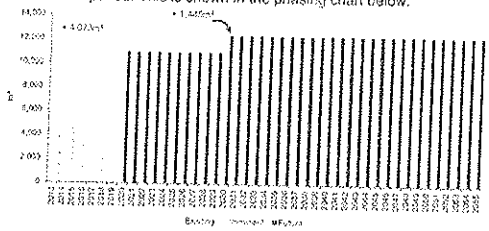
APRON – FUTURE EXPANSION WORKS

- In 2023 reconfigure stands to allow pushbacks required in an increase of stand capacity from 4 stands to 6 stands.

FUTURE WORKS

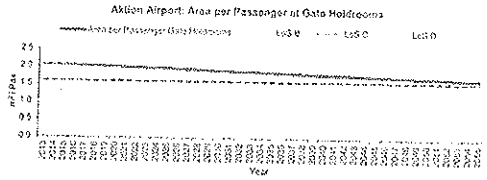
Following the expansion in the Imminent Works period, the terminal will only require a smaller expansion in 2030 which will provide sufficient capacity until the end of the Concession period. A reconfiguration of the stands from power-in power-out to push back will provide the required stand capacity for the peak hour ATMs.

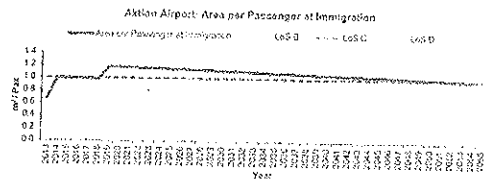
We have planned a phased expansion of the terminal and landside over the Concession period. The initial expansion will be constructed during the Imminent Works period with an expansion to be constructed during the Future Works period. This is shown in the phasing chart below:



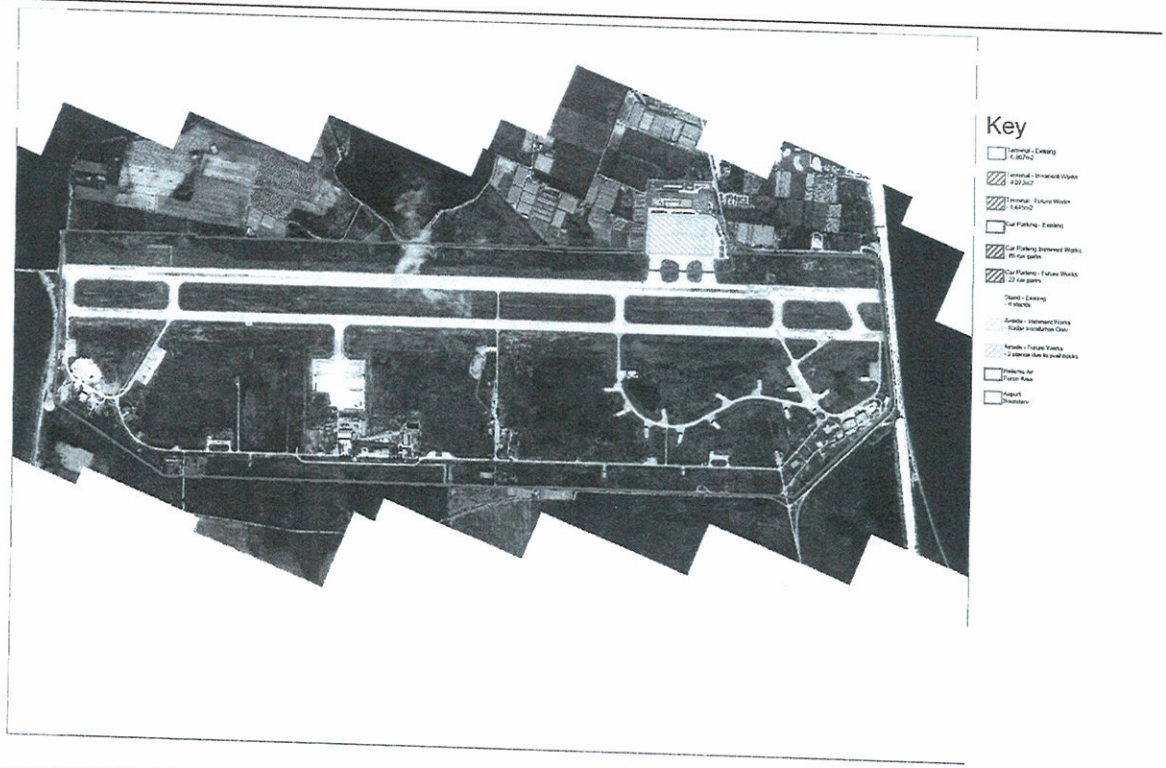
The terminal passenger processing facilities have been assessed against the design hour to provide a minimum IATA LoS C across the duration of the Concession period.

Our analysis, illustrated on the chart below, shows that the main capacity constrained process at the airportis Immigration. However future expansion works will ensure that a LoS Bservice will be retainedthroughout the Concession period. The main constrained departure process is Gate Holdrooms which already has a sufficient service level that exceeds the minimum LoS C required.





AutoCAD Drawing



Σελίδα 711 από 997

Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Ακτίου

Τοποθεσία και Διασυνδέσεις: Το αεροδρόμιο του Ακτίου είναι ένα περιφερειακό αεροδρόμιο που βρίσκεται στην ηπειρωτική Ελλάδα κοντά στην πόλη της Πρέβεζας, και ενώνει τη Δυτική Ελλάδα με προορισμούς της ΕΕ.

Πρόκληση: Ανάγκη να αντιμετωπιστούν οι περιορισμοί στην χωρητικότητα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης και να βελτιστοποιηθούν οι εγκαταστάσεις του αεροσταθμού των επιβατών με στόχο τη μεγιστοποίηση των δυνατοτήτων του αεροδρομίου σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα.

Βασικά Στοιχεία Αεροδρομίου

Διαθέσιμο αεροδρόμιο πρόσβασης: Διεθνούς αεροδρομίου Ακτίου

Διεθνής Αερολιμένας: Ακτίου Αλέξανδρος Παπαδόπουλος

2013 Επιβάτες Εισόντες: 0,32 εκ. επιβάτες

2013 Μεταφορικός Επιβάτες: 0,58 εκ. επιβ.

Αναπτυσσόμενος Σημαντικός στην την βορ Δημήτρης Θεοδωρόπουλος

Μόνιμος Αναπτυσσόμενος στην την βορ Δημήτρης Θεοδωρόπουλος

Υπουργείο Χαρτογραφικός Αεροδρόμιο Ακτίου

Μάνδρα Χαρτογραφικός Αεροπορικός Γραφείο



Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Ακτίου

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΑΚΤΙΟΥ

Το αεροδρόμιο του Ακτίου εξυπηρετεί τους τουρίστες που επιθυμούν να απολαύσουν τις παραλίες των δυτικών ακτών της ηπειρωτικής Ελλάδας, καθώς επίσης να επισκεφθούν τα γειτονικά νησιά του Ιονίου.

Κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων, έχουν σχεδιαστεί μέτρα για την αναμόρφωση του αεροσταθμού, συμπεριλαμβανομένης της αύξησης των γκισέ, της βελτιστοποίησης του συστήματος διαχείρισης αποσκευών (HBS), της ασφάλειας και του γραφείου ελέγχου διαβατηρίων, αμέσως πριν την έναρξη των σημαντικών εργασιών επέκτασης του αεροσταθμού. Αυτό θα βελτιώσει τις εγκαταστάσεις των επιβατών, θα μειώσει τους χρόνους αναμονής και θα αυξήσει τη χωρητικότητα σε επιβάτες.

Η περίοδος μελλοντικών εργασιών περιλαμβάνει μια περαιτέρω επέκταση του αεροσταθμού και αναδιαμόρφωση του χώρου ελιγμών αεροσκαφών για την αύξηση της δυναμικότητας σταθμευσης των αεροσκαφών.

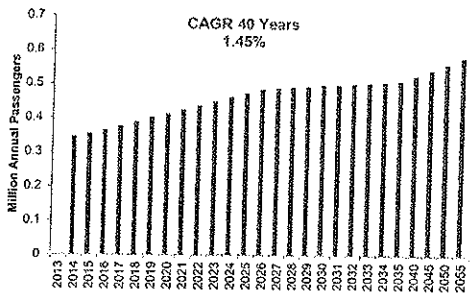
Ο αεροδιάδρομος δεν αποτελεί μέρος της Περιοχής Παροχώρησης, ωστόσο κατά την περίοδο των επικείμενων έργων θα απαιτηθεί ρουτίν προσεγγισης ακριβείας.

Ιστορικο

- Το αεροδρόμιο είναι η πύλη στις περιοχές της Δυτικής Ελλάδας καθώς επίσης και στα κοντινά νησιά της Λευκάδας και του Μεγανησίου, τα οποία αποτελούν ελκυστικούς προορισμούς για καλοκαιρινές διακοπές.
- Με ετήσια επιβατική κίνηση της τάξης των 0,32 εκ. επιβατών ετησίως (mppa), το αεροδρόμιο δέχεται το 70% του ετήσιου συνόλου επιβατών κατά την περίοδο Ιουνίου – Σεπτεμβρίου. Οι εγχώριες τακτικές πτήσεις πραγματοποιούνται καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

Προβλεψη Επιβατικης Κινησης

Ο αριθμός των επιβατών προβλέπεται να αυξηθεί από 0,32 mppa (εκ. επιβ. ετησίως) το 2013 σε 0,58 mmpa το 2055, με ενιαίο ρυθμό ετήσιας αύξησης (CAGR, Compound Annual Growth Rate) της τάξης του 1.45%. Η Κίνηση Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM) προβλέπεται να αυξηθεί από 3,1 σε 6,0 χιλιάδες το 2055.

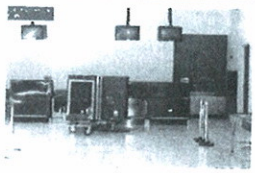


ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ

- Ανεπαρκής αριθμός γκισέ, πυλών αναχώρησης και εγκαταστάσεων διαχείρισης επιβατών στις ώρες σχεδιασμού το 2015

ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

- Η τρέχουσα δυναμικότητα των 4 θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών επαρκεί για να καλύψει την υφιστάμενη ζήτηση ATM ώρας αιχμής χωρίς να απαιτείται περαιτέρω επέκταση κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων.



Οι εγκαταστάσεις για το σύστημα αποσκευών και τους επιβάτες απαιτείται να βελτιστοποιηθούν στο αεροδρόμιο του Ακτίου. Επιπλέον, οι Οθόνες Πληροφοριών Πτήσεων (FIDs) χρειάζεται να αντικατασταθούν με οθόνες LCD.

Αποτίμηση των Υφιστάμενων Υποδομών

Αεροσταθμος

Για την αποτίμηση της δυναμικότητας του αεροσταθμού σε αφίξεις και αναχωρήσεις επιβατών έχει γίνει ενημέρωση από:

- Επίσκεψη στο Αεροδρόμιο του Ακτίου.
- Παραδοχές στο σχεδιασμό με βάση την υφιστάμενη απόδοση λειτουργίας, τα πρότυπα της IATA και τα σημεία αναφοράς του κλάδου.
- Πληροφορίες διαθέσιμες από το data room και ενημερωτικά δελτία του αεροδρομίου.

Η αποτίμησή μας για τον υφιστάμενο αεροσταθμό υποδεικνύει ότι:

- Έχει γίνει καλή συντήρηση του αεροσταθμού από την κατασκευή του το 2003.
- Ο χώρος του ισογείου έχει αξιοποιηθεί ορθώς για τις δραστηριότητες εξυπηρέτησης επιβατών και τηρείται μια απλή διαδικασία για το σαφή διαχωρισμό αφικνούμενων και αναχωρούντων επιβατών.
- Η πλειοψηφία των χώρων γραφείων βρίσκεται στον ημιόροφο, με άφθονο ελεύθερο χώρο για επιπλέον ενοικιαστές.

Περιοχη Κινησης Αεροσκαφων

Το αεροδρόμιο διαθέτει έναν διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης με έναν παράλληλο διάδρομο τροχοδρόμησης σε όλο το μήκος του, ο οποίος μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν προσωρινός διάδρομος προσγείωσης/απογείωσης. Ο χώρος ελιγμών των αεροσκαφών έχει περιθώριο για μελλοντική επέκταση, με τη χρήση παρακείμενων εκτάσεων που καταλαμβάνεται από θερμοκήπια.

Επί του παρόντος το πλάτος του διαδρόμου RWY 07L/25R είναι μόνο 75m από τον κεντρικό άξονα του διαδρόμου, και ως εκ τούτου δεν συμμορφώνεται με τα πρότυπα του ICAO (Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας). Η μη-συμμόρφωση με τα πρότυπα μπορεί να αντιμετωπιστεί με επέκταση του πλάτους της λωρίδας του διαδρόμου κατά 75m και στα 2 άκρα από το υπάρχον χείλος της λωρίδας και μετατόπιση του κατώτατου ορίου RWY 07L.

Η Ζώνη Ασφαλείας Τέλους Διαδρόμου (RESA) για RWY 25R διαθέτει μια RESA που πληροί τις απαιτήσεις του ICAO. Η RESA RWY 07L δεν βρίσκεται σε συμμόρφωση με το Παράρτημα 14 του ICAO, και θα απαιτούσε είτε μια μετατόπιση του κάτω ορίου του διαδρόμου, είτε εκχέρσωση της γης, για τη διεύρυνση της RESA. Υποθέτουμε ότι οιεσδήποτε υφιστάμενες παρεκκλίσεις μη συμμόρφωσης θα συνεχιστούν και θα πρέπει να συζητηθούν με την αρμόδια αρχή.

Κυριοτερα Στοιχεια Των Υποδομων

Ο αεροσταθμός ολοκληρώθηκε το 2003 και βρίσκεται σε καλή κατάσταση, χωρίς μεγάλες απαιτήσεις συντήρησης.

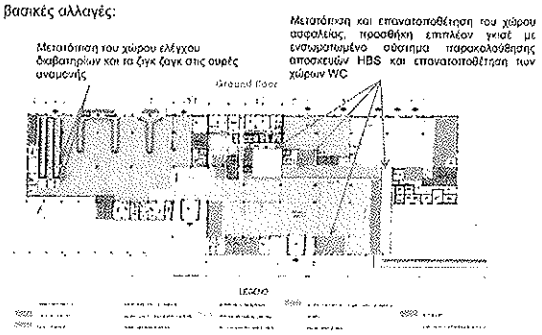
Η τοπική αστυνομία παρέχει πόρους για τον έλεγχο ασφάλειας των επιβατών, τον έλεγχο διαβατηρίων και την περιμετρική φύλαξη. Διαθέτει περιορισμένους πόρους για την υποστήριξη της λειτουργίας του αεροδρομίου, και είναι σε θέση να παρέχει μόνο έναν αξιωματικό για τον έλεγχο των διαβατηρίων. Αυτό αποτελεί περιορισμό για τους χρόνους των διαδικασιών.

Επικείμενα Έργα

Αύξηση του αριθμού των γκισέ και αναδιαμόρφωση των υπαρχόντων θα μειώσει τους χρόνους αναμονής και θα προσδώσει μια περισσότερο αποτελεσματική ροή επιβατών, για τους επιβάτες προς αναχώρηση. Μια επέκταση του τερματικού σταθμού της τάξης των 4.073m² θα παρέχει πρόσθετες εγκαταστάσεις ως το 2030.

Επικείμενα Έργα - Αεροσταθμος

Ο στόχος των εργασιών της αρχικής αναδιαμόρφωσης του αεροσταθμού είναι η διασφάλιση της βελτίωσης της εμπειρίας του κάθε επιβάτη από την άφιξή του ως την αναχώρησή του. Το παρακάτω σχήμα συνοψίζει τις βασικές αλλαγές:



Χωρος Ελεγχομενης Προσβασης - Επικειμενα Εργα

Για τα οδοστρώματα στο χώρο ελιγμών αεροσκαφών θα χρειαστούν περαιτέρω διερευνητικές εργασίες έτσι ώστε να εξακριβωθεί τυπικά ο υπολειπόμενος χρόνος ζωής τους και το έτος αντικατάστασης. Καθώς το διάδρομος προσγείωσης/απογείωσης δε βρίσκεται υπό τον έλεγχο του αεροδρομίου, δεν αποτελεί τμήμα των επικείμενων εργασιών ανακαίνισης.



Αναδιαμόρφωση του αεροσταθμού και περαιτέρω επέκτασή του κατά την περίοδο επικείμενων έργων θα διαμορφώσει επαρκείς εγκαταστάσεις για τους επιβάτες

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Οι επεκτάσεις στον αεροσταθμό και την αστική περιοχή του αεροδρομίου έχουν μέγεθος τέτοιο ώστε να παρέχουν μια δυναμικότητα ως εξής:
  Φάση 1 – 2030 μέχρι 2055

ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ

- Ο διάδρομος δεν περιλαμβάνεται στην περιοχή παραχώρησης, και ως εκ τούτου δεν έχει ληφθεί υπόψη για τη βελτίωση του οδοστρώματος στην παρούσα συγκυρία.

ΧΩΡΟΣ ΕΛΙΓΜΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ – ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

- Το 2023, η αναδιαμόρφωση των χώρων στάθμευσης των αεροσκαφών θα επιτρέπει την οπισθέλκυσή τους, με αποτέλεσμα την αύξηση της χωρητικότητας των θέσεων από 4 σε 6.

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

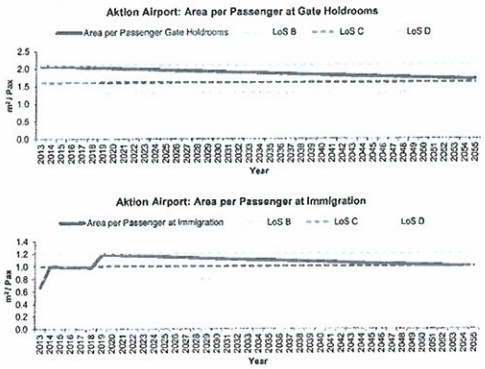
Σε συνέχεια της επέκτασης που θα λάβει χώρα κατά τη διάρκεια των Επικείμενων Έργων, ο αεροσταθμός θα χρειάζεται μόνο μια μικρότερη επέκταση το 2030, η οποία θα παρέχει επαρκή χωρητικότητα ως το τέλος της περιόδου Παραχώρησης. Η αναδιαμόρφωση των θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών, με τη δυνατότητα οπισθέλκυσης θα προσφέρει την απαιτούμενη δυναμικότητα των θέσεων στάθμευσης για τις μετακινήσεις (ATM) τις ώρες αιχμής.

Έχουμε σχεδιάσει μια σταδιακή επέκταση του αεροσταθμού και της αστικής περιοχής του αεροδρομίου κατά τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης. Η αρχική επέκταση θα λάβει χώρα κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων, με μια περαιτέρω επέκταση κατά τη διάρκεια της περιόδου των Μελλοντικών Έργων. Αυτό απεικονίζεται στο κάτωθι διάγραμμα:

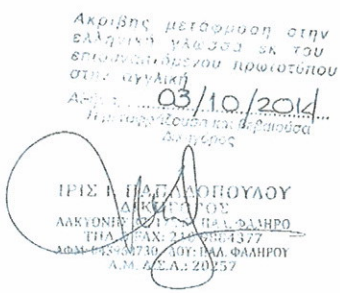


Οι εγκαταστάσεις του αεροσταθμού για τους επιβάτες έχουν αξιολογηθεί κατά την ώρα σχεδιασμού με σκοπό να παρέχουν ένα ελάχιστο επίπεδο υπηρεσιών κλάσης C σύμφωνα με τα πρότυπα LoS C της IATA κατά τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης.

Η ανάλυσή μας, που απεικονίζεται και στο διάγραμμα παρακάτω, δείχνει ότι η κύρια διαδικασία του αεροδρομίου η οποία εμφανίζει περιορισμένη δυναμικότητα είναι ο έλεγχος διαβατηρίων. Ωστόσο τα έργα μελλοντικής επέκτασης θα εξασφαλίσουν ένα επίπεδο LoS B, το οποίο θα διατηρηθεί καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης. Η βασική διαδικασία κατά τις αναχωρήσεις η οποία είναι επί του παρόντος περιορισμένη, στον χώρο αναμονής των πυλών η οποία έχει ένα ικανοποιητικό επίπεδο υπηρεσιών, που υπερβαίνει το ελάχιστο απαιτητό LoS C.



Σχέδιο AutoCAD


Ακριβής μετάφραση στην
ελληνική γλώσσα εκ του
επισυναπτόμενου πρωτοτύπου
στην αγγλική
03/10/2014
ΙΡΙΣ Π. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟ

Kavala Airport Development Plan

Location and Connectivity: Kavala Airport is located near Kavala, which is the second largest mainland town in Northern Greece, after Thessaloniki. The airport serves both all-year-round domestic and seasonal international flights.

Challenge: Optimisation and expansion of terminal passenger processing facilities will help deliver an improved level of service and increased non-aeronautical revenues.

KEY AIRPORT FACTS

Number of Runways: 1 (12/29)

Dimensions of Runways: 3.00 km x 45m

Number of Terminals: 1

Number of Stands: 10

2013 Annual Passengers: 0.21 mppa

2013 Annual Movements: 2,804 ATMs

Current 2-Way Peak Hour Passengers: 446 pax/hour

Current 2-Way Peak Hour ATMs: 5 ATMs/hour

Calculated Runway Capacity: 70 ATMs/hour

Current Terminal Size: 6.8 km



KAVALA AIRPORT

This is a well maintained airport and will continue to provide commercial opportunities from both domestic and international customers. Utilising vacant space for commercial assets will provide a larger commercial offering and a single terminal expansion will ensure peak hour efficiency throughout a planned increase in passengers.

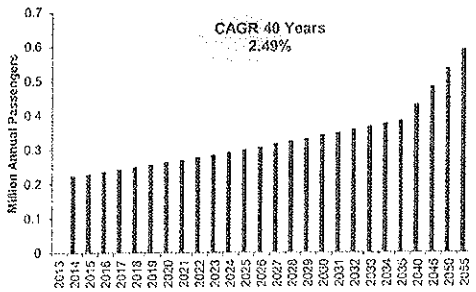
The airside infrastructure is in good condition and a reconfiguration of stands will increase overall stand capacity.

BACKGROUND

- The airport provides connection to North-Eastern Greece and the island of Thassos.
- With annual passenger traffic of 0.21 mppa, it serves some domestic and seasonal international flights, most of them to / from Germany and the UK.
- The town of Kavala is within driving distance from Thessaloniki Airport, the second largest in the country and an international airport (200 km), and Alexandroupolis Airport (150 km) that serves domestic flights.

TRAFFIC FORECAST

Passengers are forecast to grow from 0.21 million passengers per annum (mppa) in 2013 to 0.59 mppa in 2055, with a CAGR of 2.49%. Air traffic movements (ATMs) are forecasted to increase from 2.8 to 7.6 thousand in 2055.



TERMINAL CAPACITY

- Passenger processing facilities for both arriving and departing flows across all design hours in 2015 are currently constrained.

STAND CAPACITY

- Current stand capacity of 10 stands is sufficient to meet current ATM peak hour demand with no stand expansion required in the Imminent Works period.



Expansion is required to increase check-in capacity.

ASSESSMENTOF CURRENT INFRASTRUCTURE

TERMINAL

The capacity assessment of the arriving and departing passenger processes within the terminal building has been informed by:

- A site visit to Kavala Airport.
- Planning assumptions driven by current airport operational performance,IATA standards and industry benchmarks.
- Information available from the data room and airport fact sheets.

Our assessment of the current terminal indicates:

- Relatively small airport which has been well maintained.
- Due to the peakiness of the traffic the current terminal is undersized with severe bottlenecks for both departing and arriving passengers.
- There is an area of unutilised space on the mezzanine level.

AIRFIELD

The airport has a single runway with a full length parallel taxiway. A perimeter road and fence exist and the parallel taxiway can be used as a temporary runway if required. The main runway was refurbished in 2010.

The area is available within the aerodrome boundary to provide the required runway strip width and length (150m from runway centreline and 60m from each end of the runway).

RWY 23L and RWY 05R both have compliant Runway End Safety Areas (RESA) which are in excess of ICAO Annex 14 requirements.

INFRASTRUCTURE HIGHLIGHT

Kavala Airport has significant land to grow and expand both terminal and apron facilities.

TERMINAL – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

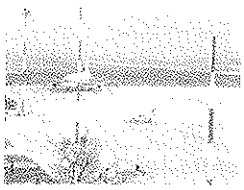
- Unused area of 4,96 m² on the mezzanine level can be utilised to provide a tabac / duty free / Food and Beverages (F&B) offering for airside & landside passengers.

TERMINAL – IMMINENT EXPANSION WORKS

- Terminal expansion of 4,061m² to meet forecast demand and IATA LoS C standard for passenger processing.

AIRSIDE – IMMINENT REFURBISHMENT WORKS

- Airside infrastructure is generally in good condition, with no major maintenance required in the next 5 years.



No significant asset maintenance is envisaged on the airfield over the next 5 years.

IMMINENT WORKS

Imminent refurbishment works are proposed at Kavala Airport in order to provide facilities that are suitable for the ongoing operation of the facilities at the airport. A terminal extension of approximately 4,061m² is required at the airport to meet forecast demand.

There are no imminent Airside works required at the airport.

TERMINAL – IMMINENT WORKS

The main focus of the Imminent terminal refurbishment works is to fully utilise the existing space available within the building. The imminent expansion works will then complement this work to fully enhance the passenger experience. Unused areas will be brought into use and together, with the expansion, will enable the airport to maximise commercial opportunities within the terminal.



AIRSIDE – IMMINENT WORKS

The Airside infrastructure is in a good condition and therefore no significant works will be required in the imminent works period.

TERMINAL – FUTURE EXPANSION WORKS

- The expansion in the Imminent works period will provide adequate facilities for the duration of the Concession period.

RUNWAY – FUTURE REFURBISHMENT WORKS

- The airside pavement is likely to require rehabilitation in 2035.

APRON – FUTURE EXPANSION WORKS

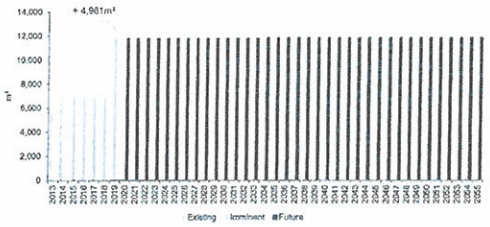
- Stands to be reconfigured to allow pushbacks increasing stand capacity from 10 to 12 aircraft stands.

FUTURE WORKS

Future Expansion works in the terminal beyond 2020 are not envisaged. This is due to the facilities provided during the Imminent works period being adequate to the long term operation of the airport during the rest of the Concession period.

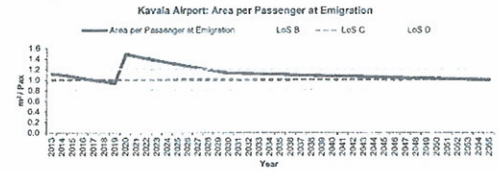
Future stand reconfiguration to allow pushbacks will increase stand capacity in order to meet future demand. The Airside pavement is likely to require rehabilitation in 2035.

We have planned a phased expansion of the terminal and landside over the Concession period. The initial expansion will be constructed during the Imminent Works period with no further expansions to be constructed during the Future Works period as shown in the chart below.



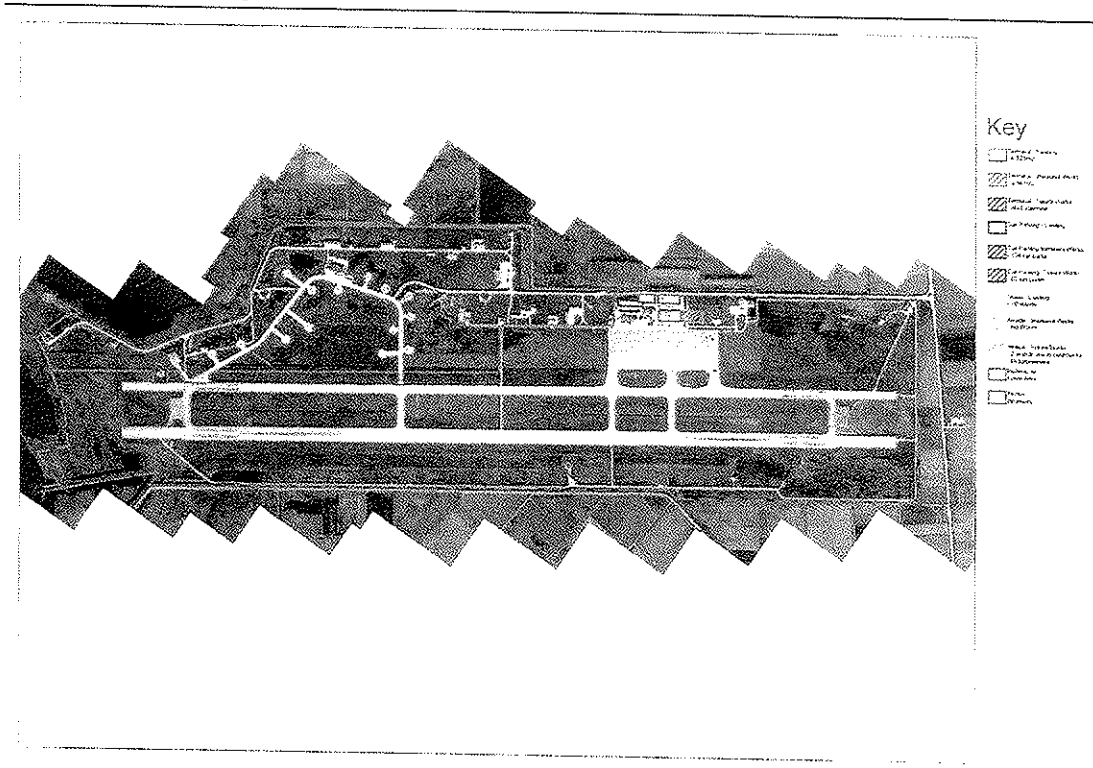
The terminal passenger processing facilities have been assessed against the design hour to provide a minimumIATA LoS C across the duration of the Concession period.

Our analysis, illustrated in the charts below, shows that the two key capacity constrained processes at the airport are Emigration and Immigration. Emigration will be above the required LoS C level for the majority of the Concession period. Immigration capacity constraints will be relieved after the Imminent works period and will continue to provide a comfortable level of capacity above LoS C for theremainder of the Concession period.





AutoCAD Drawing



Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου Καβάλας

Τοποθεσία και Διασυνδέσεις: Το αεροδρόμιο της Καβάλας βρίσκεται κοντά στην Καβάλα, η οποία είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της ΒορειοΑνατολικής ηπειρωτικής Ελλάδας μετά τη Θεσσαλονίκη. Το αεροδρόμιο εξυπηρετεί τόσο εγχώριες πτήσεις καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, όσο και εποχιακές διεθνείς πτήσεις.

Προκλήσεις: Βελτιστοποίηση και επέκταση του αεροσταθμού επιβατών θα βοηθήσουν στο να επιτευχθεί ένα βελτιωμένο επίπεδο υπηρεσιών καθώς και αύξηση στα έσοδα από μη αεροπορικές δραστηριότητες.

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΚΑΒΑΛΑΣ

Πρόκειται για ένα αεροδρόμιο στο οποίο πραγματοποιείται καλή συντήρηση, και θα συνεχίσει να παρέχει εμπορικές ευκαιρίες τόσο από εγχώριους πελάτες όσο και από πελάτες του εξωτερικού. Η αξιοποίηση των κενών χωρών για εμπορικά αγαθά θα αυξήσει την προσφορά σε εμπορικό επίπεδο, και μια μόνο επέκταση του αεροσταθμού θα διασφαλίσει τη δυναμικοτητα κατά τις ώρες αιχμής για όλη την προγραμματισμένη αύξηση των επιβατών.

Οι υποδομές του ελεγχομενου χώρου πρόσβασης του αεροδρομίου βρίσκονται σε καλή κατάσταση και μια αναδιαμόρφωση των θέσεων στάθμευσης αεροσκαφων θα αυξήσει τη συνολική χωρητικότητά τους.

ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Αριθμός Διαδρόμων: 1 (05R/23L)

Διαστάσεις Διαδρόμου: 3.000m x 45m

Αριθμός Αεροσταθμών: 1

Αριθμός Θέσεων Στάθμευσης: 10

2013 Επιβάτες Ετησίως: 0,21 εκατ. επιβάτες

2013 Μετακινήσεις Ετησίως: 2.804 ATMs

Αναχωρήσεις/Αφίξεις Επιβατών κατά την Ώρα Αιχμής: 448 επιβάτες / ώρα

Κινήσεις Αναχωρήσεων/Αφίξεων κατά την Ώρα Αιχμής: 5 ATMs / ώρα

Υπολογιζόμενη Χωρητικότητα Διαδρόμων: 28 ATMs / ώρα

Μέγεθος Υφιστάμενου Αεροσταθμού: 6.829m²

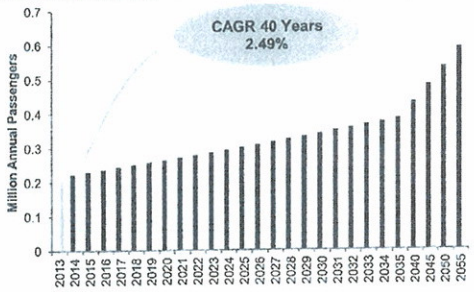


ΙΣΤΟΡΙΚΟ

- Το αεροδρόμιο παρέχει σύνδεση με τη Βορειοανατολική Ελλάδα, καθώς και με την Θάσο.
- Με ετήσια επιβατική κίνηση 0,21 mppa, το αεροδρόμιο εξυπηρετεί κάποιες εγχώριες και διεθνείς πτήσεις, οι περισσότερες εκ των οποίων γίνονται από/προς τη Γερμανία και το Ηνωμένο Βασίλειο.
- Η πόλη της Καβάλας βρίσκεται σε κοντινή απόσταση με αυτοκίνητο από το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης, το δεύτερο μεγαλύτερο αεροδρόμιο της χώρας, το οποίο είναι και διεθνές (200km) καθώς και από το αεροδρόμιο της Αλεξανδρούπολης (150km) το οποίο εξυπηρετεί εγχώριες πτήσεις.

ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Ο αριθμός των επιβατών αναμένεται να αυξηθεί από 0,21 mppa που ήταν το 2013 σε 0,59 mppa το 2055, με ενιαίο ρυθμό ετήσιας αύξησης (CAGR, Compound Annual Growth Rate) της τάξης του 2,49%. Η Κίνηση Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM) προβλέπεται να αυξηθεί από 2.800 σε 7.600 το 2055.





Απαιτείται επέκταση για να αυξηθεί η χωρητικότητα των γκισέ.

Αξιολόγηση των Υφιστάμενων Υπολόμων

Αεροσταθμος

Η αξιολόγηση των διαδικασιών που αφορούν στις αναχωρήσεις και στις αφίξεις που λαμβάνουν χώρα στο κτήριο του αεροσταθμού βασίστηκε σε:

- Επιτόπια επίσκεψη στο Αεροδρόμιο της Καβάλας
- Παραδοχές σχεδιασμού από την τωρινή λειτουργική επίδοση του αεροδρομίου, τα πρότυπα της IATA και τα σημεία αναφοράς του τομέα των αερομεταφορών.
- Διαθέσιμες πληροφορίες από το data room και τα πληροφοριακά δελτία του αεροδρομίου.

Η αξιολόγησή μας για τον υφιστάμενο αεροσταθμό υποδεικνύει ότι:

- Σχετικά μικρό αεροδρόμιο στο οποίο γίνεται καλή συντήρηση
- Λόγω της μεγάλης αιχμής της επιβατικής κίνησης, ο υφιστάμενος αεροσταθμός θεωρείται μικρός και εμφανίζει μεγάλες συμφορήσεις τόσο για τους αφικνούμενους όσο και για τους αναχωρούντες επιβάτες.
- Υπάρχει έκταση αναξιοποίητου χώρου στο επίπεδο του ημιώροφου.

Περιοχη Κινησης Αεροσκαφων

Το αεροδρόμιο διαθέτει έναν διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης με έναν παράλληλο διάδρομο τροχοδρόμησης σε όλο το μήκος του. Περιμετρικά υπάρχουν ένας δρόμος με ένα φράχτη, και ο παράλληλος διάδρομος τροχοδρόμησης μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν διάδρομος προσγείωσης/απογείωσης, αν χρειαστεί. Ο κύριος διάδρομος ανακαινίστηκε το 2010.

Η έκταση υπάρχει εντός των ορίων του αεροδρομίου, παρέχοντας έτσι το απαιτούμενο μήκος και πλάτος του διαδρόμου (150m από τον κεντρικό άξονά του και 60m από το κάθε άκρο του).

Και οι δυο διάδρομοι RWY 23L and RWY 05R διαθέτουν Ζώνες Ασφαλείας Τέλους Διαδρόμου (RESA) που υπερβαίνουν τις απαιτήσεις του Παραρτήματος 14 του ICAO.

Βασικοτερα Σημεια της Υπολομης

Το Αεροδρόμιο της Καβάλας διαθέτει σημαντικές εκτάσεις γης προς ανάπτυξη και επέκταση τόσο του αεροσταθμού όσο και του χώρου ελιγμών των αεροσκαφών.

Αεροσταθμος – Επικειμενα Εργα Ανακαινισης

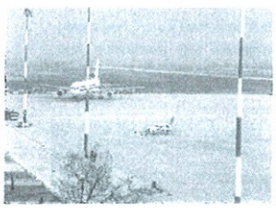
- Η αχρησιμοποίητη έκταση των 500m² στο επίπεδο του ημιώροφου μπορεί να αξιοποιηθεί για την κατασκευή καταστημάτων και χώρων διανικής / ΚΑΕ / μαζικής εστίασης για τους επιβάτες στον αστικό χώρο και τον χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρομίου.

Αεροσταθμος – Επικειμενα Εργα Επεκτασης

- Επέκταση του αεροσταθμού των ~4.961m² έτσι ώστε να ανταποκριθεί στην προβλεπόμενη ζήτηση και Επιπέδου Εξυπηρέτησης επιβατών IATA LoS C.

Χωρος Ελεγχομενης Προσβασης – Επικειμενα Εργα Ανακαινισης

- Οι υποδομές του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης βρίσκονται σε γενικές γραμμές σε καλή κατάσταση, χωρίς μεγάλες απαιτήσεις συντήρησης για τα επόμενα 5+ έτη.



Δεν διαφαίνονται σημαντικές απαιτήσεις συντήρησης στην περιοχή κίνησης αεροσκαφών για τα επόμενα 5 έτη.

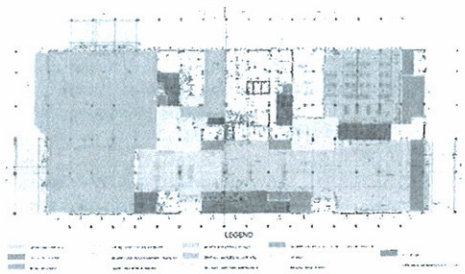
Επικειμενα Εργα

Προτείνονται επικείμενα έργα ανακαίνισης για το Αεροδρόμιο Καβάλας με σκοπό να παρασχεθούν εγκαταστάσεις που θα είναι κατάλληλες για τη συνεχή λειτουργία των εγκαταστάσεων του αεροδρομίου. Μια επέκταση του αεροσταθμού της τάξης των 4961m² περίπου, είναι απαραίτητη για να ικανοποιηθεί η προβλεπόμενη ζήτηση.
Δεν απαιτούνται επικείμενα έργα στο χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρομίου.

Αεροσταθμος – Επικειμενα Εργα

Τα επικείμενα έργα ανακαίνισης εστιάζουν κατά κύριο λόγο στην πλήρη αξιοποίηση του υφιστάμενου χώρου που βρίσκεται μέσα στο κτήριο. Τα επικείμενα έργα επέκτασης θα συμπληρώσουν τα παραπάνω έργα, έτσι ώστε να βελτιώσουν την ταξιδιωτική εμπειρία των επιβατών. Οι αχρησιμοποίητοι χώροι θα χρησιμοποιηθούν, και μαζί με την επέκταση, θα δώσουν στο αεροδρόμιο τη δυνατότητα να μεγιστοποιήσει τις εμπορικές ευκαιρίες εντός του αεροσταθμού.

Ground floor



Χωρος Ελεγχομενης Προσβασης (Airside) – Επικειμενα Εργα

Οι υποδομές του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρομίου βρίσκεται σε καλή κατάσταση και ως εκ τούτου δεν θα απαιτηθούν σημαντικές εργασίες κατά τη διάρκεια της περιόδου των επικείμενων έργων.

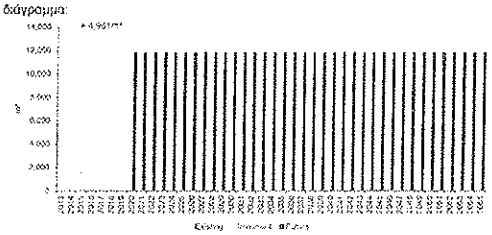
Ομάδα Α

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

Μελλοντικά έργα επέκτασης στον αεροσταθμό μετά το 2020 δεν προβλέπονται. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι εγκαταστάσεις που θα κατασκευαστούν κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων θα επαρκούν για τη μακροχρόνια λειτουργία του αεροδρομίου για όλο το υπόλοιπο της Περιόδου Παραχώρησης.

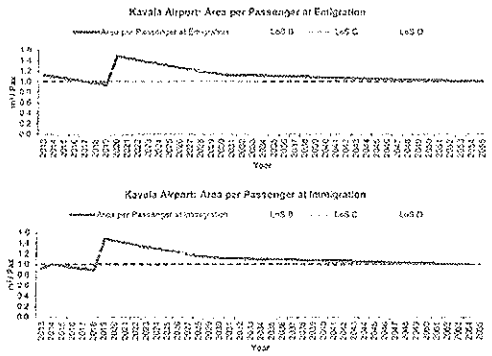
Μελλοντική αναδιάταξη των θέσεων στάθμευσης των αεροσκαφών με στόχο τη δυνατότητα σπαθέλκυσής τους θα αυξήσει τη χωρητικότητα των θέσεων, έτσι ώστε να ικανοποιηθεί η προβλεπόμενη ζήτηση. Το οδόστρωμα του χώρου ελεγχόμενης πρόσβασης είναι πιθανό να χρειαστεί αποκατάσταση το 2035.

Έχουμε σχεδιάσει μια σταδιακή επέκταση του αεροσταθμού και του αστικού χώρου του αεροδρομίου κατά τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης. Η αρχική επέκταση θα λάβει χώρα κατά την περίοδο των Επικείμενων Έργων και δεν απαιτούνται άλλες επεκτάσεις κατά την περίοδο των Μελλοντικών Έργων, όπως φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα:

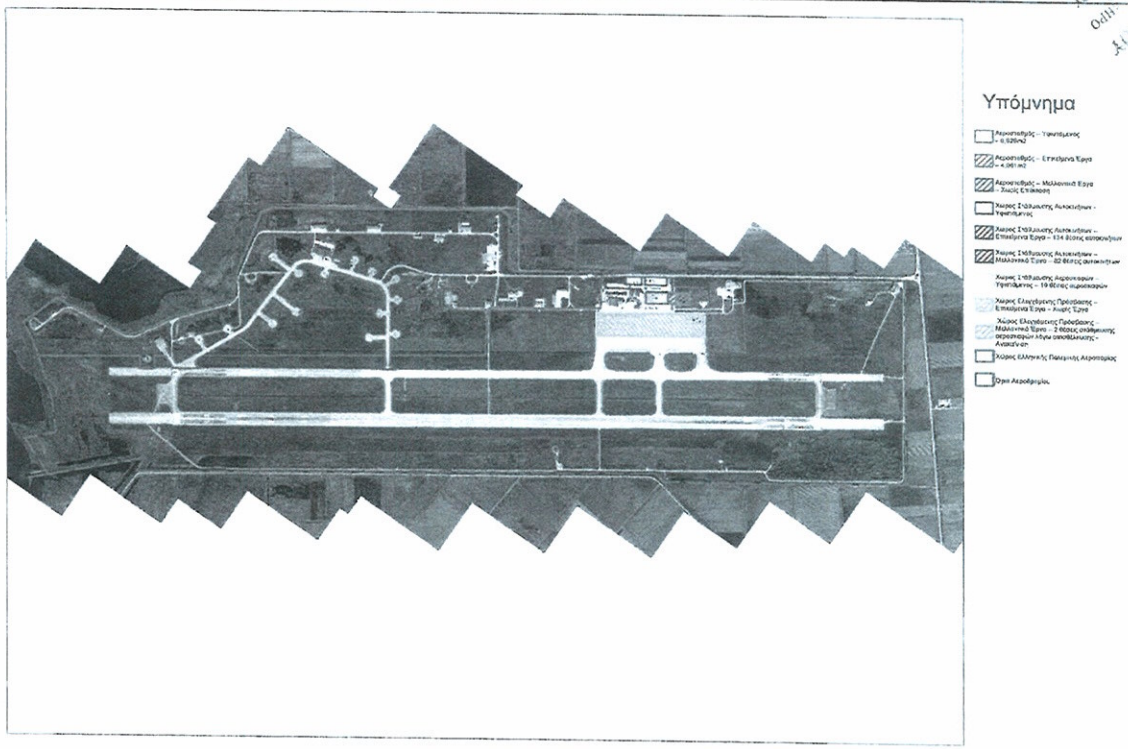


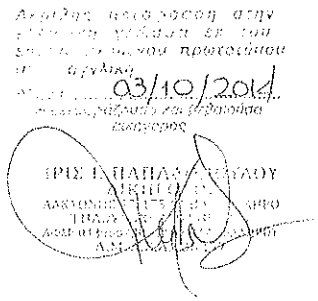
Οι εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών του αεροσταθμού έχουν αξιολογηθεί κατά την ώρα σχεδιασμού με σκοπό να παρέχουν ένα ελάχιστο επίπεδο εξυπηρέτησης με βάση τα πρότυπα της IATA, κλάσης LoS C, καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης.

Η ανάλυσή μας, όπως απεικονίζεται στα παρακάτω διαγράμματα, παρουσιάζει ότι οι δυο βασικές διαδικασίες του αεροδρομίου που εμφανίζουν περιορισμένη χωρητικότητα είναι ο έλεγχος κατά την άφιξη και αναχώρηση. Η πρώτη θα βρίσκεται πάνω από το επίπεδο LoS C για το μεγαλύτερο μέρος της περιόδου Παραχώρησης. Η περιορισμένη χωρητικότητα στον Ελεγχο Διαβατηρίων θα αρθεί μετά την περίοδο των Επικείμενων Έργων, συνεχίζοντας έτσι να προσφέρει στους επιβάτες ένα επίπεδο εξυπηρέτησης πάνω από το LoS C για το υπόλοιπο της περιόδου Παραχώρησης.



Σχέδιο AutoCAD




03/10/2014

SOLEMN DECLARATION

(art. 8 of L. 1599/1986)

To:	THE HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND S.A.		
Name:	Christoph Hans	Surname:	Nanke
Father's name and Surname:	Egmond Hans, Nanke		
Mother's name and surname:	Gertrud Anneliese Ernestine, Nanke		
Date of Birth:	05.08.1966		
Place of Birth:	Rüsselsheim		
ID No:	409424755	Tel: +49 69 690 78459	
Place of Residence: Wiesbaden	Street: Am Allersberg	No.: 9	PC: 65191
Fax: +49 69 690 495 78459		Email: c.nanke@fraport.de	

I, the undersigned, acting as legal representative of the legal entity under the corporate name Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, established under the laws of Germany, with company registration number HRB 7042 and registered offices at Germany, 60547 Frankfurt am Main, with German tax registration number DE 114150623 being a member of the Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" by holding a 65.00% stake in the Consortium, being fully aware of the consequences of the Greek law 1599/1986 for making false / untrue solemn declarations, hereby declare in connection with the submission by the above Consortium of a binding offer for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Cluster A Regional Airports of the Hellenic Republic pursuant to paragraph 4.1.9(a) of the relevant Request for Proposal issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. ("HRADF") on 4 February 2014, that the company proposed by our Consortium to act as the Independent Engineer (as this term is defined in the Request for Proposal) is EC Harris (UK) Limited Liability Company registered in England and Wales, with Registered Office: ECHQ, 34 York Way, London, N1 9AB, tel.: +44 (0)207 812 2000, fax: +44(0)20778122001, email: paul.willis@arcadis.com, web: www.echarris.com.

The description of the experience and of the credentials of the Independent Engineer is attached hereto. Should our Consortium be selected as the Preferred Investor or the Reserve Candidate we shall submit, within thirty (30) days from our selection, all the required evidence to the Greek State and the HRADF in relation to the satisfaction by the Independent Engineer of the conditions set out in paragraph 4.1.9(c) of the Request for Proposal.

Athens, 30-9-2014

Christoph Hans Nanke

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ Κ.Ε.Π. (4)

Βεβαιώνεται το γνήσιο
της υπογραφής του Christoph
Hans Nanke
Ημερ. 30/9/2014
ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Η αρμόδια Υπάλληλος
ΜΑΡΙΑ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΟΥ
ΔΕΥΑ

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

(άρθρο 8 Ν.1599/1986)

Προς:	Το ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.		
Ο-Η Όνομα:	Christoph Hans	Επώνυμο: Nanke	
Όνομα και Επώνυμο Πατέρα:	Egmond Hans, Nanke		
Όνομα και Επώνυμο Μητέρας:	Gertrud Anneliese Ernestine, Nanke		
Ημερομηνία Γέννησης:	05.08.1966		
Τόπος Γέννησης:	Rüsselsheim		
Αριθμός Ταυτότητας	409424755	τηλ	+49 69 690 78459
Τόπος Κατοικίας: Wiesbaden		Οδός: Am Allersberg	Αριθ.. 9 Τ.Κ.: 65191
Αρ. Τηλεομοιοτύπου (Fax)	+49 69 690 495 78459	Δ/νση Ηλεκτρ. Ταχυδρομείου	: c.nanke@fraport.de

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος, ενεργώντας ως νόμιμος εκπρόσωπος του νομικού προσώπου με την εταιρική επωνυμία Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, που συστήθηκε σύμφωνα με τους νόμους της Γερμανίας, με αριθμό μητρώου εταιρίας HRB 7042 και το οποίο εδρεύει στην Γερμανία, 60547 Φρανκφούρτη am Main, με αριθμό φορολογικού μητρώου Γερμανίας DE 114150623, όντας μέλος της Κοινοπραξίας "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" κάτοχος του 65,00% της Κοινοπραξίας, έχοντας πλήρη επίγνωση των συνεπειών που προβλέπονται υπό τον Ελληνικό νόμο 1599/1986 για τις ψευδείς/αναληθείς υπεύθυνες δηλώσεις, δηλώνω δια της παρούσης, σχετικά με την υποβολή εκ μέρους της ως άνω Κοινοπραξίας δεσμευτικής προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με την λειτουργία και συντήρηση των περιφερειακών αεροδρομίων της Ομάδας Α του Ελληνικού Δημοσίου, σύμφωνα με την παράγραφο 4.1.9(a) της σχετικής Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς που εξέδωσε το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε. στις 4 Φεβρουαρίου 2014, ότι η εταιρεία που προτείνεται από την Κοινοπραξία μας ως Ανεξάρτητος Μηχανικός (όπως ο όρος αυτός καθορίζεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφορών) είναι η εταιρεία EC Harris (HB) Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης εγγεγραμμένη στην Αγγλία και Ουαλία, Διεύθυνση: ECHQ, 34 York Way, Λονδίνο, N1 9AB, τηλ.: +44 (0)207 812 2000, φαξ: +44(0)20778122001, email: paul.willis@arcadis.com, ιστοσελίδα: www.echarris.com.

Επισυνάπτεται περιγραφή της εμπειρίας και των επαγγελματικών προσόντων του Ανεξάρτητου Μηχανικού. Εφόσον η Κοινοπραξία μας επιλεγεί ως ο Επιλεγείς Επενδυτής ή ο Αναπληρωματικός Υποψήφιος θα υποβάλουμε, εντός τριάντα (30) ημερών από την επιλογή μας, στο Δημόσιο και στο ΤΑΙΠΕΔ όλα τα απαραίτητα στοιχεία που αποδεικνύουν από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό την ικανοποίηση των απαιτήσεων της παραγράφου 4.1.9(c) της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς.

Αθήνα, 30-9-2014

ΕΠΙΣΗΜΗ ΣΦΡΑΓΙΔΑ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ

Christoph Hans Nanke

Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής του Christoph Hans Nanke
Α. Δ. Τ. 409424755
Κηφισιά 30/9/2014
ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Η αρμόδια Υπάλληλος
ΜΑΡΙΑ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΟΥ
ΔΕ/Α'
ΥΠΟΓΡΑΦΗ

Αριθμός πεσταλάση στην
Επίσημη γλώσσα σε του
στην αγγλική
Αθήνα, 03/10/2014
ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

SOLEMN DECLARATION

(art. 8 of L. 1599/1986)

To:	THE HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND S.A.		
Name:	Charles	Surname:	Weinland
Father's name and Surname:	Dieter, Weinland		
Mother's name and surname:	Frauke Emmy Martha, Weinland		
Date of Birth:	09.02.1969		
Place of Birth:	Kiel		
ID No:	415332590	Tel: +49 69 690 70782	
Place of Residence: Schwalbach	Street: Pfingstbrunnenstr.	No.: 16a	PC: 65824
Fax: +49 69 690 495 70782	Email: c.weinland@fraport.de		

I, the undersigned, acting as legal representative of the legal entity under the corporate name Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, established under the laws of Germany, with company registration number HRB 7042 and registered offices at Germany, 60547 Frankfurt am Main, with German tax registration number DE 114150623 being a member of the Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" by holding a 65.00% stake in the Consortium, being fully aware of the consequences of the Greek law 1599/1986 for making false / untrue solemn declarations, hereby declare in connection with the submission by the above Consortium of a binding offer for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Cluster A Regional Airports of the Hellenic Republic pursuant to paragraph 4.1.9(a) of the relevant Request for Proposal issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. ("HRADF") on 4 February 2014, that the company proposed by our Consortium to act as the Independent Engineer (as this term is defined in the Request for Proposal) is EC Harris (UK) Limited Liability Company registered in England and Wales, with Registered Office: ECHQ, 34 York Way, London, N1 9AB, tel.: +44 (0)207 812 2000, fax: +44(0)20778122001, email: paul.willis@arcadis.com, web: www.echarris.com.

The description of the experience and of the credentials of the Independent Engineer is attached hereto. Should our Consortium be selected as the Preferred Investor or the Reserve Candidate we shall submit, within thirty (30) days from our selection, all the required evidence to the Greek State and the HRADF in relation to the satisfaction by the Independent Engineer of the conditions set out in paragraph 4.1.9(c) of the Request for Proposal.

Athens, 30-9-2014

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ ΚΕΠ (4)

Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής Charles Weinland 415332590 Κηφισιά 30/9/2014 ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ Η αρμόδια Υπάλληλος ΜΑΡΙΑ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΟΥ ΔΕ/Δ

C. Weinland

Charles Weinland

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

(άρθρο 8 Ν 1599/1986)

Προς:	Το ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.			
Ο-Η Όνομα:	Charles	Επώνυμο. Weinland		
Όνομα και Επώνυμο Πατέρα:	Dieter, Weinland			
Όνομα και Επώνυμο Μητέρας:	Frauke Emmy Martha, Weinland			
Ημερομηνία Γέννησης:	09.02.1969			
Τόπος Γέννησης:	Kiel			
Αριθμός Ταυτότητας	415332590		Τηλ:	+49 69 690 70782
Τόπος Κατοικίας: Schwalbach			Οδός: Pfingstbrunnen str.	Αριθ.: 16A T.K.: 65824
Αρ. Τηλεομοιοτύπου (Fax):	+49 69 690 495 70782		Δ/νση Ηλεκτρ. Ταχυδρομείου (Email):	c.weinland@fraport.de

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος, ενεργώντας ως νόμιμος εκπρόσωπος του νομικού προσώπου με την εταιρική επωνυμία Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, που συστήθηκε σύμφωνα με τους νόμους της Γερμανίας, με αριθμό μητρώου εταιρίας HRB 7042 και το οποίο εδρεύει στην Γερμανία, 60547 Φρανκφούρτη am Main, με αριθμό φορολογικού μητρώου Γερμανίας DE 114150623, όντας μέλος της Κοινοπραξίας "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" κάτοχος του 65,00% της Κοινοπραξίας, έχοντας πλήρη επίγνωση των συνεπειών που προβλέπονται από τον Ελληνικό νόμο 1599/1986 για τις ψευδείς/ανοληθείς υπεύθυνες δηλώσεις, δηλώνω δια της παρούσης, σχετικά με την υποβολή εκ μέρους της ως άνω Κοινοπραξίας δεσμευτικής προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με την λειτουργία και συντήρηση των περιφερειακών αεροδρομίων της Ομάδας Α του Ελληνικού Δημοσίου, σύμφωνα με την παράγραφο 4.1.9(a) της σχετικής Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς που εξέδωσε το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου ('ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε. στις 4 Φεβρουαρίου 2014, ότι η εταιρεία που προτείνεται από την Κοινοπραξία μας ως Ανεξάρτητος Μηχανικός (όπως ο όρος αυτός καθορίζεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς) είναι η εταιρεία EC Harris (HB) Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης εγγεγραμμένη στην Αγγλία και Ουαλία, Διεύθυνση: ECHQ, 34 York Way, Λονδίνο, N1 9AB, τηλ.: +44 (0)207 812 2000, φαξ: +44(0)20778122001, email: paul.willis@arcadis.com, ιστοσελίδα: www.echarris.com

Επισυνάπτεται περιγραφή της εμπειρίας και των επαγγελματικών προσόντων του Ανεξάρτητου Μηχανικού. Εφόσον η Κοινοπραξία μας επιλεγεί ως ο Επιλεγείς Επενδυτής ή ο Αναπληρωματικός Υποψήφιος θα υποβάλουμε, εντός τριάντα (30) ημερών από την επιλογή μας, στο Δημόσιο και στο ΤΑΙΠΕΔ όλα τα απαραίτητα στοιχεία που αποδεικνύουν από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό την ικανοποίηση των απαιτήσεων της παραγράφου 4.1.9(c) της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς.

Αθήνα, 30-9-2014

ΕΠΙΣΗΜΗ ΣΦΡΑΓΙΔΑ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ

Charles Weinland

Ακριβές μετάφραση της αλλοδαπής γνήσιας υπογραφής του εντολέα μου προσκομισθείσας σήμερα.
03/10/2014
Η μεταφράστρια Χαρίκλεια Βεβαιούσα Διπλ/χος

ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής του Charles Weinland
ΑΔΤ 415332590
Κηφισιά 30/9/2014
ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Η αρμόδια Υπάλληλος
ΜΑΡΙΑ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΟΥ
ΔΕ/Δ'
ΥΠΟΓΡΑΦΗ

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

(άρθρο 8 Ν.1599/1986)

Προς:	Το ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.		
Ο-Η Όνομα:	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Επώνυμο: ΗΜΕΛΛΟΥ		
Όνομα και Επώνυμο Πατέρα:	ΗΛΙΑΣ ΗΜΕΛΛΟΣ		
Όνομα και Επώνυμο Μητέρας:	ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΗΜΕΛΛΟΥ		
Ημερομηνία Γέννησης:	28/1/1966		
Τόπος Γέννησης:	ΑΘΗΝΑ		
Αριθμός Δελτίου Ταυτότητας/Διαβατηρίου:	ΑΚ 221264	Τηλ:	
Τόπος Κατοικίας: ΔΡΟΣΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ Οδός: ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ		Αριθ.: 17Α	Τ.Κ.: 14572
Αρ. Τηλεομοιοτύπου (Fax):		Δ/νση Ηλεκτρ. Ταχυδρομείου	imellouk@yahoo.gr

Η κάτωθι υπογεγραμμένη, ενεργώντας ως πληρεξουσία του νομικού προσώπου με την εταιρική επωνυμία SLENTEL LIMITED, που συστήθηκε σύμφωνα με τους νόμους της Κυπριακής Δημοκρατίας με αριθμό μητρώου εταιρίας ΗΕ 280254 και το οποίο εδρεύει στην Κύπρο, Λευκωσία, Οδός Αγίου Προκοπίου 13, 2406, Εγκωμή, με Κυπριακό αριθμό φορολογικού μητρώου 12280254J όντας μέλος της Κοινοπραξίας «FRAPORT AG – SLENTEL LTD», κάτοχος του 35% της Κοινοπραξίας, έχοντας πλήρη επίγνωση των συνεπειών που προβλέπονται από τον Ελληνικό νόμο 1599/1986 για τις ψευδείς/αναληθείς υπεύθυνες δηλώσεις, δηλώνω δια της παρούσης, σχετικά με την υποβολή εκ μέρους της ως άνω Κοινοπραξίας δεσμευτικής προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με την λειτουργία και συντήρηση των περιφερειακών αεροδρομίων της Ομάδας Α του Ελληνικού Δημοσίου, σύμφωνα με την παράγραφο 4.1.9(α) της σχετικής Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς που εξέδωσε το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε. στις 4 Φεβρουαρίου 2014, ότι η εταιρεία που προτείνεται από την Κοινοπραξία μας ως Ανεξάρτητος Μηχανικός (όπως ο όρος αυτός καθορίζεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς) είναι η εταιρεία EC Harris (HB) Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης εγγεγραμμένη στην Αγγλία και Ουαλία, Διεύθυνση: ECHQ, 34 York Way, Λονδίνο, N1 9AB, τηλ.: +44 (0)207 812 2000, φαξ: +44(0)20778122001, email: paul.willis@arcadis.com, ιστοσελίδα: www.echarris.com.

Επισυνάπτεται περιγραφή της εμπειρίας και των επαγγελματικών προσόντων του Ανεξάρτητου Μηχανικού. Εφόσον η Κοινοπραξία μας επιλεγεί ως ο Επιλεγείς Επενδυτής ή ο Αναπληρωματικός Υποψήφιος θα υποβάλουμε, εντός τριάντα (30) ημερών από την επιλογή μας, στο Δημόσιο και στο ΤΑΙΠΕΔ όλα τα απαραίτητα στοιχεία που αποδεικνύουν την ικανοποίηση από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό των απαιτήσεων της παραγράφου 4.1.9(c) της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς.

Αθήνα 17-9-2014

Αικατερίνη Ήμελλου

ΗΜΕΛΛΟΥ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ
ΑΔΤ ΑΚ 221264
17-09-2014

Ελισάβετ Σέντζουϊκ
ΤΕ 17/Γ

SOLEMN DECLARATION

(art. 8 of L. 1599/1986)

	THE HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND S.A				
Name:	AIKATERINI	Surname: IMELLOU			
Father's name and Surname:	ILIAS IMELLOS				
Mother's name and surname:	KALLIOPI IMELLOU				
Date of Birth:	28/1/1966				
Place of Birth:	ATHENS				
Identity/Passport No:	AK 221264	Tel:			
Place of Residence: DROSIA ATTIKI	Street: DODEKANISOU		No : 17A	PC: 14572	
Fax:		Email:	imellouk@yahoo.gr		

I, the undersigned, acting as attorney in fact of the legal entity under the corporate name SLENTEL LIMITED, established under the laws of Cyprus, with company registration number HE 280254 and registered offices at 13 Agiou Prokopiou Street, 2406 Egkomi, Nicosia, Cyprus with Cyprus tax registration number 12280254J, being a member of the Consortium «FRAPORT AG – SLENTEL LTD» by holding a 35,00% stake in the Consortium, being fully aware of the consequences of the Greek law 1599/1986 for making false / untrue solemn declarations, hereby declare in connection with the submission by the above Consortium of a binding offer for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Cluster A Regional Airports of the Hellenic Republic, pursuant to paragraph 4.1.9(a) of the relevant Request for Proposal issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. ("HRADF") on 4 February 2014, that the company proposed by our Consortium to act as the Independent Engineer (as this term is defined in the Request for Proposal) is EC Harris (UK) Limited Liability Company registered in England and Wales, with Registered Office: ECHQ, 34 York Way, London, N1 9AB, tel.: +44 (0)207 812 2000, fax: +44(0)20778122001, email: paul.willis@arcadis.com, web: www.echarris.com

The description of the experience and of the credentials of the Independent Engineer is attached hereto. Should our Consortium be selected as the Preferred Investor or the Reserve Candidate we shall submit, within thirty (30) days from our selection, all the required evidence to the Greek State and the HRADF in relation to the satisfaction by the Independent Engineer of the conditions set out in paragraph 4.1.9(c) of the Request for Proposal.

Athens, 17-9-2014

OFFICIAL SEAL

Signature

.....

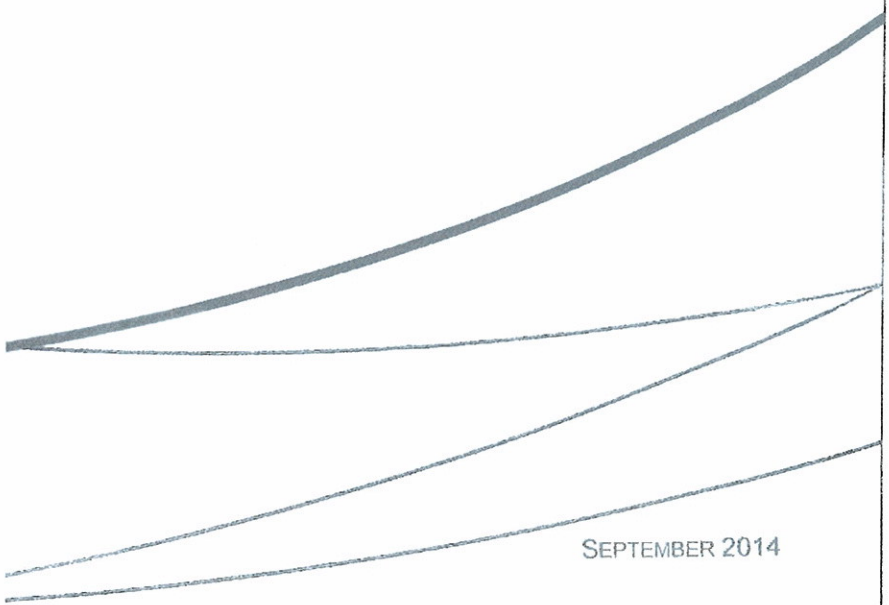
AIKATERINI IMELLOU

This is to certify that the signature appearing is the signature of Mrs IMELLOU AIKATERINI
ID No AK221264
Kifisia 17-09-2014
By MAYOR'S AUTHORIZATION
The Department Chief of the Public Services Support
SIGNATURE
Elisavet Sentzouk TE 17/C

True and exact translation
to the English language of the
hand-written document in Greek
Athens, 25/09/2014
The certifying lawyer

ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

COMPANY OVERVIEW



SEPTEMBER 2014

EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

CONTACTS



PAUL WILLIS
GLOBAL HEAD OF AVIATION

EC HARRIS LLP
34 YORK WAY
LONDON
N1 9AB

TELEPHONE: +44 (0) 207 832 2273
UK MOBILE: +44 (0) 7826 535 496
EMAIL: PAUL.WILLIS@ARCADIS.COM
www.echarris.com

An ARCADIS Company
EC Harris LLP is part of the ARCADIS Group of Companies

Table of Contents

1. Introduction
   1.1 Our Global Capability
2. Name of Company
3. Contact Person
4. Eligibility Criteria for Independent Engineer
   4.1 Specific References in accordance with RFP Requirements 4.1.9 (c)
   Design for an Airport (15 mppa)
   Description
   Design for an Airport (7 mppa)
   Description
   Technical Advisor to GIP – Gatwick Airport (35 mppa)
   Description
5. Organisational and Administrative Capability
6. Capacity to Meet Obligations

1. Introduction

With over 22,000 people worldwide and € 2.5 billion in revenues EC Harris part of the Arcadis Group has an extensive international network that is supported by strong local market positions. We rank among the top 10 management and engineering consultancies in the world. In Europe, Brazil and Chile we have a top 5 position. In the global environmental market we are positioned in the top 3. We operate out of more than 300 offices in 40 countries including:



Europe Belgium, Czech Republic, France, Germany, Hungary, Italy, the Netherlands, Poland, Romania, Russian Federation, Serbia, Spain, Slovakia, Switzerland, United Kingdom

North and South America United States, Canada, Brazil, Chile, Peru

Other countries Brunei, China, Hong Kong, India, Indonesia, Korea, Macau, Malaysia, Oman, Pakistan, Philippines, Qatar, Saudi Arabia, Singapore, Taiwan, Thailand, United Arab Emirates, Vietnam.

1.1 Our Global Capability

EC Harris, part of the ARCADIS Group is a successful global Built Asset Consultancy in the infrastructure, industrial, real estate and construction sectors that offers clients expertise at all stages of the product life cycle. We offer our clients solutions that are robust in the long term, and are viewed within the context of their business needs rather than as simple one-off exercises.

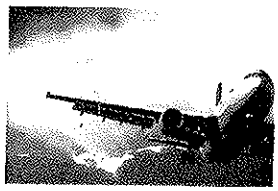
Our Aviation Sector has the experience, knowledge, relationships and skills to deliver business solutions required by Public and Private Airport Owners, Operators, Investors, Acquirers and Vendors when dealing with all forms of Aviation Built Assets.

Our experience shows that the challenges faced by our Clients are rarely met through the provision of singular traditional professional services. It is our ability to understand the specific needs of clients and our innovative application of a wide range of both new to the industry and traditional skills delivers real results to our clients.

Our Aviation Sector offers high quality professional services to the aviation industry bringing significant operational and business benefits to our clients.

Our successes to date on a number of high profile aviation projects gives our customer's confidence in our ability to deliver high quality cost effective solutions on time and on budget. Our services include:

- Cost Management Services
- Programme & Construction Management
- Master Planning & Design Services
- Traffic Forecasting & Market Assessments
- Operational Readiness and Testing
- Investment & Due Diligence
- Air Traffic Management & CNS Consultancy
- Policy & Regulation & Documentation
- Information, Communications & Technology for Airports
- ICT Systems Assurance
- Safety and Risk Engineering and Business Critical Systems



These services are the cornerstones around which our general Aviation industry products and solutions are derived. They are also the key disciplines around which we deliver our clients' requirements.

Our Aviation Sector Team comprises of over 240 staff of professionals from the aviation and consultancy sectors offering cost effective operational solutions to the aviation industry. Our aviation sector has an annual turnover of approximately €30 million undertaking airport design projects of passenger terminals, airside infrastructure and landside access. Our engineers, architects, planners, construction / programme managers, operational researchers, financial specialists, cost managers and planners have a vast experience in deliver airport infrastructure.

If successful, our proposed team to undertake the Independent Engineer role will be comprised of a team of both Greek nationals and International aviation expertise. Our proposed Independent Engineer Lead, Alexandros Noutsos, is a Greek National and is a Civil Engineer. Alexandros Noutsos has held several senior positions at Athens International Airport supporting both the Contractor and the Airport Operator. Since leaving Athens International Airport in 2008 he was the Technical Director at Queen Alia International Airport responsible on behalf of the Operator and Investor for the design, construction and start-up operations of the New Passenger 9 mppa Terminal. In 2013, Mr. Noutsos was the Technical Director responsible for the delivering of TP3 in Sao Paulo (200,000 m^2 of Terminal delivering an additional 20 mppa) in readiness for the World Cup. Since the opening in May 2014 Mr. Noutsos is the Design Manager at Lima International Airport, Peru where he is responsible for the delivery of the design (preliminary, detailed design and construction documentation) for the re-development of the existing terminal, new midfield terminal, new 3,500m runway, airside infrastructure, cargo facilities, Airport Rescue and Fire Fighting Station, Control Tower and Landside Facilities.

Alexandros Noutsos will be supported by a team of local and international civil, mechanical and electrical engineers as well as airport planners, cost specialists and planners who have experience in the design of airports and members of the team have extensive experience in undertaking independent engineering roles at Queen Alia International Airport, Athens International, Larnaca and Pafos Airports and acting as technical advisor for numerous operators including Delhi International Airport, Heathrow Airport, Gatwick Airport, Sao Paulo Airport and supporting the Portuguese State for the sell off of their airport network.

The team will be responsible as per the requirements set out in the concession agreement article 21 for the supervision of the imminent works, inspect and issue the handover certification of State Works, monitoring of works (programme & cost), undertake facilities conditions assessments, approve & review refurbishment plans, quality assurance, attend supplier factory testing, manage variations and changes requested, monitor the application of approved environmental terms, certification of archaeological test excavation, inspection of construction works, design review & approval and review and confirm master plans and imminent works implementation is aligned to traffic demand and fit for purpose.

Our wealth of cross sector skills, experience and innovative solutions, creates a first class consultancy service that adds real value and tangible benefits. EC Harris has already gained an excellent reputation for the delivery of high quality airport design solutions meeting client's requirements, on time and within budget.

2. Name of Company

EC Harris International Limited (Part of the Arcadis Group)

Company Number: 01093549

Limited Liability Company registered in England and Wales

Registered Office: ECHQ, 34 York Way, London, N1 9AB

Office: +44 (0)207 812 2000

Fax +44 (0)207 7812 2001

3. Contact Person

Paul Willis

paul.willis@arcadis.com

www.echarris.com

Global Head of Aviation

4. Eligibility Criteria for Independent Engineer

Below is a selection of some of the aviation projects EC Harris have completed and/or are currently undertaking in recent years.

1. New Lisbon Airport Master Plan, Concept Design, Financial Feasibility, CAPEX, OPEX Assessment, Traffic Forecasting, Minimum Technical Requirements and ICT Concept Design, Portugal;
2. Marseilles Airport, Master Planning, Terminal Design Programme Management, Cost and Commercial and Business Benefits;
3. Athens International Airport, independent engineer for the design and construction of the airport, technical advisor for the Olympic Games and UEFA Champions League operations;
4. Larnaca Cyprus, support to independent engineer for the airport specialist systems (VDGS, CUTE, CUSS, AODB, PBB etc.) and Operational Readiness and start up operations for airside and ATC operations. Preparation of Licensing requirements, Aerodrome Operations Manual and Standard Operating Procedures;
5. Singapore, Changi Airport, Safety & Risk Assessments to support the development of airfield infrastructure and the approval of the development by the national regulator.
6. Heathrow Airport, Managed Service Provider to Heathrow to support their €4.5 bn capital development program. Our services included Programme Managers for Heathrow T2, Cost & Commercial Management, Master Planning, Design Management, Benefits Analysis, Risk & Project Controls;
7. Sao Paulo Airport, Programme & Construction Managers for the development of their New 200,000 m^2 Terminal, TPS-3 as well as Operational Readiness and start-up operations of the Facility;
8. New Beijing Airport, concept Design of the new 700,000 m^2 terminal for the New Beijing Airport;
9. Brunei Airport, master planning, airfield design and programme / construction management for the runway rehabilitation and airfield modernisation of the airport;
10. Hong Kong Airport, Environmental Assessment and Strategy Development for their proposed 3rd Runway.
11. Portuguese Airports, Technical Advisor to one of the Consortia bidding for the Portuguese Airports. Services included traffic forecasting, master planning, CAPEX, OPEX and revenue assessments;
12. Abu Dhabi Airport, development of a Concept of Operations to support the new Passenger Terminal Building at Abu Dhabi Airport.
13. World Cargo Centre, Heathrow, Master Plan and Strategic Assessment of British Airways World Cargo Centre including concept design of new facilities;
14. Nice Côte d'Azur Airport, France, Structural Design of their New Control Tower.
15. Queen Alia International Airport, Technical Advisor to Invest AD and ADPi for the re-development of Queen Alia International Airport.
16. Dublin Terminal 1, Design and Business Plan Advisors for the modernization of Terminal 1 at Dublin Airport

17. Manchester Airport, development of their asset management strategy for the operation and maintenance of the airports operated and owned by the Manchester Airport Group (Manchester, Stansted, East Midlands and Bournemouth Airports); and
18. London City Airport, Project and Cost Managers for the redevelopment of London City Airport.

4.1 Specific References in accordance with RFP Requirements 4.1.9 (c)

Jorge Chavez International Airport, Lima, Peru



Design for an Airport (15 mppa)

Description

EC Harris have been appointed by LAP (Lima Airport Partners) to re-design the existing passenger terminal, design a new midfield terminal, Cargo Facilities, Air Traffic Control Tower Building, New parallel Runway and supporting landside facilities. The project also includes systems design of IT, security, BHS and other related aeronautical and specialist systems.

The project has a duration of 20 months and includes master planning, preliminary design, detailed design to construction documentation.

New Terminal Design, Charleroi Airport, Brussels, Belgium



Design for an Airport (7 mppa)

Description

EC Harris (Arcadis) supplied the detailed technical and construction design for the new terminal at Charleroi Airport in Belgium. The airport is dominated by low cost carriers and the terminal was designed specifically to accommodate these airlines. We specialised in the efficiency of the operation, IT solutions and passenger processing to accommodate large peaks in traffic. Our design also included BHS, IT and specialist systems. We also provide Programme and Construction Management to completion and start up of operations.

Technical Advisor – GIP (Gatwick Airport)	
Technical Advisor to GIP – Gatwick Airport (35 mppa)	
Description EC Harris was appointed in 2010 Gatwick Airports Technical Advisor to support their Investor, GIP and the Capital Development Team with their €1,2 billion investments at the airport. EC Harris has 30 full time staff located on site at the airport working with the development team at Gatwick to deliver its capital investment program. We are providing, Development Managers, Field Engineers, Project Managers, Construction Managers, Cost Managers and Master Planning / Design specialists as Gatwick implements its modernisation of its North and South Terminals, BHS systems and upgrade of the airfield.	

5. Organisational and Administrative Capability

We operate across a number of sectors. Our experts have specific sector knowledge, expertise and experience. We understand the challenges faced within each sector and provide effective solutions to clients to address these.

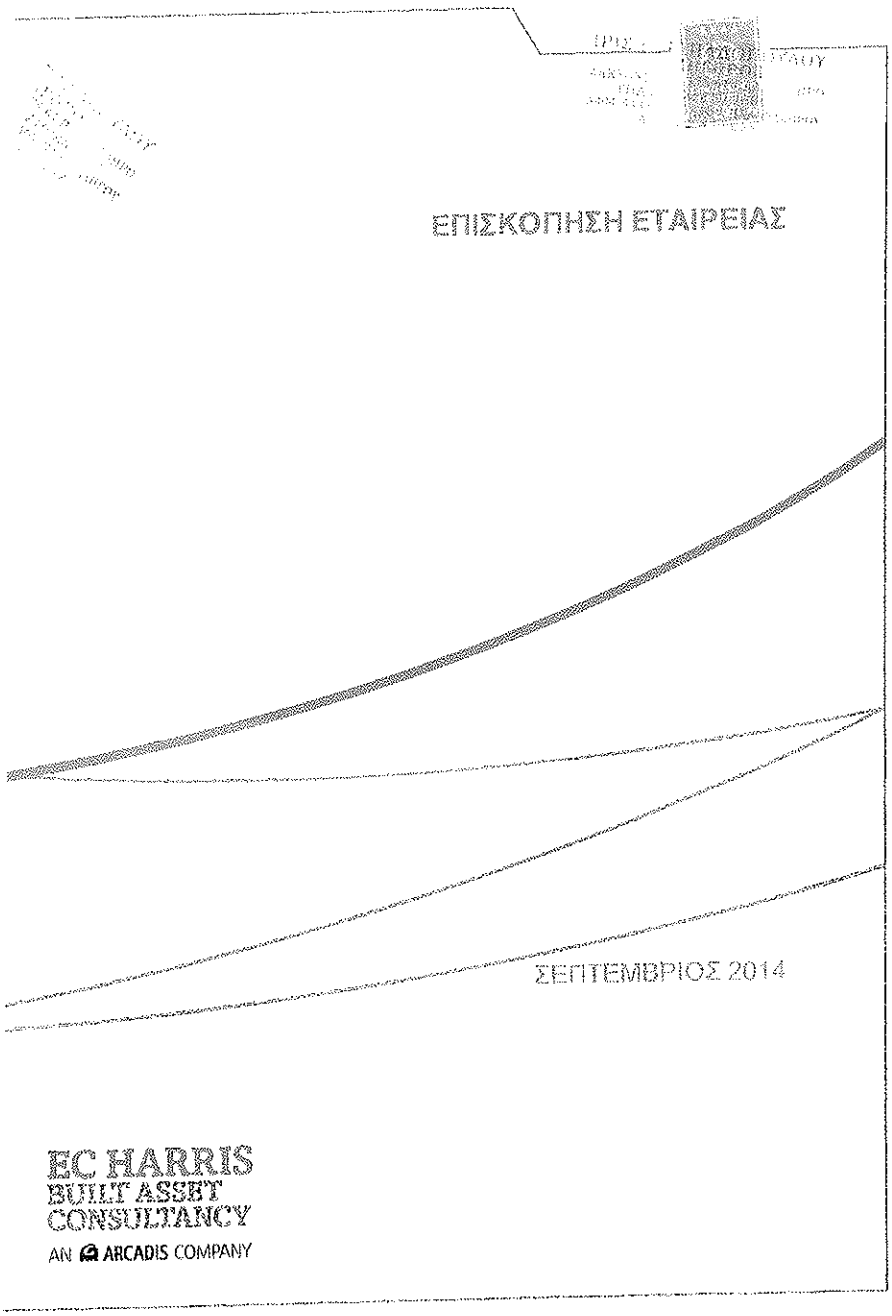
We systematically invest in our employees and their capabilities, promote self-development and reward high performance. We combine our comprehensive sector-based knowledge and industry-leading IT with resources located throughout the world. Our innovative workforce has access to global expertise, allowing for the successful delivery of commercially viable solutions.

6. Capacity to Meet Obligations

EC Harris is an established organisation (formed May 1911). EC Harris provides Professional Indemnity Insurance on all our projects at a level commensurate with the size and complexity of the project where we are providing our services. EC Harris confirms that we are fully compliant with the terms set out in the Request for Proposal, dated 4 February 2014 paragraph 4.1.9 (c) (iii).

EC HARRIS LLP
34 YORK WAY
LONDON
N1 9AB

WWW.ECHARRIS.COM


ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2014
EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ



PAUL WILLIS
GLOBAL HEAD OF AVIATION

EC HARRIS LLP
34 YORK WAY
LONDON
N1 9AB

TELEPHONE: +44 (0) 207 832 2273
UK MOBILE: +44 (0) 7826 535 496
EMAIL: PAUL.WILLIS@ARCADIS.COM
www.echarris.com

An ARCADIS Company
EC Harris LLP is part of the ARCADIS Group of Companies

Περιεχόμενα

1. Εισαγωγή
   1.1 Διεθνής Δυναμική και Ικανότητα
2. Όνομα Εταιρείας
3. Στοιχεία Επικοινωνίας
4. Κριτήρια Επιλεξιμότητας για το ρόλο του Ανεξάρτητου Συμβούλου Μηχανικού

   4.1 Συγκεκριμένες Αναφορές Έργων βάσει των Απαιτήσεων της παραγράφου 4.1.9(c) της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς

   Σχεδιασμός Αεροδρομίου (15 εκατ. Επιβάτες ετησίως)

   Περιγραφή

   Σχεδιασμός Αεροδρομίου (7 εκατ.επιβάτες ετησίως)

   Περιγραφή

   Τεχνικός Σύμβουλος προς την GIP – Αεροδρόμιο Gatwick (35 κατ. Επιβάτες ετησίως)
   Περιγραφή

5. Οργανωτική Ικανότητα και Ικανότητα Διαχείρισης
6. Ικανότητα Εκπλήρωσης Υποχρεώσεων

1. Εισαγωγή



Η εταιρεία EC Harris είναι μέλος του ομίλου εταιρειών της ARCADIS Group, και αριθμεί πάνω από 22,000 ανθρώπινο δυναμικό σε ολόκληρη την υφήλιο με 2.5 δις € έσοδα και συνίσταται από ένα διευρυμένο διεθνές δίκτυο το οποίο υποστηρίζεται δυναμικά από την εκάστοτε τοπική αγορά. Η εταιρεία μας βρίσκεται διεθνώς ανάμεσα στις 10 πρώτες στον τομέα παροχής υπηρεσιών συμβούλων μηχανικών και διαχείρισης έργων. Στην Ευρώπη, Βραζιλία και Χιλή η εταιρεία μας βρίσκεται ανάμεσα στις 5 πρώτες. Στον τομέα της παγκόσμιας περιβαλλοντικής διαχείρισης η εταιρεία μας καταλαμβάνει μια από τις 3 πρώτες θέσεις.

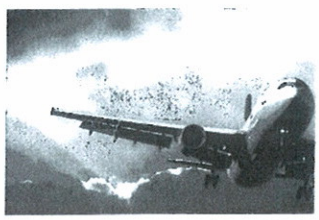
Η εταιρεία μας δραστηριοποιείται σε περισσότερες από 40 χώρες με περισσότερα από 300 γραφεία όπως:

Ευρώπη: Βέλγιο, Τσεχία, Γάλλια, Γερμάνια, Ουγγαρία, Ιταλία, Ολλανδία, Πολωνία, Ρουμανία, Ρωσία, Σερβία, Ισπανία, Σλοβακία, Ελβετία, Ηνωμένο Βασίλειο.

Νότια και Λατινική Αμερική: ΗΠΑ, Καναδάς, Βραζιλία, Χιλή, Περού

Λοιπές Χώρες: Μπρούνεϊ, Κίνα, Χονγκ Κονγκ, Ινδία, Ινδονησία, Κορέα, Μακάο, Μαλαισία, Ομάν, Πακιστάν, Φιλιππίνες, Κατάρ, Σαουδική Αραβία, Σιγκαπούρη, Ταιβάν, Ταϊλάνδη, Ην. Αραβικά Εμιράτα, Βιετνάμ.

1.1 Διεθνής Δυναμική και Ικανότητα



Η EC Harris, μέλος του ομίλου ARCADIS Group, είναι μια επιτυχημένη διεθνής εταιρεία παροχής συμβουλευτικών υπηρεσιών στον τομέα των Ακίνητων Περιουσιακών Στοιχείων (Built Asset Consultancy) σε τομείς όπως τα έργα υποδομής, ο βιομηχανικός τομέας, η αγορά ακινήτων (real estate) και ο κατασκευαστικός τομέας, προσφέροντας στους πελάτες της εξειδικευμένες υπηρεσίες συμβούλου σε όλα τα στάδια ολοκλήρωσης του έργου. Παρέχουμε στους πελάτες μας λύσεις οι οποίες είναι μακροπρόθεσμα βιώσιμες και οι οποίες αντιμετωπίζονται μέσα στο πλαίσιο των επιχειρηματικών τους αναγκών και όχι απλά σαν μεμονωμένα έργα.

Ο Τομέας Αεροδρομίων της εταιρείας μας διαθέτει την εμπειρία, την τεχνογνωσία τις σχέσεις και την ικανότητα να διεκπεραιώνει και να παραδίδει επιχειρηματικές λύσεις που απαιτούν οι Ιδιωτικές ή Κρατικές εταιρείες αεροδρομίων, εταιρείες λειτουργίας και διαχείρισης αεροδρομίων, επενδυτές, προμηθευτές για κάθε είδους Αεροπορικές Κατασκευές .

Η εμπειρία μας έχει αποδείξει ότι πολύ σπάνια οι προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι Πελάτες μας μπορούν να αντιμετωπιστούν με μια μονοσήμαντη παραδοσιακή παροχή υπηρεσίας συμβούλου. Εμείς έχουμε την ικανότητα να αντιλαμβανόμαστε τις συγκεκριμένες ανάγκες των πελατών μας και να δημιουργούμε πρωτοπόρες εφαρμογές ενός ευρέως φάσματος καινοτόμων αλλά και παραδοσιακών μεθόδων ώστε να παραδίδουμε ρεαλιστικά/πραγματικά αποτελέσματα στους πελάτες μας.

Ο Τομέας Αεροδρομίων της εταιρείας μας, προσφέρει υψηλής ποιότητας επαγγελματικές υπηρεσίες στον τομέα της αεροπορικής μεταφοράς, εξασφαλίζοντας σημαντικά λειτουργικά και επιχειρηματικά οφέλη στους πελάτες μας.

Η μέχρι τώρα επιτυχημένη πορεία μας σε μεγάλο αριθμό σημαντικών αεροπορικών έργων δίνει στους πελάτες μας εμπιστοσύνη για την ικανότητα μας να παραδίδουμε υψηλής ποιότητας, οικονομικά αποδοτικές λύσεις με χρονική συνέπεια και εντός προϋπολογισμού. Οι υπηρεσίες μας περιλαμβάνουν:

- Υπηρεσίες διαχείρισης Κόστους (Cost Management)
- Διαχείριση Χρονοδιαγράμματος και Κατασκευής (Programm & Construction Management)
- Ρυθμιστικά Σχέδια (Master Planning) και Υπηρεσίες Σχεδιασμού (Design Services)
- Μελέτες Πρόβλεψης Κίνησης (Traffic Forecasting), Αξιολόγηση της Αγοράς (Market Assessments)
- Επιχειρησιακή Ετοιμότητα και Δόκιμες Συστημάτων (Operational Readiness and Testing)
- Επενδύσεις και Υπηρεσίες Ελέγχου (Investment and Due Diligence)
- Διαχείριση Αεροπορικής Κίνησης & Μελέτες Αεροναυτιλίας (Air Traffic Management & Communication Navigation Surveillance Consultancy)
- Στρατηγικές & Κανονισμοί & Τεκμηρίωση (Policy & Regulation & Documentation)
- Μελέτες Πληροφορικών, Επικοινωνιών και Τεχνολογίας Αεροδρομίων (Information, Communications & Technology for Airports)
- Διασφάλιση Συστημάτων Πληροφορικής και Τεχνολογίας ICT (Information Communication Technology Systems Assurance)
- Μελέτες Ασφάλειας και Επικινδυνότητας (Safety and Risk Engineering) και Μελέτες Επιχειρησιακά Κρίσιμων Συστημάτων (Business Critical Systems)
- Περιβαλλοντική Αξιολόγηση (Environmental Assessment)

Όλες οι παραπάνω υπηρεσίες είναι οι βασικοί κλάδοι από τους οποίους απορρέουν τα προϊόντα μας για την Αεροπορική Βιομηχανία και οι λύσεις που παρέχουμε. Είναι επίσης οι βασικές αρχές βάσει των οποίων ικανοποιούμε τις απαιτήσεις των πελατών μας.

Η ομάδα του Τομέα Αεροδρομίων της εταιρίας μας στελεχώνεται με πάνω από 240 επαγγελματίες της Αεροπορικής Βιομηχανίας και των συμβουλευτικών υπηρεσιών που προσφέρουν οικονομικά αποδοτικές και λειτουργικές λύσεις στην εν λόγω βιομηχανία. Ο Τομέας Αεροδρομίων της εταιρείας μας έχει ετήσιο κύκλο εργασιών €30 εκατομμυρίων και αναλαμβάνει έργα σχεδιασμού αεροσταθμών αεροδρομίων (terminals), υποδομών χώρων ελεγχόμενης πρόσβασης (airside) και χώρων αστικής πρόσβασης (landside). Οι μηχανικοί μας, , αρχιτέκτονες, σχεδιαστές, μηχανικοί οργάνωσης και διαχείρισης κατασκευών, επιστήμονες επιχειρησιακής έρευνας, ειδικευμένοι οικονομολόγοι, αναλυτές κοστολόγησης έχουν πολύ μεγάλη εμπειρία σε έργα αεροδρομικής υποδομής.

Σε περίπτωση επιτυχούς επιλογής μας, η προτεινόμενη ομάδα μας που θα αναλάβει τον ρόλο του Ανεξάρτητου Μηχανικού θα αποτελείται από Έλληνες καθώς και διεθνείς εμπειρογνώμονες της αεροπορικής βιομηχανίας. Ο επικεφαλής της ομάδας μας, Αλέξανδρος Νούτσος, είναι Έλληνας υπήκοος και Πολιτικός Μηχανικός. Κατείχε σημαντικές θέσεις στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών υποστηρίζοντας τόσο τον Κατασκευαστή όσο και την Εταιρεία Διαχείρισης του Αεροδρομίου.

Μετά την λήξη της θητείας του στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών το 2008 διετέλεσε Δ/της Τεχνικών Υπηρεσιών στο Διεθνές Αεροδρόμιο Queen Alia, υπεύθυνος για λογαριασμό του Διαχειριστή του Αεροδρομίου και Επενδυτή για το σχεδιασμό, κατασκευή και λειτουργία έναρξης του καινούργιου επιβατικού αεροσταθμού, ικανότητας 9 εκατομμυρίων επιβατών ετησίως.

Το 2013, ο κ. Νούτσος διατέλεσε Δ/ντης Τεχνικών Υπηρεσιών στο Διεθνές Αεροδρόμιο του Sao Paulo για την κατασκευή του 3ου επιβατικού αεροσταθμού (TPS3) (αεροσταθμός 200.000μ2 και 20 εκ. επιβατών ετησίως) για το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Ποδόσφαιρου. Μετά την έναρξη

λειτουργίας του αεροσταθμού τον Μάιο του 2014, ο κ. Νούτσος είναι Υπεύθυνος Σχεδιασμού στο Διεθνές Αεροδρόμιο της Λίμα στο Περού, όπου είναι υπεύθυνος για την εκπόνηση του σχεδιασμού (προμελέτη, μελέτη εφαρμογής και σύνταξη τευχών δημοπράτησης) για την αναβάθμιση του υπάρχοντος αεροσταθμού, νέου ενδιάμεσου αεροσταθμού, νέου διαδρόμου 3.500μ, , υποδομής χώρων ελεγχόμενης πρόσβασης, εμπορευματικού σταθμού, κτίριο διάσωσης και πυροσβεστικής υπηρεσίας, πύργου έλεγχου και εγκαταστάσεων αστικής πρόσβασης.

Ο Αλέξανδρος Νούτσος θα υποστηρίζεται από ομάδα Ελλήνων και αλλοδαπών μηχανικών (πολιτικών μηχανικών, μηχανολόγων και ηλεκτρολόγων) καθώς επίσης και σχεδιαστών αεροδρομίων και ειδικών κοστολογήσεων, που έχουν εμπειρία στον σχεδιασμό αεροδρομίων, ενώ μέλη της ομάδας έχουν ευρεία εμπειρία σε θέσεις ανεξάρτητου συμβούλου μηχανικού σε αεροδρόμια όπως τα Queen Alia International Airport, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, Αεροδρόμιο Λάρνακας και Πάφου, καθώς και τεχνικού συμβούλου για πολυάριθμες εταιρίες λειτουργίας και διαχείρισης αεροδρομίων, όπως το Διεθνές Αεροδρόμιο του Δελχί, το Αεροδρόμιο Heathrow, το Αεροδρόμιο Gatwick, το Αεροδρόμιο του Sao Paolo και έχουν υποστηρίξει το Πορτογαλικό Δημόσιο για την πώληση/ιδιωτικοποίηση του δικού του δικτύου αεροδρομίων.

Η ομάδα θα είναι υπεύθυνη σύμφωνα με τις προδιαγραφές του άρθρου 21 της Σύμβασης Παραχώρησης για την επίβλεψη των Επικείμενων Έργων, επιθεώρηση και έκδοση του πιστοποιητικού παράδοσης των Έργων του Δημοσίου, παρακολούθηση των εργασιών (χρονοδιάγραμμα υλοποίησης και κόστος), αξιολόγηση συνθηκών των εγκαταστάσεων, έλεγχο και έγκριση των σχεδίων υλοποίησης ανακαίνισης, διασφάλιση ποιότητας, παρακολούθηση εργοστασιακών δοκιμών προμηθευτών, διαχείριση όποιων αλλαγών και διαφοροποιήσεων απαιτηθούν, παρακολούθηση της εφαρμογής των εγκεκριμένων περιβαλλοντικών όρων, πιστοποίηση των δοκιμαστικών αρχαιολογικών τομών, επίβλεψη των εργασιών κατασκευής, έλεγχο και έγκριση μελετών/σχεδίων, έλεγχο, και επιβεβαίωση ότι η εφαρμογή του Ρυθμιστικού Σχεδίου και των Επικείμενων Έργων συμβαδίζει με τις απαιτήσεις της επιβατικής κίνησης και ικανοποιούν τον αρχικό στόχο.

Η ποιότητα και η πληθώρα των ικανοτήτων της ομάδας με την εκτεταμένη εμπειρία και την ικανότητα σε καινοτόμες λύσεις, παρέχει υψηλής ποιότητας συμβουλευτικές υπηρεσίες με προστιθέμενη άξια και απτά οφέλη. Η EC Harris έχει ήδη κερδίσει μια εξαιρετική φήμη στην παράδοση υψηλής ποιότητας σχεδιασμού έργων αεροδρομίων καλύπτοντας τις απαιτήσεις των πελατών, με χρονική συνέπεια και εντός του οικονομικού προϋπολογισμού.

2. Όνομα Εταιρείας

EC Harris International Limited (Μέλος της Arcadis Group)

Αριθμός: 01093549

Ανώνυμη Εταιρεία καταχωρημένη στην Αγγλία και στην Ουαλία.

Έδρα: ECHQ, 34 York Way, London, N1 9AB

Τηλ: +44 (0)207 812 2000

Φαξ: +44 (0)207 7812 2001

3. Στοιχεία Επικοινωνίας

Paul Willis

paul.willis@arcadis.com

www.echarris.com

Global Head of Aviation Sector

4. Κριτήρια Επιλεξιμότητας για το ρόλο του Ανεξάρτητου Συμβούλου Μηχανικού

Παραθέτουμε κατωτέρω μερικά από τα έργα της EC Harris στον τομέα των Αεροπορικών Μεταφορών τα οποία έχουν ολοκληρωθεί ή βρίσκονται σε εξέλιξη τα τελευταία χρόνια:

1. Νέο Αεροδρόμιο Λισσαβόνας Πορτογαλία: Master Plan, Προμελέτη, Μελέτη Οικονομικής Βιωσιμότητας Έργου, Εκτίμηση CAPEX, OPEX, Μελέτες Πρόβλεψης Κίνησης, Τεχνικές Προδιαγραφές και Προμελέτη Σχεδιασμού Πληροφορικής και Επικοινωνίας;
2. Αεροδρόμιο Μασσαλίας, Master Plan, Διαχείριση Προγράμματος Σχεδιασμού Αεροσταθμού (Terminal Design Programme Management), Διαχείριση Κόστους και Εμπορική Διαχείριση (Cost and Commercial) και την Μελέτες Ανάλυσης Οφελών (Business Benefits);
3. Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, ανεξάρτητος μηχανικός για τον Σχεδιασμό και Κατασκευή του αεροδρόμιου, Τεχνικός Σύμβουλος Λειτουργίας του αεροδρόμιου κατά την διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων και του Champions League της UEFA;
4. Λάρνακα Κύπρος, υποστήριξη του ανεξάρτητου μηχανικού για τα εξειδικευμένα συστήματα του αεροδρομίου (VDGS, CUTE, CUSS, AODB, PBB etc.) και την Λειτουργία Έναρξης (Operational Readiness) and λειτουργία εκκίνησης για την περιοχή ελεγχόμενης πρόσβασης και για τα συστήματα αεροναυτιλίας. Εκπόνηση των Προδιαγραφών Αδειοδότησης (Licensing Requirements), εκπόνηση Εγχειριδίου Λειτουργίας του Αεροδρομίου (Aerodrome Operational Manual) και όλων των Πρότυπων Διαδικασιών Λειτουργίας (Standard Operational Procedures).
5. Σιγκαπούρη, Changi Airport, Τεχνικές Μελέτες Αξιολόγησης Ασφάλειας και Επικινδυνότητας (Safety & Risk Assessments) για την υποστήριξη της ανάπτυξης των έργων υποδομής των χώρων ελεγχόμενης και την έγκριση της ανάπτυξης από τον κρατικό φορέα/ρυθμιστή.
6. Αεροδρόμιο Heathrow, Παροχή Υπηρεσιών Συμβούλου για την υποστήριξη του προγράμματος κεφαλαιακής ανάπτυξης ύψους € 4.5 δις . Οι υπηρεσίες μας περιελάμβαναν τη Διαχείριση Προγράμματος (Program Managers) για τον αεροσταθμό Τ2, τη Διαχείριση Κόστους και την Εμπορική Διαχείριση, Master Planning, τη Διαχείριση Σχεδιασμού, τις Μελέτες Ανάλυσης Οφελών (Benefits Analysis) και Ελέγχους Επικινδυνότητας και Έργου (Risk & Project Controls);
7. Αεροδρόμιο Σάο Πάολο, Διαχείριση Προγράμματος και Κατασκευής για την επέκταση του Νέου Αεροσταθμού έκτασης 200,000 m^2, TPS-3 και επίσης Σχεδιασμός Ετοιμότητας Λειτουργίας και Λειτουργίας Έναρξης του Σταθμού;
8. Νέο Αεροδρόμιο Πεκίνου, Προμελέτη του Νέου Αεροσταθμού έκτασης 700,000 m^2 για το Νέο Αεροδρόμιο του Πεκίνου;
9. Αεροδρόμιο Μπρούνει, Master planning, Σχεδιασμός χώρων ελεγχόμενης πρόσβασης, και Διαχείριση χρονοδιαγράμματος και κατασκευής για την αναβάθμιση του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης και τον εκσυγχρονισμό των χώρων ελεγχόμενης πρόσβασης του αεροδρόμιου
10. Αεροδρόμιο Χονγκ Κονγκ, Μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων και Ανάπτυξη Στρατηγικής του προτεινομένου 3ου διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης.
11. Αεροδρόμια της Πορτογαλίας, Τεχνικός Σύμβουλος σε μια από τις Κοινοπραξίες που υπέβαλαν προσφορά για τα Αεροδρόμια της Πορτογαλίας. Οι υπηρεσίες περιελάμβαναν μελέτες πρόβλεψης κίνησης, Master planning, CAPEX, OPEX και μελέτη αξιολόγησης εσόδων.

12. Αεροδρόμιο Abu Dhabi, μελέτη/ανάπτυξη σχεδίου λειτουργίας για την υποστήριξη του νέου κτιρίου του αεροσταθμού στο αεροδρόμιο του Abu Dhabi.
13. Διεθνής Εμπορευματικός Σταθμός Heathrow, Master Plan και Στρατηγική Αξιολόγησης του Σταθμού Εμπορευμάτων της αεροπορικής εταιρείας British Airways, προμελέτη των νέων εγκαταστάσεων.
14. Νίκαια, Αεροδρόμιο Κυανής Ακτής (Côte d'Azur Airport) Γάλλια, Στατική μελέτη του νέου πύργου έλεγχου.
15. Διεθνές Αεροδρόμιο Queen Alia, Τεχνικός Σύμβουλος Επένδυσης για την εταιρεία AD και ADPi για την αναδιαμόρφωση του αεροδρομίου;
16. Αεροδρόμιο Δουβλίνου, Αεροσταθμός 1, Τεχνικός Σύμβουλος για την Μελέτη σχεδιασμού και το επιχειρηματικό σχέδιο, του εκσυγχρονισμού του αεροσταθμού 1του Αεροδρομίου του Δουβλίνου.
17. Αεροδρόμιο Μάντσεστερ, Ανάπτυξη της Στρατηγικής διαχείρισης των περιουσιακών στοιχείων και ακινήτων του αεροδρομίου για την λειτουργία και συντήρηση των αεροδρομίων που είναι υπό την διαχείριση και ανήκουν στον Όμιλο του Αεροδρομίου του Μάντσεστερ.(Αεροδρόμια Manchester, Stansted, East Midlands and Bournemouth).
18. London City Airport, Διαχείριση Έργου και Κόστους (Project and Cost Managers) για την αναδιαμόρφωση του αεροδρομίου.

4.1 Παραδείγματα/Αναφορές έργων βάσει της απαιτήσεων της παραγράφου 4.1.9(c) της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς

Διεθνές Αεροδρόμιο Jorge Chavez, Λίμα, Περού



Σχεδιασμός Αεροδρόμιου(15 εκατ. Επιβάτες ετησίως)

Περιγραφή

Η εταιρεία LAP (Lima Airport Partners) ανάθεσε στην EC Harris να ανασχεδιάσει τον υπάρχοντα αεροσταθμό, να σχεδιάσει ένα νέο ενδιάμεσο αεροσταθμό, ένα σταθμό εμπορευμάτων, ένα νέο πύργο ελέγχου καθώς επίσης και ένα νέο παράλληλο διάδρομο καθώς και υποστηρικτικές εγκαταστάσεις χώρων αστικής πρόσβασης. Το έργο επίσης περιλαμβάνει σχεδιασμό συστημάτων πληροφορικής, ασφάλειας, διαχείρισης αποσκευών, και συστημάτων πλοήγησης και άλλων εξειδικευμένων συστημάτων αεροπλοΐας. Το έργο έχει διάρκεια 20 μήνες και περιλαμβάνει βασικό σχεδιασμό (master planning), προμελέτες, μελέτες εφαρμογής και τεύχη δημοπράτησης για την φάση κατασκευής.

Σχεδιασμός Νέου Αεροσταθμού του Αεροδρομίου Charleroi, Βρυξέλλες, Βέλγιο



Σχεδιασμός Αεροδρομίου (7 εκατ. Επιβάτες ετησίως)

Περιγραφή

Η EC Harris (Arcadis) παρέδωσε τις λεπτομερείς μελέτες σχεδιασμού και κατασκευής για το νέο αεροσταθμό του Αεροδρομίου Charleroi στο Βέλγιο. Το αεροδρόμιο εξυπηρετεί κυρίως αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους και έτσι σχεδιάστηκε ακριβώς για αυτό τον σκοπό. Η εταιρεία μας στόχευσε στην αποτελεσματικότητα της λειτουργίας, των συστημάτων πληροφορικής και στο μεγάλο αριθμό επιβατών που πρέπει να εξυπηρετηθούν τις ώρες αιχμής. Ο σχεδιασμός μας περιελάμβανε επίσης σχεδιασμό συστήματος διαχείρισης αποσκευών, μηχανογράφησης και άλλων εξειδικευμένων συστημάτων. Επίσης παρείχαμε Διαχείριση Χρονοδιαγράμματος και Κατασκευής έως την ολοκλήρωση της κατασκευής των έργων και την έναρξη της λειτουργίας του.

Τεχνικός Σύμβουλος – GIP (Αεροδρόμιο Gatwick)



Τεχνικός Σύμβουλος GIP – Αεροδρόμιο Gatwick (35 κατ. Επιβάτες ετησίως)

Περιγραφή

Η EC Harris ορίστηκε το 2010 από την Gatwick Airports ως Τεχνικός Σύμβουλος για να υποστηρίξει τον επενδύτη τους GIP και την Ομάδα Ανάπτυξης στα επενδυτικά έργα κόστους € 1,2 δις στο αεροδρόμιο. Η EC Harris έχει 30 άτομα μόνιμο προσωπικό στο αεροδρόμιο το οποίο εργάζεται μαζί με την ομάδα ανάπτυξης στο Gatwick για αυτό το συγκεκριμένο επενδυτικό πρόγραμμα. Η ομάδα μας αποτελείται από διευθυντές ανάπτυξης, μηχανικούς έργου, υπεύθυνους εργοταξίου, διευθυντές κατασκευών, διευθυντές κοστολόγησης, διευθυντές σχεδιασμού και master plan καθώς το Gatwick αναβαθμίζει/ανακατασκευάζει τον Βόριο και Νότιο αεροσταθμό, το σύστημα διαχείρισης αποσκευών και τον χώρο ελεγχόμενης πρόσβασης.

5. Οργανωτική Ικανότητα και Ικανότητα Διαχείρισης

Λειτουργούμε σε πολλούς τομείς. Οι ειδικοί μας έχουν εξειδικευμένες γνώσεις στον τομέα τους, τεχνογνωσία και εμπειρία. Αντιλαμβανόμαστε τις προκλήσεις σε κάθε τομέα και παρέχουμε αποτελεσματικές λύσεις στους πελάτες μας ώστε να αντιμετωπίσουν αυτές τις προκλήσεις.

Η εταιρεία μας επενδύει συστηματικά στους υπαλλήλους μας και στις ικανότητές μας, προωθεί την προσωπική τους ανέλιξη και επιβραβεύει την υψηλή απόδοση. Συνδυάζουμε την ολοκληρωμένη ανά τομέα γνώση μας και τα πιο σύγχρονα τεχνολογικά μέσα με πόρους σε όλον τον κόσμο. Το καινοτόμο εργατικό δυναμικό μας διαθέτει πρόσβαση στη διεθνή τεχνογνωσία επιτρέποντας έτσι την επιτυχημένη εκπόνηση και παράδοση εμπορικά βιώσιμων λύσεων.

6. Ικανότητα Εκπλήρωσης Υποχρεώσεων

Η εταιρεία EC Harris ιδρύθηκε τον Μάιο 1911. Η εταιρεία μας παρέχει Ασφάλιση Επαγγελματικής Ευθύνης (Professional Indemnity Insurance) σε όλα τα έργα που αναλαμβάνει και σε επίπεδο που αναλογεί στο μέγεθος και την πολυπλοκότητα του κάθε έργου για το οποίο παρέχουμε τις υπηρεσίες μας. Η EC Harris επιβεβαιώνει ότι συμμορφώνεται απόλυτα με τους όρους που αναγράφονται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς με ημερομηνία 4 Φεβρουαρίου 2014, παράγραφος 4.1.9 (C)(iii).

EC HARRIS LLP
34 YORK WAY
LONDON
N1 9AB

WWW.ECHARRIS.COM

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.

Αθήνα, 06/10/2014

Η μεταφράζουσα και βεβαιούσα
Δικηγόρος

ΕΡΙΖ Ι. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΑΛΚΥΟΝΗΣ 37, 175 61 ΠΑΛΑΙΟ ΦΑΛΗΡΟ
ΤΗΛ.& FAX: 210 9884377
ΑΦΜ 043960730 - ΔΟΥ ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟΥ
Α.Μ. Δ.Σ.Α. 20757


EC HARRIS
AN ARCADIS COMPANY

EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
A AECOM COMPANY



EC HARRIS CAPABILITY STATEMENT

Prepared by: Paul Willis
Global Head of Aviation
EC Harris
t: +44(0) 7826 535496

© 2014 EC Harris LLP

EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY

ABOUT US

EC Harris is a successful global built asset consultancy in the infrastructure, industrial, real estate and construction sectors that offers clients expertise at all stages of the product life cycle. We offer our clients solutions that are robust in the long term, and are viewed within the context of their business needs rather than as simple one-off exercises. EC Harris' reputation is founded upon delivering better value results to clients through the provision of business support and project services. Established in London in 1911, EC Harris now operates with over 3,000 staff in over 40 offices in 28 counties worldwide, specialising in the strategic control and management of construction projects and facilities.

Our experience shows that the challenges faced by our Clients are rarely met through the provision of singular traditional professional services. It is our ability to understand the specific needs of clients and our innovative application of a wide range of both new to the industry and traditional skills that delivers real results.

The EC Harris Aviation Sector has the experience, knowledge, relationships and skills to deliver business solutions required by Public and Private Airport Owners, Operators, Acquirers and Vendors when dealing with all forms of Aviation Built Assets.

Our Aviation Sector offers high quality professional services to the aviation industry bringing significant operational and business benefits to our clients.



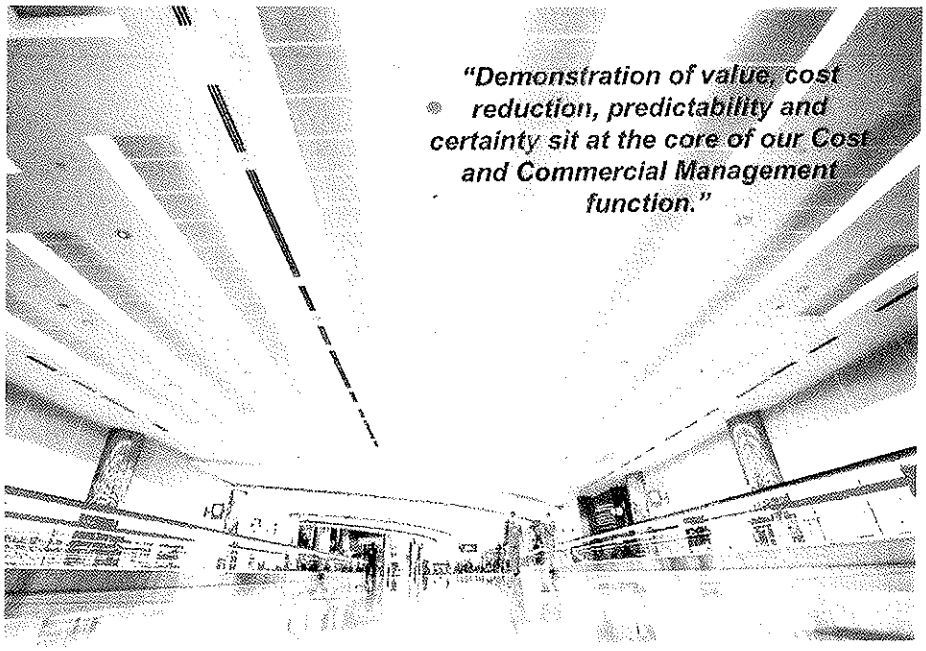
SERVICES & PRODUCTS

Our successes to date on a number of high profile aviation projects gives our customer's confidence in our ability to deliver high quality cost effective solutions on time and on budget. Our services include:

- £€$ nagement Services
- me & Construction Management
- Planning & Design Services
- Capacity Studies & Simulation
- orecasting , Market Assessments and Route Development Support
- onal Readiness and Testing
- ent & Due Diligence
- ic Management & CNS Consultancy
- Regulation & Documentation
- ion, Communications & Technology for Airports
- tems Assurance
- Safety and Risk Engineering and Business Critical s
- mental Assessment

These services are the cornerstones around which our general Aviation industry products and solutions are derived. They are also the key disciplines around which we deliver our clients' requirements.





COST AND COMMERCIAL MANAGEMENT

Our experience of working in complex airport environments within the UK and internationally, gives us significant knowledge and insight together with our understanding of the challenges you face allows us to deliver the following benefits:

- Demonstrable value for money
- Integrated and affordable solutions
- Access to external benchmarks and standards
- Predictability and certainty of outcomes
- Benefits of competition realised in outturn costs
- Commercial protection and advantage
- Rigorous application of mandatory processes
- Stakeholder acceptance
- Commercial planning to enable informed decision making

Our Cost and Commercial function is underpinned by the ability of our people to integrate and influence all members of the programme, project teams and supply chain to make this happen. We combine our knowledge and insight with Cost and Commercial expertise from other sectors and geographies, which bring new ideas, innovation, best practice and the required continuous improvement.

EC HARRIS
BUILT ASSET CONSULTANCY
AN AECOM COMPANY

PROGRAMME AND CONSTRUCTION MANAGEMENT

As one of the world's most dynamic industries, with a truly global perspective on its business development, there is a continual need to develop infrastructure to meet ever changing passenger and airline requirements.

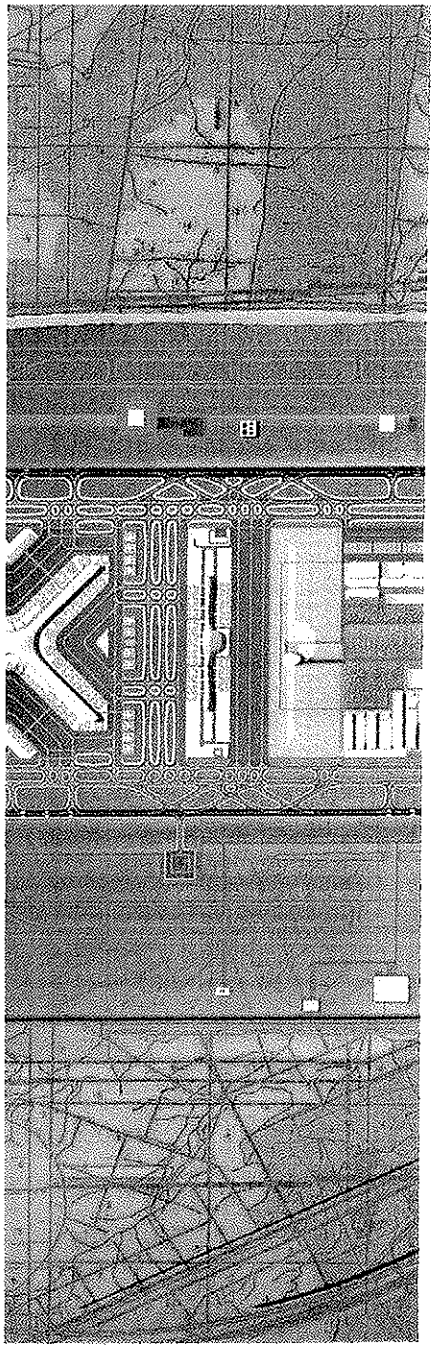
But do you know:

- If you have the right evidence to support capacity and investment decisions?
- The trigger point for new infrastructure development?
- The impact of increased traffic levels on delays and service?

To help our clients answer these questions, we have developed a number of strategic aviation services that bring certainty in an uncertain market. Whether it is our airport capacity studies which integrate passenger forecasts, planning and CAPEX spend; or airside, airspace and passenger simulation which evaluates the benefits of infrastructure investment prior to implantation, we maximise our clients efficiency agenda through predictability.



© 2014 EC Harris LLP



MASTER PLANNING AND DESIGN SERVICES

With a wealth of airport planning and industry knowledge our team offers planning & design management supervision to airport operators, developers and ATC service providers, engineer consultants and architects. Our range of master planning and design management services include:

- Airport Master Planning
- Airside Planning
- RET Placement
- RESA Design
- Retail and Commercial Development
- Design Management & Coordination
- CAPEX, OPEX & Revenue Modelling
- CNS-ATM & Airspace Planning
- Resource Planning
- Terminal Flow Management
- Facilities Planning and Sizing
- Minimum Technical Requirements Development

An ICT Master Plan should sit beside your Airport Master Plan as the mechanism for budgeting, staff management and process development. EC Harris will give you the confidence that your plan will lead to success in your ICT Operations.

The benefits of bringing us onto your team include:

- We provide an independent and unbiased view of your ICT environment
- We understand that your airport is unique and will develop a plan that matches your specific needs
- We bring a range of systems, people and process experience from a number of airport projects around the globe
- We have a culture of transferring knowledge and experience to leave a legacy of understanding from the ICT Planning process
- We are able to call upon an unrivalled amount of specific expertise to develop a plan that works for your airport.

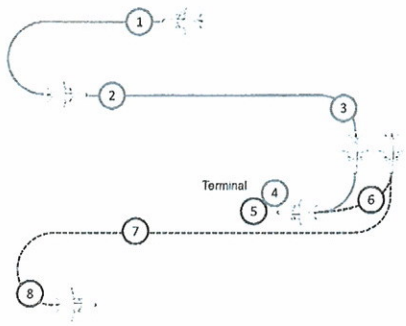
EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

AIRPORT CAPACITY STUDIES AND SIMULATION

Our team offers a unique blend of operational and simulation expertise in tackling airport capacity and efficiency issues to ensure that the airport asset is being used effectively.

With the ability to undertake both static assessments using our range of in house capacity assessment tools as well as our extensive experience in using commercial simulation software such as Simmod PRO! and CAST Modelling the EC Harris team offers a flexible and cost effective solution to our client's capacity and simulation needs including:

- Airside Simulation
- Terminal Simulation
- Airspace Simulation
- Carbon & Emissions Modelling
- Noise & Air Quality Modelling
- Runway Throughput Analysis
- Stand/Gate Capacity Analysis
- Efficiency and Bottleneck Analysis



1 Airborne Holding and Radar Manoeuvring
2 Approach and Landing
3 Arrival Taxi
4 Disembarkation
5 Departure Gate
6 Pushback
7 Departure Taxi
8 Runway Holding and Take-off





TRAFFIC FORECASTING, MARKET ASSESSMENTS AND ROUTE DEVELOPMENT SUPPORT

Using our in-house model, our forecasting experts have the ability to carry out detailed long range air traffic forecasts using either top down or bottom up approaches according to specific client or study requirements. Our range of services in this area are listed below:

- Short, Medium and Long Range Forecast Development
- Economic forecasting
- Market Sector Analysis and Cost Benefit Analysis
- Bespoke airport forecasts
- Air route demand assessments

Traffic forecasting and the ability to accurately predict future passenger, aircraft movements and cargo demand is fundamental to any airport and the decisions that are required to be made for future investments. The ability to predict future growth in a cost and time effective manner is an essential objective so that airport operator or owner, its executive management and investors can make the right operational and strategic decisions. EC Harris has a vast experience in developing traffic forecasts for numerous international airports, investors and developers. Through these commissions we have built a comprehensive Traffic Forecast Model that we have used on projects for numerous clients. The development of a traffic forecast model and the inputs and outputs that are required differ from client to client and from our experience there is not one model that fits all requirements.

EC Harris has also developed a Route Development Support framework that identifies whether the expected benefits from the proposed route applying for the support outweigh the cost for supporting it and proposes the most appropriate strategy for supporting each route under appraisal. The main strategies that we employ for supporting these routes include:

- Direct funding from the organisations and authorities involved
- Co-marketing strategies with other interested parties
- Connecting cultures and regions
- The grouping of a huge variety of different incentives under a single framework



OPERATIONAL READINESS AND TESTING

With experience in operational readiness and transfer and testing of airport terminal buildings and airside operations, EC Harris has unique expertise in providing management, co-ordination, stakeholder alignment, trial operations, training and documentation preparation for the opening and transfer of airport operations.

Our services include:

- Facility & Operational Planning
- Stakeholder Coordination & Alignment
- Resource Planning & Contingency Management
- Management & Coordination
- Operational Readiness
- Transfer of Operations
- Staff Training
- Preparation of Standard Operating Procedures

Planning	Programme Development	Programme Execution	Trial Ops, Relocation & Transfer	Post Opening Services

Enabling Successful ORAT Delivery Through Operational, Technical and Project Management Expertise

Concept of Operations	Stakeholder Co-ordination	SOP & Documentation	Project Management	Cost Management	Programme Management
ICT & Systems Management	Training Definition	Recruitment Assistance	Quality Control	Document Control	Interface Management
Move Management	Post Opening Services	End User Trials	Risk Management	Project Controls	Procurement

© 2014 EC Harris LLP

EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY

INVESTMENT AND DUE DILIGENCE

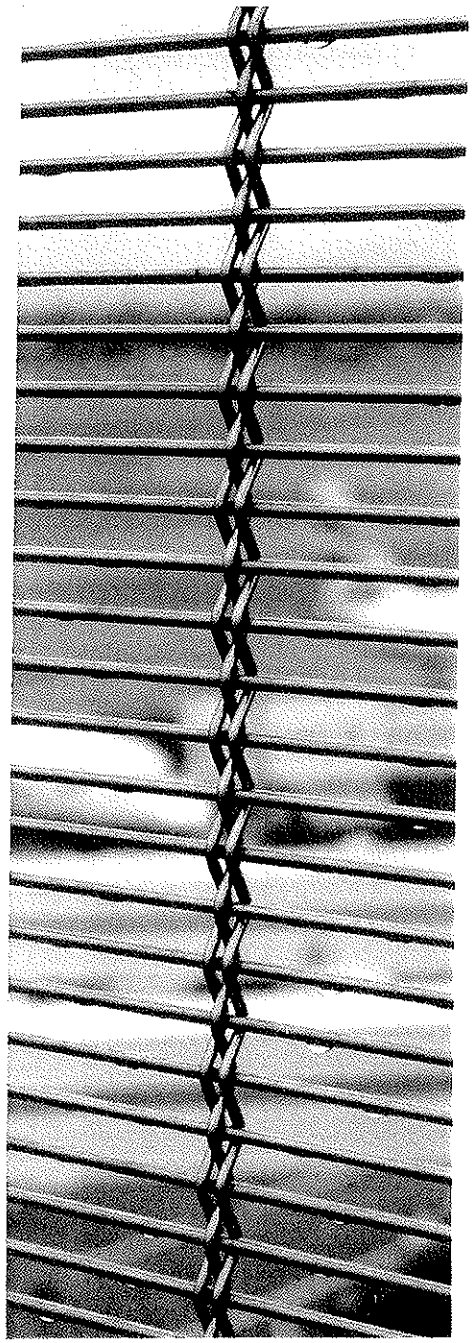
The acquisition of any major asset must be undertaken with extreme care in order to protect the client both during the acquisition and during the lifetime of operational use following the acquisition.

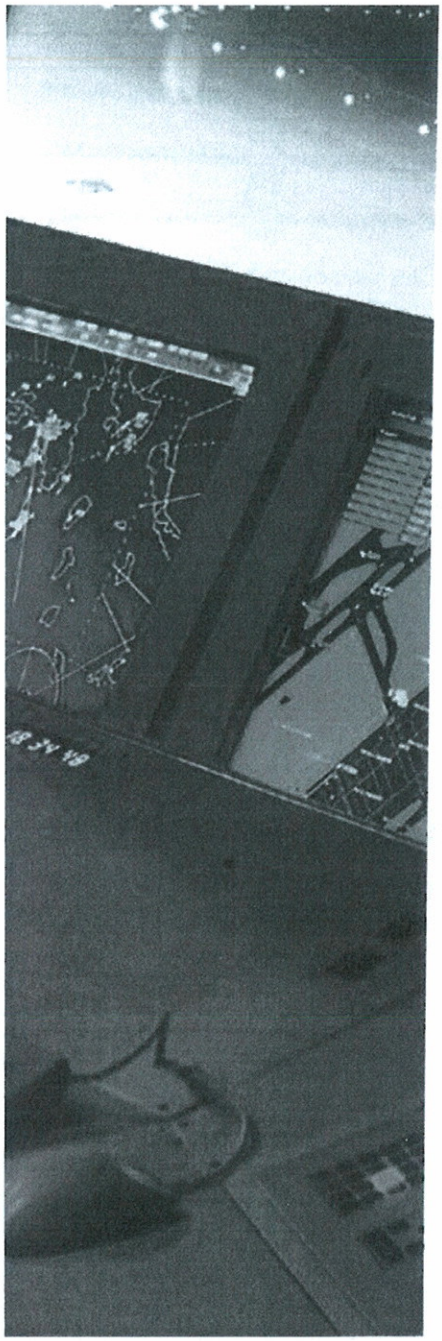
EC Harris has a combined Technical & Operational Team that have developed a process to support investors, developers, vendors and operators with airport privatisation and acquisition initiatives. We can provide the detailed technical and operational support to provide clients with the assurance and certainty throughout the bidding, negotiation, contract award and operation of the airport asset.

Our core skills include:

- Risk & Opportunity Assessment
- Asset Valuation
- Financial Feasibility & Investment advice
- Commercial and Contract Valuation
- Investment & Traffic Scenario Testing
- Integrated CAPEX, OPEX & Revenue Modelling
- Technical & Financial Due Diligence
- ICT Due Diligence
- Feasibility and Business Planning
- Data Room Management
- Environmental Impact

We also have significant experience in undertaking Due Diligence of airport ICT infrastructure. Our professionals can undertake detailed audits of the solutions in place to understand the functionality, maintainability and commercial aspects that might have a major impact upon the acquisition of the airport. From these initial audits we will work with you to develop strategies for acquisition including ICT planning, solution modification or replacement, commercial novation and transition. A major part of this work will be to develop models for acquisition and long term costs relating to the ICT infrastructure.





AIR TRAFFIC MANAGEMENT & CNS CONSULTANCY

With a wealth of expertise in this area, our team can provide ATM and CNS consultancy services in the following areas:

- Airspace Planning and Procedure Design
- ICAO Annex 14, FAA and PANS-OPS 8168 obstacle assessment
- Preparation of Aeronautical Information Publications and MATS documentation
- ATC Tower planning and operational support
- Preparation of CNS-ATM Technical & Operational Requirements
- CNS – ATM Risk & Safety Assessments
- Supplier programme and conformance monitoring
- Integration, testing and acceptance management
- Software engineering

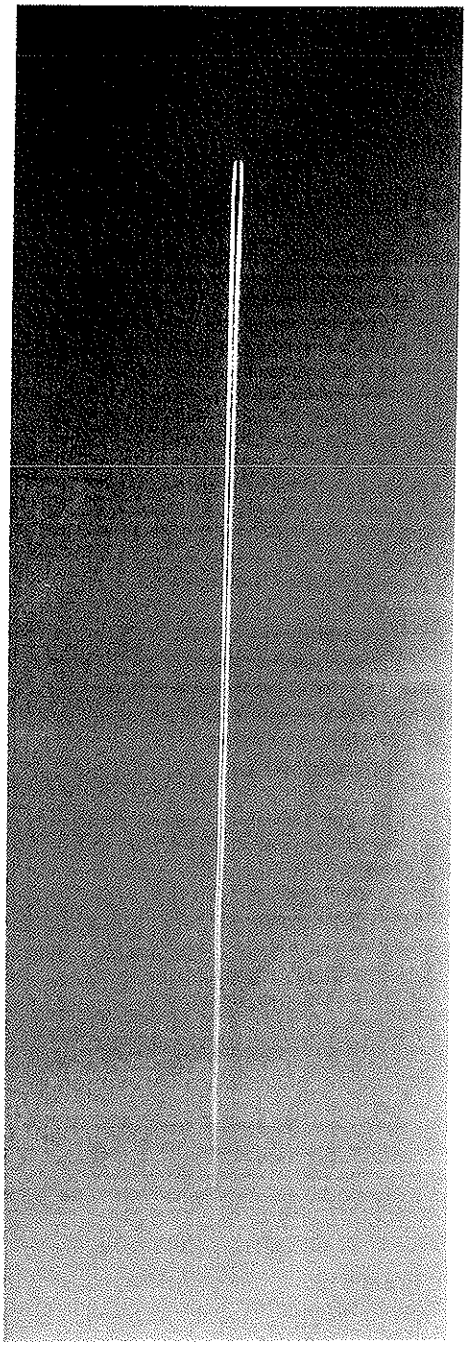
We are working globally with ANSP's and their suppliers to help them achieve their safety objectives, and importantly, demonstrate this to the satisfaction of national and international regulators. We can support you with safety training, safety management and safety engineering support. Our Consultants are experts in the application of National and International standards and guidelines including IEC 61508 and RTCA DO 178B.

We offer a wide range of Safety Consultancy services including:

- Hazard and risk assessments
- Specification of safety policies and procedures
- Safety case preparation and maintenance
- Vendor assessment and management

The EC Harris Strategic Aviation Team has a proven record of fulfilling the needs of ANSP's and solution providers, from airport control towers to complete area control centres. Regulatory authorities around the globe have benefitted from our expertise in the specification of safety-management and safety-approval standards and requirements.

EC HARRIS
BUILT ASSET CONSULTANCY



POLICY, REGULATION & DOCUMENTATION

The continuous requirement for a safe and efficient operation for airport operators, service providers and the general public has resulted in the requirement of Standards and Recommended Practices (SARPs) for assuring a safe and efficient operation on and around an airport. Consequently, the need for national authorities to have clearly defined processes and procedures for the certification and on-going regulation of airports and the national airspace infrastructure is essential.

In addition to Safety Regulation many airports are subject to economic regulation. The application of different regulatory modes such as price caps our rate of return regulation have a direct impact on the capital investment and the average yield per passenger to be charged to the airlines.

Our team is experienced and can offer the following services.

- Certification & Approval
- Economic Regulatory Modelling
- ICAO Annex 14 and CAP168 Audits
- Preparation of Aerodrome Operations Manuals, Standard Operating Procedures, Stand Manuals, Emergency Plans, Contingency Plans etc.
- Risk and Safety Assessments

EC HARRIS
BUILT ASSET CONSULTANCY
A AECOM COMPANY

INFORMATION, COMMUNICATIONS AND TECHNOLOGY FOR AVIATION

Operating modern airports requires the highest standards in processes and people to deliver safe and efficient service. More and more reliance is being placed upon computer systems to support the demands of the many stakeholders involved. Procuring and managing the development of complex and integrated systems requires specialist skills. Our specialist Information, Communications and Technology Team has an enviable track record in this field, meeting and exceeding the demands of airport builders, operators and system and solution suppliers. We have supplied airport authorities worldwide with expertise throughout their projects, ensuring that suppliers deliver solutions that work correctly, are on time and within budget. Services offered include:

- ICT Strategy and Master Planning
- Due Diligence
- Requirements management
- Tender preparation and evaluation
- Vendor assessment and supplier management
- System and software design and assurance
- Acceptance and benchmark testing
- Project risk management

Our expertise in system and software procurement, design, development and integration of landside and airside systems include:

- Communications
- Passenger processing
- Safety and security
- Building management and logistics
- Back office and support solutions
- Systems integration
- Command and Control including Collaborative Decision Making

EC Harris gives clients peace of mind by demonstrably reducing the risks involved in procuring and developing large and complex airport systems, building confidence into projects from initial stages through to operational use.



© 2014 EC Harris LLP

EC HARRIS
BUILT ASSET CONSULTANCY

ICT SYSTEMS ASSURANCE

Industry today has become totally reliant upon computer based systems, systems that have become increasingly complex to specify, to develop, to integrate and to operate. The task of ensuring that these systems can be trusted to work as intended, that are predictable in their operation and meet the required standards is known as Systems Assurance.

There is a large range of tools available to undertake the Systems Assurance function. While all are valid, the selection of the most appropriate tool for a project or task is one that requires experience, sound judgement and industry knowledge.

Through a history spanning more than 25 years, our specialist ICT Team has been providing Systems Assurance consultancy services to support development projects around the globe. Our experience is second to none and over time we have developed methods and processes that are both appropriate and cost effective.

Combining Systems Management functions with Performance and Standards confirmation, we are able to deliver confidence in the outcome of your projects.

We underpin on-going project support activities with assessments of safety, hazards and risks combined with formal analysis of Reliability, Availability and Maintainability to provide comprehensive coverage of Systems Assurance tasks.

We offer support through the complete project lifecycle from initial requirements capture through to transition to operational use. By working as an integral part of your own project team we are able to instil principals of good Systems Assurance leaving a legacy of project discipline and process to your future projects.

The benefits to your project will include:

- Risks are identified and managed early in the project
- Evidence of compliance with requirements, both functional and non-functional is available throughout the project
- Resources for management are focused on areas of highest risk
- High levels of visibility are achieved
- Risks of cost and programme overrun are minimised



EC HARRIS
BUILT ASSET CONSULTANCY
A RICARDS COMPANY

SAFETY AND RISK ENGINEERING AND BUSINESS CRITICAL SYSTEMS

Computer based systems now form the basis of most operational environments. These solutions are often complex, powerful and difficult to understand yet they can form a major part of any infrastructure project. For systems that are relied upon to provide a safe and reliable operational environment it is vital that those developing, buying and operating them have the confidence that safety has been built in from the outset.

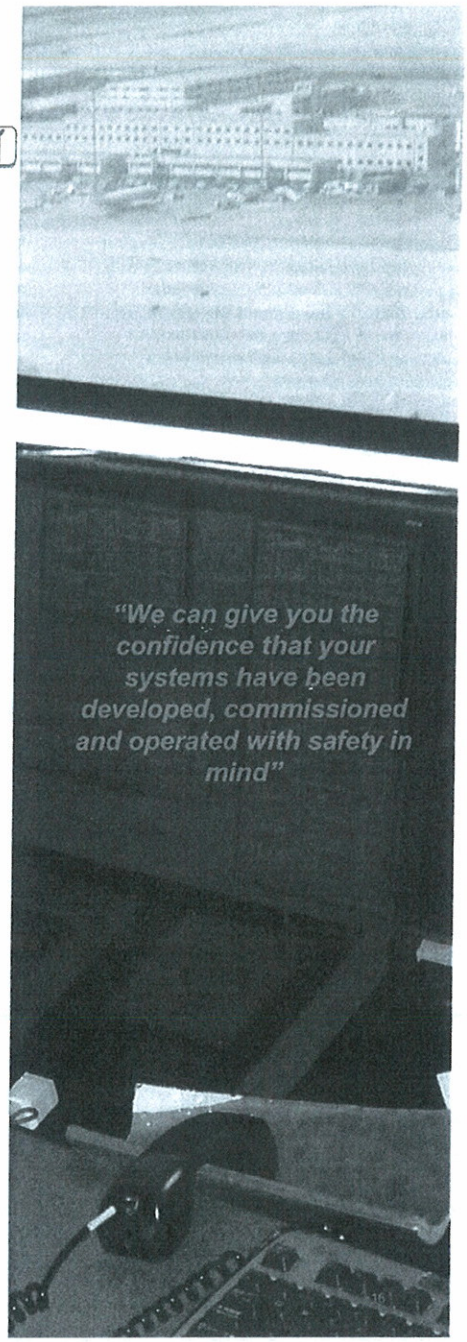
Our experts have been providing consultancy in safety and critical systems and software engineering for over 25 years. In that time we have built a superb reputation for our skills, understanding and practical capabilities in supporting the development of safety and business critical solutions around the globe. Our knowledge and understanding of the need for safety and reliability, the application of international standards and the demands of regulatory organisations in unsurpassed.

EC Harris can provide you with support as you procure or develop safety and business critical systems:

- Identification of hazards and risks
- Hazard and Risk Analysis
- Oversight of hazard and risk resolution
- Independent audit and verification
- Software analysis and reverse engineering
- Safety Plan and Strategy development
- Complete Safety Management Systems
- Safety Case development
- Standards conformance auditing
- Provision of Independent Safety Assessors
- Vendor safety oversight

We can give you the confidence that your systems have been developed, commissioned and operated with safety in mind, satisfying you, your staff and regulators that you have done all you can to deliver safe and reliable products and services to your clients.

© 2014 EC Harris LLP



EC HARRIS
BUILT ASSET CONSULTANCY

ENVIRONMENTAL ASSESSMENT



In shaping the future, airports will need to increase efforts to make the case for going green more compelling. This is not straightforward, as the green agenda still struggles to gain traction and move beyond the stigma of being an overused, misunderstood buzzword. EC Harris aviation experts actively deliver a range of green advisory and technical services to airline and airport clients across Europe, Asia-Pacific, Africa and Latin America. A key focus is to highlight the benefits that green solutions provide using a 'whole life cost' approach. For example, the rationale behind investing in intelligent building systems, green technologies or renewable energy systems is far more compelling when significant operational cost savings can be demonstrated across a 20-25 year asset life with attractive returns on investment and better overall asset performance. Importantly, the thinking must move beyond the capital expenditure focus to 'whole life cost' performance where significant financial and environmental benefits await.

Our team of Aviation Environmental & Sustainability experts are highly experienced at working with Airport operators, Airlines and Investors to provide the following broad spectrum of services:

CORE SERVICES

[illegible]	Management + Coordination	Screening + Scoping Studies	EIS Preparation	Post-Application Support	Peer Review
[illegible]	Environmental Policy	EMS (ISO 14001:2004 + Bespoke)	Environmental Management Plans	Audits (Environment + Compliance)	Environmental Awareness Training
Strategic Environmental Planning	Environmental Permits + Compliance	Benchmarking	Environmental Due Diligence	Risk Assessment	Technical Advisory
Airspace + Airport Carbon Assessment	Aircraft Fuel Burn Analysis	Aircraft + Airport CO_2 Analysis	LTO Cycle Accounting	Fuel + CO_2 Cost Analysis	ACA Programme Advisory
[illegible]	Birdstrike Hazard Assessment	Bird Control/Management Plans	Wake Vortex Stake Risk Assessment		

EC HARRIS
BUILT ASSET CONSULTANCY
AN ARCADIS COMPANY

WHAT SETS US APART?

- Our integrated strategic and commercial approach maximises return on investment in contrast to traditional engineering based solutions
- Our capability is end-to-end that fully encompasses planning, development and investment advice through to capital delivery, programme management and operations
- Our aviation decision making tool kit provides key decision makers with accurate, transparent and detailed analysis to support critical business strategies
- We have the ability to secure the best financial outcome and deal in the privatisation of aviation assets
- We have proven processes and track record for delivering time and cost certainty
- Cross sector expertise in aviation, commercial, retail, residential, hotels, highways and rail delivers maximum value
- Global reach spans the UK & Ireland, United States of America, Europe, Middle East and Asia.



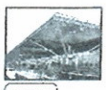
© 2014 EC Harris LLP

CASE STUDIES



CASE STUDIES

DEVELOPMENT OF 5 YEAR CAPITAL PLANS, STANSTED AND EDINBURGH AIRPORTS, UK



Services included whole life costing, the evaluation of risk and opportunity and consultancy services relating to procurement.

£€$

T1 PORTFOLIO, HEATHROW AIRPORT, UK



We designed and implemented a programme and project level methodology to manage risk and opportunity. The key levers of risk and business continuity were balanced with investment opportunities.

£€$

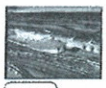
LAX SOUTHSIDE AIRFIELD IMPROVEMENT PROGRAMME, LOS ANGELES AIRPORT, USA



We provided staff for the Construction Management. The projects included widening taxiway/runway intersections along the north and south airfields, relocation of Runway 25L, and construction of a new Centre Taxiway.

£€$

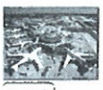
DUBAI INTERNATIONAL AIRPORT, UAE, ROYAL AIR WING



Appointed as Project Quantity Surveyor . The project incorporated eight hangers, an exclusive terminal building and comprised of a Royal Majlis and administrative offices.

£€$

TERMINAL 3, FRANKFURT AIRPORT, GERMANY



The project comprised the cost verification of the competition documents for Terminal 3. We provided the plausibility study, with a focus on cost calculation of the competition winner.

£€$

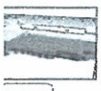
DUBAI CIVIL AVIATION ENGINEERING FACILITIES COMPLEX, DUBAI, UAE,



Provided design and cost consultancy in relation to the construction of five double-volume workshop buildings, two two-storey office buildings and a single-storey police training centre.

£€$

NEW BAGGAGE HALL, HEATHROW AIRPORT, UK,



To provide confidence in the AFC and future spend profile whilst achieving the business target expenditure of £177.1 million

£€$

BUSINESS CLASS LOUNGE EXTENSION, QANTAS AIRWAYS LTD, CHANGI AIRPORT, SINGAPORE



We were commissioned to provide project and cost management consultancy on this project. This followed similar consultancy work that we had undertaken regionally, for this client, since January 2000.

£€$

PIER 5 SEGREGATION, HEATHROW AIRPORT, UK,



The challenge was to bring-forward completion dates and provide a close-out strategy to complete the project, whilst achieving the savings targets of £5m.

£€$

TERMINAL 3 IDL (PHASE 3.3), HEATHROW AIRPORT, UK



We provided project and cost management during the £100m redevelopment of Terminal 3 departure lounge designed to increase retail floor space improve terminal capacity.

£€$

CASE STUDIES

OPPORTUNITY DELIVERY ACCELERATION PHASE 2, HEATHROW AIRPORT, UK

We were employed by BAA during the construction of the Terminal 5 rail project to help identify opportunities to reduce the final construction cost by £20 million.

PROJECT AND COST MANAGEMENT CONSULTANCY, SEEB INTERNATIONAL AIRPORT, OMAN



We were appointed to provide project and cost management services by an international consortium, tasked with operating and redeveloping the Seeb International Airport.

ACTIVATION PROGRAMME, TED STEVENS ANCHORAGE INTERNATIONAL AIRPORT, ALASKA, USA



We developed a comprehensive activation program for the new Concourse C that facilitated the engagement and participation of all key stakeholders in the completion of over 2,000 key activities thus to ensuring a smooth and seamless opening.

COST MANAGEMENT AND QUANTITY SURVEYING, DUBAI FLOWER CENTRE, UAE



We provided executive cost management and quantity surveying services on a new airside floriculture redistribution centre for the Dubai Department of Civil Aviation.

PERFORMANCE MANAGEMENT OF CAPITAL DELIVERY BUSINESS, BAA, UK

Commissioned by BAA to develop a robust approach designed to measure performance within their capital delivery teams. We focused on combining key value driven measures and performance indicators, benchmarked against industry best practice.

CAPABILITY DEVELOPMENT, BAA, UK

Using our expert knowledge and experience in dealing with NEC forms of contract, developed a specifically tailored training programme for BAA staff on the drafting, execution and delivery of all contracts across the BAA estate.

STANSTED AND EDINBURGH AIRPORT, UK



We provided cost and commercial services to BAA in support of the development of Stansted and Edinburgh airports. Services include whole life costing, the evaluation of risk and opportunity and consultancy services relating to procurement.

LUFTHANSA AVIATION CENTRE, FRANKFURT INTERNATIONAL AIRPORT, GERMANY



Organisation of the architectural design competition and project management for Lufthansa's new head office. Services included: claim management, design and planning management and detailing scheduling of the construction space.

GOODMAN INTERLINK – LOGISTICS CENTRE



Appointed to manage this HK$4 billion distribution centre and warehouse development. It is a 2.4 million square feet development and will be the fourth largest warehouse in Hong Kong.

SECURITY IN-LINE BAGGAGE SCREENING SYSTEM PROGRAMME, LAX SOUTH TERMINALS, LOS ANGELES, USA



Selected to provide construction management services for the $350 million south terminals package, which included new in-line EDS baggage handling systems in five terminals and a new IT fibre loop servicing all terminals.

CASE STUDIES

PROGRAMME MANAGEMENT, LONDON CITY AIRPORT, UK



Provided programme management services including capital expenditure forecasting, procurement, contract administration, programme reporting, value engineering, risk and opportunity services.

PROJECT ISSUES RISK & OPPORTUNITY MANAGEMENT, HEATHROW AIRPORT, UK



We developed a project issues risk and opportunity management methodology to help BAA understand their business drivers and objectives by the improved management of risk, business continuity and value preservation and through this helped deliver c£95m of savings.

ARTURO MERINO BENITEZ AIRPORT, CHILE



We provided consulting services in connection with the expansion of the airport, including the terminal, apron and taxiway extensions, the construction of a new control tower and the expansion of cargo facilities.

AIRPORT EXPANSION, ARTURO MERINO BENITEZ AIRPORT, SANTIAGO, CHILE



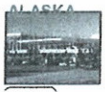
We provided services for the expansion of the existing airport, including terminal, apron and taxiway extensions, the construction of a new control tower and the expansion of cargo facilities.

PROJECT MANAGEMENT, TED STEVENS ANCHORAGE INTERNATIONAL AIRPORT, ALASKA



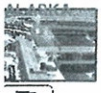
We provided comprehensive project management services for the phased programme for the $300 million terminal redevelopment program (TRP).

PLAN OF FINANCE REPRESENTATION, TED STEVENS ANCHORAGE INTERNATIONAL AIRPORT, ALASKA



Contracted to provide the integration of the funding plan with the project and program construction and operating plans for the terminal redevelopment program. Our team of experts included financial leaders, feasibility analysts and project controls professionals.

AIRPORT CAPITAL IMPROVEMENT PLAN, TED STEVENS ANCHORAGE INTERNATIONAL AIRPORT, ALASKA



Provided project and construction management services for the airport capital improvement program. Serving as project advisor we provided project financial and grant management, and on-call support to the airport and the Alaska DOT for all aspects of the five-year program.

CONSTRUCTION ENGINEERING & INSPECTION SERVICES, TED STEVENS ANCHORAGE INTERNATIONAL AIRPORT, ALASKA



Provided construction engineering, inspection and construction and project management services on three runway projects from pre-construction through to final project closeout.

SAO PAULO AIRPORT, BRAZIL



Land-use planning, facilities planning and Minimum Technical Requirements check against design. The project also involves development of governance around programme management and providing schedule certainty.

TERMINAL AREA DEVELOPMENT PLAN, FAIRBANKS INTERNATIONAL AIRPORT, ALASKA



We provided program management services and were responsible for the overall execution and delivery of the airport's $99 million terminal area development plan that was finalised one year early and $2 million under budget.

CASE STUDIES

TAXIWAY B CONSTRUCTION, LAX, LOS ANGELES, USA



We provided project management, proactive schedule monitoring, field engineering support and project and document control during the construction of a new taxiway

C-13 CROSSFIELD TAXIWAY PROJECT, LAX, LOS ANGELES, USA



We provided project control services during the design and construction of a new cross field taxiway to help relieve existing taxiway congestion.

SIGNAGE AND WAYFINDING PROJECTS, LAX, LOS ANGELES, USA



Contracted to perform construction and project management, cost estimating and cost control, quality assurance and database management and document control services for the on-going signage and way-finding project as part of the LAX Enhancement Program.

JET A FUEL STORAGE FACILITY, MARCH AIR RESERVE BASE, RIVERSIDE, CA



We provided professional construction management services for the demolition of the "ready alert" (Building 1305) facility and construction of Phase 1 of the March Inland Port Jet-A Bulk Fuel Storage Facility.

MONITORING AND PROJECT CONTROLS, SAN DIEGO AIRPORT, CA



We served as a sub-consultant to DMJM Aviation and provided support for the development of the program master schedule through the provision of programme scheduling and project controls.

CHINO AIR OPERATIONS FACILITY, SOUTHERN CALIFORNIA EDISON (SCE), CA



We provided construction management services in relation to the construction of a new $18 million 40,000 sq ft hangar and administration building.

PIER DESIGN, HEATHROW AIRPORT, UK



Engaged in a study to develop a generic approach to pier design. One of the solutions was to produce a database which benchmarks the CAPEX base costs and defines the project specifics for the existing best practice Pier forms.

SITE DATABASE, INTERNATIONAL AIRPORT BERLIN, GERMANY



During the course of the project, extensive data from numerous sources needed to be recorded and managed. We developed a database programme for management of this information

CONSTRUCTION CONSULTING SERVICES, MIDWAY AIRPORT, CHICAGO



We provided construction consulting services for an elevated parking structure and consolidated rental car park facility, including the development of construction schedules, cost estimates and the provision of construction and logistic advisory services.

T1 FCC & IMMIGRATION, HEATHROW AIRPORT, UK



We provided commercial, risk and opportunity management during the refurbishment and upgrading of Heathrow's Terminal 1 immigration facilities.

CASE STUDIES

NEW PADANG AIRPORT CONSTRUCTION PROJECT, NEW PADANG AIRPORT, INDONESIA



We provided risk control services to the development of a new green field airport through the review of all contract and related documents, thus allowing us to identify areas of high financial and construction risk to our client.

POST T5 BAGGAGE TRANSFER SYSTEM, HEATHROW, UK



We provided risk management services which involved engaging with over fifty stakeholders to ensure that they were informed of the risk management process central to the project delivery management plan.

AIRPORT EXPANSION PROGRAMME, CHICAGO O'HARE INTERNATIONAL AIRPORT, USA



We supported the airport's planning team to prepare a comprehensive development program that included program management, the preparation of a phased master program schedule and cost estimates, construction phasing and construction equipment analyses.

AIR CARGO BUILDING DEMOLITION, ONTARIO AIRPORT. CANADA



The project included asbestos and lead-based paint abatement and removal of contaminated soils. Scope of work included a study of the drawings and special provisions to identify patent ambiguities within the contract documents as well as an engineer's estimate for the project.

STAKEHOLDER CO-ORDINATION, ABU DHABI INTERNATIONAL AIRPORT, UAE



We provided stakeholder co-ordination during the planning, development and construction of the Etihad pier extension at Abu Dhabi International Airport.

ROTTERDAM THE HAGUE AIRPORT, ROTTERDAM, THE NETHERLANDS



We provided project management and technical advice on the expansion of Rotterdam airport from the existing one million passenger per annum capacity to four million per annum.

TERMINAL C CONSTRUCTION PROGRAMME, JOHN WAYNE AIRPORT (JWA), CA, USA



We provided construction management services including building information modelling and 4D navisworks scheduling during the design and construction of John Wayne airport's new $543 million, 282,000 m2 Terminal C.

TERMINAL AREA IMPROVEMENTS, LONG BEACH AIRPORT, CA, USA



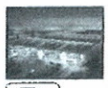
We provided construction management services for the terminal area improvements project that included the construction of two new buildings plus connectors.

PROJECT ISSUES RISK AND OPPORTUNITY MANAGEMENT, HEATHROW AIRPORT, UK



We developed a project issues risk and opportunity management methodology to help Heathrow understand their business drivers and objectives by the improved management of risk, business continuity and value preservation and through this helped deliver c£95m of savings.

MANAGED SERVICE PROVIDER, HEATHROW AIRPORT, UK



Undertaking the commercial, cost and risk management roles throughout the proposed development of the eastern side of the Airport, incorporating the construction of the new passenger Terminal T2A, designed to replace the existing airport terminals.

CASE STUDIES

PROFESSIONAL SERVICES, GATWICK AIRPORT LIMITED (GAL), UK



Working with the development team at Gatwick to deliver its twenty year capital investment program through the provision of commercial and project management and commercial design management aimed at maximising the airports return from its capital investment.

BRITISH AIRWAYS PLC, UK



British Airways preferred partnering supplier for CDM-C Services since the mid 1990s, working on projects at both Gatwick and Heathrow Airports. Projects include apron repairs, hangar demolitions, airport lounges, a new operations control centre and flight simulator facilities.

KUALA LUMPUR INTERNATIONAL AIRPORT, MALAYSIA



Risk and scenario analysis of the feasibility of the planning for the new airport in Kuala Lumpur. For this purpose the project has been divided into a number of blocks (terminal, runways etc.) with a number of critical relations between these blocks.

CLP POWER TSING YI HELIPAD, ARUP



Appointed to sub-consultant for CLP Power and Arup at Tsing Yi site responsible for drafting the helipad standard operating procedures (SOPs), risk assessment report and helipad maintenance guidelines for the existing helipad and 2nd helipad.

TECHNICAL SERVICES, AL DUQUM INTERNATIONAL AIRPORT, OMAN



We provided traffic forecasting services feeding into the master plan for the green field airport development of Al Duqum airport in Oman.

REVIEW OF DEVELOPMENT OPTIONS, GATWICK AIRPORT, UK



Assessment of the proposed development options for increasing airside departure lounge capacity and providing new CIP and crew reporting facilities. The study also involved static analysis of stand capacity and terminal passenger flow analysis.

AIRPORT CITY MASTER PLAN, LATINA AIRPORT, ITALY



Development of a master plan for Latina Airport City providing airfield, runway, taxiway, aircraft parking and terminal planning together with technical specifications for airfield lighting, terminal planning, ATC and support facilities and capital and operating expenditure forecasts.

ICT SYSTEMS STRATEGY DEVELOPMENT, SYSTEMS SPECIFICATION,



Provided ICT consultancy services to develop the ICT Systems Strategy, Systems Specifications and recommendations for CAPEX budget for the ICT Infrastructure at Rwanda International Airport.

T INTEGRATION STRATEGY; CORE ICT PROCUREMENT PECIFICATION; TECHNICAL ORAT, BORYSPIL INT AIRPORT,



Undertook a detailed audit and gap analysis and created an ICT Master Plan. Focus placed upon the core integrated infrastructure – AODB, FIDS and RMS with integration strategy and procurement specifications being drafted and budgets established.

ICT STRATEGY ,DONETSK INT AIRPORT AND LVIV INT AIRPORT EURO2012 NATIONAL AGENCY,



On behalf of the National Agency for EURO2012, undertook an audit of the ICT systems at Donetsk and Lviv airports during the EURO2012 Football Competition. The outcome was a report including ICT requirements for an integrated airport including the new terminal complexes.

CASE STUDIES

ICT PROGRAMMES, NEW DELHI INTERNATIONAL AIRPORT, INDIA



Engineer for the ICT Systems contract. Duties included confirmation of user requirements, comprehensive review and update of systems specifications, vendor selection and negotiation, oversight of vendor delivery including programme, technical and risk management.

ICT STRATEGY DEVELOPMENT AND ICT SYSTEMS SPECIFICATION, NEW DELHI INTERNATIONAL AIRPORT, INDIA



Specifed the ICT Systems for the new - terminal at Mumbai and working direct for the Airport Authority to review airport security systems, provide recommendations, develop procurement specifications for perimeter security and support the vendor selection process.

ICT SYSTEMS ASSURANCE AND VENDOR OVERSIGHT, TERMINAL 5, LONDON HEATHROW, UK



Provided systems assurance for IT systems including design review, implementation review and audit, oversight of the operation of the Interface Test Facility, oversight of installation and commissioning and technical support through transition to operations.

AIRPORT EXPANSION DESIGN COMPETITION, MILAN MALPENSA AIRPORT, ITALY



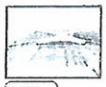
We developed a Simmod simulation model as part of a design competition for the expansion of the airport. The model focused on runway capacity and highlighted the efficiencies of the proposed taxiway developments

MASTER PLAN REVIEW, AUCKLAND AIRPORT, NEW ZEALAND

Auckland Airport

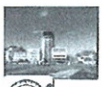
Commissioned to provide a peer review on the master plan options and traffic forecasts produced by the airport operator. Specifically our work involved reviewing traffic flow on the airfield and position of terminal building and the RMO for a proposed second runway.

AIRPORT MASTER PLAN, NEW LISBON AIRPORT, PORTUGAL



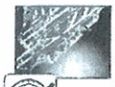
Technical Consultant providing support, including project management to NAER in the technical assessment phase and also during the preparation of the ITT for the privatisation of the Portuguese airport system.

STRUCTURAL DESIGN OF CONTROL TOWER, NICE CÔTE D'AZUR AIRPORT, FRANCE



Provided the final structural design of Nice Airport's 10 storey air traffic control tower. The control tower was a composite structure in order to comply with paraseismic standards.

AIR FREIGHT TERMINAL, NICE CÔTE D'AZUR AIRPORT, FRANCE



Provided the co-ordination and integration of the structural design, as well as project management services for the air freight terminal at Nice Côte d'Azur Airport.

NEW TERMINAL DESIGN, SOUTH CHARLEROI AIRPORT, BRUSSELS, BELGIUM



Supplied the technical and construction design for the new terminal and provided the electronic installations and flight information displays. Our broad expertise in the field of airport systems and baggage handling ensured successful project completion.

AIRPORT MASTER PLAN, PHILADELPHIA INTERNATIONAL AIRPORT, USA



Working within a multidisciplinary planning team providing support in construction phasing, sequencing and constructability analysis we prepared summary schedules including an analysis of the pre construction and construction period.

CASE STUDIES

LONG TERM DEVELOPMENT STRATEGY, IAG CARGO, HEATHROW, UK

Delivered to schematic design, long term asset management strategy that ensured sufficient ground capacity is available at London Heathrow to handle the increased volume of cargo driven by new aircraft, industry and IAG growth.

AIRPORT PLANNING MODEL, MAJOR PORTUGUESE AIRPORTS, PORTUGAL

Developed the planning tool and performed analysis of terminal and airside infrastructure and facilities requirements for the major airports of Portugal. Created the calculation of the capital investments for each airport for the duration of the proposed airport operating concession.

MASTER PLAN REVIEW, AEROPUERTO CIUDAD REAL, SPAIN



Part of a multidisciplinary planning team tasked with developing a master planning study for the location of a new airport. Provided project management services with a focus on cost estimating and construction phasing and sequencing.

FACILITY PLANNING AND TECHNICAL SERVICES, ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT, GREECE



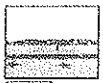
We provided operational facility planning and technical services to the new international airport serving Athens. Provided support throughout the design, Construction and operational start-up of the new Airport.

NEW BEIJING AIRPORT DESIGN COMPETITION, BEIJING, CHINA



As part of a consortium delivered a response to the call for a design for the new airport planned for Beijing, China. We provided master planning and capital cost estimations for the consortium.

FEASIBILITY STUDY, DUBLIN INTERNATIONAL AIRPORT, IRELAND



As part of the on-going expansion plans we undertook a feasibility and location study for the new air traffic control tower to serve Dublin airport.

MASTER PLAN, AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL, THE NETHERLANDS



Provided the planning and co-ordination of several master plans, the coordination of construction of C, D & F-piers, project management of several refurbishments, and the project planning of the 5th runway.

TERMINAL AREA MASTER PLAN STUDY, CINCINNATI/NORTHERN KENTUCKY INTERNATIONAL



Part of a multidisciplinary planning team providing conceptual level engineering and analysis on the implementation plans. Tasks included preparation of conceptual construction phasing and sequencing plans, and preparation of cost estimates for identified priority projects.

INTERNATIONAL AIRPORT RAIL STATION, TED STEVENS ANCHORAGE INTERNATIONAL AIRPORT,



The Alaska Railroad Corporation (ARRC) commissioned us to provide project management of a concept plan for a $28 million airport rail station. We led the concept development phase of the project, working to integrate airport operations with terminal redevelopment.

TERMINAL INTERIOR, TOM BRADLEY INTERNATIONAL TERMINAL INTERIOR, LAX, LOS ANGELES



Provided detailed analysis on the architectural and engineering design for baggage handling facilities, signage, and security improvement during pre-construction. Led the development of a 4D project phasing plan, which minimized impacts to airport operations.

CASE STUDIES

RISK & AERONAUTICAL ASSESSMENT, NEW DELHI AIRPORT, INDIA



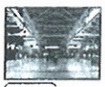
Provided risk management services during the design and construction of a new 102m tall ATC Tower including an analysis of the design of the tower to ensure it complied with all relevant airport and design standards.

COMBAT SUPPORT VEHICLE MAINTENANCE FACILITY, ANDERSEN AFB, GUAM



The Design/Build team has incorporated multiple sustainable design attributes with regards to achieving LEED Silver certification including the use of recycled construction materials, energy efficient mechanical and lighting.

REDESIGN REVIEW, NANJING LUKOU INTERNATIONAL AIRPORT, PR CHINA



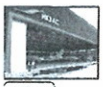
Provided investigation of several operational scenarios, review of the Domestic and International Terminal 2 Design and delivery of the respective report in order to identify the preferred operational model and highlight and prevent possible operational constraints.

KUALA LUMPUR SUBANG AIRPORT, MALAYSIA



Provided business planning and development advice including the development of a master planning vision, forecasting and a commercial benefits case strategy over the upcoming decade.

BUSINESS PLANNING, HONG KONG BUSINESS AVIATION CENTRE, HONG KONG



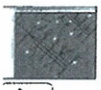
Delivery of a comprehensive business planning, traffic forecasting, facilities development and benefits program to align with Hong Kong International Airport's master plan 2030 development.

HONG KONG AIR CARGO AND LOGISTICS HACTL, HONG KONG



Appointed to assess the world's most efficient cargo facility of HACTL at Hong Kong International Airport. Delivered an Optimization and Performance Strategy after Cathay Pacific Cargo move.

CAPACITY STUDY, ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT, GREECE



Undertook a detailed study to determine the airside capacity of the new Athens International Airport. The study assessed the capacity of the runways, aircraft stands and the airport manoeuvring area, including taxiways.

FUTURE DEVELOPMENT, AFL, NADI AIRPORTS FIJI



Contracted to assist Thinc./ AFL with the present Terminal re-design exercise to select the most suitable approach for future development, demand and strategy based on the current utilization, mode of operation and capacity of Nadi Airport.

SIMULATION STUDY, LARNACA INTERNATIONAL AIRPORT , CYPRUS



Carried out an Airside simulation study which included the analysis of aircraft pushbacks and aircraft flows on the new apron and simulation of the bowser fuelling process to determine if the increased travel time from the fuel farm resulted in delays in reaching aircraft and therefore a reduction in on- time performance.

AIRPORT PLANNING & SIMULATION , NEW DELHI AIRPORT, INDIA



Appointed to deliver airport planning services and an airside and terminal operational efficiency and capacity analysis. Evaluated runway operating modes in order to determine the impact on runway capacity and aircraft taxi times.

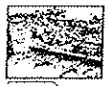
CASE STUDIES

TERMINAL CAPACITY ASSESSMENT, WROCLAW AIRPORT, POLAND



Undertook a terminal capacity assessment which involved the development of simulation models to assess the complete airport operation as well as the development of alternative infrastructure designs to enhance airport capacity.

AIRSIDE SIMULATION, DUBLIN AIRPORT, IRELAND



Examined the impact of the proposed airside development program using Simmod PLUS! to simulate airfield operations and determine how effectively the airside infrastructure and new runway could handle the forecasted growth in traffic.

SATELLITE UTILISATION PROJECT, ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT, GREECE



Undertook user requirements coordination and functional assessments for the "Satellite Utilisation" project at the New Athens International Airport.

AIRSIDE SIMULATION, FRANKFURT AIRPORT, GERMANY

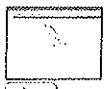


As part of the planning for future airside development at Frankfurt airport we conducted a simulation exercise for the Lufthansa to determine the development option most favourable for airside operational performance.

AIRSIDE & AIRSPACE SIMULATION, COVENTRY AIRPORT, UK

Developed a simulation model of the airport and the surrounding airspace using Simmod PRO! This allowed the client to fully understand the interactions between the two airports and our analysis and expert advice was used to support the planning inquiry.

AIRSIDE SIMULATION, MANCHESTER AIRPORT, UK



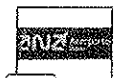
Conducted a study to validate the proposed airfield master plan and terminal allocation strategy. The project involved the simulation of the master plan airside layout and a number of variations.

AIRSIDE SIMULATION, GATWICK AIRPORT, UK



Commissioned to undertake an evaluation of the airfield performance using the simulation software Simmod PRO! The results of the simulation models was used to help inform the pier decision making process.

CAPACITY/DEVELOPMENT STRATEGY, LISBON PORTELA AIRPORT, PORTUGAL



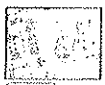
Operational assessment of the airport including the passenger terminal operation, baggage handling system, cargo facilities, airside, runways and airspace to enhance airport capacity.

GATWICK AIRPORT PLANNING SERVICES FRAMEWORK, GATWICK AIRPORT, UK



The scope of work included runways and taxiways through to terminal and landside planning providing specific services such as simulation, capacity assessment and functional layout planning.

CAPACITY STUDY, KRAKÓW AIRPORT, POLAND



Undertook a terminal and airfield capacity analysis of Kraków airport in order to facilitate the application for EU funding for proposed expansion works.

CASE STUDIES

AIRSIDE SIMULATION, OR TAMBO INTERNATIONAL AIRPORT IN JOHANNESBURG



Supported the consulting engineers Ove Arup by conducting an airside simulation study to determine the increase in runway capacity when switching from segregated mode to mixed mode operations.

TRAFFIC FORECAST, HONG KONG BUSINESS AVIATION, HONG KONG

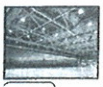


Provided a detailed traffic forecast by market segment of general aviation including business aviation, government, medical, diplomatic and military.

ROUTE PREPARATION & STRATEGY CO-OPERATION, GREECE

Route preparation and strategy cooperation with Athens International Airport, Hellenic Civil Aviation Authority and Elliniko Organismo Tourismo (Greek Tourism Board) for the "Routes" exhibition and pavilion in Dubai.

TRAFFIC FORECAST, HONG KONG BUSINESS AVIATION, HONG KONG



EC Harris provided a detailed traffic forecast by market segment of general aviation including business aviation, government, medical, diplomatic and military.

THE OLYMPIC & PARALYMPIC GAMES, ATHENS 2004

Developed the traffic demand forecast, development of operational plans and concepts and the design and development of a temporary terminal facility as well as preparing standard operating procedures and emergency and contingency plans for the Olympic Games.

SAO PAULO AIRPORT, BRAZIL



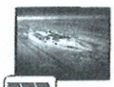
Delivery partner for the Operational Readiness and Systems Integration for the new Terminal TPS3 . Undertaking the operational readiness and transfer of airlines and staff into the new facility.

2007 CHAMPIONS LEAGUE FINAL, ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT, GREECE



Worked with Athens International Airport we were responsible for the development of the traffic forecasts and the development of operational plans for the 2007 Champions League Final in Athens.

ORAT REVIEW, QUEEN ALIA INTERNATIONAL AIRPORT, JORDAN



Established an ORAT strategy and plan to provide certainty of terminal opening of the new facility at Queen Alia International Airport, Amman.

OPERATIONAL READINESS AND TRANSFER (ORAT), ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT

We provided operational readiness support for the opening of the new Athens International Airport and acted as part of the technical team for the design, construction, development and operation of the airport.

OPERATIONAL READINESS AND TRANSFER, LARNACA INTERNATIONAL AIRPORT, CYPRUS



We provided operational readiness services for the transfer of operation to the new passenger terminal at Larnaca and developed standard operating procedures for airfield operations and new apron and re-fuelling processes.

CASE STUDIES

OPERATIONAL BRIEF FOR CONTROL TOWER, NEW DELHI AIRPORT, INDIA



Responsible for the development of an operational brief for the new control tower. The operational brief covered location and space requirements, design standards, utilities, concept of operation, operational and safety requirements.

BUSINESS CASE FOR THE DEVELOPMENT OF HEATHROW'S MASTERPLAN, HEATHROW AIRPORT, UK



Provided support in developing a long term business plan driven by a range of master plan options. This included evaluating the long term impact on airport charges together with evaluating the benefits of different master plan options to passengers and other stakeholders.

ICT DUE DILIGENCE ON BAA/FERROVIAL UK AIRPORT, JP MORGAN, UK

J.P.Morgan

Advisors to JP Morgan on the acquisition of a major UK airport. Audited the existing ICT infrastructure including systems, staff capabilities and processes to establish the value of the existing ICT solutions, highlight required changes.

BUILD-OPERATE-TRANSFER (BOT) CONTRACT, NEW ISTANBUL AIRPORT, TURKEY



In order to meet the forecast demand the Turkish Airports Authority has developed a plan to build a new 3rd Istanbul Airport. EC Harris provided technical due diligence services for a potential bidder for the Build-Operate-Transfer contract for the new airport.

ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT, HOCHTIEF AIRPORT SALE (2014)



Acted as Technical Advisor to a potential investor in Athens International Airport (one of Hochtief's airports). Provided technical advisory services taking the client to the non-binding offer stage.

DUSSELDORF, HAMBURG, BUDAPEST AND TIRANA, HOCHTIEF AIRPORT SALE (2014)

HOCHTIEF

Acted as the Technical Advisor to a potential investor for 4 of the airports in the Hochtief Airport portfolio. The services provided included: traffic forecasting, master planning, capital expenditure profiling, OPEX and revenue projections.

TECHNICAL DUE DILIGENCE, ANA AIRPORTS PRIVATISATION



Commissioned to support the bid for ANA Aeroportos de Portugal, in particular providing traffic and technical due diligence. This involved developing a future strategy for Lisbon airport and OPEX and CAPEX projections for the existing airport assets and an environmental assessment of the airport.

TECHNICAL DUE DILIGENCE, SALE OF RUSSIAN REGIONAL AIRPORT



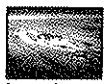
Acted as technical advisor to Vinci Airports in their bid for a regional airport in Russia. Technical advisory services included traffic forecasting, terminal preliminary design, master plan review, capex and business planning for the investors to determine the ultimate financial feasibility and valuation of the asset.

TECHNICAL DUE DILIGENCE, SALE OF HOCHTIEF AIRPORT

HOCHTIEF

Acted as technical advisor to RREEF. Our services included a full review of the vendor information pack and technical and commercial advice on traffic forecasts, airport capacity and development plans, aeronautical, non aeronautical revenue and capital and operating costs.

TECHNICAL ADVISOR, QUEEN ALIA AIRPORT, JORDAN



We provided technical advisory services to Queen Alia International Airport including evaluating the capital investment program proposed by the airport to allow it to increase its capacity.

CASE STUDIES

TECHNICAL ADVISOR, JOMO KENYATTA INTERNATIONAL AIRPORT, NAIROBI, KENYA



On behalf of the European Investment Bank as technical advisor in relation to the expansion of Jomo Kenyatta airport. We provided master planning and capacity assessments of the existing and planned terminal facilities and a detailed review of the capital investment plan.

KUALA LUMPUR CARGO CITY



Appointed to manage the development and investment process for Kuala Lumpur's trade zone and cargo city. EC Harris managed the project realization, regulation and investment process on behalf of private investors and the Malaysian government.

SUBANG INTL. AIRPORT, KUALA LUMPUR



Contracted to help SkyPark Subang BHD and Malaysian Airports Holding MAHB with the future development and privatization of Subang International Airport.

TECHNICAL ADVISOR TO ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT, GREECE

Technical advisor to Athens International Airport for the supply and operation of Airport Air Navigation Equipment

CLP POWER TSING YI HELICOPTER STATION AND OPERATION



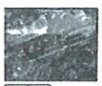
Provided the flight operation, helicopter operation risk management and aviation consultant for CLP Power. The services included Helipad SOPs, operation risk assessment report and hangar maintenance guidelines.

RUNWAY RISK ASSESSMENT, LISBON OTA AIRPORT, PORTUGAL



The study included identification of risks, mitigation and recommendations for future use and possible capacity attainment. The new airport was analysed for compliance with ICAO Annex 14, ICAO Doc. 8168 PANS-OPS and ICAO Doc. 4444 PANS-ATM.

TECHNICAL ADVISOR, WARSAW AIRPORT, POLAND



Provided technical advisory services in the form of a rapid exit taxiway location analysis and a risk assessment of the runway end safety areas.

AIR TRAFFIC CONTROL TOWERS IN LEIPZIG AND HANNOVER, GERMAN AIR TRAFFIC CONTROL, GERMANY



Provided project management and stakeholder management services to "DFS – Deutsche Flugsicherung GmbH" (German Air Traffic Control) who built new air traffic control towers at several German Airports.

BRISBANE INTERNATIONAL AIRPORT, AUSTRALIA – BACL



Acted as environmental leader and provided technical advisory services for the environmental assessment and management studies relating to the design of a new parallel runway.

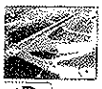
JOMO KENYATTA INTERNATIONAL AIRPORT, NAIROBI, KENYA, EIB/KAA GROUP



Technical advisors for the long-term environmental management for the development of a new 15,575m2 terminal and associated support and landside car-parking facilities, the rehabilitation of existing airfield pavements and the expansion of the taxiway system.

CASE STUDIES

EIA/HIA PROJECT MANAGER, HEATHROW AIRPORT, UK



Project Manager for the environmental and health impact assessment (EIA/HIA) of enabling works for the implementation of full runway alternation that ended the Cranford Agreement.

ENVIRONMENTAL STUDY, HEATHROW AIRPORT, UK



Provided project management for the Heathrow East Terminal 2B environmental studies examining noise, air quality, flood risk and contamination.

SUSTAINABILITY AND ENVIRONMENTAL PLANNING LEADERS, BEIJING NEW AIRPORT DESIGN COMPETITION



Project included evaluating and implementing 'low carbon' design principles to stretch current 'best in class' practice being delivered by other leading airports of the world into the airport's design.

INDEPENDENT ENVIRONMENTAL & SUSTAINABILITY ADVISORS , VINCI AIRPORTS TRANSACTION TEAM



We were commissioned to develop a high-level sustainability strategy to aid the high-level design of a new terminal being proposed during the bidding phase for a BOT concession to operate a Russian regional airport

NDEPENDENT EIA TECHNICAL ADVISOR TO OHV 3ROUP, NEW LISBON AIRPORT , PORTUGAL



Acted as independent technical advisors responsible for guiding the undertaking of a major environmental impact assessment for a new 'green field' international airport situated on approximately 3,800ha of land, 40 km to the east of Lisbon at Campo de Tiro de Alochete.

ECOLOGICAL ASSISTANCE DURING CONSTRUCTION, BERLIN BRANDENBURG INTERNATIONAL AIRPORT



Provided ecological, technology and engineering services and compensation management assistance during the expansion of Berlin-Schönefld airport.

IRSIDE CARBON EFFICIENCY STUDY, HEATHROW IRPORT, UK



Conducted airside carbon efficiency analysis to support the business planning for the long-term development of London Heathrow designed to handle up to 95mppa by 2030.

TERMINAL AREA IMPROVEMENTS, LONG BEACH AIRPORT, USA



Provided LEED compliance and technical oversight services for the Long Beach Airport terminal area improvements project.

ONSTRUCTION MANAGEMENT SERVICES , CHINO IR OPERATIONS FACILITY, CA



Provided construction management services during construction to attain LEED certification through the implementation of several green building practices including brown field cleanup and a rooftop solar panel array.

ENVIRONMENTAL ASSESSMENT MIDWAY AIRPORT, CHICAGO, USA



Provided key support services in the environmental assessment for the reconstruction and modernization program , the main component of which was the development of the estimated construction equipment mix and utilization.

CASE STUDIES

AIRPORT MASTER PLAN ENVIRONMENTAL PROCESS, PHILADELPHIA INTERNATIONAL AIRPORT, USA



We provided master planning and environmental impact assessment for the long-term development of Philadelphia International Airport.

GREENSKY BIO JET FUEL FACILITY, BRITISH AIRWAYS & SOLENA, UK



Provided project and cost management together with environmental and health and safety advice relating to the development of the first facility in the UK to convert carbon bearing waste into clean sustainable bio fuel.

ICT INTEGRATION STRATEGY AND VENDOR SELECTION, ABU DHABI INTERNATIONAL AIRPORT, UAE



Project included business process analysis, ICT specifications , recommendations for re-organisation of business units and procurement specifications for AODB, MB, FIDS and RMS components and Technical and commercial support to vendor selection.

SECURITY SYSTEMS STRATEGY DEVELOPMENT, AEROPORT INTERNATIONAL DE DJIBOUTI, DJIBOUTI



Provided Consultancy Services to develop the Security Systems Strategy, Systems Specifications and recommendations for CAPEX budget for the security systems at Djibouti International Airport.

ICT AUDITING, KOREA AIRPORT CONSTRUCTION AUTHORITY, SOUTH KOREA



Provided independent audits of the status of ICT systems to verify readiness for commencement of ORAT. Provided guidance and recommendations on risks to delivery, risk mitigation and management activities.

BAGGAGE CONTROL SYSTEMS – SYSTEMS ASSURANCE, TERMINAL 5, LONDON HEATHROW, UK



Provided specific systems assurance and vendor oversight on the Control and Monitoring Systems for the new baggage handling system for the new terminal. Work included high level review and detailed implementation audits at the vendor site.

ICT SYSTEMS ASSURANCE AND VENDOR OVERSIGHT, TERMINAL 2, LONDON HEATHROW



Part of the team providing systems assurance on IT based systems for the Terminal 2 redevelopment project. Project include oversight of the operation of the Interface Test Facility, oversight of installation and commissioning and technical support through transition to operations.

ICT SPECIFICATION AND ICT SYSTEMS ASSURANCE, HONG KONG INTERNATIONAL AIRPORT, HONG KONG



Provided systems assurance on IT based systems for the new Chek Lap Kok airport project including design review, implementation review and audit, management of the Interface Test Facility, oversight of installation and commissioning and technical support through transition to operations.

ICT SPECIFICATION; VENDOR SELECTION; ICT PROGRAMME DEVELOPMENT; ICT SYSTEMS ASSURANCE, MUSCAT, OMAN



Working for GOWI-Larsen as the Engineer for the MC6 (ICT Systems) contract. Duties included confirmation of user requirements, comprehensive review and update of systems specifications, vendor selection and negotiation, oversight of vendor delivery including programme, technical and risk management.

SMS TRAINING, NATS, UK



Delivery of Safety management training courses which included safety management systems, safety case development and safety assessment techniques.

CASE STUDIES

REGULATORY REQUIREMENTS FOR SOFTWARE DEVELOPMENT, CAA, UK

Contributor to the development of the objective-based software regulatory requirements and guidelines in CAP 670 Section SW01 and the development of compliance guides for SW01. Assisted in the application of the guidelines through the conduct of a safety assessment of a major new ATM facility.

ATC SAFETY CASE, EUROCONTROL, BELGIUM



Safety Cases covering systems, staff and procedures and for the New Operations Room, the Operator Input and display System and the New Flight Data Processing System. Work included Hazard Analysis, Safety Assessments and the analysis of safety evidence.

SUPPLIER ASSESSMENT, EUROCONTROL, BELGIUM



Worked on behalf of EUROCONTROL to assess the achievement of safety objectives by software system providers. Projects included safety audits, quality assurance audits, compliance studies and the assessment of operating systems used within safety critical systems.

SOFTWARE SAFETY ENGINEERING, EUROCONTROL, BELGIUM



Starting with a detailed safety assessment of the ARTAS Radar Tracking solution, the task included the reverse engineering of the complete software to provide evidence of safe engineering practices and to provide traceability of safety objectives to the delivered solution.

SUPPORT TO REGULATORY POLICY DEVELOPMENT, EUROCONTROL, BELGIUM

Performed a review of the Safety Regulation Unit (SRU) work programme. The task then provided recommendations for the safety work programme and produced a safety regulatory policy document.

SAFETY CASE WORKSHOPS, HONG KONG CIVIL AVIATION DEPARTMENT, HONG KONG



Running a series of workshops covering each aspect of Safety Case development for the new ATC Centre. Reviewing the work of HK CAD staff and providing specialist input as needed including in the use of Goal Structuring Notation toolset (GSN).

MS DEVELOPMENT AND TRAINING, HONG KONG IVIL AVIATION DEPARTMENT, HONG KONG



Provided consultancy, support and guidance in the development of the HK CAD safety management system. Subsequently provided a full training programme in its use and maintenance.

NEW AIR TRAFFIC CONTROL CENTRE, NAV PORTUGAL, PORTUGAL



Development of the Safety Case for the New Operations Room under contract to NAV Portugal. Development of the safety argument structure, PSSA and SSA activities for the majority of systems, and a software safety assessment of the software, which had been modified for the New Operations Room.

KYGUIDE, SWITZERLAND

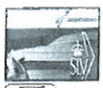
Supported the development of a number of safety cases, including the Kloten-Dubendorf Operational Transfer, the replacement ground-ground communications system, the Zurich airport ILS equipment and the Dubendorf Air-Ground Communications system.

COVENTRY AIRPORT, UK

Safety cases for the Tower and Approach Control Room refurbishment, Flight Data Processing System, MET System, Automated Terminal Information System and Aerodrome Ground Lighting Control System. Supported the development of the Unit Safety Case.

CASE STUDIES

ATM MODERNISATION, DANISH CAA , DENMARK



Safety related activities including assistance in introducing a project safety management regime for the ATM modernisation programme, derivation of top level safety requirements and allocation to sub-systems using FHA and PSSA techniques and development of individual safety plans and initial Safety Cases.

FLIGHT DATA PROCESSING SYSTEMS, NATS, UK



Safety related studies including the dependability requirements for a replacement FDPS, safety assessment of the requirements for an automated flight plan reception facility and an assessment of the supplier safety management process for the new Oceanic FDPS at Prestwick

AIRFIELD GROUND LIGHTING SYSTEMS, EAST MIDLANDS AIRPORT, UK



Complete Safety Case for the design, installation and commissioning of the replacement AGL control and monitoring system . The project covered all aspects of the Safety Case from Functional Hazard Analysis through to acceptance of the case by the regulator.

CAIRDE 2000 PROGRAMME, IRISH AVIATION AUTHORITY (IAA), IRELAND

Support ed the IAA's CAIRDE 2000 programme including supplier selection, independent assessment of safety cases and supporting evidence, conduct of a Safety Assessment to support the safe entry to service of the system at Shannon and Dublin Area Control Centres.


EC HARRIS
BUILT ASSET
CONSULTANCY

SOLEMN DECLARATION

(art. 8 of L. 1599/1986)

To:	THE HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND S.A.		
Name:	Christoph Hans	Surname:	Nanke
Father's name and Surname:	Egmond Hans, Nanke		
Mother's name and surname:	Gertrud Anneliese Ernestine, Nanke		
Date of Birth:	05.08.1966		
Place of Birth:	Rüsselsheim		
ID No:	409424755	Tel: +49 69 690 78459	
Place of Residence: Wiesbaden	Street: Am Allersberg	No.: 9	PC: 65191
Fax: +49 69 690 495 78459	Email: c.nanke@fraport.de		

I, the undersigned, acting as legal representative of the legal entity under the corporate name Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, established under the laws of Germany, with company registration number HRB 7042 and registered offices at Germany, 60547 Frankfurt am Main, with German tax registration number DE 114150623 being a member of the Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" by holding a 65.00% stake in the Consortium, being fully aware of the consequences of the Greek law 1599/1986 for making false / untrue solemn declarations, hereby declare in connection with the submission by the above Consortium of a binding offer for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Cluster A Regional Airports of the Hellenic Republic pursuant to paragraph 4.1.9(b) of the relevant Request for Proposal issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. ("HRADF") on 4 February 2014, that the company proposed by our Consortium to act as the Contractor (as this term is defined in the Request for Proposal) is "INTRACOM CONSTRUCTIONS SOCIETE ANONYME TECHNICAL AND STEEL CONSTRUCTIONS", with distinctive title "INTRAKAT", seated at Peania, Attiki (19th km Peania-Markopoulo avenue, 19002 PEANIA), T:+302106674700, F:+302106646353, E: info@intrakat.gr, W: http://www.intrakat.com.

The description of the experience and of the credentials of the Contractor is attached hereto. Should our Consortium be selected as the Preferred Investor or the Reserve Candidate we shall submit, within thirty (30) days from our selection, all the required evidence to the Greek State and the HRADF in relation to the satisfaction by the Contractor of the conditions set out in paragraph 4.1.9(c) of the Request for Proposal.

Athens, 30-9-2014

Christoph Hans Nanke

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΑ (4) Κ.Ε.Π.

Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής του Χριστόφορου

Αριθ. Δελτίου Ταυτότητας ΑΚ 409424755

Ημερομηνία 30/9/2014

ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ

Η αρμόδια Υπάλληλος

ΜΑΡΙΑ ΣΤΕΥΜΑΝΙΔΟΥ

ΔΕΠΑ

MG

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

(άρθρο 8 Ν 1599/1986)

Πρός:	Το ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.		
Ο-Η Όνομα:	Christoph Hans	Επώνυμο Nanke	
Όνομα και Επώνυμο Πατέρα:	Egmond Hans, Nanke		
Όνομα και Επώνυμο Μητέρας:	Gertrud Anneliese Ernestine, Nanke		
Ημερομηνία Γέννησης:	05.08.1966		
Τόπος Γέννησης:	Rüsselsheim		
Αριθμός Ταυτότητας	409424755	τηλ	+49 69 690 78459
Τόπος Κατοικίας: Wiesbaden		Οδός: Am Allersberg	Αριθ.: 9 Τ.Κ.: 65191
Αρ. Τηλεομοιοτύπου (Fax):	+49 69 690 495 78459	Δ/νση Ηλεκτρ. Ταχυδρομείου	: c.nanke@fraport.de

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος, ενεργώντας ως νόμιμος εκπρόσωπος του νομικού προσώπου με την εταιρική επωνυμία Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, που συστήθηκε σύμφωνα με τους νόμους της Γερμανίας, με αριθμό μητρώου εταιρίας HRB 7042 και το οποίο εδρεύει στην Γερμανία, 60547 Φρανκφούρτη am Main, με αριθμό φορολογικού μητρώου Γερμανίας DE 114150623, όντας μέλος της Κοινοπραξίας "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" κάτοχος του 65,00% της Κοινοπραξίας, έχοντας πλήρη επίγνωση των συνεπειών που προβλέπονται από τον Ελληνικό νόμο 1599/1986 για τις ψευδείς/αναληθείς υπεύθυνες δηλώσεις, δηλώνω δια της παρούσης, σχετικά με την υποβολή εκ μέρους της ως άνω Κοινοπραξίας δεσμευτικής προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με την λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Α του Ελληνικού Δημοσίου, σύμφωνα με την παράγραφο 4.1.9(β) της σχετικής Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς που εξέδωσε το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε. στις 4 Φεβρουαρίου 2014, ότι η εταιρεία που προτείνεται από την Κοινοπραξία μας ως Εργολάβος (όπως ο όρος αυτός καθορίζεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς) είναι η «ΙΝΤΡΑΚΟΜ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ» με διακριτικό τίτλο "ΙΝΤΡΑΚΑΤ", που εδρεύει στην Παιανία Αττικής (19ο χλμ Λεωφ. Παιανίας Μαρκοπούλου, 19002 ΠΑΙΑΝΙΑ), Τ:+302106674700, F:+302106646353, E: info@intrakat.gr, W: http://www.intrakat.com.

Επισυνάπτεται περιγραφή της εμπειρίας και των επογγελματικών προσόντων του Εργολάβου. Εφόσον η Κοινοπραξία μας επιλεγεί ως ο Επιλεγείς Επενδυτής ή ο Αναπληρωματικός Υποψήφιος θα υποβάλουμε, εντός τριάντα (30) ημερών από την επιλογή μας, στο Δημόσιο και στο ΤΑΙΠΕΔ όλα τα απαραίτητα στοιχεία που αποδεικνύουν την ικανοποίηση από τον Εργολάβο των απαιτήσεων της παραγράφου 4.1.9(c) της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς.

Αθήνα, 30-9-2014

ΕΠΙΣΗΜΗ ΣΦΡΑΓΙΔΑ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ

Christoph Hans Nanke

Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής του Christoph Hans Nanke
Α. Δ. Τ. 409424755
Κηφισιά 30/9/2014
ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Η αρμόδια Υπάλληλος
ΜΑΡΙΑ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΟΥ
ΔΕ/Δ'
ΥΠΟΓΡΑΦΗ

Ακριβής μετάφραση στην ελληνική γλώσσα εκ του επισυνοπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.
Αθήνα 03/10/2014
Η υπογράφουσα και βεβαιούσα
Υπογράφος
ΙΡΙΣ Ι. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΑΛΚΥΟΝΗΣ 37, 17[illegible] ΦΑΛΗΡΟ
ΤΗΛ.Ε FAX: [illegible]
ΑΦΜ: 043960730 ΔΟΥ ΠΑΛ ΦΑΛΗΡΟΥ
ΑΜ Δ.Σ.Α.: 20257

SOLEMN DECLARATION

(art. 8 of L. 1599/1986)

To:	THE HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND S.A.		
Name:	Charles	Surname:	Weinland
Father's name and Surname:	Dieter, Weinland		
Mother's name and surname:	Frauke Emmy Martha, Weinland		
Date of Birth:	09.02.1969		
Place of Birth:	Kiel		
ID No:	415332590	Tel: +49 69 690 70782	
Place of Residence: Schwalbach	Street: Pfingstbrunnenstr.	No.: 16a	PC: 65824
Fax: +49 69 690 495 70782		Email: c.weinland@fraport.de	

I, the undersigned, acting as legal representative of the legal entity under the corporate name Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, established under the laws of Germany, with company registration number HRB 7042 and registered offices at Germany, 60547 Frankfurt am Main, with German tax registration number DE 114150623 being a member of the Consortium "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" by holding a 65.00% stake in the Consortium, being fully aware of the consequences of the Greek law 1599/1986 for making false / untrue solemn declarations, hereby declare in connection with the submission by the above Consortium of a binding offer for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Cluster A Regional Airports of the Hellenic Republic pursuant to paragraph 4.1.9(b) of the relevant Request for Proposal issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. ("HRADF") on 4 February 2014, that the company proposed by our Consortium to act as the Contractor (as this term is defined in the Request for Proposal) is "INTRACOM CONSTRUCTIONS SOCIETE ANONYME TECHNICAL AND STEEL CONSTRUCTIONS", with distinctive title "INTRAKAT", seated at Peania, Attiki (19th km Peania-Markopoulo avenue, 19002 PEANIA), T:+302106674700, F:+302106646353, E: info@intrakat.gr, W: http://www.intrakat.com.

The description of the experience and of the credentials of the Contractor is attached hereto. Should our Consortium be selected as the Preferred Investor or the Reserve Candidate we shall submit, within thirty (30) days from our selection, all the required evidence to the Greek State and the HRADF in relation to the satisfaction by the Contractor of the conditions set out in paragraph 4.1.9(c) of the Request for Proposal.

Athens, 30-9-.2014

Charles Weinland

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΔΗΜΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ Κ.Ε.Π.

Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής του Charles

Καφισιά 30/9/2014

ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Η αρμόδια Υπάλληλος
ΜΑΡΙΑ ΣΠΥΡΑΝΙΔΟΥ

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

(άρθρο 8 Ν 1599/1986)

Προς:	Το ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.		
Ο-Η Όνομα:	Charles	Επώνυμο: Weinland	
Όνομα και Επώνυμο Πατέρα:	Dieter, Weinland		
Όνομα και Επώνυμο Μητέρας:	Frauke Emmy Martha, Weinland		
Ημερομηνία Γέννησης:	09.02.1969		
Τόπος Γέννησης:	Kiel		
Αριθμός Ταυτότητας	415332590	Τηλ:	+49 69 690 70782
Τόπος Κατοικίας: Schwalbach		Οδός: Pfingstbrunnen str.	Αριθ.. 16A T.K.: 65824
Αρ. Τηλεομοιοτύπου (Fax):	+49 69 690 495 70782	(Email):	c.weinland@fraport.de

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος, ενεργώντας ως νόμιμος εκπρόσωπος του νομικού προσώπου με την εταιρική επωνυμία Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, που συστήθηκε σύμφωνα με τους νόμους της Γερμανίας, με αριθμό μητρώου εταιρίας HRB 7042 και το οποίο εδρεύει στην Γερμανία, 60547 Φρανκφούρτη am Main, με αριθμό φορολογικού μητρώου Γερμανίας DE 114150623, όντας μέλος της Κοινοπραξίας "FRAPORT AG-SLENTEL LTD" κάτοχος του 65,00% της Κοινοπραξίας, έχοντας πλήρη επίγνωση των συνεπειών που προβλέπονται από τον Ελληνικό νόμο 1599/1986 για τις ψευδείς/αναληθείς υπεύθυνες δηλώσεις, δηλώνω δια της παρούσης, σχετικά με την υποβολή εκ μέρους της ως άνω Κοινοπραξίας δεσμευτικής προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με την λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Α του Ελληνικού Δημοσίου, σύμφωνα με την παράγραφο 4.1.9(β) της σχετικής Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς που εξέδωσε το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε. στις 4 Φεβρουαρίου 2014, ότι η εταιρεία που προτείνεται από την Κοινοπραξία μας ως Εργολάβος (όπως ο όρος αυτός καθορίζεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς) είναι η «ΙΝΤΡΑΚΟΜ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ» με διακριτικό τίτλο "INTRAKAT", που εδρεύει στην Παιανία Αττικής (19ο χλμ Λεωφ. Παιανίας Μαρκοπούλου, 19002 ΠΑΙΑΝΙΑ), T:+302106674700, F:+302106646353, E: info@intrakat.gr, W: http://www.intrakat.com.

Επισυνάπτεται περιγραφή της εμπειρίας και των επαγγελματικών προσόντων του Εργολάβου. Εφόσον η Κοινοπραξία μας επιλεγεί ως ο Επιλεγείς Επενδυτής ή ο Αναπληρωματικός Υποψήφιος θα υποβάλουμε, εντός τριάντα (30) ημερών από την επιλογή μας, στο Δημόσιο και στο ΤΑΙΠΕΔ όλα τα απαραίτητα στοιχεία που αποδεικνύουν την ικανοποίηση από τον Εργολάβο των απαιτήσεων της παραγράφου 4.1.9(c) της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς.

Αθήνα, 30-9-2014

ΕΠΙΣΗΜΗ ΣΦΡΑΓΙΔΑ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ

Charles Weinland

Ακριβής μετάφραση από την ελληνική γλώσσα εκ του επισυναπτόμενου πρωτοτύπου στην αγγλική.

03/10/2014

Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής του Charles Weinland
ΑΔΤ 415332590
Κηφισιά 30/9/2014
ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ
Η αρμόδια Υπάλληλος
ΜΑΡΙΑ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΟΥ
ΔΕ/Δ'
ΥΠΟΓΡΑΦΗ

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

(άρθρο 8 Ν.1599/1986)

Προς:	Το ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.		
Ο-Η Όνομα:	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Επώνυμο: ΗΜΕΛΛΟΥ	
Όνομα και Επώνυμο Πατέρα:	ΗΛΙΑΣ ΗΜΕΛΛΟΣ		
Όνομα και Επώνυμο Μητέρας:	ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΗΜΕΛΛΟΥ		
Ημερομηνία Γέννησης:	28/1/1966		
Τόπος Γέννησης:	ΑΘΗΝΑ		
Αριθμός Δελτίου Ταυτότητας/Διαβατηρίου:	ΑΚ 221264	Τηλ:	
Τόπος Κατοικίας: ΔΡΟΣΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ Οδός: ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ		Αριθ.: 17Α	Τ.Κ.: 14572
Αρ. Τηλεομοιοτύπου (Fax):		Δ/νση Ηλεκτρ. Ταχυδρομείου	imellouk@yahoo.gr

Η κάτωθι υπογεγραμμένη, ενεργώντας ως πληρεξουσία του νομικού προσώπου με την εταιρική επωνυμία SLENTEL LIMITED, που συστήθηκε σύμφωνα με τους νόμους της Κυπριακής Δημοκρατίας με αριθμό μητρώου εταιρίας ΗΕ 280254 και το οποίο εδρεύει στην Κύπρο Λευκωσία, Οδός Αγίου Προκοπίου 13, 2406, Εγκωμή, με Κυπριακό αριθμό φορολογικού μητρώου 12280254J όντας μέλος της Κοινοπραξίας «FRAPORT AG – SLENTEL LTD», κάτοχος του 35% της Κοινοπραξίας, έχοντας πλήρη επίγνωση των συνεπειών που προβλέπονται από τον Ελληνικό νόμο 1599/1986 για τις ψευδείς/αναληθείς υπεύθυνες δηλώσεις, δηλώνω δια της παρούσης, σχετικά με την υποβολή εκ μέρους της ως άνω Κοινοπραξίας δεσμευτικής προσφοράς για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με την λειτουργία και συντήρηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ομάδας Α του Ελληνικού Δημοσίου, σύμφωνα με την παράγραφο 4.1.9(β) της σχετικής Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς που εξέδωσε το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε. στις 4 Φεβρουαρίου 2014, ότι η εταιρεία που προτείνεται από την Κοινοπραξία μας ως Εργολάβος (όπως ο όρος αυτός καθορίζεται στην Πρόσκληση Υποβολής Προσφοράς) είναι η «ΙΝΤΡΑΚΟΜ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ» με διακριτικό τίτλο "INTRAKAT", που εδρεύει στην Παιανία Αττικής (19ο χλμ Λεωφ. Παιανίας Μαρκοπούλου, 19002 ΠΑΙΑΝΙΑ), T:+302106674700, F:+302106646353, E: info@intrakat.gr, W: http://www.intrakat.com.

Επισυνάπτεται περιγραφή της εμπειρίας και των επαγγελματικών προσόντων του Εργολάβου. Εφόσον η Κοινοπραξία μας επιλεγεί ως ο Επιλεγείς Επενδυτής ή ο Αναπληρωματικός Υποψήφιος θα υποβάλουμε, εντός τριάντα (30) ημερών από την επιλογή μας, στο Δημόσιο και στο ΤΑΙΠΕΔ όλα τα απαραίτητα στοιχεία που αποδεικνύουν την ικανοποίηση από τον Εργολάβο των απαιτήσεων της παραγράφου 4.1.9(c) της Πρόσκλησης Υποβολής Προσφοράς.

Αθήνα 17-9-2014

Αικατερίνη Ήμελλου

Βεβαιώνεται το γνήσιο της υπογραφής τ. ΗΜΕΛΛΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΑΔΤ ΑΚ 221264 17-09-2014

Ελισάβετ Σεντζούκ ΠΕ 17/Γ

SOLEMN DECLARATION

(art. 8 of L. 1599/1986)

To:	THE HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND S.A				
Name:	AIKATERINI	Surname: IMELLOU			
Father's name and Surname:	ILIAS IMELLOS				
Mother's name and surname:	KALLIOPI IMELLOU				
Date of Birth:	28/1/1966				
Place of Birth:	ATHENS				
Identity/Passport No:	AK 221264	Tel:			
Place of Residence: DROSIA ATTIKI	Street: DODEKANISOU		No.: 17A	PC: 14572	
Fax:		Email:	imellouk@yahoo.gr		

I, the undersigned, acting as attorney in fact of the legal entity under the corporate name SLENTEL LIMITED, established under the laws of Cyprus, with company registration number HE 260254 and registered offices at 13 Agiou Prokopiou Street, 2406 Egkomi, Nicosia, Cyprus with Cyprus tax registration number 12280254J, being a member of the Consortium «FRAPORT AG – SLENTEL LTD» by holding a 35% stake in the Consortium, being fully aware of the consequences of the Greek law 1599/1986 for making false / untrue solemn declarations, hereby declare in connection with the submission by the above Consortium of a binding offer for the provision of services in relation to the operation and maintenance of the Cluster A Regional Airports of the Hellenic Republic pursuant to paragraph 4.1.9(b) of the relevant Request for Proposal issued by the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. ("HRADF") on 4 February 2014, that the company proposed by our Consortium to act as the Contractor (as this term is defined in the Request for Proposal) is "INTRACOM CONSTRUCTIONS SOCIETE ANONYME TECHNICAL AND STEEL CONSTRUCTIONS", with distinctive title "INTRAKAT", seated at Peania, Attiki (19th km Peania-Markopoulo avenue, 19002 PEANIA), T:+302106674700, F:+302106646353, E: info@intrakat.gr, W: http://www.intrakat.com.

The description of the experience and of the credentials of the Contractor is attached hereto. Should our Consortium be selected as the Preferred Investor or the Reserve Candidate we shall submit, within thirty (30) days from our selection, all the required evidence to the Greek State and the HRADF in relation to the satisfaction by the Contractor of the conditions set out in paragraph 4.1.9(c) of the Request for Proposal.

Athens, 17-9-2014

OFFICIAL SEAL

Signature

.....

AIKATERINI IMELLOU

This is to certify that the signature appearing is the signature of Mrs IMELLOU AIKATERINI
ID No AK221264
Kifisia 17-09-2014
By MAYOR'S AUTHORIZATION
The Department Chief of the Public Services Support
SIGNATURE
Elisavet Sentzoulk TE 17/C

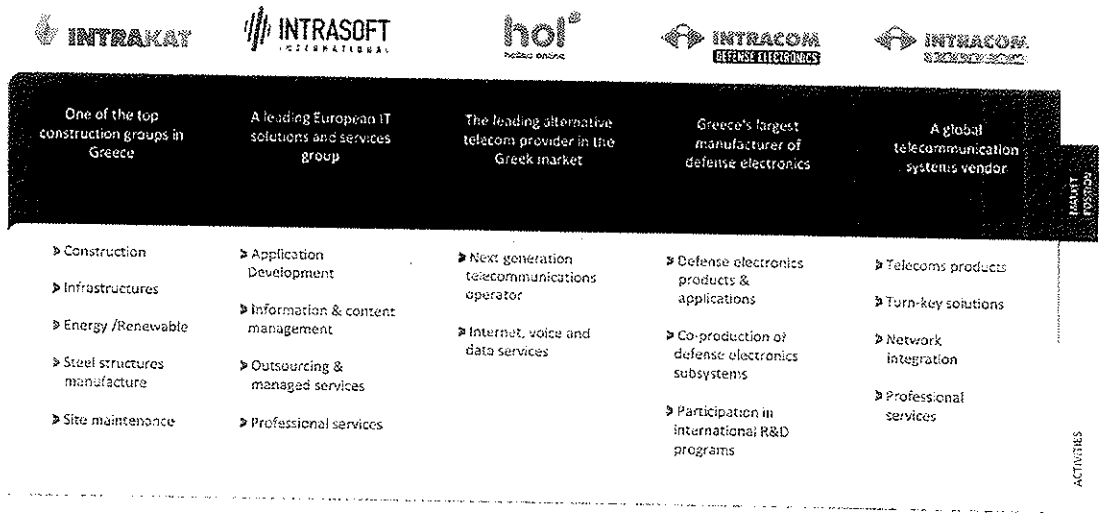
True and exact translation to the English language of the hereto-attached document in Greek.
Athens, ...25/09/2014.
The certifying lawyer

ADAM STYLIANI
ATTORNEY AT LAW -
A.B.A. REG. No. 23628
143 PARASCHOU Str. P.C.
11475 ATHENS GREECE
TEL [illegible]

Company Profile

INTRAKAT

INTRACOM HOLDINGS: THE SHAREHOLDER



BROAD PORTFOLIO OF PRODUCTS / SOLUTIONS / SERVICES

INTRACOM HOLDINGS: INTERNATIONAL ACTIVITY

INTRACOM HOLDINGS

Subsidiaries and offices in 27 countries
Exports to over 80 countries
International activities 29,5% of annual revenue (2012)
Personnel abroad: 1.300+

Total Personnel: 4.800+ (as a group)

BEST WORKPLACES IN EUROPE 2004

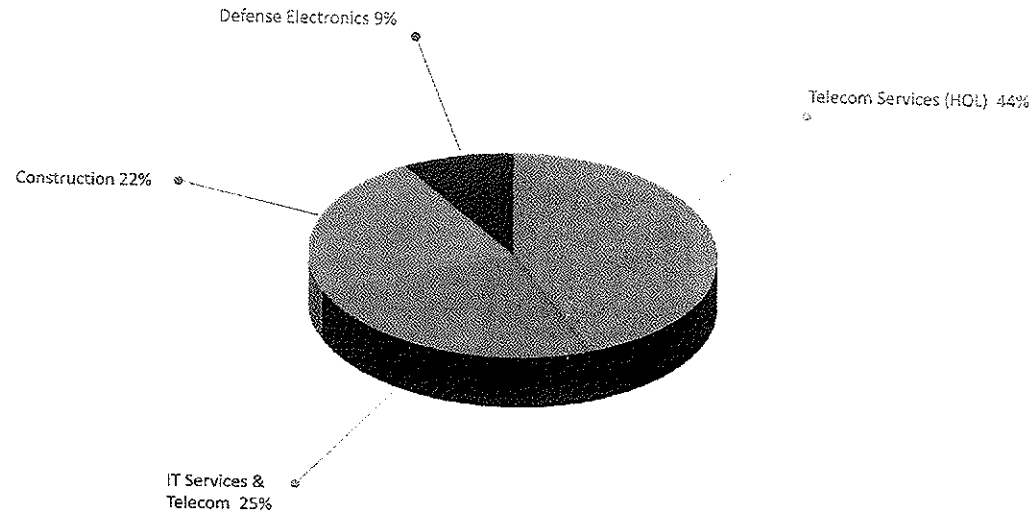




ΣΕΛΙΔΑ 799 ΑΠΟ 997

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ 800 στιγ 997

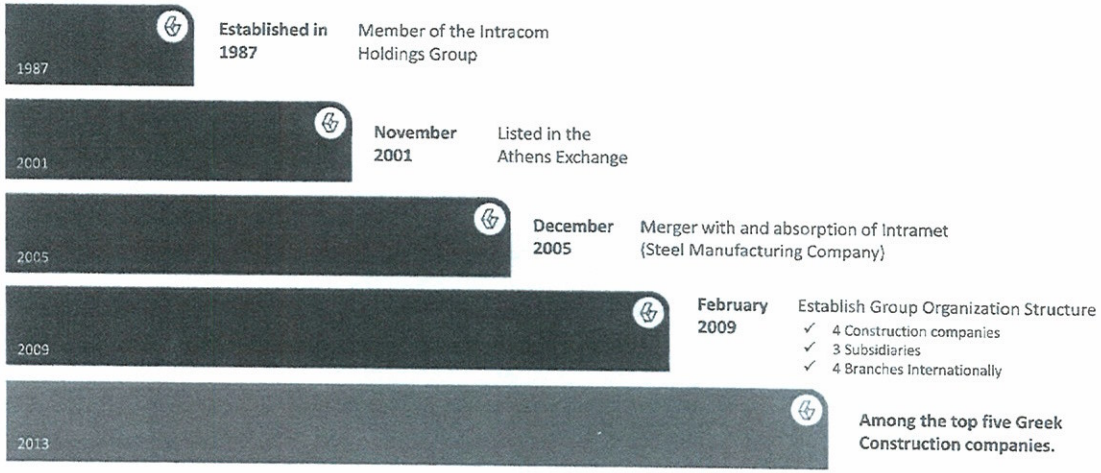
INTRACOM HOLDINGS: BASED ON 2013 GROUP TURNOVER



Total : € 513,7 mil.

Σελίδα 801 από 997

INTRAKAT - KEY MILESTONES



HIGHLIGHTS

Turnover

- ✓**2013:** 110 million euro
- ✓**2012:** 125 million euro
- ✓**2011:** 127 million euro

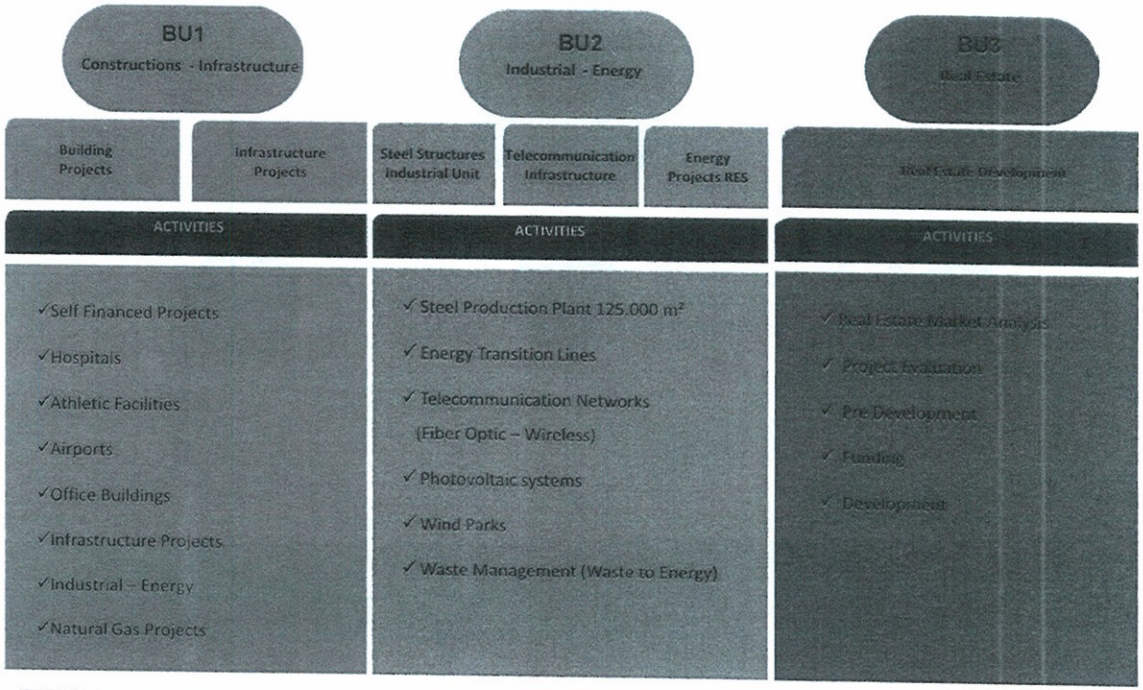
- ✓**Backlog:** 317 million euro
- ✓**International Group:** operates in 8 countries

INTRAKAT
COMPANY ACTIVITY
Construction & Infrastructure Projects
Industrial - Energy Projects
BU1
BU2

TYLIANI
LAW
No 23628

COMPANY ACTIVITY

INTRAKAT



MAIN SUBSIDIARIES

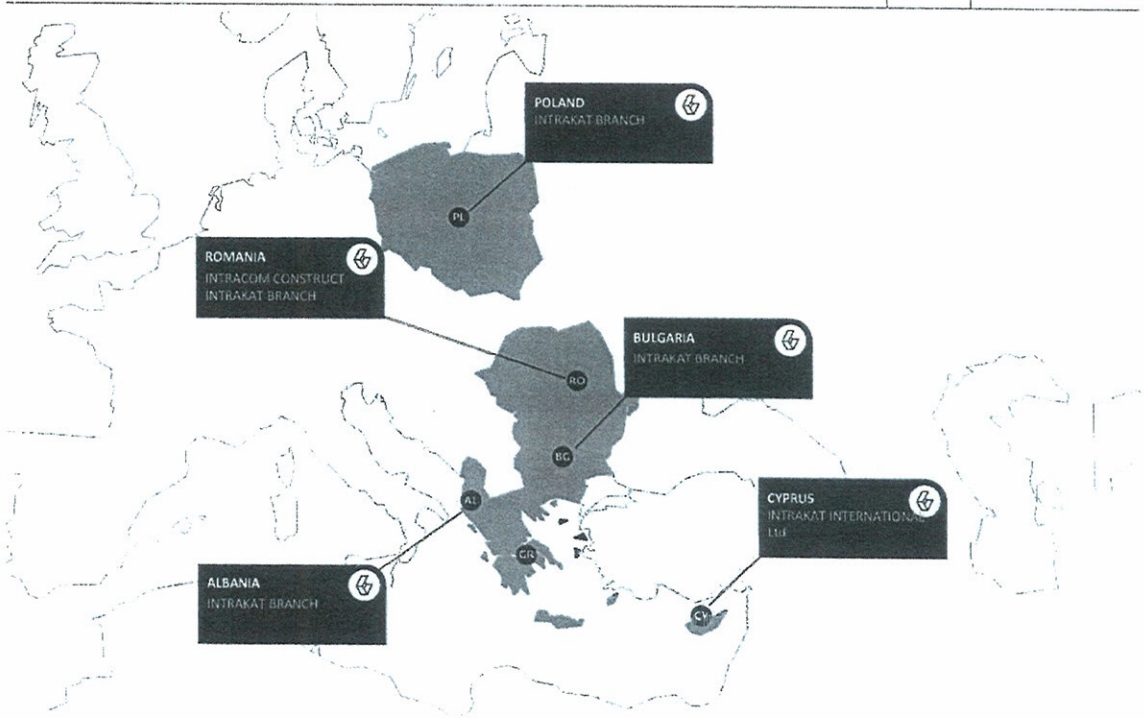
INTRAKAT

PRISMADOML	CONSTRUCTION / ENVIRONMENTAL — Company specialised in construction works, installations and waste management with contractors' certificate to participate in medium scale public tenders. Extensive experience and expertise in environmental and energy projects.
EUROKAT	CONSTRUCTION SERVICES — Construction company, active in energy and construction projects with contractors' certificate to participate in small scale public tenders. The company specialises in constructing and managing parking facilities.
IN MAINT	MAINTENANCE — Facility maintenance company providing integrated management, operating and maintenance services for buildings and electromechanical, industrial & sports facilities.
INTRAPOWER	ENERGY / RENEWABLES — Specialized in turn key construction of Renewable Energy Projects with high levels of technical know-how and environmental sensitivity.
FRACASSO	ROAD SAFETY SYSTEMS — Road safety systems company that designs, manufactures and provides an entire range of road restrain systems for modern motorways fully in line with European and international safety standards such as the EN 1317 standard. **Collaboration with Italian company FRACASSO SpA**

GEOGRAPHICAL FOOTPRINT

6 Branches-2 construction companies

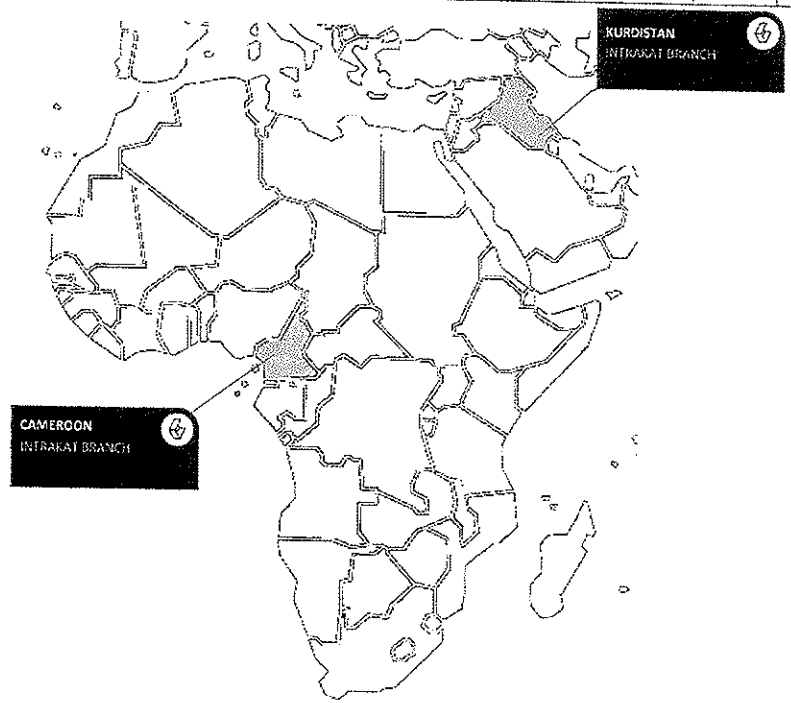
INTRAKAT



ΣΕΛΙΔΑ 805 ΑΠΟ 997

GEOGRAPHICAL FOOTPRINT

INTRAKAT



YLIANI
AT LAW -
No. 23628
0030 6944 024921

INTRAKAT

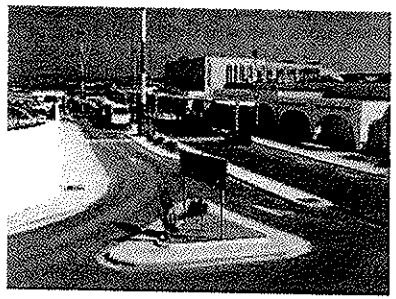
INDICATIVE PROJECTS

INFRASTRUCTURE PROJECTS – AIRPORTS

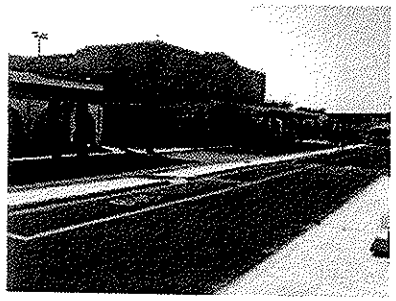
INTRAKAT

Hellenic Ministry for the Environment, Physical Planning and Public Works Expansion of terminal building, single level plus basement at the public airport of Karpathos, 12.500 m²

Location: Karpathos Island – Southern Greece
Budget: 31,77 mil €
Construction Period: 2005-2010









INFRASTRUCTURE PROJECTS – AIRPORTS

INTRAKAT

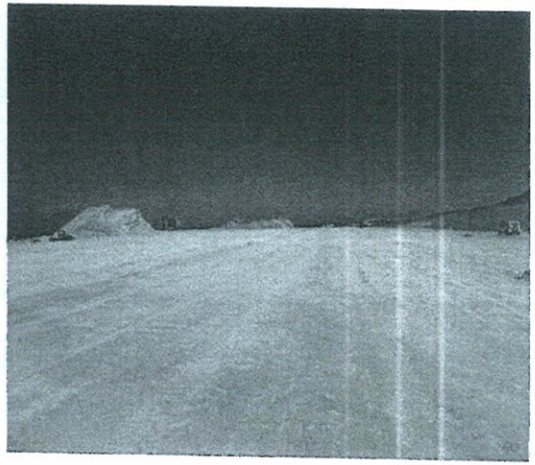
Ministry of Development, Competitiveness, Infrastructures, Transport & Networks)
Construction of the new maneuvering area of the National Paros Airport

Location: Paros Island

Budget: 13,1 mil Euros (+ VAT)

Description: 1400 m length by 45 m total width Aircraft Runway , with safety areas at both ends . Two taxiways, connecting runway with aircraft parking area. Parking area 200m X 130 m. Auxiliary route. Storage area. Drainage works. Runway and taxiways light signaling. Fencing and earthworks for new buildings.





INFRASTRUCTURE PROJECTS – ROAD CONSTRUCTION PROJECTS

INTRAKAT

01 **Eastern Peloponnese Motorway,** Corinth-Tripoli-Kalamata and Lefktro-Sparta Section; 182.5 km.

02 **Egnatia Odos S.A.** Reconstruction of the Thessaloniki-Kavala National Road- Part Strymonas-AghiosAndreas, 51 km

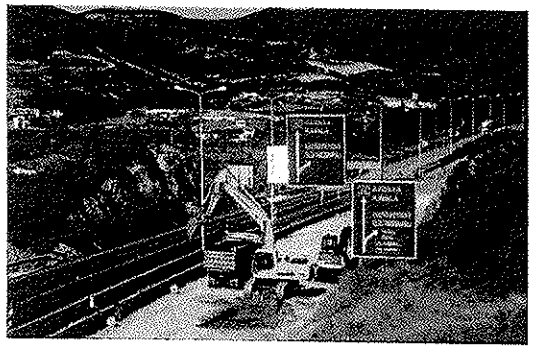
03 **Ministry of Environment & Public Works** Arta-Fillipiada bypass AghiosDimitrios – Selades section, 39 km.

04 **Central Macedonia Region** Construction of the Kassandra road circuit in the Chalkidiki Prefecture, part Poridaea-Kassandria, 17km.

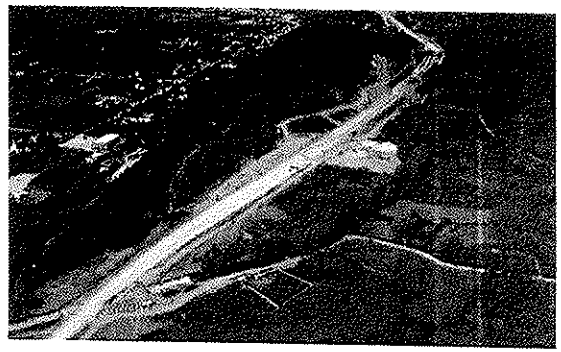
05 **Thessaly Region** Construction of the Artesiano and Rizovouni villages' road detours on the Karditsa-Tripoli national road, 5.2km.

06 **Epirus Region** Reconstruction (improvement-widening-asphalting) of the Tyria-Sistrouni road, Prefecture of Ioannina, 16.7 km.

07 **Ministry of Infrastructure, Transport and Networks -** Construction of the road section Equestrian Center-Kalyvia-Lagonisi-Anavyssos junction, Prefecture of Attica.



Egnatia Odos Thessaloniki - Kavala



Arta-Fillippiada bypass

INFRASTRUCTURE PROJECTS – ROAD CONSTRUCTION PROJECTS

INTRAKAT

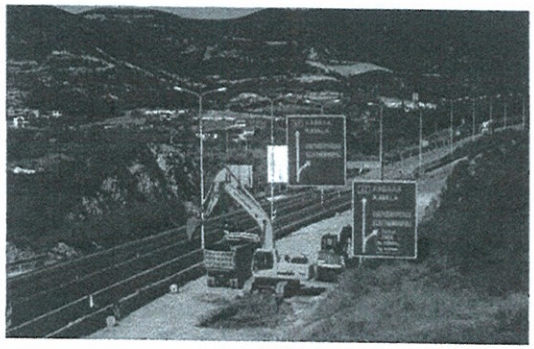
Egnatia Odos S.A. Reconstruction of the Thessaloniki-Kavala National Road- Part Strymonas-AghiosAndreas, 51 km

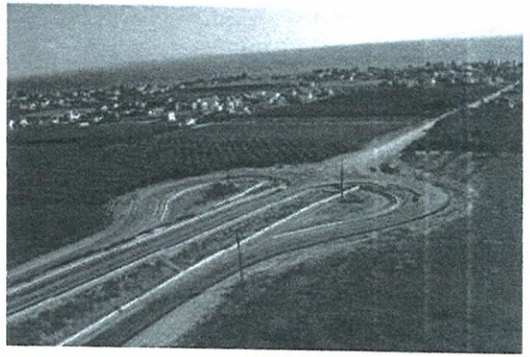
Location: Northern Greece, Kavala

Budget: 30 mi. Euros (+VAT)

Construction Period: 2005-2008

Description: Rehabilitation/Reconstruction of 51km motorway - 2 multi-level junctions - 3 overbridges – E/M works & lighting – Safety barriers procurement & installation – Road signalling & marking





ΣΕΛΙΔΑ 812 ΑΠΟ 997

INFRASTRUCTURE PROJECTS – ROAD CONSTRUCTION PROJECTS

INTRAKAT

Central Macedonia Region Construction of the Kassandra road circuit in the Chalkidiki Prefecture, part Potidea-Kassandria, 17km.

Budget: 38 mi. Euros (+VAT)

Construction Period: 2010 - Ongoing

Description: Construction of road Potidaea to Cassandra Chalkidiki , Northern Greece. Construction length 15 km with two multilevel junctions 1,2 km length each.





Σελίδα 813 από 997

INFRASTRUCTURE PROJECTS – HYDRAULICS

INTRAKAT

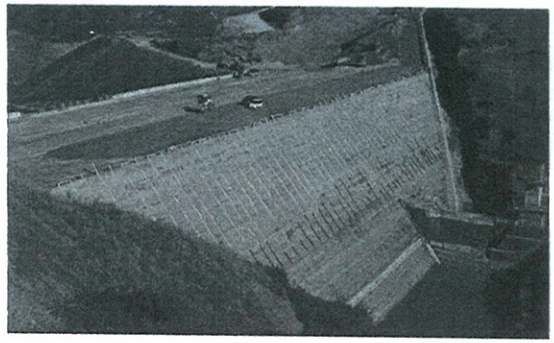
01 **Ministry of Infrastructures, Transportations and Networks** Water supply of Heraklion and Agios Nikolaos from Aposelemis Dam – Reinforcement works of Aposelemi Dam reservoir from Lassithi Plateau

02 **Ministry of Rural Development & Food** Construction of dam in the Filiatrino basin, Prefecture of Messinia. Total volume 430.000 m^3 and useful reservoir volume of approximately 8 million m^3

03 **Egnatia Odos S.A.** Sewerage works, Municipality of Evergetoula, Lesvos Prefecture- Network Construction (N58.00)

04 **Ministry of Environment & Public Works** Arrangement of Ksirias stream in Corinth

05 **Region of Attica** Ministry of Infrastructure, Transport and Construction of the rainwater effusions network in Peania





Construction of a dam in the Filiatrino basin in Messinia prefecture

INFRASTRUCTURE PROJECTS – RAILROAD PROJECTS

INTRAKAT

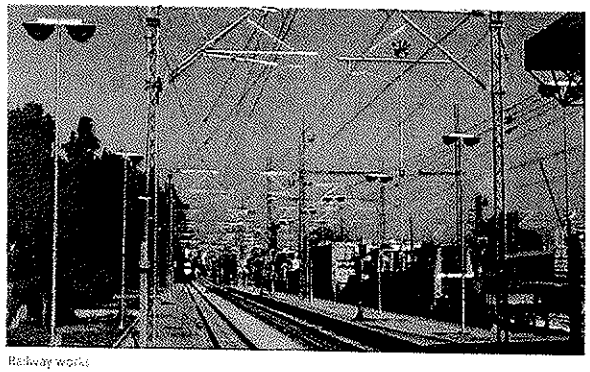
01 **ERGA OSE S.A.** Construction of Railway Line, Stations, Stops and E/M installations of roadworks, Kiato-Rododafni section

02 **National railway company (CFR S.A.) of Romania** Renovation of the 3.800 sq.m. railway station, Oradea, Romania

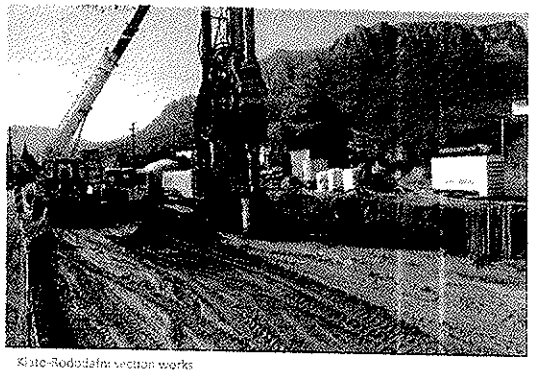
03 **OSE (National Railway Operator) GSM-R** Fiber Optic Network for the operation of GSM-R system of OSE, 600 km

04 **National railway company (CFR S.A.) of Romania** Modernisation of the CED system and construction of the railway's station control building in Timisoara, Romania.

05 **National railway company (CFR S.A.) of Romania** Modernisation of the railway's station CED system in Bucharest, Romania



Railway works



Kiato-Rododafni section works

INFRASTRUCTURE PROJECTS – NATURAL GAS: PIPING NETWORKS

INTRAKAT

CLIENT	PROJECT	DESCRIPTION
PROMETHEUS GAS SA	HIGH PRESSURE NATURAL GAS PIPING FROM ALEXANDROUPOLI TO KOMOTINI, GREECE	PROCUREMENT OF MATERIALS AND CONSTRUCTION OF HIGH PRESSURE NATURAL GAS PIPELINE FROM ALEXANDROUPOLIS (ANTHIA) TO KOMOTINI (Φ40 - 54.000m). MONITORING STATIONS / FO CABLING)






CONSTRUCTION PROJECTS - OFFICE BUILDINGS/RETAIL & BRANCH NETWORKS

INTRAKAT

01 **Intracom Holdings** Construction of a 7.100 m², 5-level building with two underground levels at Adrianiou street, Athens.

02 **Societe Generale** Construction of bank branches, 1.000 m² in total

03 **Benroubis** Renovation and modernisation of the 11.150 m² building in Marousi (Attica)

04 **Sato Group** Construction of 3.000 m², 3-level office building and stores with three underground levels, Athens, Greece

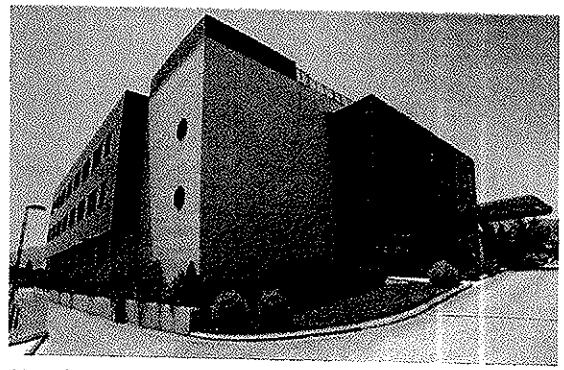
05 **Intracom Holdings** Construction of 5.000 m², 3-level office building in Xanthi, Greece

06 **BSB** Construction of new building with a total area of 17.500 m², 10th km on the Athens-Lamia National Road, Attica.

07 **Power Production Company of Bucharest** Renovation of the 10.000 m² head offices of the company in Bucharest, Romania



Science Education Centre, Aristoteio Secondary School, Potidaia



Athens Information Technology building, Peania, Attica

CONSTRUCTION PROJECTS - HOSPITALS

INTRAKAT

01 **IASO THESSALIAS S.A.** Construction of a 28,000 m², 169-bed private general hospital in Larissa.

02 **REA S.A.** Construction of a 17.900 m², 7-level (plus 4 underground levels), 145-bed maternity hospital

03 **Public Hospital (DEPANOM S.A.)** New General Hospital of Corfu, construction of the 32.400 m², 4-level, (plus two basement levels), 277-bed general hospital

04 **Public Hospital (DEPANOM S.A.)** New General Hospital of Katerini, construction of the 31.600 m² 4-level, 217-bed general hospital

05 **Public Hospital (DEPANOM S.A.)** Construction of the 2.296 m², 2-level, 21-bed psychiatric unit in the Corfu General Hospital

06 **Public Hospital (DEPANOM S.A.)** Construction of the 1.800 m² 2-level, 26-bed, psychiatric unit in the Katerini General Hospital

07 **Ministry of Public Works and Housing & Ministry of Internal Affairs of Romania** Renovation of the 3.000 m² "Prof. Dr. Dimitrie Gerota" emergency hospital, Bucharest

08 **EUROMEDICA S.A.** Construction of a 9,681 m², 114-bed, 3-storey general private clinic with one underground level on the island of Corfu



REA Maternity Hospital

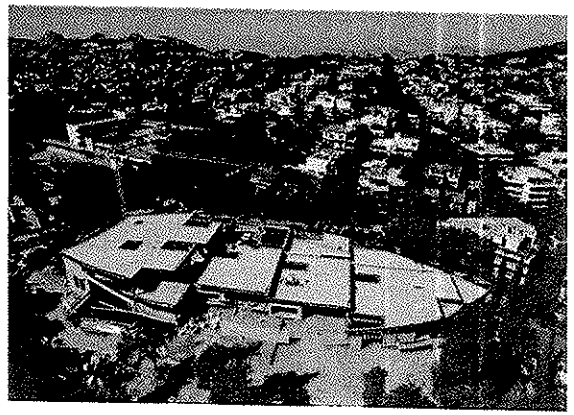

Corfu Public Hospital

- Building Area: 3.000 m²
- Capacity: 276 childs
- Budget: 6 mio. €
- Construction: 2013-2014

Ελληνοαμερικανικόν Εκπαιδευτικόν Ίδρυμα
Κολλέγιο Αθηνών - Κολλέγιο Ψυχικού

✓ **Construction of kindergarten in Psychiko College campus. The Kindergarten "John M. Karras" two pvergropund and two underground parking spaces in American Hellenic Educational Foundation - College. In kindergarten will attend 138 preschool and 138 infants.**





LIANI
LAW -
23628
GREECE

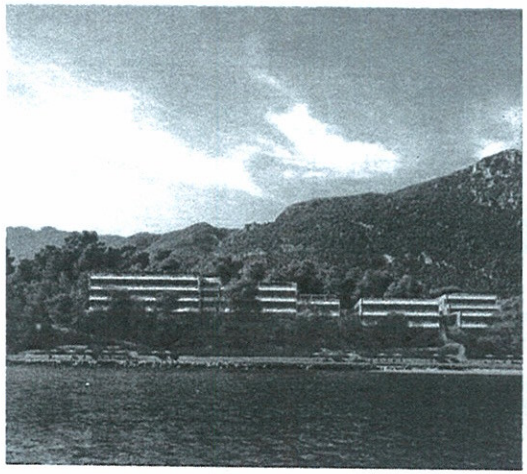
CONSTRUCTION PROJECTS – RESIDENTIAL COMPLEXES

INTRAKAT

01 **Alpha Krakow Development** Construction of the 70.323 m² "Garden Residence" residential and commercial complex in Krakow, Poland

02 **Blue Riviera** Residential Complex 4.500 m², Agios Konstantinos, Prefecture of Fthiotida, Greece

03 **National Forest Service of Romania** Construction of 1.500 m² hotel unit, Zarnesti, Romania



Blue Riviera, summer residence complex in Agios Konstantinos, Ftniotida



Urban residential and commercial building complex Garden Residence, Krakow, Poland

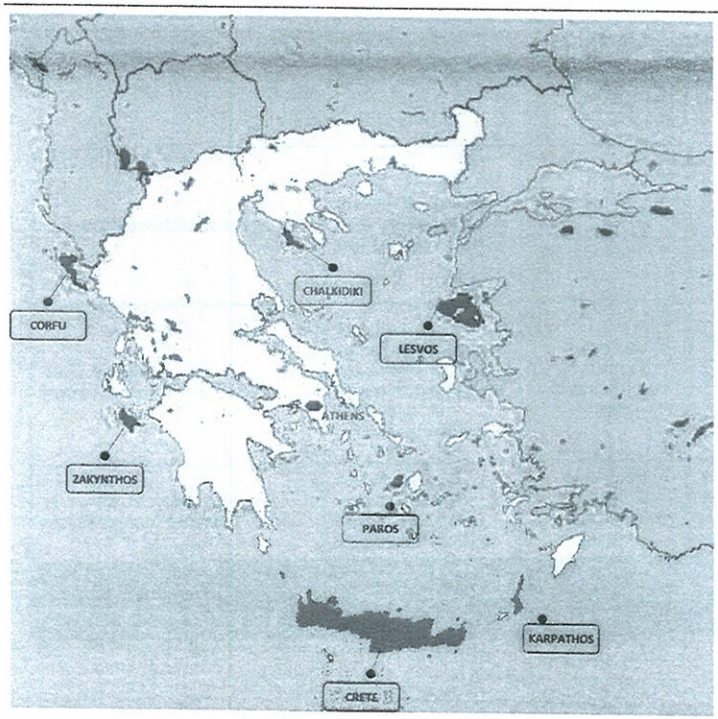
Σελίδα 819 από 997

CLIENT	PROJECT	OPERATION PERIOD	DESCRIPTION
SERRES PREFECTURE WASTE TREATMENT ENTERPRISE	IMPLEMENTATION OF WASTE TREATMENT PLAND IN SERRES PREFECTURE	DESIGN, CONSTRUCTION & 27 YEARS OF OPERATION	NEW WASTE MUNICIPAL TREATMENT PLANT, FINANCING & 27 YEARS OF OPERATION AND MAINTENANCE 60.000.000 €
ATHENS URBAN TRANSPORT ORGANIZATION	IMPLEMENTATION OF A COMPLETE INFORMATORY SYSTEM FOR URBAN TRANSPROTATIONS IN ATHENS	DESIGN, CONSTRUCTION & 12 YEARS OF OPERATION	DESIGN, CONSTRUCTION, FINANCING & 12 YEARS OPERATION & MAINTENACE OF A COMPLETE INFORMATORY SYSTEM FOR URBAN TRANSPROTATIONS IN ATHENS. 48.000.000 €
GREEK INFORMATION SOCIETY	IMPLEMENTATION OF A BROADBAND SYSTEM IN REGIONS OF GREECE	CONSTRUCTION & 19 YEARS OF OPERATION	DESIGN, CONSTRUCTION, FINANCING & 19 YEARS OPERATION & MAINTENANCE OF BROADBAND NETWORKS IN RURAL AREAS OF GREECE – GEOGRAPHICAL ZONE 2 (CENTRAL GREECE) 161.000.000 €

ΣΕΛΙΔΑ 820 ΑΠΟ 997

NEW CONCESSION PROJECTS

INTRAKAT

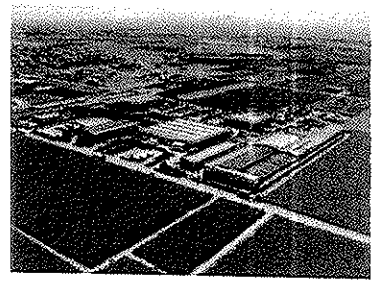


REGION	PROJECT
KARPATHOS ISLAND	• NEW AIRPORT TERMINAL
PAROS ISLAND	• NEW AIRPORT RUNWAY
LESVOS ISLAND	• EYRGETOULA SEWAGE PIPING INSTALLATIONS
CORFU ISLAND	• IOSNIOS MEDICAL CLINIC • NEW GENERAL PUBLIC HOSPITAL
ZAKYNTHOS ISLAND	• NEW HEALTH FACILITY
CHALKIDIKI (POTIDEA)	• CONSTRUCTION OF THE KASSANDRA ROAD CIRCUIT IN THE CHALKIDIKI PREFECTURE, PART POTIDEA-KASSANDRIA, 17KM
CRETE	• WATER SUPPLY OF HERAKLION AND AGIOS NIKOLAOS FROM APOSELEMIS DAM • NEW CORRECTIONAL FACILITIES BUILDING AT NEAPOLI CRETE • COMPLETION OF A ROAD JUNCTION AT RETHYMNON CRETE

STEEL STRUCTURES FACTORY

INTRAKAT

- ✓The factory is located in Giannouli Larissa, Central Greece
- ✓Plot surface: 125.000 m²
- ✓Industrial facilities : 25.000 m²
- ✓Employs approximately: 135 persons



MAJOR CUSTOMERS

Public Power Corporation · AREVA · Hellenic Railways · Hellenic Telecommunications Organization · SIEMENS · INTRACOM · ABB

HEAVYWEIGHT STEEL STRUCTURES UNIT

The core activity of the Unit is the production of grating steel, tubular structures, and heavyweight structures.

PRODUCTION CAPACITY
10.000 tones annually

PREFABRICATED METALLIC SHELTERS UNIT

The Unit produces standardized and specialized prefabricated steel shelters.

PRODUCTION CAPACITY
1.200 pieces annually

STEEL TOWERS & MASTS UNIT

Main products:

- ✓Lattice- steel towers for overhead transmission lines (150kV, 400kV etc.)
- ✓Supporting structures for electricity substations
- ✓Towers and masts
- ✓Railway electrification towers
- ✓Radar Towers

PRODUCTION CAPACITY
10.000 tones annually

HOT-DIP GALVANIZING UNIT

The Unit can galvanize structures up to 14 meters.

PRODUCTION CAPACITY
20.000 tones annually

YLIANI
AT LAW 23628

TELECOMMUNICATION PROJECTS

INTRAKAT

Vodafone

01 Fiber optic network Athens – Thessaloniki 382 km

02 Construction of over 1.800 mobile telephony base stations in Greece

03 Refurbishment of 21 retail branches

Wind Hellas

01 Construction of over 150 mobile telephony base stations in Greece

02 Refurbishment of 52 retail branches

03 Maintenance; 750 base stations; 9 telecommunication centers





Hellas On Line

01 Maintenance of the entire fiber optic network in Greece, 3.500 km

02 Metropolitan fiber optic networks throughout Greece, 3.000 km

Cosmote

01 Construction of over 700 mobile telephony base stations in Greece

02 Construction of over 400 mobile telephony base stations in Romania

03 Refurbishment of 26 retail branches

04 Refacing of 200 Germanos retail branches (subsidiary of Cosmote)

Forthnet

01 Metropolitan fiber optic networks, 430 km

02 Maintenance of 33 telecommunication centers

TELECOMMUNICATION PROJECTS - FIBER OPTIC NETWORKS

INTRAKAT

01 **Vodafone**
fiber optic network Athens – Thessaloniki 382 km

02 **Cyta Hellas**
Metropolitan Fiber Optic Network in Athens, 270 km

03 **GSM-R**
Fiber Optic Network for the operation of GSM-R system of OSE (National Railway Operator), 600 km

04 **Forthnet**
Metropolitan fiber optic networks, 430 km

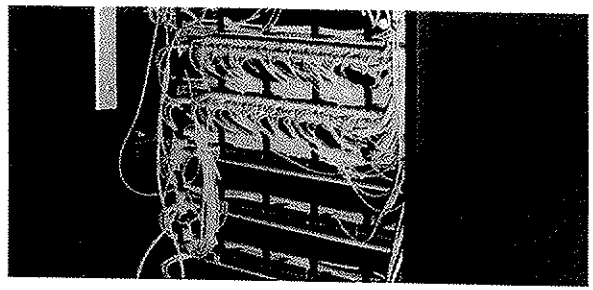
05 **hellas online**
Metropolitan fiber optic networks throughout Greece, 3.000 km

06 **Moldtelecom**
Fiber optic network in Moldavia, 1.000 km

07 **Wind Hellas**
Complete construction (turn key basis) and maintenance for 2 years of 100km backbone fiber optic network, between Rethimnon and Heraklelon mobile switching sites on Crete island

08 **Information Society**
Construction of MAN networks in 28 big cities all over Greece, with more than 780 km of trenching, 1.600.000 m of fiber optic cables and 1.500 FTTX access nodes & access points. Also 238 wireless access points through Wi-fi and Wi-max technology are connected





Σελίδα 825 από 997

TELECOMMUNICATION PROJECTS

INTRAKAT

ATTIKO METRO S.A.	Attiko Metro S.A.	Installation of radio systems at 18 stations.
OTE	Hellenic Telecommunications Organisation (OTE)	Installation of rural subscriber radio systems throughout Greece, 250 systems (11 stations per system).
SIEMENS	SIEMENS	TETRA C4I, installation of TETRA electronic equipment in Attica; 151 stations.
	STE Syria	Supply and installation of multipoint wireless system equipment (Point to Multipoint Wireless Access System) throughout Syria; 1.000 stations.
MOLDTELECOM	Moldtelecom	Fiber optic network in Moldavia, 1.000 km
ΚτΠ ΑΕ	Information Society	Construction of MAN networks in 28 big cities of Greece, more than 780 km trenching, 1.600.000 m fiber optic cables and 1.500 FTTX access nodes & access points. Also 238 wireless access points connected through Wi-fi and Wi-max technology
ROMTELECOM	Romtelecom	Construction of over 120 FTTH Business Client connections and 150 FTTH Home Client connections

THANK YOU

INTRAKAT

True translation of the attached true copy from Greek to English, according to Law No 4194/13 (art. 36 par 2c) "For Lawyers"

Patania 24/04/2014

The Lawyer who confirms

ARAM CEYLIANI
ATTORNEY AT LAW
A.B.A. REG. No. 23323
141 PARASKHOU Str. P.C.
11475 ATHENS GREECE

LIANI
T LAW
. 23628
. Str. PC
GREECE

Εταιρικό προφίλ

INTRAKAT

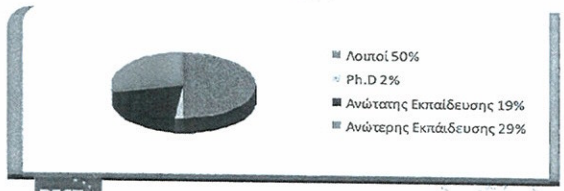
ΟΜΙΛΟΣ INTRACOM HOLDINGS

INTRACOM HOLDINGS

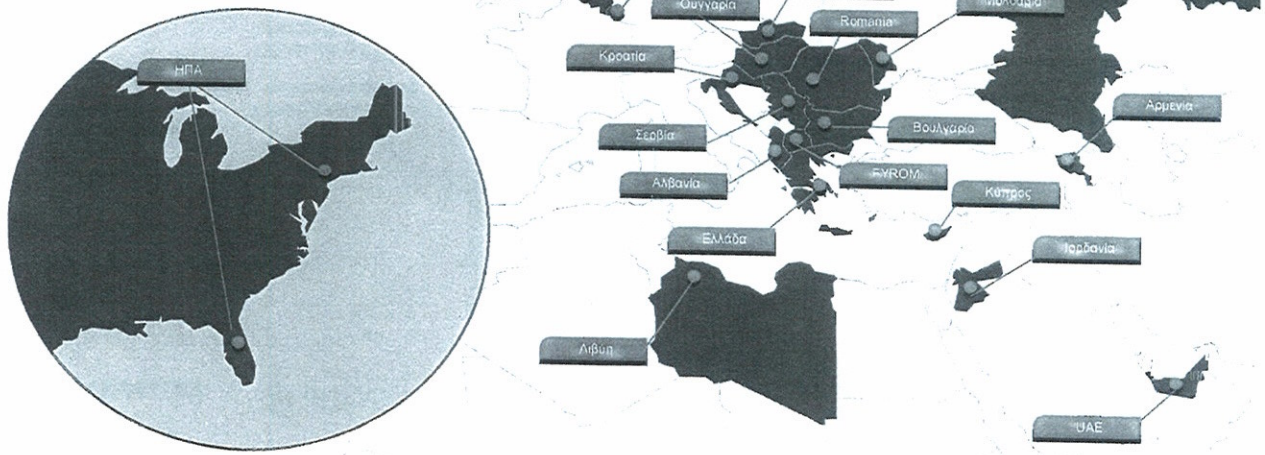
INTRAKAT	INTRASOFT INTERNATIONAL	hol	INTRACOM DEFENSE ELECTRONICS	INTRACOM
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ				
➢ Κατασκευές ➢ Υποδομές υψηλών προδιαγραφών ➢ Ενέργεια/ Ανανεώσιμες Πηγές ➢ Εργοστάσιο Μεταλλικών κατασκευών ➢ Τηλεπικοινωνίες	➢ Ανάπτυξη Εφαρμογών ➢ Information & content management ➢ Outsourcing & managed services ➢ Επαγγελματικές υπηρεσίες	➢ Τηλεπικοινωνιακός πάροχος νέας γενιάς ➢ Υπηρεσίες Internet, voice and data	➢ Ηλεκτρονικά αμυντικά προϊόντα & εφαρμογές ➢ Συμπαραγωγή ηλεκτρονικών αμυντικών υποσυστημάτων ➢ Συμμετοχή σε διεθνή R&D προγράμματα	➢ Τηλεπικοινωνιακά προϊόντα ➢ Λύσεις με το «κλειδί στο χέρι» (Turn-Key) ➢ Ολοκληρωμένα δίκτυα ➢ Επαγγελματικές υπηρεσίες

ΕΥΡΥ ΧΑΡΤΟΦΥΛΑΚΙΟ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ – ΛΥΣΕΩΝ – ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

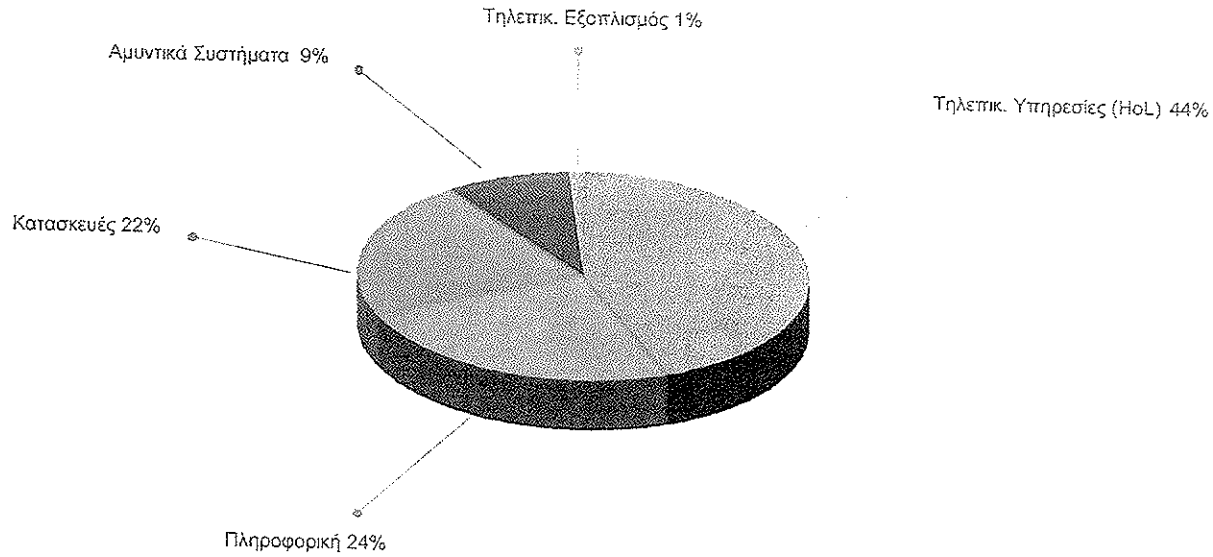
INTRACOM HOLDINGS: ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗ



BEST WORKPLACES IN EUROPE 2004

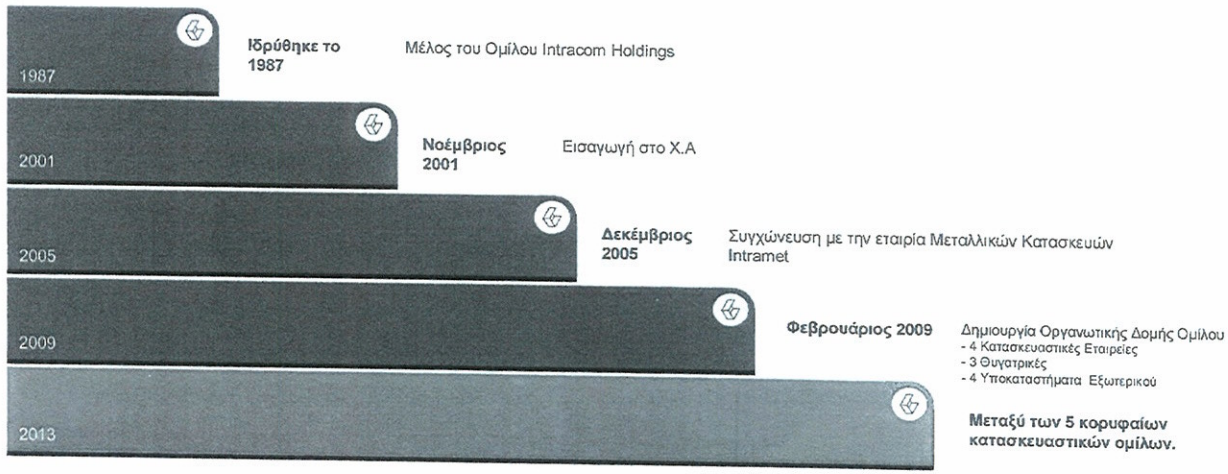


INTRACOM HOLDINGS: ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΟΜΙΛΟΥ (2013)



Σύνολο: € 513,7 εκ.

INTRAKAT – ΣΤΑΘΜΟΙ ΟΡΟΣΗΜΑ



HIGHLIGHTS

Turnover

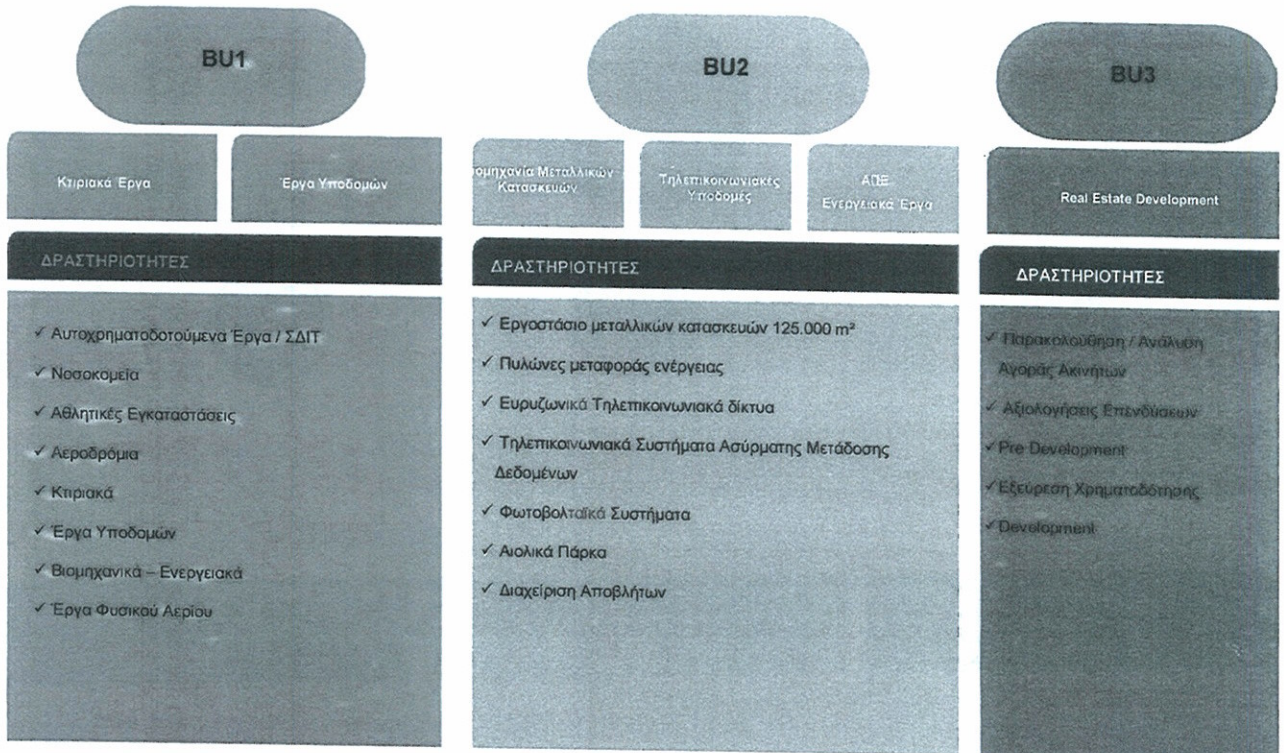
- ✓**2013:** 110 εκατ. euro
- ✓ **2012:** 125 εκατ. euro
- ✓ **2011:** 127 εκατ. euro

- ✓**Ανεκτέλεστο:** 317 million euro
- ✓ **Διεθνής Ομιλος:** δραστηριοποίηση σε 8 χώρες

ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΔΟΜΗ

JANI
LAW
23628

ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΔΟΜΗ

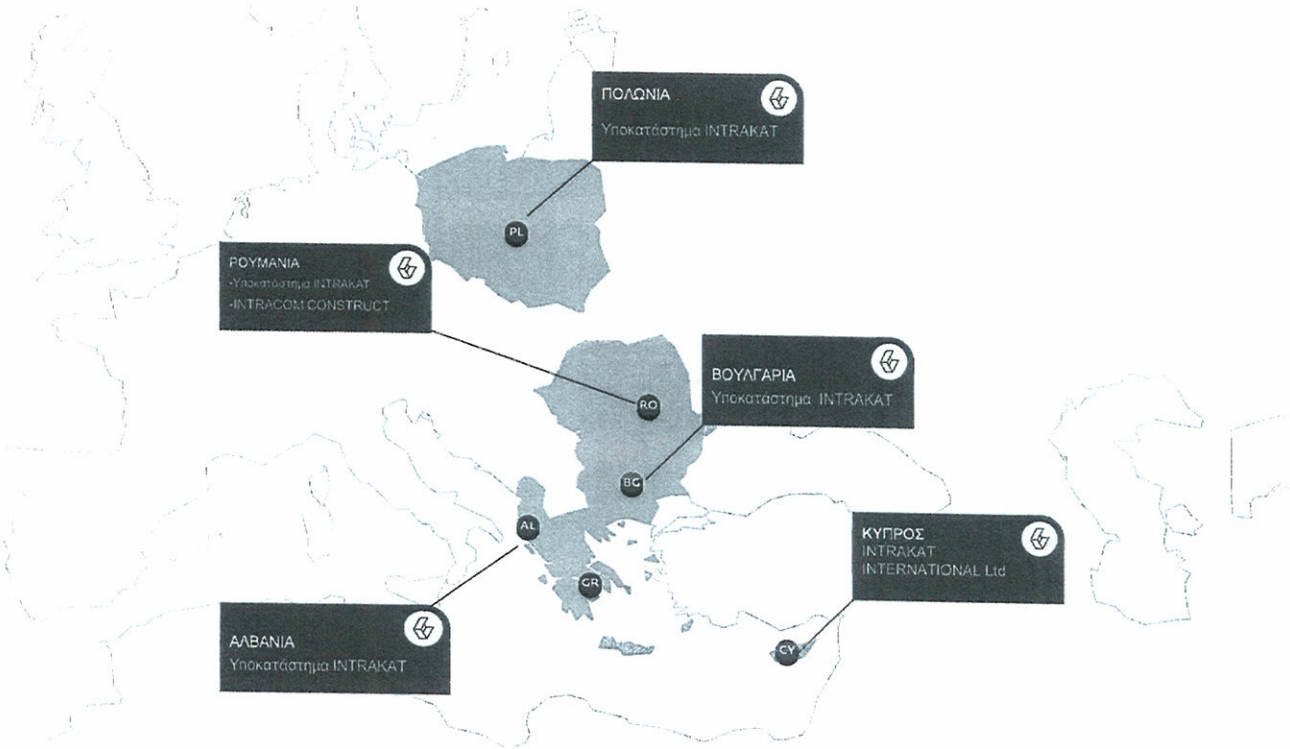


ΚΥΡΙΟΤΕΡΕΣ ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ

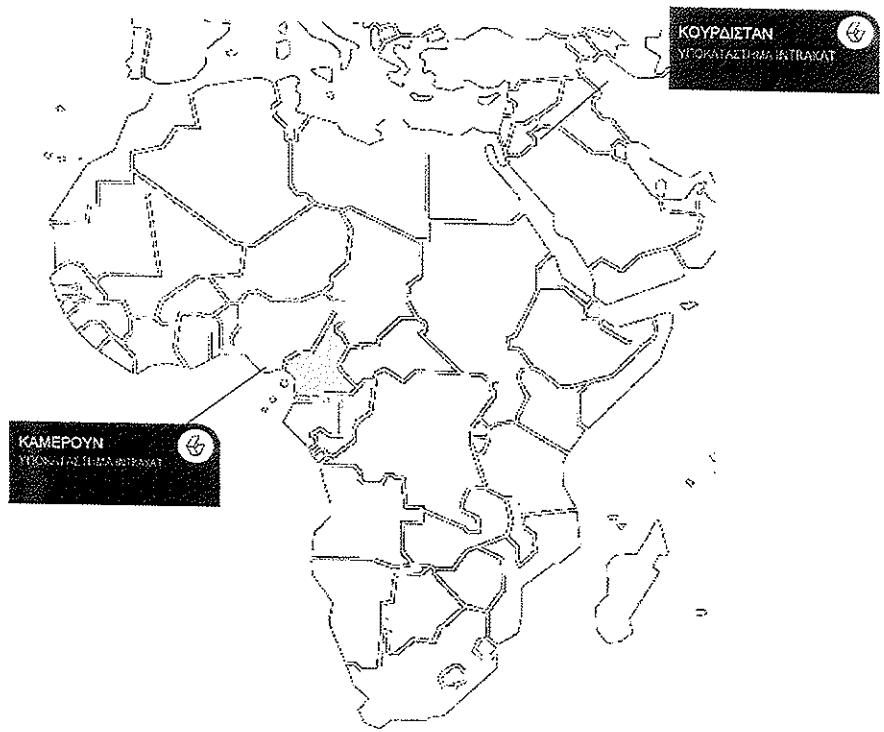
ΠΡΙΣΜΑ ΔΟΜΗ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ / ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	Η Εταιρεία διαθέτει κατασκευαστικό πτυχίο 6ης τάξης ΜΕΕΠ και μεγάλη εμπειρία και εξειδίκευση στον τομέα των Περιβαλλοντικών Ενεργειακών Έργων.
EUROKAT	ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	Η Εταιρεία διαθέτει κατασκευαστικό πτυχίο 6ης τάξεως ΜΕΕΠ. Δραστηριοποιείται σε κατασκευαστικά και ενεργειακά έργα του Ιδιωτικού και Δημοσίου τομέα. Διαθέτει εξειδικευμένη εμπειρία στη λειτουργία και διαχείριση στόλων αυτοκινήτων.
IN MAINT	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ / ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ	Η Εταιρεία παρέχει ολοκληρωμένες υπηρεσίες διαχείρισης λειτουργίας και συντήρησης μεγάλων κτιριακών, ηλεκτρομηχανολογικών, βιομηχανικών και αθλητικών εγκαταστάσεων.
INTRAPOWER	ΦΩΤΟΒΟΛΤΑΪΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ / ΕΝΕΡΓΕΙΑ	Εταιρεία παροχής ολοκληρωμένων λύσεων φωτοβολταϊκών συστημάτων με υψηλή τεχνογνωσία και περιβαλλοντική συνείδηση.
FRACASSO	ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	Η Εταιρεία σχεδιάζει, κατασκευάζει και διαθέτει ένα σύνολο από συστήματα μεταλλικών στηθαίων, πλήρως εναρμονισμένων με τα Ευρωπαϊκά και Διεθνή πρότυπα ασφαλείας (EN 1317) των σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων. Συνεργασία με την Ιταλική εταιρεία FRACASSO S.p.A.

GEOGRAPHICAL FOOTPRINT

6 Υποκαταστήματα - 2 Κατασκευαστικές εταιρίες



GEOGRAPHICAL FOOTPRINT



LIANI
LAW
2362
PC
ONELCE

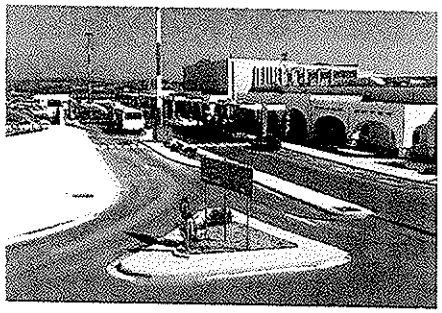
INTRAKAT

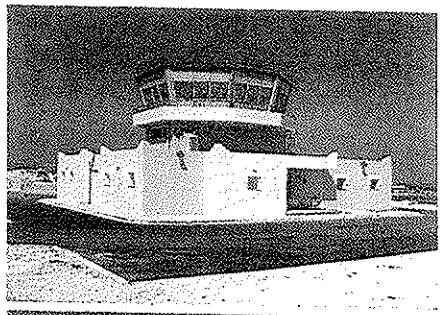
ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

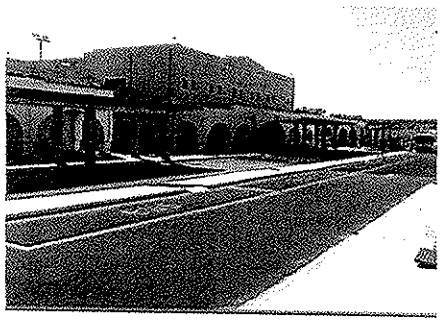
ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

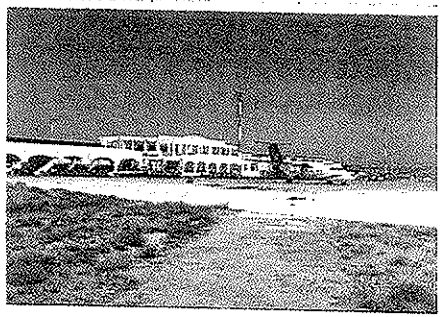
Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων Κατασκευή νέων κτιρίων αεροσταθμού στον Κρατικό Αερολιμένα Καρπάθου, 12.500 m²

Θέση: Νήσος Κάρπαθος, Νότια Ελλάδα
Προϋπολογισμός: 31,77 εκ. €
Περίοδος κατασκευής: 2005-2010









Σελίδα 839 από 997

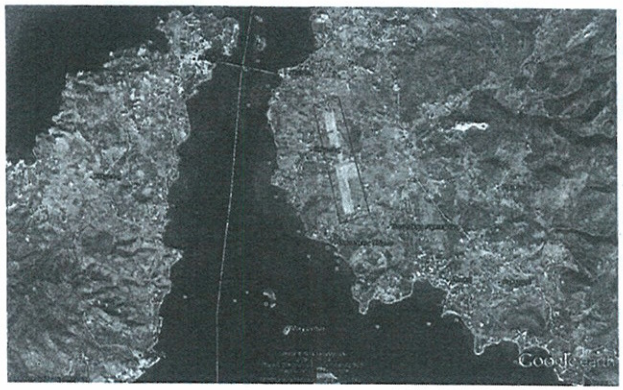
ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

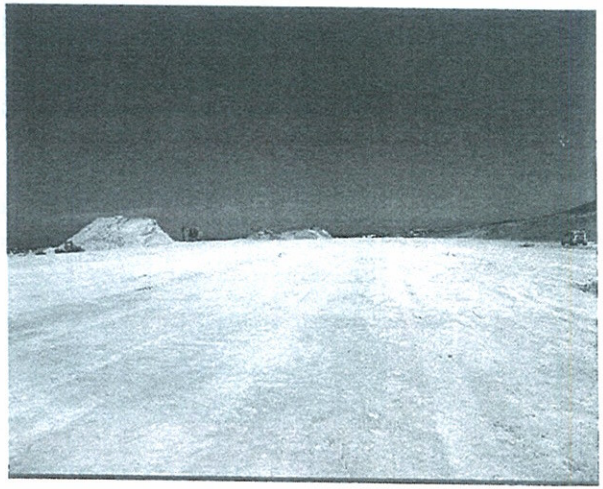
Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων
Κατασκευή του νέου πεδίου ελιγμών του κρατικού αερολιμένα Πάρου

Τοποθεσία: Βήσσος Πάρος

Προϋπολογισμός: 13,1 εκ. Euros (+ ΦΠΑ)

Περιγραφή: 1400 m μήκος και 45 m πλάτος Διάδρομος Αεροδρομίου, με θέσεις ασφαλούς στάθμευσης στα δυο άκρα. Δυο διαδρόμους στάθμευσης taxi, που συνδέουν τον αεροδιάδρομο με το parking του αεροδρομίου. Χώρος parking 200m X 130 m. Βοηθητικός διάδρομος. Χώρος αποθήκευσης. Εργα αποχέτευσης. Εγκατάσταση φωτοσήμανσης για τον αεροδιάδρομο και τους διαδρόμους taxi. Περίφραξη και χωματουργικά έργα για τα νέα κτίρια.





ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΕΡΓΑ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ

01 **Αυτοκινητόδρομος Ανατολικής Πελοποννήσου** μήκους 182,5 χλμ Κορινθος–Τριπολη–Καλαματα και κλάδος Λευκτρο – Σπάρτη

02 **Εγνατία Οδός Α.Ε.** Ανακατασκευή Εθνικης οδου Θεσσαλονικης-Καβάλας, τμήμα Στρυμώνας – Αγ.Ανδρέας, 51 χλμ

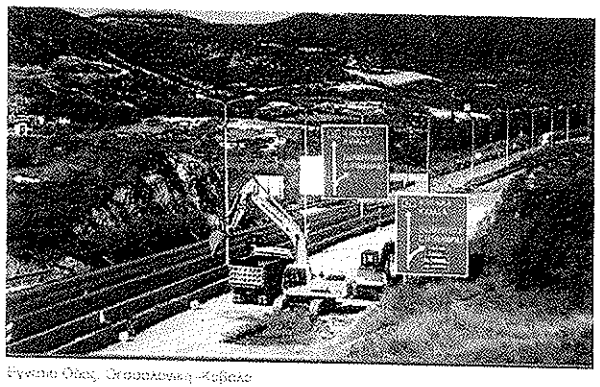
03 **ΥΠΕΧΩΔΕ** Παράκαμψη Άρτας Φιλιππιάδας – τμήμα Αγ. Δημήτριος Σελλάδες, 39 χλμ

04 **Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας** Κατασκευή οδικού τμήματος Ποτίδαια – Κασσανδρεια, συνολικού μήκους 17χλμ

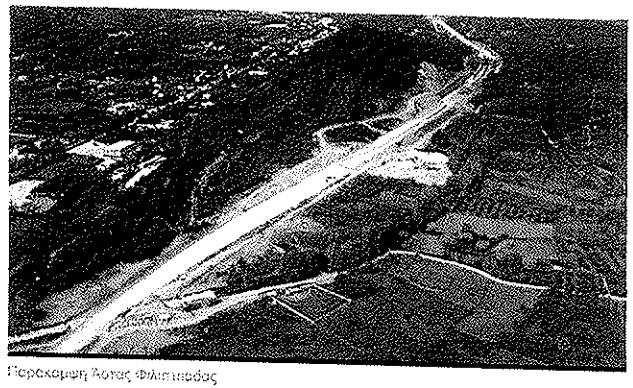
05 **Περιφέρεια Θεσσαλίας** Παρακαμψεις Αρτεσιανου και Ριζοβουνιου στην Ε.Ο. Καρδίτσα - Τρικαλα, 5,2 χλμ

06 **Περιφέρεια Ηπείρου** Βελτίωση οδού Τυρια – Σιστρούνι στο Νομο Ιωαννίνων, 16,7 χλμ

07 **Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων** Κατασκευή οδικου τμήματος κόμβος Ιππικού Κέντρου – Καλύβια – Λαγονησι – Ανάβυσσος, στο Νομό Αττικής



Εγνατία Οδός, Θεσσαλονικη-Καβαλα



Παρακαμψη Άρτας Φιλιππιάδας

ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΕΡΓΑ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ

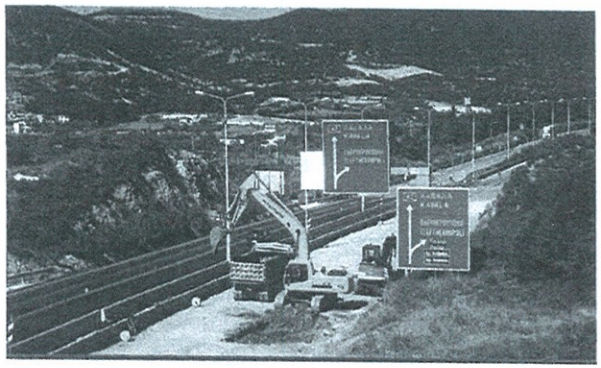
Εγνατία Οδός Α.Ε.: Ανακατασκευή Εθνικής οδού Θεσσαλονίκης-Καβάλας, τμήμα Στρυμώνας – Αγ.Ανδρέας, 51 km

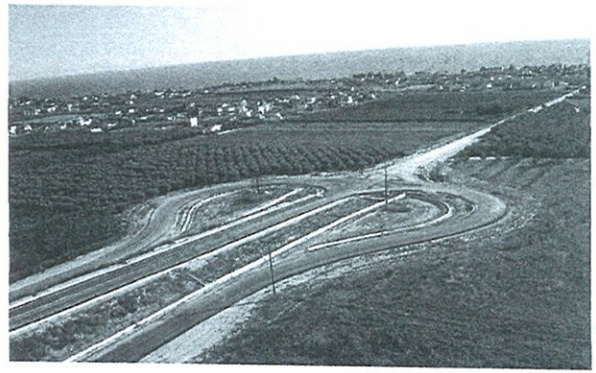
Τοποθεσία: Καβάλα, Βόρεια Ελλάδα

Προϋπολογισμός: 30 εκατ. Ευρώ (+ΦΠΑ)

Περίοδος κατασκευής: 2005-2008

Περιγραφή: Αποκατάσταση/Ανακατασκευή αυτοκινητοδρόμου 51km - 2 ανισόπεδοι κόμβοι - 3 άνω διαβάσεις – Η/Μ εργασίες & οδοφωτισμός – Προμήθεια & εγκατάσταση στηθαίων ασφαλείας – Οδοσήμανση & διαγράμμιση





ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΕΡΓΑ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ

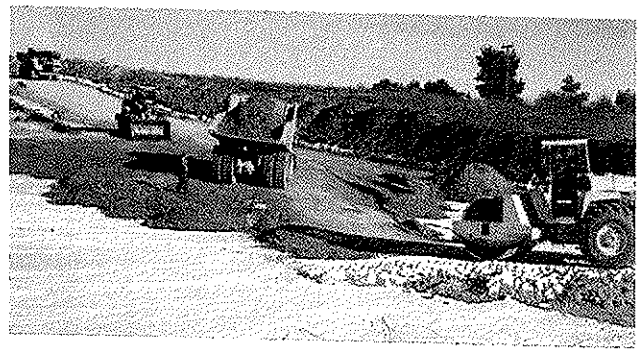
Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας Κατασκευή οδικού τμήματος Ποτίδαια - Κασσανδρεια του οδικού κυκλώματος Κασσάνδρας ν. Χαλκιδικής, 17km.

Προϋπολογισμός: 38 εκ. Euros (+ΦΠΑ)

Περίοδος κατασκευής: 2010 – Υπό κατασκευή

Περιγραφή: Κατασκευή της οδού Ποτίδαια-Κασσάνδρεια στην Χαλκιδική, Βάρεια Ελλάδα. Μήκος 15 km με δυο ανισόπεδους κόμβους 1,2 km μήκους ο καθένας.





Σελίδα 843 από 997

ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΥΔΡΑΥΛΙΚΑ

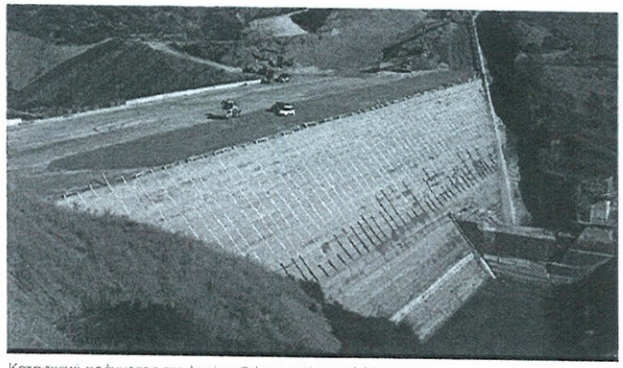
01 **ΥΠΥΜΕΔΙ** Ύδρευση Ηρακλείου και Αγίου Νικολάου από το Φράγμα Αποσελέμη – Έργα Ενίσχυσης Ταμιευτήρα Φράγματος Αποσελέμη από το Οροπέδιο Λασιθίου

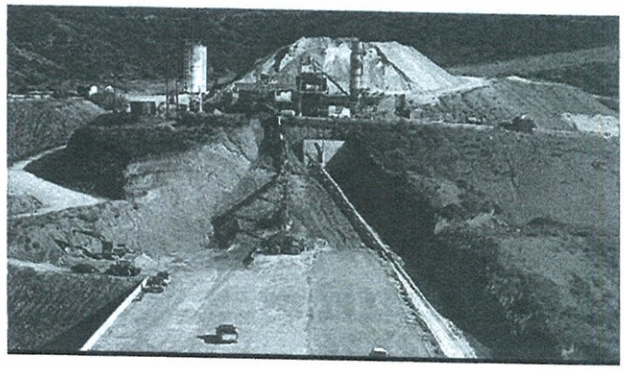
02 **Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων** Κατασκευή φράγματος στη λεκάνη Φιλιατρινού νομού Μεσσηνίας, συνολικού όγκου 430.000 $μ^3$ και ωφέλιμου όγκου ταμιευτήρα του φράγματος περίπου 8 εκατ. Μ

03 **Εγνατία Οδός Α.Ε.** Έργα Αποχέτευσης Δήμου Ευεργέτουλα Νομού Λέσβου – Κατασκευή Δικτύων (Ν58.00)

04 **ΥΠΥΜΕΔΙ** Έργα διευθέτησης του χειμάρρου Ξηριά στην Κόρινθο

05 **ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ** Κατασκευή δικτύων απορροής ομβρίων υδάτων Δήμου Παιανίας, Αττικής





Κατασκευή φράγματος στη λεκάνη Φιλιατρινού νομού Μεσσηνίας

ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑ

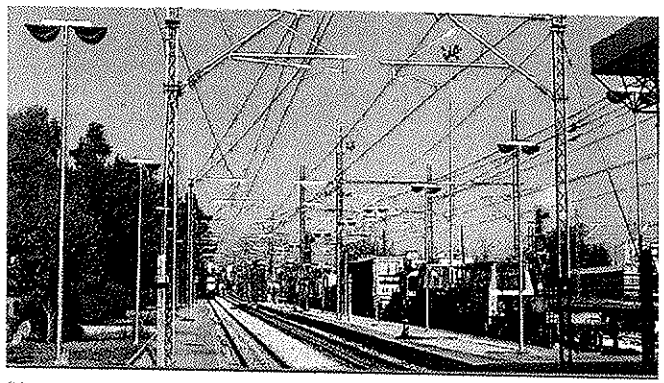
01 **ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε.** Κατασκευή υποδομής νέας σιδηροδρομικής γραμμής, σταθμών και στασεων στο τμήμα Κιάτο –Ροδοδάφνη

02 **CFR S.A. (Εθνική Εταιρία Σιδηροδρόμων Ρουμανίας)** Ανακατασκευή του σιδηροδρομικου σταθμού, επιφανείας 3.800 τ.μ. στην Oradea Ρουμανίας

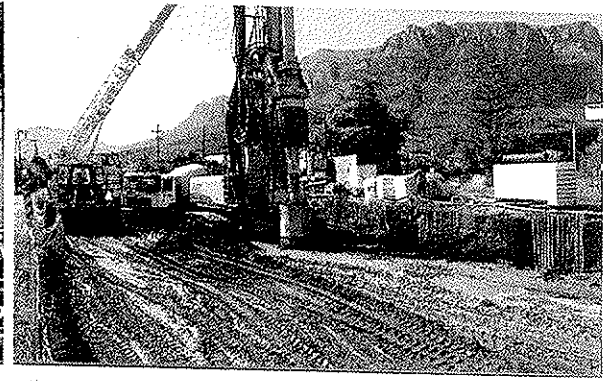
ΟΣΕ GSM-R Δίκτυο οπτικών ινών για την λειτουργία του συστήματος GSM-R του ΟΣΕ, 600 km

03 **CFR S.A. (Εθνική Εταιρία Σιδηροδρόμων Ρουμανίας)** Εκσυγχρονισμός του συστήματος παρακολούθησης (CTC) του σιδηροδρομικου τμήματος στο Βουκουρέστι

04 **CFR S.A. (Εθνική Εταιρία Σιδηροδρόμων Ρουμανίας)** Εκσυγχρονισμός του συστήματος παρακολούθησης (CTC) κα. κατασκευή κτιρίου ελέγχου κυκλοφορίας του σιδηροδρομικου σταθμού στην Τιμισοάρα Ρουμανίας



Σιδηροδρομικό έργο

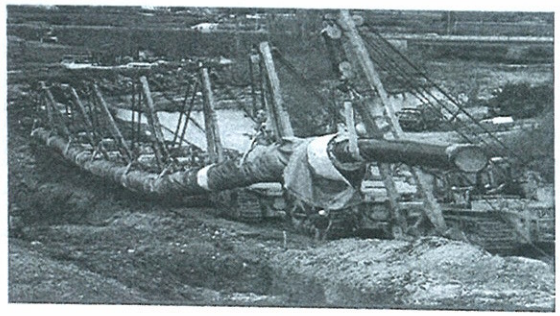


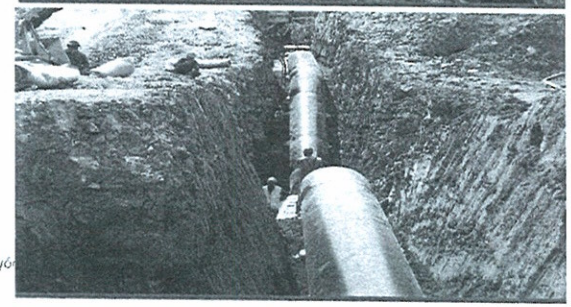
Κατασκευή Κιάτο –Ροδοδάφνη

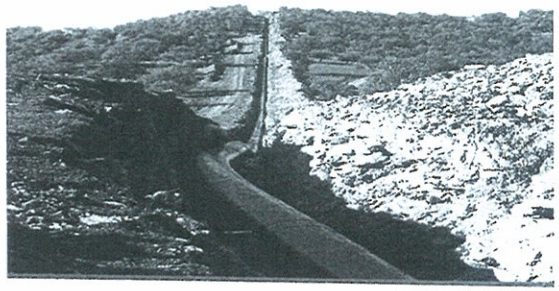
ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ: ΔΙΚΤΥΑ ΑΓΩΓΩΝ

ΠΕΛΑΤΗΣ	ΕΡΓΟ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
PROMETHEUS GAS SA	ΑΓΩΓΟΣ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ ΥΨΗΛΗΣ ΠΙΕΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΛΕΞΑΝΔΟΥΠΟΛΗ ΣΤΗΝ ΚΟΜΟΤΗΝΗ, ΕΛΛΑΔΑ	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΑΓΩΓΟΥ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ ΥΨΗΛΗΣ ΠΙΕΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΛΕΞΑΝΔΟΥΠΟΛΗ (ΑΝΘΕΙΑ) ΣΤΗΝ ΚΟΜΟΤΗΝΗ PROCUREMENT OF MATERIALS AND CONSTRUCTION OF HIGH PRESSURE NATURAL GAS PIPELINE FROM ALEXANDROUPOLIS (ANTHIA) TO KOMOTINI (Φ40 - 54.000m). ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΠΙΤΗΡΗΣΗΣ / ΔΙΚΤΥΟ ΟΠΤΙΚΩΝ ΙΝΩΝ)









Αγωγός

ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑ – ΚΤΙΡΙΑ ΓΡΑΦΕΙΩΝ / ΔΙΚΤΥΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ

01 **Intracom Holdings** Κατασκευή πενταόροφου κτιρίου της hellas online με δύο υπογείους ορόφους συνολικής επιφάνειας 7.100 τ.μ., επί της οδού Αδριανείου, στην Αθήνα

02 **Societe Generale** Κατασκευή καταστημάτων σε διάφορες περιοχές της Αττικής

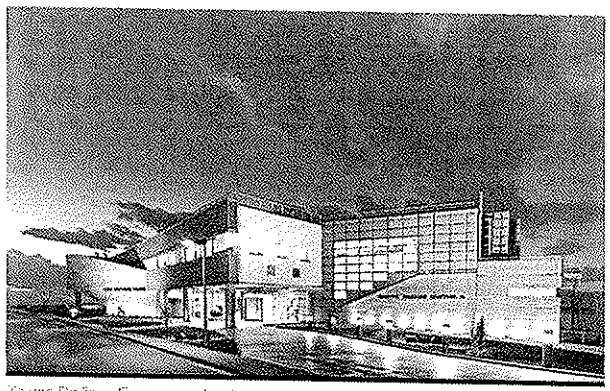
03 **Μπενρουμπή** Ανακαίνιση και εκσυγχρονισμός κτιρίου 11.150 τ.μ. στο Μαρούσι

04 **Sato** Κατασκευή κτιρίου γραφείων και καταστημάτων Ομίλου, συνολικής επιφάνειας 3.000 τ.μ.

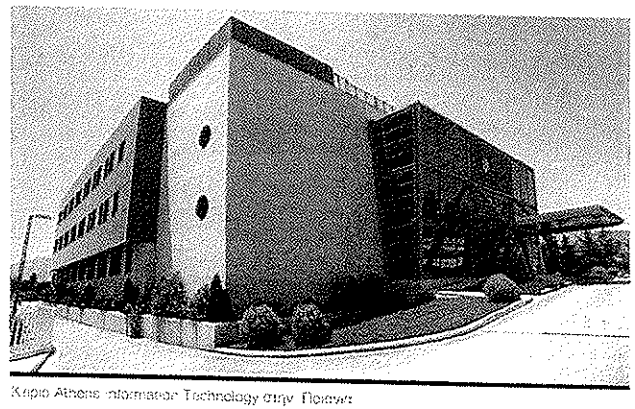
05 **Intracom Holdings** Κατασκευή τριώροφου κτιρίου γραφείων 5.000 τ.μ. στην Ξάνθη

06 **BSB ABEE** Κατασκευή νέου κτιρίου 17.500 τ.μ., επί της Ε.Ο Αθηνών–Λαμίας

07 **Εταιρεία παραγωγής ρεύματος Βουκουρεστίου** Ανακατασκευή κεντρικών γραφείων, συνολικής επιφάνειας 10.000 τ.μ., στο Βουκουρεστι, Ρουμανίας



Κέντρο Παιδείας, Ελιτστήριον, Αραάκειο Αθκείο Πατρών



Κτιρίο Athens Information Technology στην Πειραιά

ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑ - ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΑ

01 **ΙΑΣΩ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ Α.Ε.** Ανέγερση Γενικής Ιδιωτικής Κλινικής, δυναμικότητας 213 κλινών, εμβαδού 28.000 τ.μ., στη Λάρισα

02 **PEA A.E.** Ανέγερση επταόροφης γυναικολογικής, μαιευτικής, χειρουργικής, θεραπευτικής κλινικής, με τέσσερα υπόγεια δυναμικότητας 200 κλινών, στο Π. Φάληρο

03 **Νέο Νοσοκομείο Κέρκυρας** Ολοκλήρωση κατασκευής νοσοκομείου τεσσάρων ορόφων με δύο υπόγεια, δυναμικότητας 277 κλινών

04 **Νέο Νοσοκομείο Κατερίνης** Ολοκλήρωση κατασκευής νοσοκομείου τεσσάρων ορόφων με δύο υπόγεια, δυναμικότητας 217 κλινών, 31.600 τ.μ.

05 **Ψυχιατρική κλινική Νοσοκομείου Κέρκυρας** Ανέγερση Ολοκληρωμένου Ψυχιατρικού Τμήματος, δύο ορόφων, δυναμικότητας 21 κλινών, στο Γενικό Νοσοκομείο Κέρκυρας

06 **Ψυχιατρική κλινική Νοσοκομείου Κατερίνης** Ανεγερση Ολοκληρωμένου Ψυχιατρικού Τμήματος, δύο ορόφων, δυναμικότητας 26 κλινών, στο Γενικό Νοσοκομείο Κατερίνης

07 **Υπουργείο Δημοσίων Έργων και Στέγασης και Υπουργείο Εσωτερικών της Ρουμανίας** Ανακατασκευή του νοσοκομείου «Prof. Dr. Dimitrie Gerota», συνολικής επιφάνειας, στο Βουκουρέστι Ρουμανίας

08 **Ιόνιος Κλινική στην Κέρκυρα** Ανέγερση Γενικης Ιδιωτικής τριόροφης Κλινικής με Υπόγειο, δυναμικότητας 114 κλινών, στη Κέρκυρα.



Μαιευτική, γυναικολογική κλινική PEA, Π.Φάληρο Αττική


Νοσοκομείο και Ψυχιατρική Κλινική Κέρκυρας

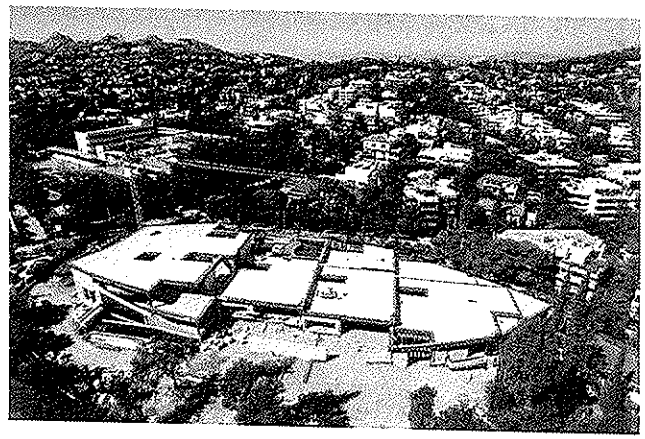
ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΕΡΓΑ - ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ

- Εμβαδό κτιρίων: 3.000 m²
- Χωρητικότητα: 276 παιδιά
- Προϋπολογισμός: 6 εκ. €
- Κατασκευή: 2013-2014

Ελληνοαμερικανικόν Εκπαιδευτικόν Ίδρυμα
Κολλέγιο Αθηνών · Κολλέγιο Ψυχικού

✓ Κατασκευή νηπιαγωγείου στο Ελληνοαμερικανικό κολλέγιο Ψυχικού. Το νηπιαγωγείο «Ιωάννης Μ. Καρράς» δυο ισόγεια και δυο υπόγεια parking στο Αμερικανικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα – Κολλέγιο, για 138 παιδιά προσχολικής ηλικίας και 138 νήπια





ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ – ΟΙΚΙΣΤΙΚΑ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΑ

01 **Alpha Krakow Development** Κατασκευή αστικού οικιστικού και εμπορικού συγκροτήματος Garden Residence, 70.323 τ.μ. (450 διαμερισμάτων), στην Κρακοβία Πολωνίας

02 **Blue Riviera Levendi** Κατασκευή κτιριακού συγκροτήματος 4.500 τ.μ. θερινών κατοικιών στον Αγ. Κωνσταντίνο, Φθιώτιδας

03 **Εθνική Δασική Υπηρεσία της Ρουμανίας** Κατασκευη ξενοδοχειακής μονάδας συνολικής επιφάνειας 1.500 τ.μ., στο Zarnesti, Ρουμανίας



Blueriviera Levendi, συγκρότημα θερινών κατοικιών, Αγ. Κωνσταντίνος Φθιώτιδος

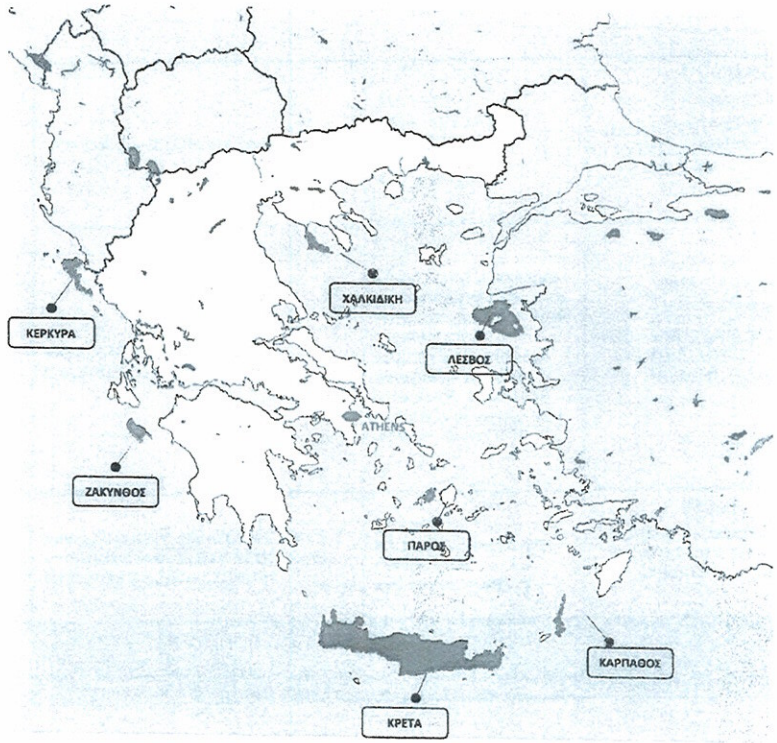


Αστικό & εμπορικό συγκρότημα Garden Residence, Κρακοβία Πολωνίας

ΝΕΑ ΕΡΓΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

ΠΕΛΑΤΗΣ	ΕΡΓΟ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΤΕΡΕΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΝΟΜΟΥ ΣΕΡΡΩΝ ΑΝΩΝΥΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (Ε.Σ.Α.Ν.Σ. Α.Α.Ε.)	ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΟΝΑΔΑΣ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ ΝΟΜΟΥ ΣΕΡΡΩΝ	ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ & 27 ΧΡΟΝΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	ΝΕΑ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ & 27 ΧΡΟΝΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ 60.000.000 €
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΑΘΗΝΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΝΟΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΤΟΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΘΕΛ ΚΑΙ ΤΟΝ ΗΛΠΑΠ	ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ & 12 ΧΡΟΝΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ - ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ & ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΓΙΑ 12 ΧΡΟΝΙΑ ΕΝΟΣ ΠΛΗΡΙΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ 48.000.000 €
ΚΟΙΝΩΝΙΑ ΤΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ	ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΕΥΡΥΖΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ & 19 ΧΡΟΝΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ - ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ & ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΓΙΑ 19 ΧΡΟΝΙΑ ΔΙΚΤΥΩΝ ΕΥΡΥΖΩΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΣΕ ΑΓΡΟΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ – 2η ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΖΩΝΗ (ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ) 161.000.000 €

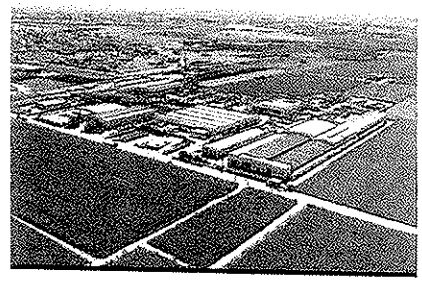
ΝΕΑ ΕΡΓΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ



REGION	PROJECT
ΝΗΣΟΣ ΚΑΡΠΑΘΟΣ	• ΝΕΟ ΚΤΙΡΙΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	• ΝΕΟΣ ΑΕΡΟΔΙΑΔΡΟΜΟΣ
ΝΗΣΟΣ ΛΕΣΒΟΣ	• ΔΙΚΤΥΟ ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΗΣ ΕΥΕΡΓΕΤΟΥΛΑΣ
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	• ΙΟΝΙΟΣ ΚΛΙΝΙΚΗ • ΝΕΟ ΓΕΝΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ
ΝΗΣΟΣ ΖΑΚΥΝΘΟΣ	• ΝΕΑ ΝΟΣΗΛΕΥΤΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ
ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ (ΠΟΤΙΔΑΙΑ)	• Κατασκευή οδικού τμήματος Ποτίδαια – Κασσάνδρεια, συνολικού μήκους 17χλμ
ΚΡΗΤΗ	• ΥΔΡΕΥΣΗ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΑΙ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΑΠΟ ΤΟ ΦΡΑΓΜΑ ΑΠΟΣΕΛΕΜΗ • ΝΕΟ ΚΤΙΡΙΟ ΣΟΦΡΩΝΙΣΤΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΣΤΗ ΝΕΑΠΟΛΗ, ΚΡΗΤΗΣ • ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΣΤΟ ΡΕΘΥΜΝΟ, ΚΡΗΤΗΣ

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ

- ✓ Το Εργοστάσιο βρίσκεται στην Γιάννουλη Λάρισας, Θεσσαλία
- ✓ Επιφάνεια : 125.000 m²
- ✓ Στεγασμένοι Βιομηχανικοί Χώροι Παραγωγής: 25.000 m²
- ✓ Ανθρώπινο Δυναμικό : ~135 άτομα



Βασικοί Πελάτες

AREVA SIEMENS INTRACOM ABB

ΜΟΝΑΔΑ ΒΑΡΕΩΝ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ

Βασική δραστηριότητα είναι η παραγωγή σύνθετων κατασκευών από διατομές μορφοσίδηρου βαρέως τύπου

Δυναμικότητα παραγωγής: 10.000 τόνοι ετησίως

ΜΟΝΑΔΑ ΠΡΟΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΟΙΚΙΣΚΩΝ

Η Μονάδα παράγει ειδικούς προκατασκευασμένους μεταλλικούς οικίσκους

Δυναμικότητα παραγωγής: 1.200 τεμάχια ετησίως

ΜΟΝΑΔΑ ΙΣΤΩΝ & ΠΥΛΩΝΩΝ

Η Μονάδα παράγει :

- Πυλώνες μεταφοράς ενέργειας Υ.Τ. (150kV, 400kV κ.λ.π.)
- Ικριώματα Υποσταθμών.
- Ιστούς Κινητής Τηλεφωνίας & εξαρτήματα αυτών.
- Πυλώνες ηλεκτροκίνησης σιδηροδρομικού δικτύου.
- Πύργους Ραντάρ

Δυναμικότητα παραγωγής: 10.000 τόνοι ετησίως

ΓΑΛΒΑΝΙΣΤΗΡΙΟ

Η Μονάδα έχει δυνατότητα γαλβανίσματος κατασκευών μήκους έως και 14 μέτρων

Δυναμικότητα παραγωγής: 20.000 τόνοι ετησίως

Σελίδα 853 από 997

ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΕΡΓΑ

Vodafone

01 Οπτικός δακτύλιος Αττικής / δίκτυο οπτικών ινών μεταξύ Αθήνας – Θεσσαλονίκης – 382 χλμ.

02 Κατασκευή άνω των 1.800 Σταθμών Βάσης κινητής τηλεφωνίας στην Ελλάδα

03 Ανακατασκευή – Διαμόρφωση 21 καταστημάτων

Wind Hellas

01 Κατασκευή άνω των 150 Σταθμών Βάσης κινητής τηλεφωνίας στην Ελλάδα

02 Ανακατασκευή – Διαμόρφωση 52 καταστημάτων

03 Συντήρηση; 750 Σταθμοί Βάσης;. 9 τηλεπικοινωνιακά κέντρα





Hellas On Line

01 Συντήρηση όλου του δικτύου οπτικών ινών στην Ελλάδα, 3.500 χλμ

02 Μητροπολιτικά δίκτυα οπτικών ινών και περιφερειακά δίκτυα κορμού σε όλη την Ελλάδα, 3.000 χλμ.

Cosmote

01 Κατασκευή άνω των 700 Σταθμών Βάσης κινητής τηλεφωνίας στην Ελλάδα

02 Κατασκευή άνω των 400 Σταθμών Βάσης κινητής τηλεφωνίας στην Ελλάδα

03 Ανακατασκευή – Διαμόρφωση 200 καταστημάτων "ΓΕΡΜΑΝΟΣ"

Forthnet

01 Μητροπολιτικά δίκτυα οπτικών ινών, 430 χλμ.

02 Συντήρηση 33 τηλεπικοινωνιακών κέντρων

ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΕΡΓΑ – ΔΙΚΤΥΑ ΟΠΤΙΚΩΝ ΙΝΩΝ

01 **Vodafone**
Δίκτυο οπτικών ινών – Θεσσαλονίκη 332 km

02 **Cyta Hellas**
Μητροπολιτικό Δίκτυο οπτικών ινών στην Αθήνα, 270 km

03 **GSM-R**
Δίκτυο οπτικών ινών για την λειτουργία του συστήματος GSM-R του ΟΣΕ (ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ), 600 km

04 **Forthnet**
Μητροπολιτικά Δίκτυα οπτικών ινών, 230 km

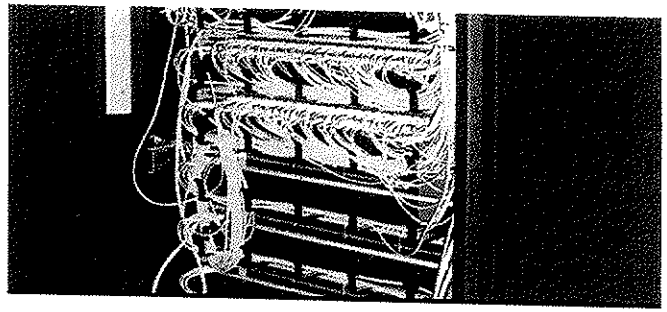
05 **hellas Online**
Μητροπολιτικά Δίκτυα οπτικών ινών στην Ελληνική επικράτεια, 3 000 km

06 **Moldtelecom**
Δίκτυο οπτικών ινών στη Μολδαβία, 1.000 km

07 **Wind Hellas**
Πλήρης κατασκευή (με το κλειδί στο χέρι) και συντήρηση για 2 χρόνια κεντρικού δικτύου οπτικών ινών 10Gbps μεταξύ των σταθμών βάσης Ρεθύμνου και Ηρακλείου στην Κρήτη

08 **Κοινωνία της Πληροφορίας**
Κατασκευή μητροπολιτικών ευρυζωνικών δικτύων σε 38 μεγάλες πόλεις της ελληνικής επικράτειας με περισσότερα από 780 km χαντάκι, 1.500.000 m καλωδίων οπτικών ινών και 1.500 FTTX κόμβων & σημείων συνδεσης, δόνδεση 250 σημείων ασυρμάτων συνδέσεων με σω τεχνολογίας Wi fi και Wi max





Σελίδα 855 από 997

ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΕΡΓΑ

ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ	ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ	Εγκατάσταση ραδιοσυστημάτων σε 18 σταθμούς
OTE	OTE	Εγκατάσταση συνδρομητικών αγροτικών ραδιοσυστημάτων, 250 συστήματα (11 σταθμοί ανά σύστημα) σε όλη την Ελλάδα
SIEMENS	SIEMENS	TETRA C4I, εγκατάσταση ηλεκτρονικού εξοπλισμού TETRA, 151 σταθμοί στην Αττική
STE Syria	STE Συρία	Προμήθεια και εγκατάσταση του εξοπλισμού πολυσημειακών ασυρματικών συστημάτων πρόσβασης (Point to Multipoint Wireless Access System –PMP), 890 σταθμοί σε όλη χώρα
Moldtelecom	Moldtelecom	Fiber optic network in Moldavia, 1.000 km
ΚτΠ ΑΕ	Κοινωνία της Πληροφορίας	Μητροπολιτικά της Ελλάδας, 780 χλμ δικτύου, 1.600.000 m τοποθετημένης οπτικής ίνας , 1.500 FTTH Access Nodes & FTTH Access Points, 238 ασύρματα σημεία Wi–Max & Wi–Fi
ROMTELECOM	Romtelecom	Κατασκευή 120 συνδέσεων FTTH Εμπορικών Πελατών και 150 συνδέσεων FTTH Οικιακών Πελατών

INTRAKAT
190 χλμ. Λεωφ. Παιανίας-Μαρκοπούλου, 190 02 Πεύκακι Τ: +30 210 6874700 F: +30 210 6846353 E: info@intrakat.gr W: www.intrakat.gr

Παράρτημα 27
Καταστατικό Παραχωρησιούχου

ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΘΗΝΩΝ
Χ. ΣΤΕΙΡΟΣ - Φ. ΚΤΕΝΑ
ΒΑΛΑΩΡΙΤΟΥ 9Β - Τ.Κ. 106 71 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ/ΝΑ: 210 36.38.871 & 210 33.30.319

ΑΡΙΘΜΟΣ 37.095

ΣΥΣΤΑΣΗ ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΩΝΥΜΙΑ

"Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας Α ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ"

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΥΡΩ 24.000.-

Στην Αθήνα σήμερα στις είκοσι έξι (26) του μηνός Φεβρουαρίου του έτους δύο χιλιάδες δέκα πέντε (2015), ημέρα Πέμπτη, στα γραφεία *της εδρεύουσας στην Αθήνα, επί της οδού Βαλαωρίτου αριθ.9Β, Εταιρείας Συμβολαιογράφων με την επωνυμία: «ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΘΗΝΩΝ Χ.ΣΤΕΙΡΟΣ-Φ.ΚΤΕΝΑ» (ΑΦΜ: 099912284 - ΔΟΥ: Δ' ΑΘΗΝΩΝ), ενώπιόν μου, του* **Συμβολαιογράφου Αθηνών ΧΡΗΣΤΟΥ ΚΩΝ/ΝΟΥ ΣΤΕΙΡΟΥ**, εταίρου της άνω εταιρείας, εμφανίστηκαν οι μη εξαιρούμενοι από το νόμο,

1) ΓΙΟΧΑΝΕΣ (JOHANNES) ΝΙΣΕΜΕΓΙΕΡ (NIESEMEYER) του Φραντς (Franz) και της Κρίστα (Christa), νομικός σύμβουλος, γεννημένος στο Warendorf Γερμανίας το 1982, κάτοικος Φρανφούρτης Γερμανίας, Schifferstrasse 5, 60594, κάτοχος του με αριθ. C7J8XCK2P/2010 γερμανικού διαβατηρίου και

2) ΚΑΙ ΠΕΤΕΡ ΧΟΛΓΚΕΡ (ΚΑΙ PETER HOLGER) ΖΟΜΠΕΛ (ZOBEL) του Ελμαρ (Elmar) και της Ουρσουλα (Ursula), ιδιωτικός υπάλληλος, γεννημένος στο Seligenstadt am Main το 1967, κάτοικος Φρανκφούρτης Γερμανίας, Schleidenstrasse 26, 60318, κάτοχος του υπ' αριθ. C5HT14MR1/2010 γερμανικού διαβατηρίου, οι οποίοι ενεργούν στο παρόν ως πληρεξούσιοι της εδρεύουσας στη Φρανκφούρτη αμ Μάιν Γερμανί-

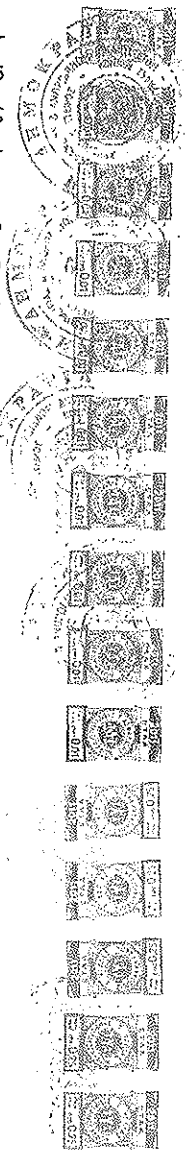
ας (Flughafen, Geb. (κτίριο) 178, 60547) εταιρείας με την επωνυμία:

"Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide", δυνάμει εξουσίας που τους χορηγήθηκε για την υπογραφή του παρόντος με το από 4-2-2015 πληρεξούσιο που συνέταξε ο Συμβολαιογράφος της Φρανκφούρτης επί του Main, Meyer το οποίο προσαρτάται στο παρόν με την επισημείωση της Χάγης (apostille) και σε πιστή μετάφραση.

Η άνω εταιρεία συνεστήθη δια του από 2-7-1924 Καταστατικού, όπως βεβαιώνεται με το από 21-1-2015 πιστοποιητικό από το Εμπορικό Μητρώο Ω του Ειρηνοδικείου Φρανφούρτης αμ Μαιν, της εταιρείας ευρισκόμενης σε ισχύ σύμφωνα με αυτό, το οποίο προσαρτάται στο παρόν με την επισημείωση της Χάγης (apostille) και σε πιστή μετάφραση.

Οι άνω εμφανισθέντες δεν ομιλούν την Ελληνική γλώσσα, αλλά την Αγγλική και για τον λόγο αυτό προσέλαβαν ως διερμηνέα τους, την **ΙΡΙΔΑ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ του Ιωάννη και της Μαρίνας,** δικηγόρο, γεννημένη στην Αθήνα το 1971, κάτοικο Παλαιού Φαλήρου Αττικής, οδός Αλκυόνης, αρ. 37, κάτοχο του υπ' αριθ. ΑΚ-590727/2012 δελτίου ταυτότητας του ΤΑ. Παλ. Φαλήρου, την οποία όρκισα νόμιμα ότι θα κάνει πιστή μετάφραση του παρόντος από την Ελληνική στην Αγγλική γλώσσα.

2) ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΗΜΕΛΛΟΥ του Ηλία και της Καλλιόπης, δικηγόρος, γεννημένη στην Αθήνα το 1966, κάτοικος Δροσιάς Αττικής οδός Δωδεκανήσου αριθ.17^{A}, κάτοχος του με αριθ. ΑΚ-221264/2012 δελτίου ταυτότητας του ΤΑ. Νέας Ερυθραίας, η οποίος *ενεργεί στο παρόν ως πληρεξουσία της εδρεύουσας στην* Λευκωσία Κύπρου **(Αγ. Προκοπίου αριθ.13-Εγκωμη)** *Εταιρείας με την επωνυμία:*



«SLENTEL LIMITED", δυνάμει εξουσίας που της χορηγήθηκε για την υπογραφή του παρόντος με το με το από 4-2-2015 πληρεξούσιο της Διευθύντριας της άνω εταιρείας Γιαννούλας Γεωργίου, το οποίο προσαρτάται στο παρόν με την επισημείωση της Χάγης (apostille) και σε πιστή μετάφραση.

Η άνω εταιρεία συνεστήθη με το από 17-1-2011 ιδρυτικό έγγραφο και καταστατικό της εταιρείας, σύμφωνα με το Νόμο Περί Εταιρειών, κεφ.113, έχει εγγραφεί στο Αρχείο του Εφόρου Εταιρειών με αριθμό εγγραφής ΗΕ 280254, σύμφωνα με τα σχετικά έγγραφα που προσαρτώνται στο παρόν, με την επισημείωση της Σύμβασης της Χάγης (apostille) και σε πιστή μετάφραση.

Οι ώδε εμφανισθέντες, ζήτησαν την σύνταξη του παρόντος, με το οποίο δήλωσαν, ότι συνιστούν με το παρόν συμβόλαιο Ανώνυμη Εταιρεία, η οποία διέπεται από τις διατάξεις του Κ.Ν. 2190/1920, όπως ισχύει σήμερα και από τους παρακάτω ειδικότερους όρους και συμφωνίες, που αποτελούν το καταστατικό αυτής.

ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α

ΕΠΩΝΥΜΙΑ - ΕΔΡΑ - ΣΚΟΠΟΣ - ΔΙΑΡΚΕΙΑ

ΑΡΘΡΟ 1

ΕΠΩΝΥΜΙΑ

1.1. Συστήνεται Ανώνυμη Εταιρεία με την επωνυμία **«Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας Α Α-ΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ»** και με το διακριτικό τίτλο **«Fraport Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας Α Α.Ε.»** (εφεξής η «Εταιρεία»).

1.2. Για τις σχέσεις της Εταιρείας με το εξωτερικό, η επωνυμία της Εταιρείας θα είναι «Fraport Regional Airports of Greece A Société Anonyme» και ο διακριτικός τίτλος της «Fraport Regional Airports of Greece A S.A.».

ΑΡΘΡΟ 2

ΕΔΡΑ

2.1. Έδρα της Εταιρείας ορίζεται ο Δήμος Αμαρουσίου Αττικής.

2.2. Το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας μπορεί με απόφασή του να ιδρύει υποκαταστήματα, παραρτήματα και πρακτορεία οπουδήποτε στην Ελλάδα, ορίζοντας ταυτοχρόνως τα καθήκοντα, τις αρμοδιότητες, την έκταση της δικαιοδοσίας τους και τον τρόπο εν γένει της λειτουργίας τους.

2.3. Τα υποκαταστήματα της Εταιρείας που έχουν ιδρυθεί στην Ελλάδα υπόκεινται στη δικαιοδοσία των Δικαστηρίων της έδρας της Εταιρείας.

ΑΡΘΡΟ 3

ΣΚΟΠΟΣ

3.1. Σκοπός της εταιρίας είναι η αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και εν γένει λειτουργία των περιφερειακών αεροδρομίων Κρήτης, Ηπειρωτικής Ελλάδας και Ιονίου, και συγκεκριμένα των αεροδρομίων (1) Θεσσαλονίκης, (2) Κέρκυρας, (3) Ζακύνθου, (4) Κεφαλληνίας, (5) Ακτίου, (6) Καβάλας και (7) Χανίων, σύμφωνα με τους όρους και τις διατάξεις της σχετικής Σύμβασης Παραχώρησης που θα συναφθεί μεταξύ της Εταιρείας, των μετόχων αυτής, της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Ελληνικού Δημοσίου Α.Ε. (εφεξής η «Σύμβαση Παραχώρησης»).

MG

3.2. Στο πλαίσιο του σκοπού της, η Εταιρεία δύναται να προβαίνει σε κάθε είδους έργα και να παρέχει κάθε είδους υπηρεσίες που συνδέονται με την αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και εν γένει λειτουργία των ανωτέρω περιφερειακών αεροδρομίων καθώς και να πραγματοποιεί εν γένει κάθε άλλη δραστηριότητα αμέσως ή εμμέσως σχετιζόμενη με και εξυπηρετούσα τον σκοπό της, σε κάθε περίπτωση σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις της Σύμβασης Παραχώρησης.

3.3. Για την επίτευξη, προώθηση και ανάπτυξη του σκοπού της εταιρείας είναι δυνατή:

(α) Η συμμετοχή σε κοινοπραξίες με οποιαδήποτε φυσικά ή νομικά πρόσωπα και η συνεργασία με φυσικά ή νομικά πρόσωπα, διεθνείς ή εθνικές, επαγγελματικές, επιστημονικές, δημοσιογραφικές, πολιτιστικές και κοινωνικές οργανώσεις, επιχειρήσεις, βιομηχανίες και οργανισμούς.

(β) Η συμμετοχή σε ευρωπαϊκά προγράμματα χρηματοδότησης και επιδότησης καθώς και σε οποιοδήποτε πρόγραμμα τεχνολογικής έρευνας και ανάπτυξης συστημάτων διαχείρισης ψηφιακών δεδομένων εν γένει.

(γ) Η συμμετοχή σε επενδυτικά και αναπτυξιακά προγράμματα του ελληνικού Δημοσίου.

(δ) Η ίδρυση υποκαταστημάτων ή πρακτορείων ή γραφείων οπουδήποτε στην ημεδαπή.

ΑΡΘΡΟ 4

ΔΙΑΡΚΕΙΑ

4.1. Η διάρκεια της Εταιρείας ορίζεται σε εξήντα (60) έτη και αρχίζει από την καταχώρηση του παρόντος στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ.) από την αρμόδια εποπτεύουσα

αρχή της διοικητικής απόφασης για τη σύσταση της Εταιρείας και λήγει την 31η Δεκεμβρίου 2075.

4.2. Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των Μετόχων που θα τροποποιεί το παρόν άρθρο, ο χρόνος της διάρκειας της Εταιρείας μπορεί να παραταθεί ή να περιορισθεί.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β

ΑΡΘΡΟ 5

ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ - ΜΕΤΟΧΕΣ

5.1. Το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας ορίζεται στο ποσό των είκοσι τεσσάρων χιλιάδων ΕΥΡΩ (24.000,00 €) και διαιρείται σε είκοσι τέσσερις χιλιάδες (24,000) κοινές ονομαστικές μετοχές ονομαστικής αξίας ενός ΕΥΡΩ (1,00 €) η κάθε μία από αυτές.

5.2. Το κεφάλαιο αυτό θα καταβληθεί από τους ιδρυτές, όπως ορίζεται στο άρθρο 38 του παρόντος.

ΑΡΘΡΟ 6

ΑΥΞΗΣΗ ΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

6.1. Η αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου της Εταιρείας γίνεται μόνο σύμφωνα με το άρθρο 20 του παρόντος Καταστατικού.

6.2. Σε κάθε περίπτωση αύξησης του Μετοχικού Κεφαλαίου που δεν γίνεται με εισφορά σε είδος καθώς και εκδόσεως ομολογιών με δικαίωμα μετατροπής τους σε μετοχές, παρέχεται δικαίωμα προτίμησης σε ολόκληρο το νέο Κεφάλαιο ή το ομολογιακό δάνειο υπέρ των κατά την εποχή της έκδοσης μετόχων, ανάλογα με τη συμμετοχή τους στο υφιστάμενο Μετοχικό Κεφάλαιο και σύμφωνα με τους όρους και τα χρονικά περιθώρια που έχουν οριστεί από το όργανο της εταιρείας (Γενική Συνέλευση) που καθόρισε την αύξηση. Μετά το τέλος

της προθεσμίας που όρισε το όργανο της Εταιρείας που αποφάσισε την αύξηση, για την ενάσκηση του δικαιώματος προτίμησης, η οποία δεν μπορεί να είναι μικρότερη από δέκα πέντε ημέρες (15) ημέρες, οι μετοχές που δεν αναλήφθηκαν από τους παλαιούς μετόχους, σύμφωνα με τα παραπάνω, διατίθενται ελεύθερα από το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας.

6.3. Η πρόσκληση για την ενάσκηση του δικαιώματος προτίμησης είναι δυνατόν να γίνεται με συστημένες επιστολές που θα στέλνονται στους μετόχους, περίπτωση κατά την οποία δεν θα απαιτείται περαιτέρω δημοσίευση της πρόσκλησης.

ΑΡΘΡΟ 7

ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΜΕΤΟΧΩΝ

7.1. Κάθε μέτοχος, μπορεί να προβεί σε πώληση των μετοχών του σε τρίτο, φυσικό ή νομικό πρόσωπο, υπό την προϋπόθεση ότι έχει προηγουμένως λάβει καλόπιστη προσφορά για την πώληση των μετοχών του και ότι έχει χορηγήσει πρώτα στους υπόλοιπους μετόχους το δικαίωμα πρώτης προτίμησης για την αγορά των μετοχών.

7.2. Ο μέτοχος που επιθυμεί να μεταβιβάσει τις μετοχές του, που θα καλείται στο εξής "ο προσφέρων", πρέπει να επιδώσει έγγραφη πρόσκληση προς τους άλλους μετόχους, που θα καλείται στο εξής "η γνωστοποίηση", με την οποία θα τους γνωστοποιεί την πρόθεσή του να μεταβιβάσει το σύνολο των μετοχών του, το όνομα του τρίτου που προσφέρεται να τις αποκτήσει, αντίγραφο της προσφοράς και τους όρους και τις προϋποθέσεις καταβολής του τιμήματος.

7.3. Οποιοσδήποτε από τους άλλους μετόχους ενδιαφέρεται για την απόκτηση των μετοχών που προσφέρονται προς πώληση πρέπει να γνωστοποιήσει εγγράφως έναντι αποδείξεως στο μέτοχο που προσφέρει τις μετοχές του προς πώληση την πρόθεσή του να ασκήσει το δικαίωμα της πρώτης προτίμησης μέσα σε προθεσμία τριάντα (30) ημερών.

7.4. Η προθεσμία αυτή των τριάντα (30) ημερών αρχίζει από την ημέρα που η γνωστοποίηση του προσφέροντος παραδίδεται στους άλλους μετόχους αυτοπροσώπως ή, αν αποστέλλεται με συστημένη επιστολή, την ημέρα της παράδοσης.

7.5. Αν η προθεσμία αυτή παρέλθει άπρακτη από οποιονδήποτε μέτοχο ή μετόχους, θεωρείται ότι ο/οι μέτοχοι παραιτήθηκαν από το δικαίωμά τους πρώτης προτίμησης.

7.6. Εάν οι μέτοχοι ασκήσουν εμπρόθεσμα το παραπάνω δικαίωμά τους πρώτης προτίμησης, αποκτούν τις μετοχές που προσφέρονται προς πώληση κατ' αναλογία και σύμφωνα με τον αριθμό των μετοχών που ανήκουν σε καθένα τους (μη υπολογιζομένων των μετοχών που προσφέρονται προς πώληση) μέσα σε προθεσμία τριάντα (30) ημερών από την άσκηση του δικαιώματος πρώτης προτίμησης και σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις που περιέχονται στην προσφορά.

7.7. Εάν ο ένας μέτοχος ασκήσει εμπρόθεσμα το δικαίωμά του πρώτης προτίμησης και ο άλλος μέτοχος δεν το ασκήσει, τότε ο προσφέρων τις μετοχές του προς πώληση θα γνωστοποιήσει εγγράφως μέσα σε δύο (2) ημέρες από τη μη άσκηση του δικαιώματος πρώτης προτίμησης από τον άλλο

μέτοχο στο μέτοχο που ασκεί το δικαίωμα πρώτης προτίμησης ότι ο άλλος μέτοχος δεν άσκησε το δικαίωμά του.

7.8. Ο μέτοχος που άσκησε το δικαίωμά του πρώτης προτίμησης θα γνωστοποιήσει εγγράφως μέσα σε προθεσμία δέκα (10) ημερών προς τον προσφέροντα, αν προτίθεται ή όχι να προβεί στην αγορά όλων των προσφερομένων προς πώληση μετοχών.

7.9. Εάν το δικαίωμα πρώτης προτίμησης ασκηθεί εμπρόθεσμα από τον ίδιο μέτοχο για τις υπόλοιπες μετοχές, ο μέτοχος αυτός αποκτά τις υπόλοιπες μετοχές με τους όρους και τις προϋποθέσεις που περιέχονται στην προσφορά και μέσα σε προθεσμία τριάντα (30) ημερών από την άσκηση του δικαιώματός του πρώτης προτίμησης.

7.10. Οποιαδήποτε αλλαγή στους όρους της προσφοράς που δημιουργεί για τον τρίτο (φυσικό ή νομικό πρόσωπο) όρους ευνοϊκότερους από αυτούς που εμπεριέχονται στην αρχική προσφορά θα θεωρείται ότι συνιστά νέα προσφορά και ο προσφέρων τις μετοχές του προς πώληση υποχρεούται να τη γνωστοποιήσει εκ νέου στους μετόχους, σύμφωνα με την προβλεπόμενη σ' αυτό το άρθρο διαδικασία.

7.11. Εάν ο μέτοχος προς τον οποίο έχει προσφερθεί το δικαίωμα πρώτης προτίμησης δεν το ασκήσει και οι υπόλοιποι μέτοχοι επίσης δεν το ασκήσουν, τότε ο προσφέρων τις μετοχές του προς πώληση έχει το δικαίωμα να μεταβιβάσει όλες τις μετοχές για τις οποίες δεν έχει ασκηθεί το δικαίωμα πρώτης προτίμησης σε τρίτο φυσικό ή νομικό πρόσωπο με τις παρακάτω προϋποθέσεις:

(α) Η μεταβίβαση θα έχει ολοκληρωθεί μέσα σε εξήντα (60) ημέρες από την ημέρα που όλα τα δικαιώματα πρώτης προτίμησης των μετόχων έχουν εκπνεύσει ή εξαλειφθεί.

(β) Ο τρίτος προς τον οποίο γίνεται η μεταβίβαση συμφωνεί να συμμορφώνεται και να τηρεί όλες τις διατάξεις του καταστατικού και

(γ) Χορηγείται κάθε σχετική απαιτούμενη έγκριση από τις αρμόδιες αρχές.

7.12. Αν η μεταβίβαση των μετοχών στο τρίτο, φυσικό ή νομικό πρόσωπο, δεν ολοκληρωθεί σύμφωνα με την προσφορά μέσα στην παραπάνω προθεσμία των εξήντα (60) ημερών, τότε, πριν από τη μεταβίβαση των προς πώληση μετοχών, οι μέτοχοι προς τους οποίους έχει χορηγηθεί το δικαίωμα πρώτης προτίμησης, παρά το γεγονός της προηγούμενης αποποίησής τους, έχουν το δικαίωμα να το ασκήσουν εκ νέου σύμφωνα με όσα ορίζονται στο άρθρο αυτό.

7.13. Σε περίπτωση που ένας εκ των μετόχων γνωστοποιήσει, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο παρόν άρθρο, στους άλλους μετόχους την πρόθεσή του να μεταβιβάσει τις μετοχές του, κανείς άλλος μέτοχος δεν δικαιούται να προβεί στην ίδια γνωστοποίηση για τις δικές του μετοχές, μέχρις ότου περατωθεί η πώληση των μετοχών του πρώτου γνωστοποιήσαντος μετόχου σε άλλο μέτοχο ή μετόχους ή στον τρίτο ή και τα δύο παύσουν.

7.14. Εάν ένας μέτοχος, σύμφωνα με τις προηγούμενες παραγράφους, προβεί σε πώληση ή σε μεταβίβαση των μετοχών του σε πρόσωπο άλλο από τους μετόχους, ο πωλών ή μεταβιβάζων μέτοχος θα είναι υποχρεωμένος να διασφαλίσει ότι ο εξαγοράζων ή αυτός προς τον οποίο μεταβιβάζει τις

μετοχές συμφωνεί να τηρεί και να συμμορφώνεται με τους όρους του παρόντος καταστατικού.

7.15. Οι μέτοχοι συμφωνούν να συνεργασθούν πλήρως και να καταβάλουν κάθε εύλογη προσπάθεια προκειμένου να ολοκληρώσουν κάθε πώληση μετοχών σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο παρόν άρθρο και να αποκτήσουν, χωρίς να περιορίζονται σε αυτές, όλες τις απαραίτητες διοικητικές συναινέσεις, εγκρίσεις και άδειες και ουδείς εκ των μετόχων θα προβεί σε οποιαδήποτε πράξη με σκοπό να παρέμβει ή να παρεμποδίσει την δυνατότητα ολοκλήρωσης μίας τέτοιας πώλησης. Σε περίπτωση κατά την οποία ένας μέτοχος εμποδίζεται να προβεί σε ενέργεια προβλεπόμενη από το παρόν άρθρο και εντός της αναφερόμενης σε αυτό προθεσμίας, ένεκα καθυστέρησης ως προς την απόκτηση αδειών, εγκρίσεων και συναινέσεων (μη συμπεριλαμβανομένης της αδικαιολόγητης καθυστέρησης από την πλευρά του μετόχου), η εν λόγω προθεσμία θα εκτείνεται έως την δέκατη (10) ημέρα από αυτή που ακολουθεί την λήψη τελικής απόφασης αναφορικά με την χορήγηση μίας τέτοιας άδειας, συναίνεσης, ή έγκρισης.

ΑΡΘΡΟ 8

ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Εντός δύο (2) μηνών από την σύσταση της Εταιρείας ή εντός μηνός από τη λήξη της προθεσμίας καταβολής μετά από κάθε αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου, το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας, υποχρεούται να βεβαιώσει την καταβολή του Μετοχικού Κεφαλαίου, όπως ορίζεται στο άρθρο 11 του Κ.Ν. 2190/1920. Ειδικότερα σε περίπτωση αύξησης του Μετοχικού Κεφαλαίου η, κατά ανωτέρω, προθεσμία πιστοποίη-

σης του ποσού της αύξησης αρχίζει από την ορισθείσα προθεσμία καταβολής του ποσού της αύξησης, που δεν μπορεί να είναι μικρότερη από ένα (1) μήνα και μεγαλύτερη των τεσσάρων (4) μηνών από την ημερομηνία λήψης της ως άνω σχετικής απόφασης. Μέσα σε είκοσι (20) ημέρες από την λήξη της ως άνω προθεσμίας, η Εταιρεία υποχρεούται να υποβάλει στην Εποπτεύουσα Αρχή αντίγραφο του πρακτικού που θα συνταχθεί κατά την πιο πάνω συνεδρίαση του Διοικητικού Συμβουλίου, που αφορά την πιστοποίηση καταβολής του κεφαλαίου.

ΑΡΘΡΟ 9

ΜΕΤΟΧΕΣ – ΤΙΤΛΟΙ ΜΕΤΟΧΩΝ

9.1. Οι μετοχές της Εταιρείας είναι ονομαστικές. Η Εταιρεία θεωρεί ως μετόχους όλα τα πρόσωπα τα οποία εγγράφονται στο Βιβλίο Μετόχων της Εταιρείας.

9.2. Οι μετοχές της Εταιρείας είναι μεταβιβάσιμες σύμφωνα με τους όρους του παρόντος Καταστατικού (Άρθρο 7).

9.3. Για την μετατροπή των μετοχών σε ανώνυμες απαιτείται απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων κατά την απαρτία και πλειοψηφία του άρθρου 20 του παρόντος Καταστατικού και τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις του κ.ν.2190/1920.

ΑΡΘΡΟ 10

ΤΙΤΛΟΙ ΜΕΤΟΧΩΝ

10.1. Οι μετοχές μπορούν να εκδίδονται σε τίτλους που ενσωματώνουν μία ή περισσότερες μετοχές.

10.2. Η ακριβής περιγραφή του τίτλου ορίζεται από το Διοικητικό Συμβούλιο.

10.3. Οι τίτλοι μετοχών είναι αριθμημένοι με αύξοντα αριθμό και φέρουν την ημερομηνία έκδοσης, το όνομα του κυρίου του τίτλου (στην περίπτωση που οι μετοχές είναι ονομαστικές), τη σφραγίδα της Εταιρείας και την υπογραφή του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου και ενός Συμβούλου που ορίζεται από το Διοικητικό Συμβούλιο.

10.4. Μέχρι την έκδοση των οριστικών τίτλων μετοχών, το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να εκδίδει προσωρινούς ονομαστικούς τίτλους με τα ως άνω χαρακτηριστικά. Με την έκδοση των οριστικών τίτλων, οι οποίοι με ευθύνη του Διοικητικού Συμβουλίου παραδίδονται στους μετόχους, οι προσωρινοί τίτλοι επιστρέφονται στην Εταιρεία.]

ΑΡΘΡΟ 11

ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΜΕΤΟΧΩΝ

11.1. Οι μετοχές της Εταιρείας είναι αδιαίρετες. Σε περίπτωση συνιδιοκτησίας μίας μετοχής, οι συνιδιοκτήτες αντιπροσωπεύονται μόνο με έναν αντιπρόσωπο σχετικά με τις σχέσεις τους με την Εταιρεία.

11.2. Κάθε μετοχή δίνει το δικαίωμα μίας (1) ψήφου στη Γενική Συνέλευση των μετόχων της Εταιρείας.

11.3. Η ευθύνη του μετόχου περιορίζεται στο ονομαστικό κεφάλαιο των μετοχών του. Η ιδιότητα του μετόχου και η κατοχή τίτλου μετοχής συνεπάγονται την αποδοχή του παρόντος Καταστατικού, των αποφάσεων του Διοικητικού Συμβουλίου και της Γενικής Συνέλευσης της Εταιρείας, που λαμβάνονται σύμφωνα με το Νόμο.

11.4. Κάθε μετοχή δημιουργεί δικαίωμα συμμετοχής στα κέρδη της Εταιρείας και, σε περίπτωση πτώχευσης, στο ε-

νεργητικό της Εταιρείας, αναλογικά με τον συνολικό αριθμό των μετοχών.

11.5. Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις από κάθε μετοχή συνοδεύουν τον εκάστοτε κύριο του τίτλου.

ΑΡΘΡΟ 12

ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΜΕΙΟΨΗΦΙΑΣ

12.1. Σε περίπτωση αίτησης μετόχων που εκπροσωπούν το ένα εικοστό (1/20) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου, το Διοικητικό Συμβούλιο είναι υποχρεωμένο να συγκαλεί έκτακτη Γενική Συνέλευση των μετόχων, ορίζοντας ημέρα συνεδρίασής της που να μην απέχει περισσότερο από σαράντα πέντε (45) ημέρες από την ημέρα που επιδόθηκε η αίτηση στον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου. Στην αίτηση πρέπει να προσδιορίζονται με ακρίβεια τα θέματα της ημερησίας διάταξης. Εάν δεν συγκληθεί η Γενική Συνέλευση από το Διοικητικό Συμβούλιο εντός είκοσι (20) ημερών από την επίδοση της σχετικής αίτησης η σύγκλιση διενεργείται από τους αιτούντες μετόχους με δαπάνες της Εταιρείας με απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου της έδρας της Εταιρείας που εκδίδεται με την διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων. Στην απόφαση αυτή ορίζονται ο τόπος και ο χρόνος της συνεδρίασης καθώς και τα θέματα της ημερήσιας διάταξης.

12.2. Σε περίπτωση αίτησης μετόχων που εκπροσωπούν το ένα εικοστό (1/20) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου το Διοικητικό Συμβούλιο υποχρεούται να εγγράψει στην ημερήσια διάταξη Γενικής Συνέλευσης που έχει ήδη συγκληθεί πρόσθετα θέματα, εάν η σχετική αίτηση περιέλθει στο Διοικητικό Συμβούλιο δέκα πέντε (15) τουλάχιστον ημέρες πριν από την Γενική Συνέλευση. Τα πρόσθετα θέματα πρέπει

να δημοσιεύονται ή να γνωστοποιούνται με ευθύνη Διοικητικού Συμβουλίου κατά το άρθρο 26 του ΚΝ.2190/20 επτά (7) τουλάχιστον ημέρες πριν από την Γενική Συνέλευση. Αν τα θέματα αυτά δεν δημοσιευθούν οι αιτούντες μέτοχοι δικαιούνται να ζητήσουν αναβολή της Γενικής Συνέλευσης σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου και να προβούν οι ίδιοι στην δημοσίευση κατά τα οριζόμενα στο προηγούμενο εδάφιο με δαπάνη της εταιρείας. Το Διοικητικό Συμβούλιο δεν είναι υποχρεωμένο να προβαίνει στην εγγραφή θεμάτων στην ημερήσια διάταξη ούτε στη δημοσίευση ή γνωστοποίηση αυτών μαζί με αιτιολόγηση που υποβάλλονται από τους μετόχους αν το περιεχόμενο αυτών έρχεται προφανώς σε αντίθεση με το νόμο ή τα χρηστά ήθη.

12.3. Σε περίπτωση αίτησης μετόχου ή μετόχων που εκπροσωπούν το ένα εικοστό (1/20) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου, ο Πρόεδρος της Συνέλευσης είναι υποχρεωμένος να αναβάλει, για μία μόνο φορά, τη λήψη αποφάσεων τακτικής ή έκτακτης Γενικής Συνέλευσης για όλα ή ορισμένα θέματα, ορίζοντας ημέρα συνεδρίασης για τη λήψη τους εκείνη που ορίζεται στην αίτηση των μετόχων, που όμως δεν μπορεί να απέχει περισσότερο από τριάντα (30) ημέρες από την ημέρα της αναβολής. Η μετ' αναβολή Γενική Συνέλευση αποτελεί συνέχιση της προηγούμενης και δεν απαιτείται η επανάληψη των διατυπώσεων δημοσιότητας της πρόσκλησης των μετόχων, σ' αυτήν μπορούν να μετάσχουν και νέοι μέτοχοι, τηρουμένων των διατάξεων των άρθρων 27 παρ.2 και 28 του Κ.Ν. 2190/1920, όπως ισχύει.

12.4. Σε περίπτωση αίτησης οποιουδήποτε μετόχου που υποβάλλεται στην εταιρεία τουλάχιστον πέντε (5) ολόκληρες

ημέρες πριν από την τακτική Γενική Συνέλευση, το Διοικητικό Συμβούλιο είναι υποχρεωμένο να παρέχει τις συγκεκριμένες πληροφορίες που του ζητούνται σχετικά με τις υποθέσεις της Εταιρείας, στο μέτρο που αυτές είναι χρήσιμες για την πραγματική εκτίμηση των θεμάτων της ημερήσιας διάταξης. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να απαντήσει ενιαία σε αιτήσεις μετόχων με το ίδιο περιεχόμενο. Υποχρέωση παροχής πληροφοριών δεν υφίσταται όταν οι σχετικές πληροφορίες διατίθενται ήδη στην ιστοσελίδα της εταιρείας ιδίως με τη μορφή ερωτήσεων και απαντήσεων.

Επίσης με αίτηση μετόχων που εκπροσωπούν το ένα εικοστό 1/20 του καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου το Διοικητικό Συμβούλιο υποχρεούται να ανακοινώνει στη Γενική Συνέλευση τα ποσά που μέσα στην τελευταία διετία καταβλήθηκαν για οποιαδήποτε αιτία από την Εταιρεία σε μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου ή στους Διευθυντές ή άλλους υπαλλήλους της, καθώς και κάθε άλλη παροχή της Εταιρείας στα πρόσωπα αυτά ή κάθε άλλη σύμβαση της Εταιρείας που καταρτίστηκε για οποιαδήποτε αιτία με τα ίδια πρόσωπα. Σε όλες τις ανωτέρω περιπτώσεις το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να αρνηθεί να δώσει τις πληροφορίες που του ζητούνται για αποχρώντα ουσιώδη λόγο, αναγράφοντας τη σχετική αιτιολογία στα πρακτικά.

12.5. Σε περίπτωση αίτησης των μετόχων που εκπροσωπούν το ένα πέμπτο (1/5) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου, η οποία υποβάλλεται στην Εταιρεία μέσα στην προθεσμία της προηγούμενης παραγράφου, το Διοικητικό Συμβούλιο έχει την υποχρέωση να δώσει σ' αυτούς, κατά τη Γενική Συνέλευση ή, αν προτιμάει, πριν απ' αυτή, σε εκπρό-

σωπό τους πληροφορίες σχετικά με την πορεία των εταιρικών υποθέσεων και την περιουσιακή κατάσταση της Εταιρείας. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να αρνηθεί να δώσει τις πληροφορίες που του ζητούνται για αποχρώντα ουσιώδη λόγο, αναγράφοντας τη σχετική αιτιολογία στα πρακτικά.

12.6. Στις περιπτώσεις του δευτέρου εδαφίου της παρ. 12.4 και της παρ. 12.5, οποιαδήποτε αμφισβήτηση σχετικά με το βάσιμο της αιτιολογίας λύεται από το αρμόδιο Μονομελές Πρωτοδικείο της έδρας της Εταιρείας με τη διαδικασία των Ασφαλιστικών Μέτρων. Με την ίδια απόφαση το δικαστήριο υποχρεώνει την εταιρεία να παράσχει τις πληροφορίες που αρνήθηκε.

12.7. Σε περίπτωση αίτησης μετόχων που εκπροσωπούν το ένα εικοστό (1/20) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου, η λήψη απόφασης για οποιοδήποτε θέμα της ημερήσιας διάταξης της Γενικής Συνέλευσης γίνεται με ονομαστική κλήση.

12.8. Οι μέτοχοι που ασκούν τα δικαιώματα του παρόντος άρθρου οφείλουν να αποδείξουν την μετοχική τους ιδιότητα και τον αριθμό των μετοχών που κατέχουν κατά την άσκηση του σχετικού δικαιώματος. Τέτοια απόδειξη αποτελεί και η κατάθεση των μετοχών σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου 28 του ΚΝ 2190/20.

12.9. Μέτοχοι της Εταιρείας που εκπροσωπούν τουλάχιστον το ένα εικοστό (1/20) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου έχουν το δικαίωμα να ελέγχουν ανά πάσα στιγμή τα βιβλία της Εταιρείας, αυτοπροσώπως ή μέσω λογιστή της επιλογής τους.

12.10. Μέτοχοι της Εταιρείας που εκπροσωπούν τουλάχιστον το ένα εικοστό (1/20) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου έχουν δικαίωμα να ζητούν έλεγχο της Εταιρείας από το αρμόδιο Δικαστήριο της περιφερείας στην οποία εδρεύει η Εταιρεία. Ο έλεγχος διατάσσεται, αν πιθανολογείται ότι με τις πράξεις που καταγγέλλονται, παραβιάζονται οι διατάξεις των Νόμων ή του Καταστατικού ή των αποφάσεων της Γενικής Συνέλευσης. Σε κάθε περίπτωση η αίτηση ελέγχου πρέπει να υποβάλλεται εντός τριών (3) ετών από την έγκριση των οικονομικών καταστάσεων της χρήσης εντός της οποίας τελέσθηκαν οι καταγγελλόμενες πράξεις.

12.11. Μέτοχοι της Εταιρείας που εκπροσωπούν το ένα πέμπτο (1/5) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν έλεγχο της Εταιρείας από το κατά την προηγούμενη παράγραφο αρμόδιο Δικαστήριο, εφόσον από την όλη πορεία των εταιρικών υποθέσεων γίνεται πιστευτό, ότι η διοίκηση των εταιρικών υποθέσεων δεν ασκείται όπως επιβάλλει η χρηστή και συνετή διαχείριση.

12.12. Οι μέτοχοι, που ασκούν το δικαίωμα των παραπάνω παραγράφων 12.9, 12.10 και 12.11, πρέπει να αποδείξουν στο Δικαστήριο ότι κατέχουν τις μετοχές που τους δίνουν το δικαίωμα να ζητήσουν τον έλεγχο της εταιρείας. Τέτοια απόδειξη αποτελεί και η κατάθεση των μετοχών σύμφωνα με τις παρ. 1 και 2 του άρθρου 28 του Κ.Ν. 2190/20. Το Δικαστήριο μπορεί να κρίνει ότι η εκπροσώπηση των αιτούντων μετόχων στο Διοικητικό Συμβούλιο σύμφωνα με τις παραγράφους 3 ή 6 του άρθρου 18 του ΚΝ 2190/20 δεν δικαιολογεί τον έλεγχο με βάση τις ανωτέρω παραγράφους 12.9, 12.10 και 12.11.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ

ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ

ΑΡΘΡΟ 13

ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ

13.1. Οι μέτοχοι ασκούν τα σχετικά με τη διοίκηση της Εταιρείας δικαιώματά τους μόνο μέσω της συμμετοχής τους στη Γενική Συνέλευση, η οποία είναι το ανώτατο όργανο της Εταιρείας.

13.2. Η Γενική Συνέλευση, νομίμως συγκροτηθείσα, αντιπροσωπεύει τον συνολικό αριθμό των μετόχων και δικαιούται να αποφασίζει για κάθε υπόθεση που αφορά την Εταιρεία. Οι νόμιμες αποφάσεις της δεσμεύουν και τους μετόχους που απουσιάζουν ή διαφωνούν.

ΑΡΘΡΟ 14

ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

14.1. Η Γενική Συνέλευση αποφασίζει για κάθε ζήτημα που εισάγεται ενώπιον της.

14.2. Ειδικότερα, η Γενική Συνέλευση είναι η μόνη αρμόδια να αποφασίζει για τα ακόλουθα θέματα :

(α) Παράταση της διάρκειας, μετατροπή, αναβίωση, συγχώνευση, διάσπαση ή διάλυση της Εταιρείας.

(β) Τροποποίηση του Καταστατικού.

(γ) Αύξηση ή μείωση του Μετοχικού Κεφαλαίου, εκτός από αυξήσεις που επιβάλλονται από διατάξεις άλλων νόμων.

(δ) Έκδοση δανείου με ομολογίες που αναφέρονται στα άρθρα 3α και 3β του Κ. Ν. 2190/1920.

(ε) Εκλογή μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και ελεγκτών.

(στ) Διορισμός εκκαθαριστών.

(ζ) Διάθεση των ετησίων κερδών.

(η) Έγκριση των ετησίων λογαριασμών (ετησίων οικονομικών καταστάσεων).

14.3. Μετά την έγκριση των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων, η Γενική Συνέλευση, με ειδική ψηφοφορία που ενεργείται με ονομαστική κλήση, αποφαίνεται για την απαλλαγή των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και των Ελεγκτών από κάθε ευθύνη για αποζημίωση. Μέτοχοι που είναι μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου ή υπάλληλοι της Εταιρείας ψηφίζουν με βάση τις δικές τους και μόνον μετοχές. Η απαλλαγή του Διοικητικού Συμβουλίου είναι ανίσχυρη στις περιπτώσεις των διατάξεων του άρθρου 22α του Κ.Ν.2190/1920.

ΑΡΘΡΟ 15

ΣΥΓΚΛΗΣΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

15.1. Η Γενική Συνέλευση των μετόχων συγκαλείται από το Διοικητικό Συμβούλιο και συνέρχεται, τακτικά, στην έδρα της Εταιρείας, ή στην περιφέρεια άλλου δήμου εντός του νομού της έδρας ή άλλου δήμου όμορου της έδρας τουλάχιστον μία (1) φορά το χρόνο, πάντοτε μέσα στο πρώτο εξάμηνο από τη λήξη κάθε εταιρικής χρήσης.

15.2. Η Γενική Συνέλευση μπορεί να συνέρχεται και σε άλλο τόπο κείμενο στην Ελλάδα ή την αλλοδαπή.

15.3. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να συγκαλεί σε έκτακτη συνεδρίαση την Γενική Συνέλευση των μετόχων, όποτε το κρίνει σκόπιμο.

15.4. Η Γενική Συνέλευση, με εξαίρεση τις επαναληπτικές συνελεύσεις και εκείνες που εξομοιώνονται μ' αυτές, πρέπει να καλείται είκοσι (20) τουλάχιστον πλήρεις ημέρες πριν από την οριζόμενη για τη συνεδρίασή της. Συναφώς, διευκρινίζεται ότι συνυπολογίζονται και οι μη εργάσιμες ημέρες. Η ημέ-

ρα δημοσίευσης της πρόσκλησης της Γενικής Συνέλευσης και η ημέρα της συνεδρίασης αυτής δεν υπολογίζονται.

ΑΡΘΡΟ 16

ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ -

ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΔΙΑΤΑΞΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

16.1. Η πρόσκληση της Γενικής Συνέλευσης προς τους μετόχους, η οποία περιλαμβάνει τουλάχιστον το οίκημα, τη χρονολογία, την ημέρα και την ώρα κατά την οποία θα συνέλθει η συνέλευση, καθώς και τα θέματα της ημερήσιας διάταξης με σαφήνεια, τους μετόχους που έχουν δικαίωμα συμμετοχής καθώς και ακριβείς οδηγίες για τον τρόπο με τον οποίο οι μέτοχοι θα μπορέσουν να μετάσχουν στην συνέλευση και να ασκήσουν τα δικαιώματα τους αυτοπροσώπως ή διά αντιπροσώπου ή ενδεχομένως και εξ αποστάσεως.

16.2. Η πρόσκληση της Γενικής Συνέλευσης δημοσιεύεται στην ιστοσελίδα της Εταιρείας, και μέχρις ότου αυτή καταρτιστεί, σε μία ημερήσια οικονομική εφημερίδα πανελλαδικής κυκλοφορίας κατά την κρίση του Διοικητικού Συμβουλίου.

16.3. Στην περίπτωση που οι μετοχές της εταιρίας είναι ονομαστικές στο σύνολό τους και οι μέτοχοι έχουν γνωστοποιήσει εγκαίρως στην εταιρεία τη διεύθυνση τους, η κατά την ανωτέρω παράγραφο 16.1 πρόσκληση της γενικής συνέλευσης μπορεί να κοινοποιείται στους μετόχους με δικαστικό επιμελητή ή με συστημένη επιστολή ή με παράδοση της πρόσκλησης. Σε περίπτωση που η πρόσκληση επιδίδεται με συστημένη επιστολή, η αποστολή αυτής θα πρέπει αποδεδειγμένα να προηγείται πέντε(5) τουλάχιστον ημέρες της προβλεπόμενης από το νόμο ελάχιστης προθεσμίας δημοσίευσης της πρόσκλησης.

16.4. Η πρόσκληση αυτή δημοσιεύεται όπως προβλέπεται από το νόμο προ είκοσι (20) πλήρων ημερών πριν την οριζόμενη για τη συνεδρίασή της ενώ προ δέκα (10) πλήρων ημερών στην ιστοσελίδα του Γενικού Εμπορικού Μητρώου. Στις περιπτώσεις επαναληπτικών Γενικών Συνελεύσεων, οι παραπάνω προθεσμίες συντέμνονται στο μισό.

16.5. Νεότερη πρόσκληση δεν απαιτείται εάν στην αρχική πρόσκληση ορίζονται ο τόπος και ο χρόνος των επαναληπτικών εκ του νόμου προβλεπόμενων συνεδριάσεων για την περίπτωση μη επίτευξης απαρτίας.

16.6. Πρόσκληση για σύγκλιση Γενικής Συνέλευσης δεν απαιτείται στην περίπτωση κατά την οποία στη συνέλευση παρίστανται ή αντιπροσωπεύονται μέτοχοι που εκπροσωπούν το σύνολο του μετοχικού κεφαλαίου και κανείς από αυτούς δεν αντιλέγει στην πραγματοποίησή της και στην λήψη αποφάσεων.

ΑΡΘΡΟ 17

ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΜΕΤΟΧΩΝ - ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΣΗ

17.1. Οι μέτοχοι που επιθυμούν να πάρουν μέρος στη Γενική Συνέλευση οφείλουν να καταθέσουν τους τίτλους των μετοχών τους στο ταμείο της Εταιρείας ή στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων ή σε οποιαδήποτε νόμιμα λειτουργούσα στην Ελλάδα Ανώνυμη Τραπεζική Εταιρεία τουλάχιστον πέντε (5) πλήρεις ημέρες πριν από εκείνη για την οποία ορίστηκε η συνεδρίαση της Συνέλευσης.

17.2. Οι μέτοχοι που έχουν δικαίωμα συμμετοχής στη Γενική Συνέλευση μπορούν να αντιπροσωπευτούν σ' αυτήν από πρόσωπο που έχουν εξουσιοδοτήσει νόμιμα.

17.3. Οι αποδείξεις κατάθεσης μετοχών καθώς και τα έγγραφα νομιμοποίησης αντιπροσώπων των μετόχων πρέπει να κατατίθενται στην Εταιρεία τουλάχιστον πέντε (5) ολόκληρες ημέρες πριν από την ημέρα συνεδρίασης της Γενικής Συνέλευσης.

17.4. Μέτοχοι που δεν έχουν συμμορφωθεί με τις διατάξεις των παραγράφων 17.1 και 17.3 μπορούν να πάρουν μέρος στη Γενική Συνέλευση μόνο μετά από άδεια αυτής πριν την έναρξη της συζήτησης για τα θέματα της ημερήσιας διάταξης.

17.5. Είναι δυνατή η διεξαγωγή γενικής συνέλευσης μέσω τηλεδιάσκεψης τηρουμένων των εκάστοτε ισχυουσών σχετικών διατάξεων του κ.ν. 2190/1920.

17.6. Επίσης επιτρέπεται τηρουμένων των εκάστοτε ισχυουσών σχετικών διατάξεων του κ.ν. 2190/1920 η εξ αποστάσεως συμμετοχή στην ψηφοφορία κατά τη Γενική Συνέλευση των μετόχων με την εκ των προτέρων αποστολή στους μετόχους των θεμάτων της ημερήσιας διάταξης της γενικής συνέλευσης και σχετικών ψηφοδελτίων με τα θέματα αυτά. Τα θέματα και τα ψηφοδέλτια μπορεί να διατίθενται και η συμπλήρωσή τους να γίνεται και ηλεκτρονικά μέσω του διαδικτύου. Οι μέτοχοι που ψηφίζουν με τον τρόπο αυτό υπολογίζονται για το σχηματισμό της απαρτίας και της πλειοψηφίας εφόσον τα σχετικά ψηφοδέλτια έχουν παραληφθεί από την εταιρεία δύο (2) τουλάχιστον πλήρεις ημέρες πριν από την ημέρα της γενικής συνέλευσης.

ΑΡΘΡΟ 18

ΠΙΝΑΚΑΣ ΤΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ

ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΨΗΦΟΥ

18.1. Σαράντα οκτώ (48) ώρες πριν από κάθε Γενική Συνέλευση τοιχοκολλάται σε εμφανή θέση του καταστήματος της Εταιρείας νόμιμα συνταγμένος πίνακας των μετόχων που έχουν δικαίωμα ψήφου στη Γενική Συνέλευση.

18.2. Ο πίνακας αυτός πρέπει να περιέχει όλα τα στοιχεία που αξιώνει ο νόμος, όπως τα στοιχεία των τυχόν αντιπροσώπων των μετόχων, τον αριθμό των μετοχών και ψήφων του καθενός και τις διευθύνσεις των μετόχων και των αντιπροσώπων τους.

ΑΡΘΡΟ 19

ΣΥΝΗΘΗΣ ΑΠΑΡΤΙΑ ΚΑΙ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

19.1. Η Γενική Συνέλευση βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα επί των θεμάτων της ημερήσιας διάταξης όταν εκπροσωπείται σε αυτήν αυτοπροσώπως ή δια αντιπροσώπου τουλάχιστον το ένα πέμπτο 1/5 του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου.

19.2. Εάν δεν συντελεστεί τέτοια απαρτία στην πρώτη συνεδρίαση, συνέρχεται επαναληπτική συνέλευση μέσα σε είκοσι (20) ημέρες από την χρονολογία της συνεδρίασης που ματαιώθηκε, με πρόσκληση δέκα (10) ημέρες τουλάχιστον πριν. Η επαναληπτική αυτή συνέλευση βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα επί των θεμάτων της αρχικής ημερήσιας διάταξης οποιοδήποτε και αν είναι το τμήμα του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου που εκπροσωπείται σε αυτήν, είτε αυτοπροσώπως είτε δια αντιπροσώπων. Νεότερη πρόσκληση δεν απαιτείται εάν στην αρχική πρόσκληση ορίζονται ο τόπος και ο χρόνος των επαναληπτικών εκ του νόμου προβλεπόμενων συνεδριάσεων για την περίπτωση μη

επίτευξης απαρτίας, υπό την προϋπόθεση ότι μεσολαβούν τουλάχιστον δέκα (10) πλήρεις ημέρες ανάμεσα στη ματαιωθείσα συνεδρίαση και την επαναληπτική.

19.3. Οι αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία των ψήφων που εκπροσωπούνται στη Συνέλευση.

ΑΡΘΡΟ 20

ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΗ ΑΠΑΡΤΙΑ ΚΑΙ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

20.1. Εξαιρετικώς, η Γενική Συνέλευση βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα επί των θεμάτων της ημερήσιας διάταξης εάν εκπροσωπούνται σε αυτήν τα δύο τρίτα (2/3) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου, όταν πρόκειται για αποφάσεις που αφορούν :

(α) παράταση της διάρκειας, συγχώνευση ή διάσπαση, μετατροπή, αναβίωση, διάλυση της εταιρείας,

(β) μεταβολή της εθνικότητας της εταιρείας,

(γ) μεταβολή του αντικειμένου της επιχείρησης της εταιρείας,

(δ) αύξηση ή μείωση του μετοχικού κεφαλαίου, εκτός της επιβαλλόμενης εκ του νόμου ή αυτής που γίνεται με κεφαλαιοποίηση αποθεματικών.

(ε) έκδοση δανείου με ομολογίες που αναφέρονται στα άρθρα 3α και 3β του κ.ν. 2190/1920,

(στ) μεταβολή του τρόπου διάθεσης των κερδών,

(ζ) αύξηση των υποχρεώσεων των μετόχων,

(η) σε κάθε άλλη περίπτωση κατά την οποία ο νόμος ορίζει ότι, για να ληφθεί ορισμένη απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, απαιτείται η απαρτία της παρούσας παραγράφου.

20.2. Αν δεν συντελεστεί η απαρτία της προηγούμενης παραγράφου στην πρώτη συνεδρίαση, μέσα σε είκοσι (20) ημέρες από τη συνεδρίαση αυτή και ύστερα από πρόσκληση πριν από δέκα (10) τουλάχιστον πλήρεις ημέρες, συνέρχεται πρώτη επαναληπτική συνέλευση, που βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα επί των θεμάτων της αρχικής ημερήσιας διάταξης, όταν σε αυτήν εκπροσωπείται τουλάχιστον το ένα δεύτερο (½) του καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου.

20.3. Αν δεν συντελεστεί και αυτή η απαρτία, συνέρχεται και πάλι, μέσα σε είκοσι (20) ημέρες, δεύτερη επαναληπτική συνέλευση, με πρόσκληση πριν από δέκα (10) τουλάχιστον πλήρεις ημέρες, που βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα επί των θεμάτων της αρχικής ημερήσιας διάταξης όταν σε αυτήν εκπροσωπείται τουλάχιστον το ένα τρίτο (1/3) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου. Όταν πρόκειται να ληφθεί απόφαση για αύξηση κεφαλαίου η Γενική Συνέλευση στην τελευταία επαναληπτική συνεδρίαση ευρίσκεται σε απαρτία όταν παρίστανται η αντιπροσωπεύονται σε αυτήν μέτοχοι που εκπροσωπούν το 1/5 τουλάχιστον του καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου.

20.4. Όλες οι αποφάσεις της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου λαμβάνονται με πλειοψηφία δύο τρίτων (2/3) των μετόχων που εκπροσωπούνται στη Συνέλευση.

ΑΡΘΡΟ 21

ΠΡΟΕΔΡΟΣ - ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

21.1. Στη Γενική Συνέλευση προεδρεύει προσωρινά ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου ή, όταν κωλύεται αυτός, ο αναπληρωτής του. Χρέη γραμματέως εκτελεί προσωρινά αυτός που ορίζεται από τον Πρόεδρο.

21.2. Αφού εγκριθεί ο κατάλογος των μετόχων που έχουν δικαίωμα ψήφου, η Συνέλευση προχωρεί στην εκλογή του Προέδρου της και ενός Γραμματέως, που εκτελεί και χρέη Ψηφολέκτη.

ΑΡΘΡΟ 22

ΘΕΜΑΤΑ ΣΥΖΗΤΗΣΕΩΣ

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

22.1. Οι συζητήσεις και οι αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης περιορίζονται στα θέματα που αναγράφονται στην ημερήσια διάταξη.

22.2. Για τα θέματα που συζητούνται και αποφασίζονται στην Συνέλευση τηρούνται πρακτικά, που υπογράφονται από τον Πρόεδρο και τον γραμματέα της. Μετά από αίτηση μετόχου, ο Πρόεδρος της Συνέλευσης υποχρεούται να καταγράψει στα πρακτικά ακριβή περίληψη της άποψης του μετόχου. Σε αυτά τα πρακτικά καταχωρείται πίνακας των μετόχων που ήταν παρόντες ή εκπροσωπούνταν στη Γενική Συνέλευση και ο οποίος συντάσσεται σύμφωνα με το άρθρο 18 του παρόντος Καταστατικού. Τα αντίγραφα και τα αποσπάσματα των πρακτικών επικυρώνονται και υπογράφονται από τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου ή τον αναπληρωτή του. Σε περίπτωση λύσης της Εταιρείας και κατά τη διάρκεια της εκκαθάρισης, αντίγραφα των πρακτικών επικυρώνονται από έναν από τους εκκαθαριστές.

22.3. Εάν στη συνέλευση παρίσταται ένας μόνο μέτοχος είναι υποχρεωτική η παρουσία Συμβολαιογράφου ο οποίος προσυπογράφει τα πρακτικά της γενικής συνέλευσης.

22.4. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της προηγούμενης παραγράφου στις εταιρείες που δεν έχουν μετοχές εισηγμέ-

νες στο χρηματιστήριο η κατάρτιση και υπογραφή πρακτικού από όλους τους μετόχους ή τους αντιπροσώπους τους ισοδυναμεί με απόφαση της γενικής συνέλευσης ακόμη και αν δεν έχει προηγηθεί συνεδρίαση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΑΡΘΡΟ 23

ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΑΙ ΘΗΤΕΙΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

23.1. Η εταιρεία διοικείται από το Διοικητικό Συμβούλιο, που αποτελείται από τρία (3) έως έξι (6) μέλη.

23.2. Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου εκλέγονται από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων της Εταιρείας με πενταετή θητεία, που παρατείνεται αυτόματα μέχρι την εκλογή νέων μελών του Διοικητικού Συμβουλίου από την πρώτη τακτική Γενική Συνέλευση μετά τη λήξη της θητείας τους, η οποία όμως δεν μπορεί να περάσει την εξαετία.

23.3. Επιτρέπεται η εκλογή αναπληρωματικών μελών του Διοικητικού Συμβουλίου ο αριθμός των οποίων καθορίζεται από την σχετική απόφαση της Γενικής Συνέλευσης που τους εκλέγει και είναι μέσα στα πλαίσια του ορίου που αναφέρεται στις ως άνω παραγράφους. Τα αναπληρωματικά μέλη μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνον για την αναπλήρωση σύμφωνα με το άρθρο 26 του παρόντος μέλους ή μελών του διοικητικού συμβουλίου που παραιτήθηκαν, απεβίωσαν ή απώλεσαν την ιδιότητα τους με οποιοδήποτε άλλο τρόπο.

23.4. Μη μέτοχοι μπορούν να εκλεγούν ως μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, και τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου μπορούν να επανεκλεγούν και είναι ελεύθερα ανακλητά.

23.5. Μέλος του ΔΣ μπορεί να είναι και νομικό πρόσωπο, στην περίπτωση αυτή όμως, θα πρέπει να ορισθεί ταυτόχρονα και το φυσικό πρόσωπο που θα ασκεί τις εξουσίες του νομικού προσώπου ως μέλους του ΔΣ.

ΑΡΘΡΟ 24

ΕΞΟΥΣΙΑ

ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

24.1. Το Διοικητικό Συμβούλιο ασκεί τη διοίκηση της Εταιρείας, την διαχείριση και διάθεση της περιουσίας της και την εκπροσώπησή της κατά τα υπό του νόμου ειδικότερα οριζόμενα. Αποφασίζει για όλα γενικά τα ζητήματα που αφορούν την Εταιρεία, μέσα στα πλαίσια του εταιρικού σκοπού, με εξαίρεση εκείνα που σύμφωνα με το νόμο ή το παρόν Καταστατικό ανήκουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Γενικής Συνέλευσης.

24.2. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί, αποκλειστικά και μόνον με απόφαση του καταχωριζόμενη στα πρακτικά, να αναθέτει την άσκηση ορισμένων ή και όλων των εξουσιών και αρμοδιοτήτων του (εκτός από αυτές όπου απαιτείται από το νόμο ή από το παρόν Καταστατικό συλλογική ενέργεια) καθώς και την εκπροσώπηση της Εταιρείας σε ένα ή περισσότερα πρόσωπα, μέλη του ή όχι, καθορίζοντας συγχρόνως και την έκταση αυτής της ανάθεσης. Πάντως, οι αρμοδιότητες του Διοικητικού Συμβουλίου είναι υπό την επιφύλαξη των άρθρων 10 και 23α του Κωδ. Ν. 2190/1920, όπως ισχύουν.

24.3. Πράξεις του Διοικητικού Συμβουλίου, ακόμη και αν είναι εκτός του εταιρικού σκοπού, δεσμεύουν την Εταιρεία απέναντι στους τρίτους, εκτός αν αποδειχθεί ότι ο τρίτος γνώριζε την υπέρβαση του εταιρικού σκοπού ή όφειλε να την

γνωρίζει. Δεν συνιστά απόδειξη μόνη η τήρηση των διατυπώσεων δημοσιότητας ως προς το Καταστατικό της Εταιρείας ή τις τροποποιήσεις του. Περιορισμοί της εξουσίας του Διοικητικού Συμβουλίου από το Καταστατικό ή από απόφαση της Γενικής Συνέλευσης δεν αντιτάσσονται στους καλόπιστους τρίτους, ακόμη και αν έχουν υποβληθεί στις διατυπώσεις δημοσιότητας.

24.4. Ειδικότερα, και κατ' ενδεικτική απαρίθμηση, το Διοικητικό Συμβούλιο, εντός πάντοτε του εταιρικού σκοπού και τηρώντας τις σχετικές διατάξεις του παρόντος και του νόμου:

(α) εκπροσωπεί και δεσμεύει την Εταιρεία σε όλες τις σχέσεις της, στην Ελλάδα και το εξωτερικό, απέναντι σε οποιοδήποτε Φυσικό ή Νομικό πρόσωπο ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου, τις δημόσιες, τις δημοτικές και τις κοινοτικές αρχές, προς όλες τις αρχές των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, προς όλους τους διεθνείς οργανισμούς και όλα τα ημεδαπά και αλλοδαπά Δικαστήρια, συμπεριλαμβανομένων του Αρείου Πάγου και του Συμβουλίου Επικρατείας,

(β) αποφασίζει για την εσωτερική και εξωτερική λειτουργία της Εταιρείας, καθώς και για κάθε μορφής έξοδα. Αποφασίζει για την ίδρυση ή το κλείσιμο υποκαταστημάτων. Αποφασίζει για την χρήση των υπαρχόντων εταιρικών πόρων,

(γ) διορίζει και απολύει τους υπαλλήλους και εργάτες της Εταιρείας και προσλαμβάνει κάθε μορφής συνεργάτη με την εταιρία και καταγγέλλει τις συμβάσεις αυτών και αποφασίζει για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους, καθώς και για τους μισθούς τους και τις αμοιβές τους, υπό την προϋπόθεση ότι οι ως άνω αναφερόμενοι δεν είναι μέλη του Διοικητικού

Συμβουλίου της Εταιρείας. Διορίζει πληρεξουσίους δικηγόρους και νομικούς συμβούλους της Εταιρείας,

(δ) συνάπτει εν γένει κάθε ενοχική, εμπράγματη ή εμπορική σύμβαση, δικαιοπραξία ή συναλλαγή στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας,

(ε) να παραχωρεί υποθήκες, ενέχυρα, εμπράγματα ή άλλα δικαιώματα στην περιουσία της Εταιρείας,

(στ) δανείζεται χρήματα στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας από φυσικά ή νομικά πρόσωπα, δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου υπό οποιουσδήποτε όρους τους οποίους κρίνει ως επωφελείς για την Εταιρεία, περιλαμβανομένης της έκδοσης ομολογιακών δανείων σύμφωνα με την ισχύουσα σχετική νομοθεσία, εκτός από τα μετατρέψιμα και κερδοφόρα σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 3α, 3β του κ.ν. 2190/1920 όπως ισχύουν,

(ζ) να μεταβιβάζει απαιτήσεις, να ζητεί και να δέχεται άδειες ή προνόμια στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας,

(η) συνάπτει κάθε είδους συμβόλαια και αναλαμβάνει κάθε είδους υποχρεώσεις στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας,

(θ) ενεργεί ή παραιτείται από κατάσχεση επί ακινήτων ή κινητών περιουσιακών στοιχείων, καθώς και παραιτείται από προνόμια, υποθήκες, εγγυήσεις ή από άλλα δικαιώματα στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας,

(ι) συνομολογεί στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας συμφωνίες ή ρήτρες διαιτησίας, διορίζει διαιτητές, ασκεί ή παραιτείται ενδίκων μέσων,

(κ) χορηγεί πιστώσεις ή εγγυήσεις της Εταιρείας υπέρ τρίτων μερών προς εξυπηρέτηση των σκοπών της Εταιρείας [και

ευθύνεται από κοινού και εις ολόκληρον μαζί με τους άλλους εντός των προβλεπομένων από το Άρθρο 23α του Ν. 2190/20 ορίων]

(λ) στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας εκδίδει και οπισθογραφεί επιταγές, εκδίδει, αποδέχεται και οπισθογραφεί ή προεξοφλεί γραμμάτια και συναλλαγματικές, συνάπτει συμβόλαια με τράπεζες για την παροχή πιστωτικών διευκολύνσεων ή για την έκδοση τραπεζικών εγγυήσεων, προωθεί και συνεισφέρει για την προώθηση υπαρχουσών ή μελλοντικών εταιρειών και επιχειρήσεων προς εξυπηρέτηση των σκοπών της Εταιρείας.

(μ) συγκαλεί την Γενική Συνέλευση, προτείνει τις διενεργητέες αποσβέσεις ή κρατήσεις και τοποθετήσεις της εταιρικής περιουσίας και τον τρόπο διανομής των κερδών.

24.5. Η ανωτέρω απαρίθμηση των εξουσιών του Διοικητικού Συμβουλίου είναι ενδεικτική και όχι περιοριστική.

24.6. Οι αποκτήσεις κινητών ή ακινήτων προς πάγια εκμετάλλευση που έγιναν από το Διοικητικό Συμβούλιο, τα χορηγούμενα δάνεια, πιστώσεις ή εγγυήσεις καθώς και κάθε άλλη σύμβαση που συνάπτεται από το Διοικητικό Συμβούλιο στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας τελούν υπό την επιφύλαξη των άρθρων 10, 22, 22α και 23α του Κωδ. Ν.2190/1920, όπως εκάστοτε ισχύουν.

ΑΡΘΡΟ 25

ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

25.1. Το Διοικητικό Συμβούλιο, αμέσως μετά την εκλογή του, συνέρχεται και συγκροτείται σε σώμα εκλέγοντας τον Πρόεδρο και τον Αντιπρόεδρό του.

25.2. Με την εξαίρεση των περιπτώσεων εκείνων όπου ο νόμος ή τα άρθρα του παρόντος Καταστατικού απαιτούν από το Διοικητικό Συμβούλιο να ενεργεί συλλογικά, το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να αναθέσει και να εμπιστευθεί την άσκηση συγκεκριμένων αρμοδιοτήτων σχετικά με την διαχείριση και την καθημερινή λειτουργία της επιχείρησης στον Διευθύνοντα Σύμβουλο, καθορίζοντας ταυτοχρόνως και την έκταση της εν λόγω ανάθεσης.

25.3. Ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου διευθύνει τις συνεδριάσεις του. Τον Πρόεδρο, όταν απουσιάζει ή κωλύεται, αναπληρώνει σε όλη την έκταση των αρμοδιοτήτων του ο Αντιπρόεδρος και αυτόν, όταν κωλύεται, ο νόμιμος αναπληρωτής του.

25.4. Είναι δυνατή η σύμπτωση αρμοδιοτήτων Προέδρου και Διευθύνοντος Συμβούλου στο ίδιο πρόσωπο.

ΑΡΘΡΟ 26

ΑΝΑΠΛΗΡΩΣΗ ΜΕΛΟΥΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

26.1. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να εκλέγει μέλη αυτού σε αντικατάσταση μελών του που παραιτήθηκαν, απεβίωσαν ή απώλεσαν την ιδιότητά τους με οποιοδήποτε άλλο τρόπο. Η εκλογή αυτή είναι δυνατή με την προϋπόθεση ότι η αναπλήρωση των παραπάνω μελών δεν είναι εφικτή από αναπληρωματικά μέλη που έχουν τυχόν εκλεγεί από τη Γενική Συνέλευση.

26.2. Η ανωτέρω εκλογή από το Διοικητικό Συμβούλιο γίνεται με απόφαση των απομενόντων μελών εάν είναι τουλάχιστον τρία (3) και ισχύει για το υπόλοιπο της θητείας του Διοικητικού Συμβούλου που αναπληρώνεται. Η εκλογή αυτή υποβάλλεται για έγκριση στην αμέσως επόμενη τακτική ή έ-

κτακτη Γενική Συνέλευση, η οποία μπορεί να αντικαταστήσει τους εκλεγέντες ακόμα και αν δεν έχει αναγραφεί σχετικό θέμα στην ημερήσια διάταξη. Οι πράξεις του Διοικητικού Συμβούλου που εκλέχτηκε με αυτόν τον τρόπο θεωρούνται έγκυρες, ακόμη και αν η εκλογή του δεν εγκριθεί από την Γενική Συνέλευση.

26.3. Ορίζεται ρητά ότι σε περίπτωση παραίτησης, θανάτου ή με οποιονδήποτε άλλον τρόπο απώλειας της ιδιότητας μέλους ή μελών του διοικητικού συμβουλίου, τα υπόλοιπα μέλη μπορούν να συνεχίζουν την διαχείριση και την εκπροσώπηση της εταιρίας και χωρίς την αντικατάσταση των ελλειπόντων μελών σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο με την προϋπόθεση ότι ο αριθμός αυτών υπερβαίνει το ήμισυ των μελών όπως είχαν πριν από την επέλευση των ανωτέρω γεγονότων. Σε κάθε περίπτωση τα μέλη αυτά δεν επιτρέπεται να είναι λιγότερα των τριών.

26.4. Σε κάθε περίπτωση τα απομένοντα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου ανεξάρτητα από τον αριθμό τους μπορούν να προβούν σε σύγκλιση της Γενικής Συνέλευσης με αποκλειστικό σκοπό την εκλογή νέου Διοικητικού Συμβουλίου .

ΑΡΘΡΟ 27

ΑΠΑΡΤΙΑ - ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΣΗ - ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

27.1. Το Διοικητικό Συμβούλιο βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα, όταν παρευρίσκονται στη συνεδρίαση ήμισυ πλέον ενός των Συμβούλων. Σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί η οριζόμενη υπό του παρόντος άρθρου απαρτία, η συνεδρίαση αναβάλλεται για σαράντα οκτώ (48) ώρες και κατά την επαναληπτική συνεδρίαση το Διοικητικό Συμβούλιο

βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα εάν παρευρίσκονται σε αυτή τρία (3) μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου.

27.2. Σύμβουλος που απουσιάζει μπορεί να εκπροσωπείται από άλλο Σύμβουλο. Κάθε Σύμβουλος μπορεί να εκπροσωπεί ένα μόνο Σύμβουλο που απουσιάζει. Η ως άνω εκπροσώπηση δεν μπορεί να ανατεθεί σε πρόσωπα τα οποία δεν είναι μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου και η σχετική εντολή δύναται να παρέχεται μέσω τηλεομοιοτυπίας, επιστολής ή τηλεγραφήματος.

27.3. Οι αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία των Συμβούλων που είναι παρόντες και εκείνων που αντιπροσωπεύονται.

27.4. Σε περίπτωση ισοψηφίας η ψήφος του Προέδρου δεν υπερισχύει.

27.5. Οι αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου καταχωρούνται στο ειδικό βιβλίο πρακτικών του Συμβουλίου που μπορεί να τηρείται και κατά το μηχανογραφικό σύστημα και υπογράφονται από όλους τους συμμετέχοντες. Κανένας Σύμβουλος δεν μπορεί να αρνηθεί να υπογράψει τα πρακτικά της συνεδρίασης στην οποία έχει συμμετάσχει, έχει όμως το δικαίωμα να καταγραφούν οι αντιρρήσεις του, εάν έχει, στο βιβλίο των πρακτικών. Η κατάρτιση και υπογραφή πρακτικού από όλα τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου ή τους αντιπροσώπους του ισοδυναμεί με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου ακόμα και αν δεν έχει προηγηθεί συνεδρίαση.

27.6. Αντίγραφα ή αποσπάσματα των πρακτικών επικυρώνονται από τον Πρόεδρο ή από το νόμιμο αναπληρωτή του.

ΑΡΘΡΟ 28

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΙΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΜΕΛΩΝ

28.1. Το Διοικητικό Συμβούλιο οφείλει να συνεδριάζει κατόπιν προσκλήσεως του Προέδρου αυτού στην έδρα της Εταιρείας κάθε φορά που ο νόμος το Καταστατικό ή οι ανάγκες της Εταιρείας το απαιτούν.

28.2. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να συνεδριάζει έγκυρα είτε με τηλεδιάσκεψη είτε σε άλλο τόπο εκτός της έδρας της εταιρείας είτε στην ημεδαπή είτε στην αλλοδαπή.

28.3. Το Διοικητικό Συμβούλιο συγκαλείται, από τον Πρόεδρο ή τον αναπληρωτή του με πρόσκληση του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου ανακοινώνεται εγγράφως στους Συμβούλους τουλάχιστον δύο (2) ημέρες πριν από κάθε συνεδρίαση. Η πρόσκληση πρέπει να περιέχει με σαφήνεια τα θέματα της ημερήσιας διάταξης, διαφορετικά η λήψη αποφάσεων επιτρέπεται μόνο υπό τον όρο ότι όλα τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου είναι παρόντα ή αντιπροσωπεύονται στη συνεδρίαση και κανένα μέλος δεν αντιλέγει στη λήψη των αποφάσεων.

28.4. Την σύγκλιση του Διοικητικού Συμβουλίου μπορεί να ζητήσουν δύο από τα μέλη του με αίτησή τους προς τον Πρόεδρο αυτού ή τον αναπληρωτή του οι οποίοι υποχρεούνται να συγκαλέσουν το Διοικητικό Συμβούλιο προκειμένου αυτό να συνέλθει εντός προθεσμίας επτά (7) ημερών από την υποβολή της αίτησης. Σε περίπτωση που ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου αρνηθεί τη σύγκληση του Διοικητικού Συμβουλίου εντός της προαναφερόμενης προθεσμίας, τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου που ζήτησαν την σύγκλησή του επιτρέπεται να συγκαλέσουν το Διοικητικό Συμβούλιο εντός πέντε (5) ημερών, γνωστοποιώντας τη σχετική

πρόσκληση στα λοιπά μέλη. Η πρόσκληση αυτή πρέπει να περιέχει, με ποινή απαραδέκτου, με σαφήνεια τα θέματα της ημερήσιας διάταξης.

28.5. Στα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου δύναται να χορηγηθεί αποζημίωση για όλα τα εύλογα και δικαιολογημένα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, το ποσό της οποίας καθορίζεται με ειδική απόφαση της τακτικής Γενικής Συνέλευσης.

28.6. Κάθε άλλη αμοιβή ή αποζημίωση των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου βαρύνει την Εταιρεία μόνον αν εγκριθεί με απόφαση τις τακτικής Γενικής Συνέλευσης.

28.7. Δάνεια της Εταιρείας προς τους ιδρυτές της, σε μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, Γενικούς Διευθυντές της ή Διευθυντές της ή και σε συζύγους ή άλλους συγγενείς αυτών μέχρι και του τρίτου βαθμού εξ' αίματος ή αγχιστείας, ως και η παροχή πιστώσεως προς αυτούς καθ' οποιονδήποτε τρόπο ή παροχή εγγυήσεων υπέρ αυτών προς τρίτους απαγορεύονται απολύτως και είναι άκυρα. Για κάθε δε άλλη δέσμευση της Εταιρείας με τα προαναφερθέντα πρόσωπα είναι απαραίτητη προηγούμενη ειδική έγκριση της Γενικής Συνελεύσεως σύμφωνα με τις ειδικές εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις του νόμου.

28.8. Επίσης, δάνεια της Εταιρείας σε τρίτους καθώς και η παροχή πιστώσεων σε αυτούς με οποιονδήποτε τρόπο ή παροχή εγγυήσεων υπέρ αυτών με σκοπό την απόκτηση από αυτούς μετοχών της Εταιρείας απαγορεύονται απολύτως και είναι άκυρα.

ΑΡΘΡΟ 29

ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Απαγορεύεται στους Συμβούλους που συμμετέχουν με οποιοδήποτε τρόπο στη διεύθυνση της εταιρείας, καθώς και στους διευθυντές αυτής, να ενεργούν, χωρίς άδεια της γενικής συνέλευσης για δικό τους λογαριασμό ή για λογαριασμό τρίτων, πράξεις που υπάγονται σε κάποιον από τους σκοπούς που επιδιώκει η εταιρεία και να μετέχουν ως ομόρρυθμοι εταίροι σε εταιρείες που επιδιώκουν τέτοιους σκοπούς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε

ΕΛΕΓΧΟΣ

ΑΡΘΡΟ 30

ΕΛΕΓΚΤΕΣ

30.1. Οι ετήσιες οικονομικές καταστάσεις της Εταιρείας, δεν υπόκεινται σε έλεγχο, κατ' εφαρμογή του άρθρου 36α§2 του κ.ν. 2190/1920, εφόσον η Εταιρεία δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των άρθρων 36α§1 και 36§1 του κ.ν. 2190/1920.

30.2. Εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 36α§1 του κ.ν. 2190/1920, προκειμένου να ληφθεί έγκυρα απόφαση από τη Γενική Συνέλευση σχετικά με την έγκριση των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων της εταιρείας και για διάστημα πέντε εταιρικών χρήσεων, αυτές θα πρέπει να έχουν ελεγχθεί προηγουμένως από δύο ελεγκτές του άρθρου 36α§3 του κ.ν. 2190/1920.

30.3. Εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 36§1 Κ.Ν.2190/1920, προκειμένου να ληφθεί έγκυρα απόφαση από τη Γενική Συνέλευση σχετικά με την έγκριση των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων της Εταιρείας και για διάστημα πέντε εταιρικών χρήσεων, αυτές θα πρέπει να έχουν ελεγχθεί προηγουμένως έναν ορκωτό ελεγκτή λογιστή του άρθρου 36 Κ.Ν.2190/1920.

30.4. Σχετικά με τα καθήκοντα των ελεγκτών και τη διενέργεια του ελέγχου εφαρμόζονται τα άρθρα 37 και 39α επόμενα Κ.Ν.2190/1920.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ

ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΗ

ΕΤΗΣΙΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

ΔΙΑΘΕΣΗ ΚΕΡΔΩΝ

ΑΡΘΡΟ 31

ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΗ

31.1. Η εταιρική χρήση διαρκεί δώδεκα (12) μήνες, αρχίζει την πρώτη Ιανουαρίου και λήγει την τριακοστή πρώτη Δεκεμβρίου του ίδιου χρόνου.

31.2. Εξαιρετικά, η πρώτη εταιρική χρήση αρχίζει από την καταχώρηση στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο της ιδρυτικής πράξης της παρούσης Εταιρείας και του παρόντος καταστατικού και θα λήξει την 31η Δεκεμβρίου 2015.

ΑΡΘΡΟ 32

ΕΤΗΣΙΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

32.1. Στο τέλος κάθε εταιρικής χρήσης το Διοικητικό Συμβούλιο καταρτίζει τις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις και την έκθεση διαχείρισης πάντοτε σύμφωνα με το Νόμο και ειδικότερα σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 42α, 42β, 42γ, 42δ, 42ε, 43, 43α και 43β του Κωδ. Ν. 2190/1920, όπως αντικαταστάθηκαν ή τροποποιήθηκαν, αντίστοιχα, από τα άρθρα 29 - 36 του Π.Δ. 409/86 και το άρθρο 20 του Π.Δ. 498/87.

Οι ετήσιες οικονομικές καταστάσεις πρέπει να εμφανίζουν με απόλυτη σαφήνεια την πραγματική εικόνα της περιουσιακής

διάρθρωσης και της χρηματοοικονομικής θέσης της Εταιρείας και των αποτελεσμάτων χρήσης της.

Ειδικότερα, το Διοικητικό Συμβούλιο, υποχρεούται να συντάσσει σύμφωνα με τις παραπάνω διατάξεις :

(α) τον Ετήσιο Ισολογισμό

(β) τον λογαριασμό "Αποτελέσματα Χρήσης"

(γ) τον πίνακα "Διαθέσεως Αποτελεσμάτων"

(δ) το Προσάρτημα

(ε) την κατάσταση μεταβολών ιδίων κεφαλαίων και

(στ) την κατάσταση ταμειακών ροών.

32.2. Για να ληφθεί από την Γενική Συνέλευση έγκυρη απόφαση πάνω στις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις της Εταιρείας, που έχουν εγκριθεί από το Διοικητικό Συμβούλιο πρέπει να έχουν ειδικά θεωρηθεί από:

(α) Τον Διευθύνοντα Σύμβουλο ή, σε περίπτωση που δεν υπάρχει τέτοιος Σύμβουλος ή η ιδιότητά του συμπίπτει με αυτή των κατωτέρω προσώπων, από ένα μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου που ορίζεται από αυτό,

(β) τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου ή τον αναπληρωτή του και

(γ) τον υπεύθυνο για την Διεύθυνση του Λογιστηρίου.

Οι παραπάνω, σε περίπτωση διαφωνίας για την νομιμότητα του τρόπου κατάρτισης των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων της Εταιρείας, οφείλουν να εκθέτουν εγγράφως τις αντιρρήσεις τους στην Γενική Συνέλευση.

32.3. Η έκθεση διαχείρισης του Διοικητικού Συμβουλίου προς την Τακτική Γενική Συνέλευση πρέπει να παρέχει σαφή και πραγματική εικόνα της εξέλιξης των εργασιών και της οικονομικής θέσης της Εταιρείας, καθώς και πληροφορίες για

την προβλεπόμενη πορεία της και τις εν γένει δραστηριότητες της καθώς και τα όσα ορίζονται στο εδ. β. της παρ. 3 του άρθρου 43α του Κ.Ν. 2190/1920, όπως ισχύει. Επίσης, στην έκθεση αυτή πρέπει να αναφέρεται και κάθε άλλο σημαντικό γεγονός που έχει συμβεί μέσα στο χρονικό διάστημα από τη λήξη της χρήσης μέχρι την ημέρα υποβολής της έκθεσης.

32.4. Οι ετήσιες οικονομικές καταστάσεις της Εταιρείας υποβάλλονται στις διατυπώσεις δημοσιότητας των παρ. 1 και 5 του άρθρου 43β του Κ.Ν. 2190/1920, το οποίο προστέθηκε από το άρθρο 36 του Π.Δ. 409/1986, με τη μορφή και το περιεχόμενο, με βάση το οποίο ο ελεγκτής ή οι ελεγκτές της Εταιρείας έχουν συντάξει την έκθεση ελέγχου της. Αν οι ελεγκτές έχουν παρατηρήσεις ή αρνούνται να εκφράσουν γνώμη, τότε το γεγονός αυτό πρέπει να αναφέρεται και να αιτιολογείται στις δημοσιευόμενες οικονομικές καταστάσεις, εκτός εάν αυτό προκύπτει από το δημοσιευόμενο σχετικό πιστοποιητικό ελέγχου.

32.5. Αντίγραφα των ετησίων οικονομικών καταστάσεων με τις σχετικές εκθέσεις του Διοικητικού Συμβουλίου και των ελεγκτών υποβάλλονται από την Εταιρεία στην αρμόδια εποπτεύουσα αρχή είκοσι (20) τουλάχιστον ημέρες πριν από την Γενική Συνέλευση.

32.6. Ο Ισολογισμός της Εταιρείας, ο λογαριασμός "Αποτελέσματα Χρήσης" και ο "Πίνακας Διαθέσεως Αποτελεσμάτων" μαζί με το σχετικό πιστοποιητικό ελέγχου, (όταν προβλέπεται ο έλεγχος από τους Ορκωτούς Ελεγκτές), δημοσιεύονται όπως ορίζεται στην επόμενη παράγραφο.

32.7. Το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας οφείλει να δημοσιεύει τα έγγραφα της παρ. 32.6 ανωτέρω είκοσι (20) του-

λάχιστον ημέρες πριν από την συνεδρίαση της Γενικής Συνέλευσης :

(α) Στο φύλλο της Εφημερίδας της Κυβέρνησης (Τεύχος Ανωνύμων Εταιρειών - Εταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης & Γενικού Εμπορικού Μητρώου), σύμφωνα με το άρθρο 7β παρ. 1 εδ. β του Κ. Ν. 2190/1920, όπως προστέθηκε από το άρθρο 7 του Π.Δ. 409/1986.

(β) Σε μία ημερήσια πολιτική εφημερίδα, που πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 3 του Ν.Δ. 3767/1957, όπως αυτό ισχύει, η οποία εκδίδεται στην Αθήνα και έχει ευρύτερη κυκλοφορία σ' ολόκληρη τη χώρα, κατά τη κρίση του Διοικητικού Συμβουλίου, και

(γ) Σε μία ημερήσια οικονομική εφημερίδα που πληροί τις προϋποθέσεις της παρ. 2 του άρθρ. 26 του Κ. Ν. 2190/1920, όπως αυτό ισχύει σήμερα.

(δ) Αν η εταιρεία εδρεύει σε Δήμο ή Κοινότητα του Νομού Αττικής, εκτός του Δήμου Αθηναίων, τα στοιχεία που αναγράφονται στην ως άνω παράγραφο 32.6 πρέπει να δημοσιεύονται και σε μία ημερήσια ή εβδομαδιαία τουλάχιστον εφημερίδα από εκείνες που εκδίδονται στην έδρα της και σε περίπτωση που δεν εκδίδεται εφημερίδα στην περιοχή αυτή σε μία ημερήσια ή εβδομαδιαία τουλάχιστον εφημερίδα από τις εκδιδόμενες στην έδρα της νομαρχίας στην οποία υπάγεται η εταιρεία. Αν η εταιρεία εδρεύει εκτός του Νομού Αττικής, η δημοσίευση γίνεται σε εφημερίδα (ημερήσια ή εβδομαδιαία) από εκείνες που εκδίδονται στην έδρα της και σε περίπτωση που δεν εκδίδεται εφημερίδα στην περιοχή αυτή σε εφημερίδα (ημερήσια ή εβδομαδιαία) από τις εκδιδόμενες στην πρωτεύουσα του νομού στον οποίο η εταιρεία έχει την έδρα της,

σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 26 παρ. 2 του Κ.Ν. 2190/1920 ως διαμορφώθηκε με το άρθρο 10 παρ. 10 περ. ζ του Ν. 2741/1999.

32.8. Μέσα σε είκοσι (20) ημέρες από την έγκριση των οικονομικών καταστάσεων από την Τακτική Γενική Συνέλευση, υποβάλλεται στην αρμόδια εποπτεύουσα Αρχή αντίτυπο των εγκεκριμένων οικονομικών καταστάσεων μαζί με το επικυρωμένο αντίγραφο των πρακτικών της Γενικής Συνέλευσης που προβλέπεται από την παρ. 2 του άρθρου 28α του Κωδ. Ν. 2190/1920, όπως αυτό ισχύει.

32.9. Δέκα (10) ημέρες πριν από την τακτική γενική συνέλευση κάθε μέτοχος μπορεί να πάρει από την εταιρεία τις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις καθώς και τις σχετικές εκθέσεις του διοικητικού συμβουλίου και των ελεγκτών.

ΑΡΘΡΟ 33

ΔΙΑΘΕΣΗ ΚΕΡΔΩΝ

Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 44α του Κ. Ν. 2190/1920, όπως αυτό ισχύει, η διάθεση των καθαρών κερδών της Εταιρείας γίνεται με τον ακόλουθο τρόπο:

(α) Προηγείται η διάθεση του ποσοστού για το σχηματισμό του τακτικού αποθεματικού, όπως ορίζει ο νόμος, αφαιρουμένου δηλαδή για τον σκοπό αυτό τουλάχιστον του ενός εικοστού (1/20) των καθαρών κερδών. Σύμφωνα με το νόμο, η αφαίρεση αυτή παύει να είναι υποχρεωτική, όταν το τακτικό αποθεματικό φθάσει σε ποσό ίσο τουλάχιστον με το ένα τρίτο (1/3) του μετοχικού κεφαλαίου.

(β) Ακολουθεί η διάθεση του ποσού που προβλέπεται από το άρθρ. 3 του Α.Ν.148/1967 για την καταβολή του μερίσματος,

εκτός αν άλλως αποφασίσει η Γενική Συνέλευση σύμφωνα με το νόμο.

(γ) Η Γενική Συνέλευση διαθέτει ελεύθερα το υπόλοιπο ή για σχηματισμό έκτακτου αποθεματικού ή για καταβολή πρόσθετου μερίσματος κ.λ.π.

ΑΡΘΡΟ 34

ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΜΕΡΙΣΜΑΤΟΣ

Η Γενική Συνέλευση ορίζει ημέρα καταβολής του μερίσματος ή η ημερομηνία αυτή ορίζεται από το Διοικητικό Συμβούλιο κατόπιν σχετικής εξουσιοδοτήσεως από τη Γενική Συνέλευση. Το προς διανομή εγκριθέν ποσό των μερισμάτων καταβάλλεται στους μετόχους μέσα σε δύο (2) μήνες από τη σχετική απόφαση της Γενικής Συνέλευσης.

Το δικαίωμα εισπράξεως του μερίσματος παραγράφεται σύμφωνα με το Νόμο.

Τόκος επί μερίσματος δεν καταβάλλεται.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ

ΛΥΣΗ - ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΗ

ΑΡΘΡΟ 35

ΛΟΓΟΙ ΛΥΣΗΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

35.1. Η Εταιρεία λύεται:

(α) Μόλις περάσει ο χρόνος διάρκειάς της, εκτός αν προηγουμένως αποφασισθεί από τη Γενική Συνέλευση η παράταση της διάρκειάς της.

(β) Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης.

(γ) Όταν κηρυχθεί σε κατάσταση πτώχευσης.

35.2. Η συγκέντρωση όλων των μετόχων σε ένα πρόσωπο δεν αποτελεί λόγο για την λύση της Εταιρείας.

35.3. Σε περίπτωση που το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων της Εταιρείας, όπως προσδιορίζονται στο υπόδειγμα ισολογισμού που προβλέπεται στο άρθρο 42γ του Κ. Ν. 2190/1920, όπως αυτό αντικαταστάθηκε από το άρθρο 31 του Π.Δ. 409/1986, μειωθεί περισσότερο από το μισό (1/2) του καταβεβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου, το Διοικητικό Συμβούλιο έχει την υποχρέωση να συγκαλέσει Γενική Συνέλευση μέσα σε προθεσμία έξι (6) μηνών από τη λήξη της χρήσης, για να αποφασίσει τη λύση της Εταιρείας ή την υιοθέτηση άλλου μέτρου.

ΑΡΘΡΟ 36

ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΗ

36.1. Εκτός από την περίπτωση της πτώχευσης, τη λύση της Εταιρείας ακολουθεί η εκκαθάρισή της. Στην περίπτωση του εδ. α της παρ. 35.1 το Διοικητικό Συμβούλιο εκτελεί χρέη εκκαθαριστή μέχρι να διορισθούν εκκαθαριστές από τη Γενική Συνέλευση.

36.2. Στην περίπτωση του εδ. β της ίδιας ως άνω παραγράφου, η Γενική Συνέλευση με την ίδια απόφασή της ορίζει και τους εκκαθαριστές. Οι εκκαθαριστές που ορίζει η Γενική Συνέλευση μπορούν να είναι δύο (2) ως τέσσερις (4), μέτοχοι ή όχι, και ασκούν όλες τις συναφείς με τη διαδικασία και το σκοπό της εκκαθάρισης αρμοδιότητες του Διοικητικού Συμβουλίου, όπως αυτές έχουν τυχόν περιορισθεί από τη Γενική Συνέλευση με τις αποφάσεις της οποίας έχουν την υποχρέωση να συμμορφώνονται οι εκκαθαριστές.

Ο διορισμός των εκκαθαριστών συνεπάγεται αυτοδίκαια την παύση της εξουσίας των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και των ελεγκτών.

36.3. Οι εκκαθαριστές που ορίζονται από τη Γενική Συνέλευση οφείλουν, μόλις αναλάβουν τα καθήκοντά τους, να κάνουν απογραφή της εταιρικής περιουσίας και να δημοσιεύσουν στον τύπο και στο Τεύχος των Ανωνύμων Εταιρειών και Εταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως ισολογισμό, του οποίου αντίτυπο υποβάλλεται στην αρμόδια Εποπτεύουσα Αρχή. Επίσης, οι εκκαθαριστές οφείλουν να συντάσσουν και δημοσιεύουν κάθε χρόνο ισολογισμό, σύμφωνα με το άρθρο 7α του Κ. Ν. 2190/1920, που προστέθηκε με άρθρο 7 του Π.Δ. 409/1986.

36.4. Την ίδια υποχρέωση έχουν οι εκκαθαριστές και όταν λήξει η εκκαθάριση.

36.5. Η Γενική Συνέλευση των μετόχων διατηρεί όλα τα δικαιώματά της κατά τη διάρκεια της εκκαθάρισης.

36.6. Οι ισολογισμοί της εκκαθάρισης εγκρίνονται από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων, η οποία επίσης αποφασίζει και για την απαλλαγή των εκκαθαριστών από κάθε ευθύνη.

36.7. Κάθε χρόνο υποβάλλονται στη Γενική Συνέλευση τα αποτελέσματα της εκκαθάρισης, με έκθεση των αιτιών που παρεμπόδισαν την αποπεράτωσή της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ - ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΑΡΘΡΟ 37

ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ

Για όσα θέματα δεν ρυθμίζονται από το παρόν Καταστατικό εφαρμόζονται οι διατάξεις του Κ. Ν. 2190/1920, όπως αυτός τροποποιηθείς ισχύει σήμερα.

ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΑΡΘΡΟ 38

ΚΑΛΥΨΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Το Μετοχικό Κεφάλαιο της Εταιρείας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 του παρόντος Καταστατικού, που αποτελείται από είκοσι τέσσερις χιλιάδες ΕΥΡΩ (24.000,00 €) και διαιρείται σε είκοσι τέσσερις χιλιάδες (24.000) ονομαστικές μετοχές, αξίας ενός ευρώ(1,00 €) η κάθε μία, το οποίο καλύπτουν πλήρως οι ιδρυτές της εταιρίας με τον ακόλουθο τρόπο:

1) Η εταιρεία **Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide** αναλαμβάνει να καλύψει και να καταβάλει σε μετρητά το ποσό των δέκα πέντε χιλιάδων εξακοσίων (15.600 €) του Μετοχικού Κεφαλαίου, αναλαμβάνουσα αντίστοιχα δέκα πέντε χιλιάδες εξακόσια (15.600) ονομαστικές μετοχές αξίας του ενός ευρώ (1,00 €) η κάθε μία.

2) Η εταιρεία ***SLENTEL LIMITED***, αναλαμβάνει να καλύψει και να καταβάλει σε μετρητά το ποσό των οκτώ χιλιάδων τετρακοσίων (8.400 €) του Μετοχικού Κεφαλαίου, αναλαμβάνουσα αντίστοιχα οκτώ χιλιάδες τετρακόσιες (8.400) ονομαστικές μετοχές αξίας του ενός ευρώ (1,00 €) η κάθε μία.

Οι ιδρυτές έχουν υποχρέωση να καταβάλουν σε μετρητά, σύμφωνα με την παρ. 6 του άρθρου 11 του Ν.2190/20, ολόκληρο το αντίτιμο των μετοχών τους για κάλυψη του αρχικού μετοχικού κεφαλαίου αμέσως μετά την ημερομηνία καταχώρησης της απόφασης για την έγκριση του παρόντος στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο και την αρμόδια εποπτεύουσα Αρχή.

ΑΡΘΡΟ 39

ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΡΩΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Το πρώτο Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας είναι τριμελές (3 μέλη) και αποτελείται από:

1) ΚΡΙΣΤΟΦ ΧΑΝΣ (CHRISTOPH HANS) NANKE (NANKE) του Εγκμοντ (Egmont) και της Γκερτρουντ (Gertrud), ιδιωτικό υπάλληλο, γεννημένο στο Russelsheim Γερμανίας το 1966, κάτοικο Wiesbaden Γερμανίας, Am Allersberg 9, 65191, κάτοχο του με αριθ. C5J83LM8P/2014 γερμανικού διαβατηρίου, (ΑΦΜ 166875154, ΔΟΥ Κατ. Εξωτερικού)

2) ΚΑΤΡΙΝ (KATRIN) ΕΚΜΑΝΣ (ECKMANS), το γένος Πετερ (Peter) και Μπριγκίτε (Brigitte) Φλαμενσμπεκ (Flammensbeck), ιδιωτική υπάλληλο, γεννημένη στο Kraiburg am Inn Γερμανίας το 1981, κάτοικο Φρανκφούρτης Γερμανίας, Am Tiergarten 42, 60316, κάτοχο του με αριθ. 401042456/2007 γερμανικού διαβατηρίου, (ΑΦΜ 166875142, ΔΟΥ Κατ. Εξωτερικού),

3) ΕΥΑΓΓΕΛΟ ΜΠΑΛΤΑ του Πέτρου και της Μαρίας, ιδιωτικό υπάλληλο, γεννημένο στην Αθήνα το 1979, κάτοικο Φιλοθέης Αττικής οδός Θησέως αριθ.15, κάτοχο του υπ' αριθ. ΑΚ-096400/2011 δελτίου ταυτότητας του ΑΤ. Ψυχικού, (ΑΦΜ 126609110, ΔΟΥ Ψυχικού).

Η θητεία του πρώτου Διοικητικού Συμβουλίου θα διαρκέσει μέχρι την πρώτη Τακτική Γενική Συνέλευση των μετόχων, η οποία θα συγκληθεί μέσα στους πρώτους έξι μήνες του έτους 2016.

ΑΡΘΡΟ 40

ΕΛΕΓΚΤΕΣ ΠΡΩΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ

Εάν ο ετήσιος κύκλος εργασιών της εταιρείας υπερβεί το ένα εκατομμύριο (1.000.000) ευρώ, οι ελεγκτές της πρώτης εταιρικής χρήσης θα ορισθούν με απόφαση Έκτακτης Γενικής Συνέλευσης των μετόχων.

ΑΡΘΡΟ 41

ΠΡΩΤΗ ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΗ

Εξαιρετικά, η πρώτη εταιρική χρήση αρχίζει από την καταχώρηση στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ.) της εγκριτικής διοικητικής απόφασης για την παροχή άδειας σύστασης της παρούσας Εταιρείας και θα λήξει την 31η Δεκεμβρίου του έτους 2015.

ΑΡΘΡΟ 42

ΕΙΔΙΚΗ ΕΞΟΥΣΙΑ ΚΑΙ ΕΝΤΟΛΗ

Οι συμβαλλόμενοι στο συμβόλαιο αυτό παρέχουν την ειδική εντολή, πληρεξουσιότητα και το δικαίωμα στον Δημήτριο Διονυσόπουλο του Διονυσίου και της Αγγελικής, κάτοικο Αθηνών οδός Αγκύλης αριθ.31, (ΑΔΤ Π-151513 του ΤΑ. Πύργου Ηλείας) προκειμένου, να εμφανισθεί ενώπιον της αρμόδιας ΔΟΥ και του αρμόδιου υποκαταστήματος του ΙΚΑ, δηλώσει την έναρξη των εργασιών της Εταιρείας, θεωρήσει τα σχετικά βιβλία και στοιχεία της με το παρόν συνιστώμενης Εταιρείας να παραλάβει την τυχόν αναγκαία ασφαλιστική ενημερότητα της Εταιρείας και ενεργεί οτιδήποτε απαιτείται για την περαίωση της ως άνω εντολής.

Πρόσωπα που έχουν ενεργήσει με το όνομα της υπό Ίδρυσης Εταιρείας ευθύνονται για τις πράξεις αυτές απεριορίστως και εις ολόκληρο. Θα ευθύνεται όμως μόνη η Εταιρεία για τις πράξεις που έγιναν ρητώς στο όνομά της κατά το ιδρυτικό στάδιο, εάν μέσα σε τρεις μήνες από την απόκτηση της νομικής προσωπικότητας αυτής αναλάβει τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τις πράξεις αυτές.

Σε πίστωση των ανωτέρω συνετάγη το παρόν σε είκοσι πέντε (25) φύλλα και εκδόθηκαν δύο (2) αντίγραφα. Επικολλή-

θηκε τέλος μεγαροσήμου *0,00* ευρώ στο πρωτότυπο και *1,00* ευρώ στα αντίγραφα. Τα δικαιώματα του ανωτέρω ανέρχονται σε 654,00 ευρώ, εκ των οποίων καθαρή συμβολαιογραφική αμοιβή ποσό 490,70 ευρώ και δικαιώματα Τ.Α.Σ - Τ.Ν. 163,30 ευρώ. Επί των δικαιωμάτων 654,00 ευρώ αναλογεί Φ.Π.Α. 23% 150,42 ευρώ, ήτοι η συνολική είσπραξη μαζί με τα τέλη μεγαροσήμου ανέρχεται σε ευρώ 805,42 και αφού διαβάστηκε καθαρά και μεγαλόφωνα στους εκπροσώπους των εταιρειών, βεβαιώθηκε και υπεγράφη από αυτούς, την διερμηνέα και εμένα, το Συμβολαιογράφο, όπως ο νόμος ορίζει.-

ΟΙ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΙ

"Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide"

«SLENTEL LIMITED»

Η ΔΙΕΡΜΗΝΕΑΣ

ΙΡΙΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ

Ο ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΓΡΑΦΟΣ

(ΤΣ) ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. ΣΤΕΙΡΟ
ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟΝ
ΑΘΗΝΑΙ ΑΥΘΗΜΕΡΟΝ
ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΓΡΑΦΟΣ ΑΘΗΝΩΝ

DESIGN CONSTRUCTION CONTRACT

DATED [ ], 2015

BETWEEN

"[Full corporate name of the Employer - concessionaire in relation to Cluster A]"

and

[ ]

CONTENTS

Clause	Page
1. Definitions 1	
2. Interpretation	12
3. Contract Documents	13
4. Conditions Precedent	14
5. Scope of Work	14
6. Time for Commencement and Completion	15
7. Contractor's Obligations	15
8. Employer's Obligations	23
9. Contract Price	25
10. Terms of Payment	25
11. Security	28
12. Taxes	30
13. Intellectual Property Rights	31
14. Confidentiality	33
15. Representatives	35
16. Contractor's Organization	36
17. Program and Progress	36
18. Long Lead Items (Non – Applicable)	39
19. Subcontracts	39
20. Detailed Design and Engineering	41
21. Procurement	43
22. Construction	43
23. Tests and Inspections	47
24. Non - Operational Works Acceptance (Non – Applicable)	49
25. Mechanical Completion, Pre-commissioning and Commissioning	49

26. Performance Tests 50

27. Provisional Acceptance 51

28. General Representations and Warranties 52

29. Warranties 53

30. Completion Guarantee 53

31. Performance Guarantee 54

32. Defects and Latent Defects 56

33. Final Acceptance 57

34. Liability 57

35. Transfer of Ownership and Risk 58

36. Care of Works 59

37. Indemnities 59

38. Insurance 60

39. Site Conditions 61

40. Force Majeure 61

41. Variations 64

42. Extension of Time 66

43. Delay Costs 68

44. Suspension 69

45. Termination 70

46. Assignment 73

47. Financing 73

48. Accounts and Auditing 74

49. Dispute Resolution 74

50. Corrupt Practices 76

51. Contractor Remedies 76

52. Waiver 76

53. Third Party Rights 77

54. Notices **77**

55. Representations **78**

56. Relationship of the Parties **78**

57. Entire Agreement **78**

58. Further Assurance **78**

59. Counterparts **79**

60. Severability **79**

61. Costs **79**

62. Amendments **79**

63. Language **79**

64. Survival **79**

65. Governing Law **79**

Signatories **80**
Appendices **Page**
[●]

THIS AGREEMENT is dated , 2015.

BETWEEN:

(1) **"[Full corporate name of the Employer - concessionaire in relation to Cluster A]"**, a limited liability company by shares incorporated and existing under the laws of Greece whose registered office is at 209 Kifissias Ave., GR-15124 Maroussi, Greece (the **Employer**); and

(2) [●], a company incorporated and existing under the laws of Greece, whose registered office is established at [●] (the **Contractor**).

RECITALS

(A) Pursuant to a concession agreement between the Hellenic Republic (the **State**), the Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. (**HRADF** and/or the **Grantor**), the Employer and the shareholders of the Employer dated.....2015 (the **Concession Agreement**), the State, represented by the Ministry of Finance and the Ministry of Infrastructure, Transport and Networks, and the Grantor have granted to the Employer the exclusive right to finance, upgrade, maintain, manage and operate the Regional Airports including the exclusive right to exploit the Concession Operations at the Regional Airports (the "**Project**") in accordance with the specific terms set out therein.

(B) Pursuant to the Concession Agreement, the Hellenic Republic and the Grantor have provided certain undertakings and assumed certain obligations to the Employer in connection with the implementation of the Project in the Country.

(C) The Employer requires the detailed design / engineering, procurement, construction, commissioning and testing of the Facilities at the relevant Sites.

(D) The Contractor represents that it has the experience, expertise, capability and know-how to ensure that the Facilities are designed, engineered, procured, constructed, commissioned, tested and capable of being operated in a safe, environmentally responsible and cost effective manner in accordance with the provisions of this Contract.

(E) In reliance on the representations in Recital D, the Employer engages the Contractor to perform the Works, and the Contractor agrees to perform the Works, on the terms and conditions of this Contract.

IT IS AGREED as follows:

1. DEFINITIONS

In this Contract, the following words and expressions have the following meanings unless a contrary intention appears.

Acceptable Bank means (a) a bank or other financial institution which is regulated by regulators within the EU and which has a credit rating for long-term unsecured financing not lower than 2 rating grades or notches of the credit rating of the Hellenic Republic or (b) any bank or other financial institution which has a credit rating for long-term unsecured financing of BBB+ (or better) from Standard &

Poor's Corporation, or Baa1 (or better) from Moody's Investors Services, Inc., or BBB+ (or better) from Fitch Ratings;

Acceptance Criteria means the acceptance criteria for the Facilities set out in Appendix [●].

Act of Bankruptcy means the occurrence of any one or more of the following events in respect of the Contractor (or one of the constituent members of the Contractor):

(a) it is, or is deemed for the purposes of any law to be, unable to pay its debts as they fall due or bankrupt;

(b) it admits its inability to pay its debts as they fall due;

(c) by reason of actual or anticipated financial difficulties, it begins negotiations with any creditor for the suspension of payment or rescheduling of any of its indebtedness;

(d) a moratorium is declared in respect of any of its indebtedness;

(e) any step is taken with a view to a moratorium or a composition, assignment or similar arrangement with any of its creditors;

(f) a meeting of its shareholders, directors or other officers is convened for the purpose of considering any resolution for, to petition for or file documents with a court or any registrar for its winding-up, administration or dissolution, or bankruptcy or any such resolution is passed;

(g) any person presents a petition, or files documents with a court or any registrar, for its winding-up, administration or dissolution, or bankruptcy unless it is a petition for winding-up presented by a creditor which is being contested in good faith and with due diligence and is discharged or struck out within 14 days;

(h) an order for its winding-up, administration or dissolution or bankruptcy is made;

(i) any liquidator, trustee in bankruptcy, judicial custodian, compulsory manager, receiver, administrative receiver, administrator or similar officer is appointed in respect of it or any of its assets;

(j) its directors, shareholders or other officers request the appointment of, or give notice of their intention to appoint a liquidator, trustee in bankruptcy, judicial custodian, compulsory manager, receiver, administrative receiver, administrator or similar officer; or

(k) any other analogous step or procedure is taken in any jurisdiction.

Additional Completion Costs has the meaning given to it in Clause 45.7(a)(i).

Advance Payment Guarantee has the meaning given to it in Clause 11.2(a).

Affiliate means, in respect of any person, any other person that, directly or indirectly, through one or more intermediaries, controls, is controlled by, or is

under common control with such person. For the purposes of this definition **control** means direct or indirect ownership of more than fifty percent (50%) of the outstanding capital stock or other equity interests having ordinary voting power.

Antiquities means all the fossils, antiquities, structures and any other object or ruins of archaeological value or interest pursuant to Law 3028/2002 discovered in the Regional Airports in the course of carrying out any of the Works.

Application Requirements means a complete and proper list of all documentation necessary to obtain a particular Government Approval in order to carry out the Works (or part thereof) in the Country, as provided by the relevant Government Authority pursuant to the relevant Concession Agreement.

Approved Environmental Terms means the Concession's environmental terms as set out in Appendix 8 (*Approved Environmental Terms / Existing Permits*) to the Concession Agreement as amended, supplemented or replaced during the Concession Period in accordance with the terms of the Concession Agreement.

Approved Subcontractor means a Subcontractor identified in Appendix [●] as an approved subcontractor.

Archaeological Test Excavations means the excavations of ditches up to 1 meter deep and 0.5 meters wide, performed sporadically by the Contractor in the Concession Sites following the indication and under the supervision of the competent archaeological service, in order to ascertain the potential existence of Antiquities.

As-Built Drawings means all as-built drawings, layouts, log books and other documents, including general and special log books for registration of the Works (to the extent required by applicable Law) and/or the procedure for the construction of the Facilities; as-built diagrams, instrument surveys of the installed parts of the Facilities and working drawings bearing notes on compliance of the physically performed Works with the final and approved design and engineering documents, as further described in the Technical Requirements.

Best Industry Practice means the exercise by the Contractor of that degree of skill, care, diligence, efficiency, foresight and operating practice which would reasonably be expected from a world class appropriately skilled, experienced and qualified contractor experienced in each of the disciplines to which the Works relate and engaged in works of a similar scope, nature, complexity and size to the Works and under the same or similar circumstances, where such contractor is seeking to comply with its contractual obligations under the this Contract and all applicable Laws.

Business Day means a calendar day other than a Saturday, Sunday or a legal or bank holiday in Athens, the Hellenic Republic.

Capital Spares means the spare parts and special tools listed in Appendix [●].

Certificate of Design Approval has the meaning ascribed to it in Appendix [●].

Certificate of Final Acceptance means the certificate in the form set out in Appendix [●].

Certificate of Mechanical Completion means the certificate in the form set out in Appendix [●].

Certificate of Provisional Acceptance means the certificate in the form set out in Appendix [●].

Certificate of Release means the certificate in the form set out in Appendix [●].

Commencement Date means the date on which all of the conditions precedent in Clause 4.1 have been satisfied or waived.

Commissioning means the start-up and operation of the Facilities by the Contractor following Mechanical Completion in accordance with the Technical Requirements, which start-up and operation is to be carried out by the Contractor as provided in Clause 25.7, for the purpose of preparing the Facilities for operation and the carrying out of the Performance Tests.

Commissioning Manuals means the manuals produced by the Contractor containing the procedure for Commissioning and developed pursuant to the Technical Requirements.

Commissioning Spares means the spare parts required for Commissioning, including those listed in Appendix [●].

Confidential Information means all commercial, technical and other information including information regarding the terms and conditions of this Contract, negotiations leading to the execution of this Contract, all communications between the parties, all information concerning the business transactions, technical plans, commercial or financial arrangements or affairs of the parties, or relating to the Project in any form whatsoever in the possession of knowledge of a party which is disclosed to the other party at any time and any new information, in respect of those processes, produced in performing the Works, including information which is provided verbally to a party by any officer, employee or agent of the other party. Any information licensed to, developed for, or vesting in the Employer shall be deemed to be **Confidential Information** of the Employer.

Construction Access Land means that part of the Sites identified in Appendix [●] on which the Facilities may not be constructed and/or installed.

Construction Equipment means all facilities, equipment, machinery, tools, apparatus, appliances or things of every kind required in or for the construction, completion and maintenance of the Works and which are to be provided by the Contractor, but does not include Equipment, or other things intended to form or forming part of the Facilities.

Contract means this lump-sum design and construction turnkey engineering – procurement – construction (EPC-) contract, including any and all Contract Documents.

Contract Documents means the documents described in Clause 3.1.

Contract Price means the lump sum fixed price specified in Appendix [●], for the design execution and completion of the Works and the remedying of any defects,

MG

subject to additions, adjustments or deductions made in accordance with this Contract.

Contractor Background IP means Intellectual Property owned by or licensed to the Contractor (including know-how and technical information) which exists prior to the date of this Contract or is developed or acquired by the Contractor independently of this Contract which is used by the Contractor in the performance of the Works or otherwise made available to the Employer under or in connection with this Contract, but does not include the Project IP.

Contractor's Representative means any person nominated by the Contractor and approved by the Employer in the manner provided in Clause 15.2 to perform the duties delegated by the Contractor.

Country means the Hellenic Republic.

Critical Activity means any activity on the Critical Path of the Imminent Works Implementation Time Schedule or on any time schedule.

Critical Path means the series of Critical Activities on the Imminent Works Implementation Time Schedule or on any time schedule agreed which determines such time schedule's shortest total length so that any delay to such activity causes a respective delay to the total length of such time schedule. The critical path may change if any Critical Activity is completed ahead of or behind the time set out in the time schedule.

Date of Final Acceptance means the date [●] days after the Date of Provisional Acceptance.

Date of Provisional Acceptance means the date [●] days after the Commencement Date, as may be varied in accordance with the terms of this Contract.

Day means a calendar day of the Gregorian Calendar.

Default Interest Rate means the rate of interest per annum that is [●]% above [EURIBOR] on the due date for the relevant payment.

Defect means a failure of the Facility to comply with the requirements of this Contract and **Defective** shall be construed accordingly.

Defects Liability Period means the period of [●] months from the Date of Provisional Acceptance, as may be extended in accordance with the terms of this Contract.

Delay Liquidated Damages means the liquidated damages for delay specified in Appendix [●].

Dispute has the meaning given to it in Clause 49.

Employer Background IP means Intellectual Property owned by or licensed to the Employer (including know-how and technical information) but does not include Contractor Background IP or Project IP.

Employer Supplied Information means any information, reports, data and other documents in connection with the Project, the Works and/or the Site Conditions supplied by or on behalf of the Employer to the Contractor prior to the date of this Contract.

Employer's Representative means any person appointed by the Employer in the manner provided in Clause 15.1 to perform the duties delegated by the Employer.

Environmental Laws means all applicable Laws and regulations including any approvals, licences or other permits or documents issued by a Government Authority relating to the Project, or the actual or potential effect on the environment or the activities in, at or on the Site contemplated by this Contract and the disposal of materials, the discharge of chemicals, gases or other substances or materials into the environment, or the presence of those chemicals, gases or other substances or materials in, at, around or on the Site.

Equipment means the equipment, machinery, apparatus, materials, articles and things of all kinds to be provided and/or incorporated in the Facilities by the Contractor under this Contract (including the Spare Parts), together with all technical documentation supplied by the manufacturers of the Equipment, but does not include the Construction Equipment.

EURIBOR means, for any day on which clearing banks are customarily open for business in London, the London interbank fixing rate for three-month Euro deposits, as quoted on Reuter's EURIBOR page on that day or, if the Reuter's EURIBOR page ceases to be available or both cease to quote such a rate, then as quoted in the London Financial Times, or if neither such source is available or ceases to quote such a rate, then such other source, publication or rate selected by the parties.

Euros or **€** means the lawful currency of the Participating Member States of the European Union.

Event of Delay means any event that is expressly referred to in this agreement as being an Event of Delay as well as any event which is not (a) a risk of the Contractor under this agreement or (b) caused by the Contractor or any person(s) that it uses for the implementation of this Contract or (c) a Force Majeure Event the financial consequences of which are assumed by the Contractor, and which adversely affects the ability of the Contractor to meet the agreed deadlines of the Imminent Works (as set out in the Imminent Works Implementation Time Schedule).

Event of Delay Make-up means the procedure stipulated under Clause 42.4, aiming at minimizing the time and / or cost effects of an Event of Delay.

Excepted Risk means:

(a) riot, war, invasion, act of foreign enemies, hostilities (whether war be declared or not) acts of terrorism, civil war, rebellion, revolution, insurrection of military or

usurped power, requisition or compulsory acquisition by any governmental or competent authority;

(b) ionising radiation or contamination, radioactivity from any nuclear fuel or from any nuclear waste from the combustion of nuclear waste from the combustion of nuclear, radioactive toxic explosive or other hazardous properties of any explosive assembly or nuclear component but excluding radioactive material used by the Contractor in the performance of the Works.

Extensive Force Majeure Event shall have the meaning attributed to the term in Article 25.4.1 of the Concession Agreement.

Facilities means the Regional Airports' installations to be constructed or, where applicable, as constructed in the Country, and all associated infrastructure and all ancillary facilities (including the Non-Operational Works) as further described in the Technical Requirements.

Final Acceptance means the stage of the Works when:

(a) Provisional Acceptance has occurred;

(b) the Defects Liability Period has expired; and

(c) all Defects notified prior to the expiry of the Defects Liability Period have been repaired, replaced or otherwise made good in accordance with this Contract.

Final Payment means the outstanding balance of the Contract Price and other amounts to be paid in accordance with Clause 10.6.

Final Payment Claim means the payment claim submitted by the Contractor pursuant to Clause 10.6(a).

Force Majeure Event means:

(a) all those events or incidents or their consequences that lie beyond the control or influence of the Parties and which could not have been anticipated or prevented or deterred even if the Parties had exercised particular prudence; or

(b) any event or incident the occurrence of which none of the Parties is accountable for and in respect of which the Contractor does not have an obligation to insure pursuant to this Agreement and is indeed not insured, or the Employer was exempt from the obligation to insure in whole or in part pursuant to Appendix [●].

Government Approval means any authorisation, consent, approval, licence, lease, ruling, permit, exemption, filing, variance, order, judgment, decree, publication, notice to, declarations of or with or regulation by or with any Government Authority relating to the acquisition, ownership, occupation, construction, start up, commissioning, testing, operation, repair or maintenance of the Facilities or to the execution, delivery or performance of this Contract.

Government Authority means the State or any ministry or other independent offices or department or subdivision thereof or any person exercising executive,

regulatory or administrative functions on behalf of the foregoing and includes the State Representative.

Health, Safety and Environmental Plan means the health, safety and environmental plan to be prepared by the Contractor and approved by the Employer in accordance with Clauses 7.19 and 7.20.

Heritage means all places, areas and objects being components of the natural or cultural environment of either of the Countries that have aesthetic, historical, scientific, archaeological, anthropological, cultural, social or geological significance or other special value for future generations as well as for the present community including those identified by or protected under Heritage Laws.

Heritage Laws means all applicable Laws which relate to the identification or protection of Heritage.

Imminent Works Implementation Time Schedule means the schedule set out in Appendix [●], which contains the dates of starting and completion of all phases of the Works.

Imported Materials has the meaning given to it in Clause 7.30.

Independent Engineer means such person appointed in respect of the Works prior to the Concession Commencement Date (having the duties and authorities provided in Appendix [●]) and approved by the State.

Infringing Matter has the meaning given to it in Clause 13.7.

Insurance policies means the policies that the Contractor shall effect according to Clause 38.1 and Appendix [●].

Intellectual Property means copyright, all rights conferred under statute, common law or equity in relation to inventions (including patents), registered and unregistered trademarks, registered and unregistered designs, circuit layouts and confidential information; and all other rights resulting from intellectual activity in the industrial, scientific, literary or artistic fields.

Key Personnel means those personnel identified in Appendix [●].

Labour Law means all applicable Laws in respect of rights or entitlements of employees, consultants, contractors, subcontractors and others working on the Project.

Latent Defect means any Defect which cannot be identified by the Employer following a reasonable investigation of the Facility prior to the expiry of the Defects Liability Period.

Latent Defects Liability Period means a period of 10 years from the expiry of the Defects Liability Period, as may be extended in accordance with the terms of this Contract.

Law means any statute, ordinance, code, law, decree, circular, rule or regulation by any Government Authority including any Environmental Law, Heritage Law or Labour Law, whether now or at any time in the future in effect.

Losses and Liabilities means all damages, losses, liabilities, costs, expenses (including legal and other professional charges and expenses), and charges whether arising under statute, contract or in connection with judgments, proceedings, internal costs or demands but, in each case, excluding any future loss of profit.

Maintenance Manual means a manual containing the complete information regarding the Equipment and complete instructions and procedures for the inspection, maintenance and repair of the Facilities including the requirements/details of all Spare Parts.

Major Subcontract means a subcontract under which a Major Subcontractor provides goods or services costing more than €[●] or involving critical components or services of the Works, as more fully described or referred to in the Technical Requirements.

Major Subcontractor means a Subcontractor providing goods or services under a Major Subcontract.

Mechanical Completion means:

(a) the Facilities have been completed from all aspects (i.e. architectural, mechanical, electrical and structural) and put in a finished condition in accordance with the Technical Requirements and the other requirements of this Contract except for minor omissions and minor defects which do not prevent the Facilities from undergoing the Performance Tests;

(b) the Contractor has provided the copies of the Commissioning Manual (updated and amended if requested by the Employer) specified in Clause 7.9;

(c) the Spare Parts have been delivered in accordance with Clause 7.10(a);

(d) the Contractor has provided the Employer with the Performance Test Schedule; and

(e) the Facilities are ready for Commissioning.

Minimum Performance Guarantees means the minimum performance guarantees with respect to the Facilities as further described in Appendix [●].

Month means a calendar month of the Gregorian Calendar.

Normal Design Developments includes:

(a) studies and work done to evaluate options and define the Works,

(b) alterations made to comply with Laws and Government Approvals;

(c) alterations made to provide necessary operability and maintainability of the Facilities, and

(d) work specified in this Contract as within the scope of the Works.

Notice to Proceed means the notice issued by the Employer to the Contractor in accordance with Clause 8.1.

Operating Spares means the spare parts the Employer requires to operate the Facilities for two years following Provisional Acceptance.

Operation Manual means the complete instructions for the start-up and operation (including all modes of operation during normal and emergency conditions) of the Facilities.

Participating Member States means any member states of the European Union that has the Euro as its lawful currency in accordance with the legislation of the European Union relating to Economic and Monetary Union.

Payment Milestones means those milestones listed in Appendix [●].

Performance Guarantees means the performance guarantees in respect of the Facilities set out in Appendix [●].

Performance Liquidated Damages means the liquidated damages for performance specified in Appendix [●].

Performance Tests means the performance tests specified in the Technical Requirements to be carried out by the Contractor to ascertain whether the Facilities meet the Performance Guarantees.

Performance Test Schedule means the detailed schedule setting out the activities to be undertaken in accordance with this Contract by the Contractor, the Employer and others during the Performance Tests, as further described in the Technical Requirements.

Permanent Land means that part of the Sites identified in Appendix [●] on which the Facilities may be installed.

Person means any individual, corporation, partnership, joint venture, association, trust, unincorporated organisation or Government Authority or any other entity and includes the person's executives, administrators, successors, substitutes (including persons taking by novation) and assigns.

Pre-commissioning means the testing, checking and other works specified in the Technical Requirements to be performed by the Contractor in preparation for Commissioning.

Program means the program of the Works to be prepared by the Contractor pursuant to Clause 17.

Project means the detailed design, construction, installation, insuring, operation, repair, replacement, refurbishment, maintenance, expansion, extension and protection of the Facilities pursuant to this Contract.

Project IP means all Intellectual Property arising out of or created by the Contractor or a Subcontractor in performing the Works and its other obligations under this Contract, including Intellectual Property subsisting in or in relation to:

(a) the Facility and the Equipment;

(b) this Contract and its performance;

(c) all software, documents, drawings, designs and other materials created or arising in the performance of the Works,

but does not include Contractor Background IP or Employer Background IP.

Project Management Plan means the plan submitted and approved in accordance with Clauses 7.24 and 7.25.

Protestor Actions means protests against the Project that are directed at the general existence of the Project and are unrelated to the Contractor or any Affiliate of the Contractor.

Provisional Acceptance means the provisional acceptance by the Employer of the Facilities at that stage of the Works when the following has occurred:

(a) the Works have achieved Mechanical Completion;

(b) all of the Acceptance Criteria have been achieved;

(c) the Contractor has provided the copies of the Operation Manual and the Maintenance Manual (updated and amended if requested by the Employer) specified in Clause 7.9;

(d) the Contractor has completed the training of the Employer's personnel in accordance with Clause 7.11;

(e) the Contractor has replaced any Spare Parts used by the Contractor during the start-up, Commissioning (other than the Commissioning Spares) or undertaking the Performance Tests, or the Contractor has placed a purchase order, that is acceptable to the Employer, for the replacement of the relevant parts;

(f) the Performance Tests have been passed and each Performance Guarantee has been met;

(g) the Facilities are capable of being operated safely under reasonable and normal operational conditions;

(h) the Facilities are in a condition which allows the Employer to comply with all Laws relating to their operation;

(i) all documents and other information required under this Contract to have been supplied to the Employer prior to Provisional Acceptance have been supplied;

(j) all Government Approvals to be obtained by the Contractor under this Contract and which are necessary for the operation of the Facilities have been obtained, and to the full extent permitted by Law, have been transferred (to the extent necessary and/or permitted at Law) to the Employer or the Employer's nominee;

(k) the Contractor has fully performed its obligations to transfer to the Employer all rights in the Project IP and other technologies used in the Works and the Facilities as required by the Contract;

(l) all As-Built Drawings have been delivered to the Employer as required by the Contract.

(m) The Certificate of Provisional Acceptance (described in Appendix [●]) has been issued.

Quality Assurance Plan means the quality assurance plan to be prepared by the Contractor and approved by the Employer in accordance with Clause 7.12.

Regional Airports means those regional airports set out in Appendix [●].

Relevant Material means any Intellectual Property licensed or assigned by or on behalf of the Contractor under this Contract.

Representatives has the meaning set forth in Clause 14.1.

Request for Payment means the fully supported invoice delivered to the Employer by the Contractor at the times set forth in Clause 10.4 containing all of the requirements set out in Clause 10.4.

Retention Money Guarantee has the meaning given to it in Clause 11.5(a).

Scope of Work has the meaning set forth in Clause 5.

Sites means the land and other places specified in Appendix [●].

Site Conditions means the site conditions in relation to the Sites including:

(a) the general and local conditions for environment, meteorological, seismic activity, climatic conditions and ocean conditions;

(b) transportation, access, waste disposal, handling and storage of materials;

(c) availability and quality of all necessary utilities;

(d) availability of labour resources;

(e) physical conditions where the Works are to be performed and the surrounding areas as a whole; and

(f) topography and ground surface conditions, subsurface geology and conditions, nature and quantity of surface and subsurface materials to be encountered, location of underground utilities and the condition of existing structures.

Spare Parts means the Capital Spares, the Operating Spares and the Commissioning Spares.

MG

Standards and Specifications means the technical documentation included as Appendix [●] which convey the general intent of the Works and the Standards and Specifications for the Facilities.

Subcontractor means any person to whom performance of any part of the Works, including preparation of any design or supply of any Equipment, is subcontracted directly or indirectly by the Contractor and including Approved Subcontractors, Major Subcontractors and legal successors or permitted assigns.

Sunset Date means the date [●] months from the date of Mechanical Completion, as extended by Contractor caused delays.

Taxes means any kind of tax, duty, levy, withholding or other charge whether or not similar to any in force at the date this Agreement is entered into and whether imposed nationally or locally within the Hellenic Republic.

Technical Requirements means, collectively, the Standards and Specifications, the Scope of Work, the Works Requirements and the requirements of Appendices [●].

Terms and Conditions means these terms and conditions, commencing at the beginning of page 1 of this Contract and ending at the conclusion of Clause 64.

Variation means any modification, addition, omission, or other variation to, in or from the Works, in accordance with Clause 41.

Works means the whole of the work and services to be performed by the Contractor under this Contract, and also including the provision of Equipment, in accordance with the Contract Documents and as further described in the Technical Requirements and includes any Variation.

Works Performance Bond has the meaning given in Clause 11.3(a).

Works Requirements means the technical document included as Appendix [●] which further outlines the requirements for the Works.

2. INTERPRETATION

General

2.1 In this Contract, unless the contrary intention appears:

(a) a reference to this Contract or another instrument includes any variation or replacement of either of them;

(b) a reference to a statute, ordinance, code or other law includes regulations and other instruments under it and consolidations, amendments, re-enactments or replacements of any of them;

(c) the singular includes the plural and vice versa;

(d) if a period of time is specified and dates from a given day or the day of an actual event, it is to be calculated exclusive of that day;

(e) references to any date or time of day are to Eastern European Time;

(f) a reference to a day is to be interpreted as the period of time commencing at midnight and ending 24 hours later;

(g) a reference to an Appendix is a reference to an appendix to this Contract;

(h) where an expression is defined, another part of speech or grammatical form of that expression has a corresponding meaning;

(i) headings are for reference only and do not form part of this Contract;

(j) references to the word **including** means including, but not limited to;

(k) references to the word **parties** means the Employer and the Contractor and the word **party** means one of them; and

(l) references to the word **approve** and **approval** means approved in writing.

(m) terms with capitalised initial letters shall have the meaning ascribed to them respectively in the Concession Agreement, which shall be deemed incorporated by reference, except as otherwise provided herein.

Codes and Standards

2.2 Wherever references are made in this Contract to codes and standards in accordance with which the Works are to be performed, the most recent edition or the revised version of such codes and standards shall apply, unless otherwise specified.

Units of Measurement

2.3 Units of measurement are specified in the Technical Requirements.

3. CONTRACT DOCUMENTS

3.1 The following documents and their attachments, if any, together constitute the Contract Documents:

(a) List of Documents [●]

3.2 Subject to Clause 3.1, the Contract Documents are intended to be complementary and mutually explanatory of one another. This Contract must be read as a whole.

3.3 If an ambiguity or discrepancy between the Contract Documents is discovered by the Employer, or brought to its attention by the Contractor, the Employer shall, where applicable, apply to the interpretation of the interaction between the Contract Documents an order of precedence which is the same as the order in which the Contract Documents are listed in Clause 3.1.

3.4 If, within these Terms and Conditions or within each individual Appendix of this Contract (but not between the terms and conditions and/or each individual Appendix) differing standards of product, workmanship or finish are provided for, the Contractor must provide those of the highest standard.

3.5 If the Contractor discovers any ambiguity or discrepancy in any document prepared for the purpose of performing the Works, the Contractor must immediately notify the Employer of the ambiguity or discrepancy.

3.6 In the event of inconsistency or ambiguity between the Concession Agreement and this Contract as far as the obligations of the Contractor are concerned, the provisions of the Concession Agreement shall prevail, unless and to the extent that this Contract contains more onerous obligations for the Contractor, in which case such terms will prevail, so that the Employer has the time and resources to comply with its obligations under the Concession Agreement.

4. CONDITIONS PRECEDENT

4.1 The parties agree it is a condition precedent to the coming of this Contract into effect that the following conditions are satisfied:

(a) the Contractor has delivered the Works Performance Bond to the Employer in accordance with Clause 11.3. (a);

(b) the Contractor has provided to the Employer copies of the insurance policies in the form of signed cover notes, which the Contractor must effect in accordance with Clause 38.1 and Appendix [●];

(c) a Notice to Proceed has been issued by the Employer.

4.2 The Employer may waive any of the conditions precedent in clause 4.1(a) to (b).

4.3 The conditions precedent in Clause 4.1 must be satisfied or waived under Clause 4.2 by the date [●] days after the date of this Contract's execution or such other date as agreed by the parties.

4.4 If the conditions precedent are not satisfied or waived by the date specified in Clause 4.3, or such other date as may be agreed by the parties, if any, then this Contract shall terminate and neither party shall have any liability to the other and each party shall each bear its own costs in relation to this Contract.

4.5 Notwithstanding Clause 4.1, the obligations of the parties under Clauses 4, 11.3. (a), 14, 47, 49, 50, 51, 58 and 60 shall commence on the date that this Contract is executed.

5. SCOPE OF WORK

Scope of Work

5.1 The Contractor will perform all works and provide all services, labour, personnel, materials and Equipment necessary to carry out and complete the Works in accordance with and under the Contract, including design, engineering, procurement, fabrication, construction, installation, pre-commissioning,

commissioning, training of the Employer's personnel and performance testing of the Works.

5.2 Without derogating from Clause 31, the Contractor shall upon completion of the Works provide complete, functional and operating Facilities which comply with the Technical Requirements and confirms that its obligations include the procurement of all Equipment and the performance of all work and services not specifically mentioned in this Contract but which can be reasonably inferred from the Contract Documents as being required in a project of the size, nature and complexity of this Project for the proper performance and completion of the Works as if the Equipment, work and services were expressly mentioned in this Contract.

Employer Supplied Information

5.3 (a) The Contractor acknowledges that all Employer Supplied Information is for the convenience of the Contractor only and that the Contractor enters into this Contract based on its own investigations and determinations as to the accuracy and adequacy of that information.

(b) The Contractor is not entitled to any extension of time or any extra costs arising out of or in connection with errors or omissions in any Employer Supplied Information.

(c) Any errors or omissions in the Employer Supplied Information shall not affect the warranties provided by, or the obligations of, the Contractor under this Contract and no error or omission in the Employer Supplied Information shall create any liability for the Employer whatsoever. Notwithstanding the foregoing, the Contractor shall notify the Employer of any error or purported error in any Employer Supplied Information, immediately upon the Contractor's discovery of the same.

6. TIME FOR COMMENCEMENT AND COMPLETION

6.1 The Contractor shall commence the Works on the Commencement Date and, without prejudice to Clause 30.2, the Contractor shall then perform the Works with due expedition and without delay in accordance with the Imminent Works Implementation Time Schedule and the Program so that Provisional Acceptance is achieved no later than the Date of Provisional Acceptance.

~~6.2~~ The Contractor shall achieve Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance.

7. CONTRACTOR'S OBLIGATIONS

Performance of the Works

7.1 The Contractor shall perform the Works and manage and control the Sites in a professional, timely, safe, cost effective and environmentally responsible manner and in accordance with:

(a) this Contract, including the Technical Requirements;

(b) the obligations deriving from the Concession Agreement, as those are described in the Appendices [●];

MG

(c) Best Industry Standards;

(d) all Government Approvals;

(e) all applicable Laws; and

(f) in general the terms and conditions of the Contract Documents, as listed in Clause 3.1 above.

7.2 The Contractor shall ensure that it and its Subcontractors at all time use all materials and utilities made available by the Employer pursuant to Clause 8.7(a), as efficiently as possible.

7.3 The Contractor shall, and shall procure that its Subcontractors, take all seasonal measures at the Sites to the extent that is consistent with Best Industry Practice.

Government Approvals

7.4 The Contractor shall:

(a) acquire and maintain:

(i) in its own name, all Government Approvals which the Contractor is permitted by Law to acquire and maintain in its own name and which are necessary for the performance of the Contractor's obligations under this Contract; and

(ii) in the Employer's name, those Government Approvals which by Law may be acquired and maintained by the Contractor in the Employer's name (notwithstanding that those Government Approvals may be specified in Appendix [●] as being the Employer's responsibility) and which are necessary for the performance of the Contractor's obligations under this Contract; Contractor is exclusively responsible for the payment of the various fees to Government Authorities and for Engineers' costs for preparation, application and obtaining of permits, all such costs being included in the Contract Price.

(b) Contractor is solely responsible for any and all of the fees, levies, contributions amounts in general that have to be paid to IKA (Social Insurance Authority) and to any other competent social security fund or organization for the execution of the Works, and such amounts are included in the Contract Price.

(c) at its own cost provide to the Employer reasonable assistance to acquire and maintain all Government Approvals which the Employer is required by Law to acquire and maintain and which cannot as a matter of Law be acquired and maintained by the Contractor in accordance with Clause 7.4(a)(ii); and

(d) upon the Employer's request, from time to time, to the extent permitted by Law and at its own cost, transfer to the Employer all Government Approvals identified by the Employer; and

(e) complete all registrations which are necessary for the Contractor to perform the Works in each of the Sites.

Laws

7.5 (a) The Contractor shall comply with all Laws that are binding upon the Contractor that affect the performance of this Contract and the Works.

Industrial Relations

7.6 (a) The Contractor:

(i) shall be responsible for the establishment and maintenance of all necessary policies to secure harmonious industrial relations in connection with the performance of the Works;

(ii) shall perform the Works, and shall cause its Subcontractors and their respective owners, employees, agents, consultants and contractors to perform the Works, in a manner which avoids labour disputes; and

(b) The Employer shall have the right, but not the obligation, to hire, contract with, or otherwise employ any of Contractor's personnel located in the Country following the completion of the Works.

Utilities

7.7 The Contractor shall obtain all utilities (including temporary utilities and temporary connections), at or in the vicinity of the Sites, which are necessary for the performance of the Works and which are not the responsibility of the Employer under Clause 8.7. The consumption cost of such Utilities and the metering of the Consumption, both are Contractor's Cost and are included in the Contract Price.

Consumables

7.8 The Contractor shall supply and make available all consumables, other materials and facilities and perform all work and services of whatsoever nature required to properly perform the Works other than those contemplated by Clause 8.7.

Operation Manual, Maintenance Manual, Commissioning Manual and As-Built Drawings

7.9 (a) In the case of the Operation Manual and the Maintenance Manual, at least six months prior to the Date of Provisional Acceptance, and in the case of the Commissioning Manual, at least six months prior to the date on which Mechanical Completion is forecasted to occur, the Contractor shall prepare and deliver to the Employer [●] electronic sets on CD-ROM or DVD in "native file format", and [●] printed sets each, in English, of the Operation Manual, the Maintenance Manual, and the Commissioning Manual for every and each one of the Regional Airports. The Contractor must then promptly update and revise the above Operation and Maintenance Manuals, as necessary, to reflect the completion of all parts of the Works and all defects and warranty obligations. In addition to any of the Employer's other rights and remedies, the Employer has the right, prior to the Date of Provisional Acceptance or the date on which Mechanical Completion occurs (as applicable), to request further revisions in the Operation Manuals and the Maintenance Manuals and the Commissioning Manuals if, in the Employer's reasonable judgment, the Operation Manuals, the Maintenance Manuals or the

Commissioning Manuals do not meet the Standards and Specifications set out in this Contract and, if so requested, the Contractor shall, at it sole cost and expense, immediately furnish the Employer with such further revisions in both "native file format" and printed format.

(b) The Contractor must obtain all instruction manuals and special directions required for the operation and maintenance of the Equipment from the manufacturers of Equipment or prepare any written instructions which are not available from the manufacturers. The Operation Manual, the Maintenance Manual and the Commissioning Manual must comply with the Technical Requirements, and must be prepared in full consideration of the number, experience level and technical background of the Employer's operating personnel and Contractor's training-related obligations under Clause 7.11.

(c) The Operation Manual, the Maintenance Manual and the Commissioning Manual shall be prepared, in accordance with the requirements of this Clause 7.9, to facilitate the commissioning of the Works and the operation and maintenance of the completed Facilities at the performance, reliability, safety and maintainability levels the Facilities are required to achieve under this Contract. The Operation Manual, the Maintenance Manual and the Commissioning Manual must include all of the operational and maintenance requirements described in the Technical Requirements and must include all data books and purchase orders and inspection records relating to the Facilities.

(d) During the performance of the Works the Contractor shall from time to time properly prepare and update a full set of comprehensive and fully detailed As-Built Drawings and other documents for the Works, including the Equipment and the Facilities, in accordance with the Technical Requirements until no further updates are required by the Employer. The As-Built Drawings shall be kept at the Sites and used by the Contractor exclusively for the purposes set forth herein. The Contractor shall provide to the Employer upon the Employer's request [●] sets of As-Built Drawings, prior to Provisional Acceptance. If any of the As-Built Drawings are revised after Provisional Acceptance the Contractor will at the Contractor's cost provide to the Employer as soon as possible after the revision of the relevant As-Built Drawing has been completed, [●] copies of each revised As-Built Drawing.

Spare Parts

7.10 (a) The Contractor shall provide all Spare Parts by Mechanical Completion to the Employer's nominated storage facility or facilities.

(b) All costs associated with the Commissioning Spares and the Capital Spares to be provided by the Contractor under this Contract are included in the Contract Price.

(c) (i) The price list for the Operating Spares is contained in Appendix [●].

(ii) Within [45]-[60] days of the receipt of notice from the Contractor that the Contractor intends to place purchase orders for Equipment to which the Operating Spares relate, the Employer may direct the Contractor as to which Operating Spares it requires the Contractor to acquire in conjunction with that Equipment and in those circumstances the Contractor will order the Operating Spares selected by the Employer. If after [45]-[60] days of receipt of the notice from the Contractor

the Employer fails to notify the Contractor which Operating Spares the Employer requires, the Contractor shall proceed with Equipment purchase excluding the Operating Spares.

(iii) The price for the Operating Spares shall be invoiced separately by the Contractor and shall not form part of the Contract Price.

(d) The Contractor shall, at its sole cost and expense and notwithstanding the list included in Appendix [●], provide all Commissioning Spares required up to Provisional Acceptance.

(e) The Contractor may utilise the Capital Spares and the Operating Spares during Commissioning and during the Defects Liability Period provided that the Contractor shall, at its sole cost and expense, immediately replace any Capital Spares or Operating Spares which it may use as expeditiously as possible and in any event, the Contractor must have replaced or placed an irrevocable purchase order for the replacement of the Capital Spares or Operating Spares used no later than 30 days following the commencement of such use during the Commissioning or repair (as the case may be). All replacement Capital Spares and Operating Spares must be delivered, at the Contractor's sole cost and expense, to the Employer's nominated storage facility or facilities. The Employer will reimburse the Contractor the cost and expense incurred by the Contractor in procuring any Spare Parts used to repair a defect that, because of Clause 32.3 is not the responsibility of the Contractor to repair.

(f) The Contractor warrants the performance of all Spare Parts for the period that expires on the later of:

(i) the manufacturer's warranty period on the applicable Spare Parts; and

(ii) the expiry of the Defects Liability Period.

(g) If at Provisional Acceptance there remains any unused Commissioning Spares, ownership of such spares shall automatically vest in the Employer.

(h) The Contractor shall ensure that Spare Parts and wear and replacement parts for the Facilities shall remain available to be purchased by the Employer at market prices for a period of ten years following the Date of Provisional Acceptance.

Training

7.11 (a) The Contractor shall train the personnel to be supplied by the Employer pursuant to Clause 8.6, in accordance with the requirements set out in Appendix [●]. The training shall be designed to ensure those personnel will be able to efficiently, prudently, safely and professionally operate and maintain the Facilities in accordance with Best Industry Practice. Training shall consist of classroom and simulated training and training from Equipment vendors and on-the-job training to cover the activities described in Appendix [●]. The cost of training is included in the Contract Price. The cost of the Employer's personnel time during training activities shall not be charged to the Contractor.

(b) Without derogating from Clause 7.9, the Contractor shall, at its sole cost and expense, prepare a training manual in accordance with the requirements of Appendix [●] in English, to be submitted to the Employer for approval no later

MG

than 12 months after the Commencement Date. The Contractor shall, at its sole cost and expense, revise the training manual to accommodate any comments or concerns of the Employer.

Quality Assurance Plan

7.12 The Contractor shall establish, implement and maintain a Quality Assurance Plan which must comply with ISO9000 and ISO9001 and its accompanying parts and provisions and the requirements set out in Appendix [●] and this Contract and shall, not later than 30 days after the Commencement Date, submit the Quality Assurance Plan to the Employer for approval. The Employer shall either approve or reject with reasons the proposed Quality Assurance Plan within 30 days of its receipt. If the Employer does not respond to the Contractor within 30 days of its receipt of the proposed Quality Assurance Plan, the Employer shall be deemed to have approved the proposed Quality Assurance Plan under the condition that the Plan is in line with Contractual requirements of this Contract, applicable laws and norms, industry practice. If the Employer rejects the proposed Quality Assurance Plan, the Contractor must amend the Quality Assurance Plan to comply with the requirements of the Employer. The Contractor must then resubmit the Quality Assurance Plan to the Employer for approval within the period required by the Employer. The procedures in this Clause 7.12 must be repeated until the Employer approves the Quality Assurance Plan. Pending agreement of a Quality Assurance Plan the Contractor will implement a quality assurance plan in such form as the Employer may require.

7.13 The Quality Assurance Plan shall be designed to meet the following objectives:

(a) to ensure that the Works (including all detailed design and engineering documentation), when complete, shall comply with the requirements of this Contract;

(b) to ensure that the quality of the Equipment is not in any way degraded during receiving, storing, transporting, handling, inspection, installation and testing.

7.14 The Contractor shall:

(a) comply with the Quality Assurance Plan;

(b) ensure that any Subcontractor to whom any of the Works are subcontracted complies with the Quality Assurance Plan;

(c) not amend the Quality Assurance Plan without the prior written approval of the Employer; and

(d) allow the Employer's Representative and the Independent Engineer (and any other persons appointed or approved by the Employer) unrestricted access to inspect and audit the Contractor's compliance with the Quality Assurance Plan.

7.15 If the Contractor fails to comply with the Quality Assurance Plan, the Employer may give notice to the Contractor which sets out details of that failure and directs the Contractor to comply with the Quality Assurance Plan within the period nominated in that notice.

7.16 If the Contractor does not comply with the notice referred to in Clause 7.15, the Employer may employ others to perform the direction in that notice.

7.17 The costs incurred by the Employer under Clause 7.16 shall be deemed a debt due and payable by the Contractor to the Employer on demand.

Occupational health, safety and environmental requirements

7.18 The Contractor shall in performing its obligations under this Contract:

(a) comply with all Laws and the requirements of any Government Authority relating to occupational health, safety and the environment, including environmental impact assessment requirements;

(b) comply with the Approved Environmental Terms;

(c) comply with the occupational health, safety and environmental requirements set out in Appendix [●];

(d) conduct itself in accordance with Best Industry Practice; and

(e) exercise all necessary precautions to protect the health and safety of all persons, including its employees, employees of the Employer, and members of the public who may be affected by the actions of the Contractor.

7.19 The Contractor shall no later than 30 days after Commencement Date, submit a Health, Safety and Environmental Plan to the Employer for approval. The Health, Safety and Environmental Plan must be consistent with the Approved Environmental Terms and be in the format, and must comply with the requirements, as set out in Appendix [●].

7.20 The Employer shall either approve or reject with reasons the proposed Health, Safety and Environmental Plan within 30 days of its receipt. If the Employer does not respond to the Contractor within 30 days of its receipt of the proposed Health, Safety and Environmental Plan, the Employer shall be deemed to have approved the proposed Health, Safety and Environmental Plan under the condition that the Plan is in line with Contractual requirements of this Contract, applicable laws and norms, industry practice. If the Employer rejects the proposed Health, Safety and Environmental Plan, the Contractor must amend the Health, Safety and Environmental Plan to comply with the requirements of the Employer. The Contractor must then resubmit the Health, Safety and Environmental Plan to the Employer for approval within the period required by the Employer. The procedures in this Clause 7.20 must be repeated until the Employer approves the Health, Safety and Environmental Plan.

7.21 The Contractor shall:

(a) comply with the Health, Safety and Environmental Plan;

(b) ensure that any Subcontractor to whom any of the Works are subcontracted complies with the Health, Safety and Environmental Plan;

(c) not amend the Health, Safety and Environmental Plan without the prior written approval of the Employer; and

(d) allow the Employer's Representative and the Independent Engineer (and any other persons appointed or approved by the Employer) unrestricted access to inspect and audit the Contractor's compliance with the Health, Safety and Environmental Plan.

7.22 The Employer may issue directions in relation to any occupational health, safety and environmental issues which arise in connection with this Contract and the Contractor shall comply with those directions.

7.23 The Contractor shall from time to time and at the Contractor's cost assist the Employer to:

(a) update the Approved Environmental Terms and the Contractor shall, thereafter, promptly conform the Health, Safety and Environmental Plan; and

(b) prepare an environmental management plan for the operational period of the Project.

Project Management Plan

7.24 Within 30 days of the Commencement Date, the Contractor shall prepare and submit to the Employer for approval a Project Management Plan which shall fully comply with the Imminent Works Implementation Time Schedule. The Project Management Plan shall comply with the requirements of Appendix [●].

7.25 The Employer shall either approve or reject with reasons the proposed Project Management Plan within 30 days of its receipt. If the Employer does not respond to the Contractor within 30 days of its receipt of the proposed Project Management Plan, the Employer shall be deemed to have approved the proposed Project Management Plan under the condition that the Plan is in line with Contractual requirements of this Contract, applicable laws and norms, industry practice. If the Employer rejects the proposed Project Management Plan, the Contractor shall amend the Project Management Plan to comply with the requirements of the Employer. The Contractor shall then resubmit the Project Management Plan to the Employer for approval within the period required by the Employer. The procedures in this Clause 7.25 shall be repeated until the Employer approves the Project Management Plan. Pending approval of the Project Execution Plan the Contractor will implement a project management plan in such form as the Employer may reasonably require.

7.26 The Contractor shall:

(a) comply with the Project Management Plan;

(b) ensure that any Subcontractor to whom any of the Works are subcontracted complies with the Project Management Plan;

(c) not amend the Project Management Plan without the prior written approval of the Employer; and

(d) allow the Employer's Representative and the Independent Engineer (and any other persons appointed or approved by the Employer) unrestricted access to inspect and audit the Contractor's compliance with the Project Management Plan.

7.27 The Employer may issue directions requiring the Contractor to comply with its obligations under this Contract, including its obligation to comply with the Project Management Plan and the Contractor shall comply with those directions.

Effect of Approval and Compliance

7.28 The quality assurance requirements, occupational health, safety and environmental (including environmental impact assessment) requirements and project management requirements specified in this Contract and the Contractor's compliance with them shall not in any way detract from or otherwise diminish the Contractor's obligations under this Contract nor will any inspection or audit by the Employer, the Independent Engineer or any person on their behalf in accordance with the Quality Assurance Plan or otherwise detract from or otherwise diminish the Contractor's obligations under this Contract.

7.29 Notwithstanding any approval by the Employer of the Quality Assurance Plan, the Health, Safety and Environmental Plan or the Project Management Plan, the Employer shall not be:

(a) responsible in any way for ensuring conformity of the Works with the requirements of this Contract; or

(b) liable for, or in connection with, any quality assurance requirements and occupational health, safety and environmental (including environmental impact assessment) requirements specified in this Contract or any consequences of any non-compliance with those requirements.

Import/Export obligations

7.30 The Contractor shall be responsible for complying with all Laws and procedures, including the provision of information in the correct format and in a timely manner, designated by customs and any other relevant Government Authorities for the exportation from the country of origin and importation into the Country or between the Countries of Construction Equipment, Equipment, Spare Parts and other things required to carry out and complete the Works (**Imported Materials**). All Imported Materials shall be imported in the name of the Employer and all bills of lading and other documents relating to the shipping and importation of Imported Materials shall stipulate that the Imported Materials are being imported in the name of the Employer.

7.31 The Contractor shall be responsible for complying with any and all statutory requirements and procedures with regard to the movement of Imported Materials within the Country.

7.32 The Contractor shall be responsible for transporting Imported Materials to the Country and promptly taking receipt of Imported Materials at the port or airport of entry into the Country and the proper unloading, handling and transportation of Imported Materials to the Site.

7.33 The Contractor shall be responsible for obtaining all export and import licences for Imported Materials and shall be responsible for complying with all exportation and importation procedures designated by the relevant Government Authorities for the exportation and importation of Imported Materials.

7.34 The Contractor shall, at its sole cost and expense, handle all Imported Materials at the point(s) of import and any formalities for customs clearance. If required by the Contractor as a result of applicable Law, the Employer shall provide to the Contractor within 10 Business Days of the Contractor's written request a power of attorney, in the form required by applicable Law, to enable the Contractor to comply with its obligations under this Clause 7.34. Delays in obtaining customs clearances in respect of Imported Materials are the exclusive responsibility of the Contractor.

7.35 If requested to do so the Contractor shall provide to the Employer free of charge a copy of any document issued or received by the Contractor in connection with the exportation or importation of Imported Materials.

Record keeping

7.36 Without derogating from any other provision of the Contract, the Contractor shall at its own cost maintain on file and make available to the Employer for inspection and copying, copies of all notices, instructions, orders, approvals (including Government Approvals) directions, certificates, test reports and correspondence received by the Contractor from the Employer, and all correspondence issued to the Employer together with all minutes of meetings.

Performance of Works in the Regional Airports under operation

7.37 The Contractor is aware that the Works are to be carried out in the Regional Airports under operation and hence Contractor is fully aware that the activities to be carried out shall by no means hinder or jeopardise the operation of the Regional Airports, the safety of equipment and installations, the safety of the Regional Airport personnel, the safety and the comfort of the passengers and any other personnel or services supporting the aforesaid, therefore Contractor shall design and carry out the Works in the less disturbing manner, undertaking also the proper measures and working methods including work in shifts as may be required. Contractor is also aware that in certain Regional Airports is operating the Hellenic Air Force and hence all restrictions and precautions related with the operation of the HAF are to be respected and accounted for. Moreover the execution of the Works, especially the refurbishment works shall be carried out under 'clean' conditions e,g avoidance of excessive noise, dust control measures etc. Prior to the execution of any of the Works, Contractor shall check and verify that the indented work does not risk to damage/interrupt any vital installation related with airport operation (electrical, communication, firefighting etc). Contractor is also responsible to perform the Works under the Site and Airport regulations as detailed in Article 22 and the related Appendix [●]. All the above actions and obligations are paramount for proper execution of the Project and the related cost is included in the Contract Price.

7.38 Contractor is aware that the State, the HCAA, the Grantor and the Independent Engineer have a significant involvement in the Contract and the right to intervene in the execution of the Works, in accordance with the Concession Agreement as set forth in Appendix [●] and Contractor is aware and accepts such rights as detailed in the said Appendix. Furthermore, the Contractor acknowledges and agrees that the State may step-in to this Contract in the place of the Employer.

8. EMPLOYER'S OBLIGATIONS

General

8.1 The Employer may issue a Notice to Proceed at any time following the satisfaction or waiver of the conditions precedent in Clause 4.1(a) to (b).

8.2 The Employer must make timely payment to the Contractor of all amounts due under this Contract as and when due in accordance with this Contract.

Access to the Sites

8.3 The Employer shall provide to the Contractor access to as much of the Sites as may be required to perform the Works in accordance with the procedure and subject to the limitations and restrictions specified in Appendix [●].

8.4 The Contractor hereby acknowledges and agrees that:

(a) it may not be given exclusive access to the Sites;

(b) it shall be given access to the Sites in a staged manner in accordance with the procedure and subject to the limitations specified in Appendix [●]; and

MC

(c) any access rights conferred upon Contractor pursuant to the Contract shall not be construed in any way as conferring any right of ownership in the Facilities or the Sites, upon the Contractor and that it shall make no claims as a result of being given such access rights.

Government Approvals

8.5 (a) The Employer shall reasonably assist the Contractor to obtain the Government Approvals to be obtained in the name of the Contractor pursuant to Clause 7.4(a).

(b) The Employer shall reasonably assist the Contractor to obtain those Government Approvals which pursuant to Clause 7.4(a)(ii) must as a matter of Law be issued in the name of the Employer.

Employer's personnel

8.6 (a) The Employer shall provide the number of operating and maintenance personnel outlined in Appendix [●] to assist the Contractor during and in connection with the Commissioning and the Performance Tests. Should additional personnel above and beyond those outlined in Appendix [●] be required to successfully commission and start-up the Works, it will be the responsibility of the Contractor, at its sole cost and expense, to supply said personnel. All plans to use additional manpower shall be approved in writing by the Employer in its discretion. Starting dates for personnel provided by the Employer will be determined by the Employer acting in consultation with the Contractor.

(b) Prior to Provisional Acceptance, any act or omission of any personnel provided by the Employer pursuant to this Clause 8.6 shall, provided those personnel are acting in accordance with the Contractor's instructions, directions, procedures or manuals, be deemed to be an act or omission of the Contractor and the Contractor shall not be relieved of any of its obligations under this Contract or have any claim against the Employer by reason of any act or omission.

Employer-supplied materials and utilities

8.7 (a) Commencing on the relevant dates set out in Appendix [●], the Employer shall supply and make available to the Contractor at the Points of Delivery the materials and utilities specified in Appendix [●].

(b) Notwithstanding Clause 8.7(a), the Employer will have no obligation to supply any of those materials and utilities unless:

(i) the Contractor has given the Employer at least 30 days prior notice of the quantities which the Employer is to deliver and the dates that those items are to be delivered to the Points of Delivery; and

(ii) the Contractor can and needs to use such materials and utilities.

(c) The Contractor shall at its sole cost and expense procure all other items of a consumable nature necessary for the satisfaction of its obligations under this Contract.

9. CONTRACT PRICE

9.1 The Contract Price is a firm, fixed and final lump sum, not subject to escalation or any alteration, except as expressly provided in this Contract. The Contractor shall pay all taxes, duties, social security contributions and fees required to be paid by him under this Contract, and the Contract Price shall not be adjusted for any of these costs

9.2 The Contractor is deemed to have satisfied itself of the correctness and sufficiency of the Contract Price which, except as otherwise explicitly provided in this Contract, covers all its obligations under this Contract and makes allowances for all risks assumed by the Contractor under this Contract. The Contractor shall be deemed to have satisfied himself and taken account of, without limitations, the following aspects:

(a) All conditions and circumstances affecting the Contract Price, including taxes, social security contributions, duties etc.;

(b) The necessity of carrying out the Works as described in this Contract;

(c) The general and special conditions and circumstances of the Sites;

(d) The general labour situation at the Sites in the Country.

9.3 The Contract Price is payable in Euro. The Contractor waives any right to receive payment in a currency other than the specified currency, or for any adjustment to be made to the Contract Price for any reason, including foreign exchange fluctuations or the Contractor making any expenditure in a currency other than the specified currency.

10. TERMS OF PAYMENT

Payments

10.1 The Employer must, subject to Clauses 10.5 and 10.7, pay the Contractor the Contract Price in accordance with Appendix [●] and this Clause 10.

10.2 Unless otherwise agreed by the parties, all payments by the Employer to the Contractor will be by electronic funds transfer to a bank account notified by the Contractor to the Employer.

Advance Payment

10.3 Subject to the Contractor providing the Advance Payment Guarantee in accordance with Clause 11.2(a) and to the Commencement Date having occurred, the Employer will pay to the Contractor the advance payment specified in Appendix [●] within [14] days of receiving an official receipt from the Contractor for the advance payment.

Request for Payment

10.4 (a) On the 15th day of each month commencing with the month following the month in which the Commencement Date occurs, and no more than once a month, the Contractor shall submit to the Employer, a Request for Payment

covering the Payment Milestones completed by the last day of the previous month. Each Request for Payment must set out the sum of all prior payments made to that date by the Employer to the Contractor.

(b) Each Request for Payment must be accompanied by:

(i) a progress report which satisfies the requirements of Clause 17.2;

(ii) a detailed statement describing the completion, in accordance with this Contract, of the Payment Milestones to which the Request for Payment relates;

(iii) the Contractor's certification that:

(A) it has reviewed all financial and budget data contained in the Request for Payment and the same is true and complete;

(B) it has no claim for any additional costs or any extension of time in connection with the Works which comprise the Payment Milestones that are the subject of the Request for Payment;

(C) that the quality of all detailed engineering and other services performed and all completed Works accord with the requirements of this Contract;

(D) each obligation, item of cost or expense has not been the basis of any previous payment (unless the amount of the payment was subsequently reimbursed to the Employer);

(iv) a statutory declaration by the Contractor's Representative that each Subcontractor which performed Works which were included in the payment most recently made by the Employer was paid all amounts then due to it for those Works or there is a genuine dispute between the Contractor and Subcontractor relating to such amounts; and

(v) if there is a dispute pending with respect to Works covered by the Request for Payment as a result of which the Contractor intends to withhold payment from a Subcontractor, a report of the dispute and the circumstances.

(vi) Updated certificates, confirming that Contractor does not have any outstanding issues with a) Tax Authorities and b) Labour, Social Insurance Authorities.

(c) Within 15 Business Days of its receipt of a Request for Payment, the Employer shall by notice to the Contractor either approve the Request for Payment, partially approve and partially reject the Request for Payment or reject the Request for Payment. Any rejection or partial rejection of a Request for Payment shall be accompanied by reasons for that rejection or partial rejection.

(d) The Employer shall within 30 days after receipt of a Request for Payment and no more than once a month, pay the amount approved by the Employer less any amounts retained, withheld or set off pursuant to Clauses 10.5 or 10.7.

(e) For the avoidance of doubt, the Contractor shall not be entitled to any payment whatsoever for any partially completed Payment Milestones.

Payments withheld

10.5 The Employer may withhold from any payment due to the Contractor, amounts the Employer deems reasonably necessary or appropriate to protect it from liability or loss because of any one or more of the following reasons:

(a) material defects, deficiencies or errors in any Works or engineering or other services performed by the Contractor, whether or not payment with respect to those matters has been made by the Employer;

(b) failure by the Contractor to provide insurance policies in accordance with Clause 38.1;

(c) any overpayments made by the Employer in any previous payment; and

(d) notice of a dispute with a Subcontractor has been given by the Contractor under Clause 10.4(b)(v).

Final Payment

10.6 (a) Within 30 days after receipt of the Certificate of Provisional Acceptance, the Contractor shall submit a final payment claim and endorse it **Final Payment Claim**. The Contractor must include in that claim:

(i) statements for the Contract Price, summarising and reconciling all previous payments made by the Employer and adjustments in the Contract Price; and

(ii) other amounts that the Contractor considers to be due from the Employer.

(b) Except as provided in Clause 10.6(d), within 30 days after receipt of the Final Payment Claim, the Employer shall pay to the Contractor the Final Payment less any disputed amounts, subject to the Employer's right under Clause 10.7 to set off against amounts due from the Contractor. If the amount that the Contractor owes to the Employer under Clause 10.7 is greater than the Final Payment, then the Contractor shall pay the excess amount, which shall be deemed to be a debt due and payable, to the Employer within 30 days after the Employer's receipt of the Final Payment Claim.

(c) After the expiry of the 30 day period referred to in Clause 10.6(a), a claim which the Contractor was entitled to make, but has not made in a Final Payment Claim, shall be deemed to have been irrevocably waived by the Contractor.

(d) The Final Payment will not become due until the Contractor submits to the Employer:

(i) the Certificate of Release; and

(ii) any and all outstanding documentation required to be given to the Employer by the Contractor under this Contract.

Set off

10.7 Without limiting Clause 10.5, the Employer may deduct from any moneys which are or may be payable by the Employer to the Contractor or which the Employer may hold as security for the Contractor's proper performance of this

Contract (including any retained sums or any amounts callable under the Good Performance Guarantee, the Advance Payment Guarantee or the Retention Money Guarantee), any money which may be or is payable by the Contractor to the Employer. Nothing in this Clause 10.7 affects the right of the Employer to recover from the Contractor the whole of the debt or any balance that remains due after any deduction.

Payment, Certificates, Use Not Acceptance

10.8 No execution or delivery by the Employer of any certificate nor the making of any payment to the Contractor nor the use of the Works or any part thereof by the Employer shall constitute or be interpreted as acceptance of the Works or any part thereof and shall not relieve the Contractor of any of its obligations or liabilities with respect thereto.

Default Interest

10.9 (a) In the event that the Employer fails to pay to the Contractor any undisputed sum due under the Contract or the Contractor fails to make any payment to the Employer on the date such payment becomes due or within the period set forth in the Contract, the Contractor or the Employer (as the case may be) will be liable to pay to the other interest on the amount of such delayed payment at the Default Interest Rate which shall be applied to the delayed amount for the period commencing from the date the payment was due until the date when payment is made in full (including the period after any award of an arbitral tribunal).

(b) Any payment by either the Contractor or the Employer shall be credited first against any interest which has accrued pursuant to Clause 10.9(a) and the balance of the payment, if any, shall be applied to reduce the outstanding balance.

11. SECURITY

Issuance of security

11.1 The Contractor shall provide the security specified below in favour of the Employer at the times, and in the amount, manner and form specified in this Contract.

Advance Payment Guarantee

11.2 (a) The Contractor shall, as a condition precedent to receiving the advance payment referred to in Clause 10.3, provide an approved, unconditional and irrevocable advance payment guarantee in the form set out in Appendix [●] from an Acceptable Bank, which has been approved in advance by the Employer in its absolute discretion, in an amount equal to that advance payment (the **Advance Payment Guarantee**).

(b) The Advance Payment Guarantee will reduce by an amount equal to [●]% of each of the amounts paid to the Contractor by the Employer in accordance with Clause 10.4(d) (other than the advance payment) until the Advance Payment Guarantee reaches a zero balance at which time it will be returned to the Contractor.

11.3 Works Performance Bond

(a) On or before the Contract Commencement Date, the Contractor shall deliver to the Employer the Works Performance Bond issued from an Acceptable Bank for an amount equal to (X) million Euro (€X), the form of which has been agreed by the Contracting Parties and is attached as Appendix [●].

(b) The Works Performance Bond shall be issued to the Employer as beneficiary.

Retention Money/Guarantee

11.4 In addition to any other rights contained in this Contract, the Employer will retain [X]% of the amount of each payment to the Contractor.

11.5 (a) The Contractor may from time to time provide to the Employer a money retention guarantee in the form set out in Appendix [●] from an Acceptable Bank, which has been approved by the Employer in its absolute discretion for a sum equal to all or part of the retention money withheld by the Employer under Clause 11.4 (the **Retention Money Guarantee**).

(b) Upon receipt of the Retention Money Guarantee, the Employer must promptly pay to the Contractor the retention moneys withheld up to the sums guaranteed by the submitted Retention Money Guarantee. If the Retention Money Guarantee provides for the amount secured by it to increase over time in an amount which is equivalent to the Employer's right to retain under Clause 11.4, the Employer shall cease to retain amounts under Clause 11.4 to the extent that equivalent security is provided by the Retention Money Guarantee.

- **Release of retention money/guarantees**

The release of retention money/guarantees shall take place in accordance with Appendix [●].

- **Retention of Advance Payment**

Beside the above mentioned retention the Employer will retain a further [●]% of the amount of each payment to the Contractor, for repayment of Advance Payment until the Advanced Payment is fully returned to Employer.

Interest on security

11.6 The Employer is not obliged to hold any retained amounts or cash security in any definable account. The Employer owns the interest and is not required to account to the Contractor for any interest earned on cash security.

Expiry of Guarantees

11.7 In the event that the Advance Payment Guarantee has an expiry date which will occur before the date on which the Advance Payment Guarantee reaches a zero balance in accordance with Clause 11.2(b), the Works Performance Bond has an expiry date which will occur before the Date of Final Acceptance or the Retention Money Guarantee has an expiry date which will occur before the Date of Final

Acceptance, the Contractor will procure that a bank which has been approved in advance by the Employer in its absolute discretion will prior to a date falling 30 days before the expiry of the relevant guarantee, have provided a replacement or renewed guarantee substantially in the same form as the guarantee it is replacing in an amount equal to the then unused portion of the relevant guarantee. The replacement guarantee must take effect no less than 10 days prior to the expiry of the relevant guarantee which is being replaced. It is agreed that a breach of this Clause 11.7 will entitle the Employer to make a written demand under the Advance Payment Guarantee, the Good Performance Guarantee or the Retention Money Guarantee as the case may be.

11.8 If the Advance Payment Guarantee, the Works Performance Bond or the Retention Money Guarantee is called solely as a result of a breach by the Contractor of Clause 11.7 and if the breach is, in the reasonable opinion of the Employer, adequately remedied by the issue of a new or amended guarantee or by the implementation of arrangements satisfactory to the Employer, the Employer will repay to the Contractor those amounts, if any, received by the Employer on the calling of the relevant guarantee on account of the breach of Clause 11.7.

12. TAXES

Responsibility to pay Taxes

12.1 (a) The Contractor shall be solely liable for payment of, and warrants that it will pay, or ensure the payment of:

(i) all Taxes imposed and assessments made in relation to the Construction Equipment, Equipment and the Works;

(ii) all contributions payable by Law, award and pursuant to any contract with an industrial or trade union or other association of employees or otherwise with respect to or ascertained by reference to the wages, salaries or other compensation paid to employees of the Contractor or its Subcontractors in respect of the Works, including employees/contractors social insurance premiums taxes or contributions for workers' compensation, unemployment or sickness benefit, old age benefit, welfare funds, pensions and disability insurance;

(iii) the cost of all import or export licenses if required and all import or export taxes or duties or tariffs on services, Construction Equipment and Equipment imported or exported by the Contractor in connection with or for the purposes of the Contract; and

(iv) all harbour and / or airport dues, pilotage fees, port fees, wharf fees, loading or unloading costs, gang fees and all excesses for such dues, costs or fees.

The Contractor shall be liable for and defend, indemnify and hold harmless the Employer, and its Affiliates, their successors and assigns and each of their employees, agents, officers and directors from and against any and all Losses and Liabilities that arise out of any of the above mentioned Taxes.

12.2 The Employer shall be liable for and defend, indemnify and hold harmless the Contractor and its employees, agents, officers and directors from and against any and all Losses and Liabilities that arise out of any Taxes for which Employer is responsible pursuant to Clause 12.

Withholding Tax

12.3 The Employer is not liable to the Contractor and the Contractor has no claim against the Employer in respect of any sum which would otherwise be payable to the Contractor under the Contract:

(a) which the Employer has withheld from payment in accordance with any Law (including any Law relating to Tax), until it is released from, or relieved from all liability pursuant to the relevant Law in respect of the amount so withheld and is lawfully entitled to pay the sum to the Contractor; or

(b) which it has paid in accordance with the provisions of any Law (including any Law relating to Tax) to the person legally entitled to accept payment.

Exemptions and concessions

12.4 (a) The benefit of any Tax exemption or concessional rate available when the Contractor purchases Equipment must, as far as possible, be passed onto the Employer if the cost of the relevant Equipment is charged to the Employer on a pass-through basis in accordance with this Contract.

(b) Where the Employer and its contractors (including the Contractor) are entitled to an exemption or concession concerning any Tax or import duty with respect to Equipment, the Contractor shall use reasonable endeavours to assist the Employer in its claim for such concession or exemption.

(c) If the Contractor's act(s) or omission(s) result in the Employer not receiving the full benefit of or otherwise prejudices any available Tax exemption(s) or concessional rate, the Contractor shall reimburse the Employer for and indemnify the Employer against any Losses and Liabilities arising out of the action or failure to act.

13. INTELLECTUAL PROPERTY RIGHTS

Contractor to obtain all necessary rights

13.1 Except for Employer Background IP, the Contractor shall, at its own cost, obtain in the Employer's name all necessary rights and licences to Intellectual Property subsisting in any matter, thing or process (including documentation, drawings and software) used or to be used by or on behalf of the Contractor in performing the Works or delivered or to be delivered by it to the Employer under this Contract or required for the completion, operation, maintenance, repair, expansion, sale, financing or refinancing of the Facilities.

Ownership of Project IP

13.2 All Project IP vests in and shall be the property of the Employer upon it coming into existence.

Licence of Project IP and Employer Background IP

13.3 The Employer grants to the Contractor a non-exclusive, royalty-free, non-transferable licence to use, reproduce, modify and adapt the Project IP and the Employer Background IP for the sole purpose of performing the Works and

performing its other obligations under this Contract. The licence will endure until the earlier of termination of this Contract or the expiry of the Defects Liability Period, whichever is the earlier. If the Contractor provides Project IP and/or Employer Background IP to a Subcontractor the Contractor shall enter into an agreement with the Subcontractor requiring that the Subcontractor comply with Clause 13 of this Contract.

Licence of Contractor Background IP

13.4 The Contractor grants to the Employer a perpetual, irrevocable, non-exclusive licence of the Contractor Background IP to use, reproduce, modify, adapt and otherwise exploit (at any level) the Contractor Background IP to the extent necessary to exercise its rights with respect to the Project IP. Any fees in relation to the granting of this licence are deemed to form part of the Contract Price.

Intellectual property warranty and indemnity

13.5 The Contractor hereby undertakes, warrants and represents that:

(a) it has all rights and licences necessary to grant the Employer the licence of the Contractor Background IP granted in Clause 13.4; and

(b) the Project IP and the Contractor Background IP and any use or other exploitation (at any level) of it by or on behalf of the Employer, whether in the completion, operation, maintenance, repair, expansion, financing or refinancing of the Facilities or otherwise, will not infringe the Intellectual Property of any third party.

13.6 Notwithstanding Clause 34.2, the Contractor shall indemnify the Employer and its directors, officers, employees, agents and contractors from and against all Losses and Liabilities arising out of any claim that the Project IP and/or the Contractor Background IP or any use by or on behalf of the Employer infringes the Intellectual Property of a third party.

Right to operate or use the Works

13.7 If, in connection with a claim referred to in Clause 13.6, the Employer is enjoined or either the Employer or the Contractor is prevented from operating, using, or otherwise exploiting (at any level) the Works, the Facilities, the Project IP or the Contractor Background IP or any part thereof (the **Infringing Matter**), the Contractor shall at its own expense, in addition to its other obligations under the Contract, take all steps necessary to procure for the Employer and the Contractor the right to operate, use or exploit the Infringing Matter for its intended purpose.

If the Contractor is unable to procure such rights within such time as the Employer directs, the Contractor must promptly, at is own expense, comply with any direction by the Employer to:

(a) modify the Infringing Matter (but not so as to adversely affect its functionality or fitness for the purpose for which it is intended);

(b) replace the affected part of the Infringing Matter to overcome the infringement;

(c) remove the affected part of the Infringing Matter and compensate the Employer for any cost, loss, expense or damage incurred by the Employer as a result of such removal; and/or

(d) acquire a licence on the terms required by this Clause 13 for the Employer operate or to use such Infringing Matter.

Any direction given under this 13.7 does not constitute a Variation or waiver, nor does it entitle the Contractor to an extension to the Date of Provisional Acceptance nor to any additional or increased payment by the Employer.

No third party payments

13.8 The Contractor represents and warrants that except for amounts included in the Contract Price, no royalties or other payments are or will become due or payable by the Employer to the Contractor or any other person in respect of any of the licences granted to the Employer hereunder.

Return of material forms of Project IP

13.9 No later than 15 days before the expected earliest to occur of termination of this Contract or the expiry of the Defects Liability Period, the Contractor shall deliver to the Employer all documents in connection with the Works which contain Project IP in the possession, power or control of the Contractor or any Subcontractor.

Assignment and Sublicenses

13.10 The Employer may assign any of the licences granted to it hereunder in accordance with Clause 46 or grant sublicenses to any third party for the purposes of completing, operating, maintaining, repairing, expanding, financing or refinancing the Facilities or any part(s) thereof, and such sublicenses will survive termination of this Contract or the expiry of the Defects Liability Period.

Moral Rights

13.11 The Contractor hereby irrevocably waives and will cause each author of Relevant Materials to irrevocably waive, all moral rights and any other similar rights with respect to Relevant Materials, whether arising under copyright or otherwise. In addition, the Contractor hereby agrees, and shall procure the agreement of each author of Relevant Materials, that the Employer in its absolute discretion:

(a) need not identify the Contractor or any author as the author(s) of Relevant Material; and

(b) may:

(i) materially distort, destroy, mutilate, alter or in any other way change;

(ii) add to, delete from, re-title; and

(iii) reproduce, publish, copy, adapt,

the Relevant Material (or a substantial part of or adaptation of it) in any way it sees fit in any medium and in any context and with or without other text, data or images.

Survival of obligations

13.12 Except as provided in Clause 13.3, the obligations in this Clause 13 survive the completion, expiry or termination of this Contract.

14. CONFIDENTIALITY

Confidential Information

14.1 Each party shall ensure all Confidential Information is kept strictly confidential and is not disclosed directly or indirectly to any person other than a director, officer, employee, Subcontractor, consultant, representative or advisor (the **Representatives**) of a Party or a Party's Affiliates or of the State or of the Grantor or of the Independent Engineer without the prior written approval of the other party. Each party shall take all steps as are necessary to ensure that the terms and conditions of this Clause 14 are binding upon its Representatives and any Representatives of such party's Affiliates. The foregoing provisions will not apply to Confidential Information which the disclosing party proves:

(a) was in the disclosing party's possession prior to the date of this Contract other than any information that was provided directly or indirectly by the other party or which is the subject of a confidential obligation between the parties; or

(b) becomes generally available to the public or is in the public domain through no fault of the disclosing party; or

(c) is required to be produced by order of a court or under the requirements of any applicable Law or stock exchange, provided that in those circumstances, the disclosing party shall notify the other party as soon as reasonably practicable to enable the other party to take steps as it considers necessary to resist production, pending which the disclosing party shall take all reasonable steps to resist (or where that is not practicable, to minimise) any production of Confidential Information, subject to the approval of the other party; or

(d) was obtained from a third party without an obligation of confidentiality.

The obligations in this Clause 14 shall survive the completion, expiry or termination of this Contract.

14.2 Each party agrees:

(a) not to store Confidential Information on any computer, data base or other electronic means of data or information storage ("**computer**") unless the computer is under the sole control of the party and cannot be accessed by any third parties, in which case the party can store the Confidential Information on that computer;

(b) not to copy the Confidential Information in whole or in part except as necessary for the purposes of the Project;

(c) not to alter or remove any proprietary rights or copyright notice or other identification which indicates an ownership interest in any part of the Confidential Information;

(d) to notify the other party of the existence of any circumstances surrounding any unauthorised knowledge, possession or use of the Confidential Information or any part of it by any person;

(e) to take reasonable steps which are necessary or desirable to ensure continued confidentiality and protection of the Confidential Information and to prevent access to or use of the Confidential Information by any unauthorised person;

(f) in the case of termination of this Contract, the Employer may retain all Confidential Information of the Contractor needed to complete the Works and operate the Facility.

Media releases

14.3 The Contractor shall not issue any information, publication, document or article for publication concerning the Works or the Project in any media without the prior approval of the Employer. The Contractor shall refer to the Employer any enquiries from the media concerning the Works or the Project.

Disclosure to third parties

14.4 Notwithstanding Clauses 14.1 and 14.2 all obligations imposed on the Employer by this Clause 14 are subject to the Employer's unfettered rights to:

(a) disclose any information to the State and/or to the Grantor and/or to the Independent Engineer (including their advisers from time to time) and to the Employer's insurers;

(b) disclose any information to any other persons for the purposes of a bond issue or other raising of finance in connection with the Project;

(c) disclose any information to any potential or investor in the Facilities, the Employer or any of the Employer's shareholders; and

(d) disclose any information to third parties for the purpose of the completion, repair, operation or maintenance of the Facilities.

15. REPRESENTATIVES

Employer's Representative

15.1 (a) No later than 15 days before the expected Commencement Date, the Employer shall appoint and notify the Contractor of the name of the Employer's Representative. The Employer may from time to time appoint a different person as the Employer's Representative in place of the person previously appointed and in which case he shall give notice of the name of that person to the Contractor without delay. The Employer's Representative shall represent and act for the Employer at all times up to the Date of Final Acceptance.

(b) All notices, instructions, information and other communications to be given by the Contractor to the Employer under this Contract shall be given to the Employer's Representative.

(c) The Employer's Representative may at any time delegate to any person any of the powers and duties vested in it by notice to the Contractor. Any act or exercise by any person of powers and duties delegated to them in accordance with this Clause 15.1 shall be deemed to be an act or exercise by the Employer's Representative.

(d) The Contractor shall comply with the Employer's Representative's written directions, orders and instructions. Any approval, consent, instruction, order, direction or request given by the Employer's Representative shall not in any way limit, reduce or waive the obligations or liabilities of the Contractor under this Contract. Any communication received by the Contractor from someone other than the Employer's Representative or his authorised delegate shall not be valid and shall not be relied on.

(e) Except where this Contract otherwise provides, a direction, order or instruction may be given orally and the Employer's Representative must, as soon as practicable, confirm in writing that direction, order or instruction.

Contractor's Representative

15.2 (a) No later than 15 days after the date on which this Contract is signed, the Contractor must appoint the Contractor's Representative whose identity has been previously approved by the Employer.

(b) The Contractor's Representative shall represent and act for the Contractor with respect to all issues and matters arising in connection with this Contract at all times during the term of this Contract and shall be responsible for overseeing the execution of the Works. The Contractor shall be bound by the acts and omissions of the Contractor's Representative. Matters within the knowledge of the Contractor's Representative are deemed to be within the knowledge of the Contractor.

(c) All notices, instructions, information and all other communications to be given by the Employer to the Contractor under this Contract shall be given to the Contractor's Representative.

(d) The Contractor shall not remove or replace the Contractor's Representative without the Employer's prior consent, which shall not be unreasonably withheld.

16. CONTRACTOR'S ORGANIZATION

Organization chart

16.1 Without derogating from the requirements of Clause 16.2 and the Technical Requirements, no later than 15 days after the Commencement Date, the Contractor shall submit to the Employer for the Employer's approval an organization chart showing the proposed organization to be established by the Contractor for performing the Works, including the identities of the Contractor's proposed Key Personnel, together with the curricula vitae of such proposed Key Personnel to be employed in the Works. The Contractor shall promptly inform the Employer of

any proposed revision or alteration of the organization chart. Any revision or alteration shall not be made without prior approval of the Employer, which shall not be unreasonably withheld.

Key Personnel

16.2 (a) The Key Personnel shall be engaged in the performance of the Works in the positions and in respect of the duties set out in Appendix [●].

(b) The Contractor shall ensure that any individual member of its Key Personnel is readily available to discuss, explain or make presentations on any part of the Works for which it is responsible.

(c) The Contractor shall not remove or replace any Key Personnel without prior approval of the Employer, which must not be unreasonably withheld. Any substitute personnel must be suitably qualified for the duties of the position to which the Contractor intends to appoint them. The Contractor shall provide an uninterrupted transition between the Key Personnel and their replacements.

Replacement of persons

16.3 The Employer may by notice to the Contractor and on reasonable grounds direct the removal of any person, including Key Personnel, engaged in the performance of the Works. Upon receipt of that notice, the Contractor shall, at its sole cost and expense, remove that person from the Works and shall not employ that person on the Site or in activities connected with the Works without the Employer's prior approval. The Contractor shall then promptly appoint a suitable replacement at its sole cost and expense.

17. PROGRAM AND PROGRESS

Program

17.1 No later than 15 days after the Commencement Date, the Contractor shall prepare and submit for the Employer's approval, a Program, in a form acceptable to the Employer which must:

(a) show the Commencement Date, the date on which Mechanical Completion is planned to occur and the Date of Provisional Acceptance;

(b) illustrate the Critical Path of the Works and the Critical Activities;

(c) indicate the sequence in which it proposes to perform the Works to achieve Mechanical Completion, Provisional Acceptance and Final Acceptance in accordance with this Contract;

(d) comply with the Imminent Works Implementation Time Schedule;

(e) in relation to the Government Approvals specify the time:

(i) by which the Contractor will provide to the Employer any and all drawings, documents and other information, required for those Government Approvals to be obtained by the Employer;

(ii) by which those Government Approvals to be obtained by the Employer are required;

(iii) by which Contractor will provide to the relevant Government Authorities any and all drawings, documents and other information, required for those Government Approvals to be obtained by the Contractor;

(iv) by which those Government Approvals to be obtained by the Contractor are required (which shall be no later than the time a competent and diligent contractor, in the position of the Contractor, conducting itself in accordance with Best Industry Practices, would reasonably require those Government Approvals); and

(v) required for the various Government Authorities to issue any and all Government Approvals; and

(vi) address any other matters required by the Employer as specified in the Technical Requirements.

Any software used to generate the Program must be approved by the Employer, in its sole discretion. If the software used to generate the Program, or part thereof, is proprietary software of the Contractor or any other party, the Contractor shall provide the Employer or procure that the Employer is provided with, with a copy of that software and a unrestricted licence for the Employer's officers, agents and employees to copy and use it, at no additional cost to the Employer, for the balance of the duration of the Project.

Progress reports

17.2 The Contractor shall monitor progress of all the activities associated with the performance of the Works and the activities specified in the Program, and supply a progress report to the Employer and every month or more frequently as the Employer may, in its absolute discretion, direct.

The progress report must be in a form acceptable to the Employer and must include the following as well as all items noted in the Technical Requirements:

(a) percentage completion achieved compared with the planned percentage completion for each activity;

(b) wherever any activity is falling behind schedule, the likely consequences thereof and a description of the corrective action(s) to be or being taken;

(c) a general report on the status of the Works;

(d) information on all critical aspects influencing the progress of the Works;

(e) charts of the progress of the Works; and

(f) any other information the Employer may require from time to time.

Revised Program

17.3 The Contractor shall use its best endeavours to anticipate and to avoid delay in the progress of the Works and do all things necessary to ensure a satisfactory rate of progress at all times.

17.4 If at any time the Contractor's actual progress of the Works falls behind that specified in the Program, or it becomes apparent that the progress of the Works will fall behind, the Contractor shall immediately notify the Employer and promptly prepare and submit to the Employer a detailed, written proposal to overcome the delay to the progress of the Works and a revised Program showing any and all changes to the Critical Path of the activities which make up the Works, taking into account the prevailing circumstances, and notify the Employer of the actions to be or being taken to expedite progress of the Works and overcome the delay so as to achieve Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance. The actions referred to above will not constitute an acceleration and the Contractor shall not be entitled to any extension of time or any addition to the Contract Price for taking any such action.

In all other circumstances the Contractor shall revise the Program as and when appropriate and must submit all revisions to the Employer for approval. A revised Program shall only become the applicable and current Program for the purposes of this Contract if it is approved by the Employer.

17.5 Nothing in Clause 17.4 shall relieve the Contractor of its obligations under this Contract nor bind or create any obligation or liability on the part of the Employer or constitute any form of acknowledgment that the Contractor is or may be entitled to any extension of time or addition to the Contract Price.

17.6 The Contractor will attend progress meetings as directed by the Employer. The Contractor will be responsible for preparing the minutes of all progress meetings with the Employer. No later than seven days after a progress meeting the Contractor will submit to the Employer for approval the minutes of the relevant meeting. No later than three days after receipt of the minutes the Employer will either confirm that the minutes are agreed or it will notify the Contractor of the corrections that must be made to the minutes. The Contractor will correct the minutes as required by the Employer and re-submit the minutes (duly corrected) to the Employer no later than three days following receipt of the Employer's comments. This procedure will be repeated until the Employer confirms that the minutes are agreed. If the Employer does not confirm that the minutes are agreed or notify the Contractor of the required corrections within the three day period following receipt of the minutes, the minutes will be deemed to have been agreed.

Progress of the Works

17.7 If, in the opinion of the Employer, there is a delay in the progress of the Works attributable to the Contractor or for which the Contractor has accepted the risk under this Contract and there is a reasonable likelihood that there will be a delay to the Date of Provisional Acceptance:

(a) the Employer may direct the Contractor to:

(i) reschedule or reallocate the Contractor's resources; or

(ii) reprogram and adjust activities, sequences and the performance of the Works as the case may be; or

(b) the Employer may at any time after giving the Contractor 14 days' notice:

(i) employ any third party to assist the Contractor as the Employer deems appropriate; or

(ii) omit any part of the Works in accordance with Clause 41 as the Employer deems appropriate, and undertake that part of the Works itself or engage a third party to do so.

17.8 The Contractor shall give to the Employer or any third party engaged by the Employer under Clause 17.7(b) all assistance as may be necessary for it to perform the tasks which the Contractor ought to have performed.

17.9 The Contractor shall have no right to make any claim against the Employer and shall not be entitled to any increase in the Contract Price or extension of time in relation to any direction given in accordance with Clause 17.7(a), the employment of a third party in accordance with Clause 17.7(b)(i), an omission in accordance with Clause 17.7(b)(ii) or any assistance provided by it under Clause 17.8.

17.10 The Contract Price will be reduced by the additional costs, losses, damages and expenses incurred by the Employer as a consequence of acting in accordance with Clause 17.7(b) as certified by the Employer.

17.11 If the balance of the Contract Price to be paid to the Contractor is less than the amount certified by the Employer in accordance with Clause 17.10 then the difference will be a debt due and payable by the Contractor to the Employer on demand.

18. LONG LEAD ITEMS

(Non – applicable)

19. SUBCONTRACTS

Subcontracting

19.1 (a) Subject to the following provisions of this Clause 19, the Contractor may subcontract any part of the Works but not the whole of the Works.

(b) The Contractor shall only engage Subcontractors who, in consideration of Best Industry Practice, are safe, environmentally responsible, careful, skilled, experienced, and competent in their respective discipline. The Contractor shall demonstrate to the Employer that proposed Subcontractors have these attributes before engaging them.

(c) Prior approval of the Employer is required for all Major Subcontractors which are not listed in Appendix [●].

(d) When the Contractor requests approval of a Major Subcontractor, the Contractor shall provide to the Employer:

(i) full particulars in writing of the part of the Works to be subcontracted, the name and address of the proposed Major Subcontractor and the proposed Sites for the subcontracted work;

(ii) the Major Subcontractor's relationship with the Contractor; and

(iii) information establishing the financial, technical and personnel capacity (including details of previous experience and safety and environmental records) to successfully perform the subcontracted work to be performed by the proposed Major Subcontractor.

The Contractor shall provide the Employer with any further information requested by the Employer for the purpose of determining whether to approve the Major Subcontractor, including the proposed, but unpriced, subcontract document.

(e) The Employer shall either approve or reject with reasons a Major Subcontractor proposed by the Contractor within 45 days of the Employer's receipt of the Contractor's request for approval. If the Employer fails to respond within 45 days' of its receipt of the Contractor's request for approval, the Employer shall be deemed to have approved the proposed Major Subcontractor.

(f) The Contractor shall not terminate any Major Subcontract without the Employer's prior written approval, not to be unreasonably withheld.

Responsibility

19.2 Subcontracting shall not relieve the Contractor from any of its liabilities or obligations under this Contract. The Contractor is liable to the Employer for the acts and omissions of Subcontractors and employees and agents of Subcontractors as if they were acts and omissions of the Contractor.

Terms of subcontracts

19.3 The Contractor shall ensure that each subcontract includes provisions which will enable the Contractor to discharge the Contractor's obligations and liabilities to the Employer under the terms of this Contract in respect of the subcontracted work, including provisions in respect of:

(a) warranties given by the Contractor in Clauses 28 and 29;

(b) indemnities given by the Contractor in Clauses 13.6, 37.1 and 50.4;

(c) a termination for convenience provision similar to Clause 45.2(d);

(d) a provision foreseeing and enabling the ultimate ownership by the Employer of all Project IP similar to Clause 13.2 and the furnishing to the Employer of all documents in which Project IP subsists;

(e) a commitment by the Subcontractors that to the extent necessary they have reviewed the drawings provided by the Contractor and that the drawings will be suitable for the work proposed;

(f) a provision that the Employer is able to enter upon and remain in or about that part of the Sites upon which the Subcontractor is undertaking the subcontracted work; and

MG

(g) a provision enabling the Employer to make payments directly to the Subcontractor in accordance with Clause 46.2(b) and that any such payments shall be deemed to have satisfied the Contractor's payment obligations to the Subcontractor under the subcontract to the extent and in the amount of such direct payments;

(h) undertakings enforceable by the Employer that upon the termination of this Contract or repudiation or abandonment of this Contract by the Contractor, if so directed by the Employer, the Subcontractor will:

(i) provide to the Employer all design, documents, materials and other things intended for incorporation in the Works;

(ii) return to the Employer all copies (both hard and in electronic format) of all documents associated with the Project that are in the Subcontractor's possession or control; and

(iii) agree to the assignment or novation of the Contractor's interests in its subcontract to the Employer at the Employer's absolute discretion.

(i) a representation by the Subcontractor that he is aware that the State, HCAA, the Grantor and the Independent Engineer have a significant involvement in the Contract and the right to intervene in the execution of the Works, as per Appendix [●] and that he is aware and accepts such rights as detailed in the said Appendix.

19.4 The Contractor must obtain the prior written approval of the Employer before entering into any subcontract that does not include the provisions listed in Clause 19.3.

Collateral Warranties from Major Subcontractors

19.5 Unless directed by the Employer to the contrary, in addition to any warranty and guarantee provided to the Contractor by a Subcontractor, the Contractor shall execute, and procure that each of the Major Subcontractors executes, a collateral warranty in the form set out in Appendix [●], with such executed collateral warranty to be delivered to the Employer promptly following the Contractor's engagement of the Major Subcontractor.

No restrictions

19.6 The Contractor hereby warrants that no agreement, arrangement or understanding with any Subcontractor will directly, or indirectly interfere with, restrict or impede the Employer in the exercise of any right or remedy under this Contract.

19.7 The Employer shall, if so requested by the State from time to time, promptly provide details of all of its subcontractors including the Contractor and any of its subcontractors. The State may at all times during the Concession Period require the Employer to terminate any subcontract and/or replace any subcontractor (including the Contractor and any of its subcontractors) for reasons of national security and the Employer shall promptly terminate the relevant subcontract and/or replace the relevant subcontractor.

20. DETAILED DESIGN AND ENGINEERING

Detailed design and engineering

20.1 The Contractor shall perform all necessary surveys and carry out and complete the detailed design and engineering for the Works in compliance with this Contract, Best Industry Practice and all applicable Laws such that the Works, when completed, will be fit for the purposes described in the Standards and Specifications, meet the Technical Requirements, achieve the Performance Guarantees and otherwise comply with this Contract.

Approval/Review of documents by the Employer and the Independent Engineer (as the case may be)

20.2 (a) The Contractor shall prepare and submit to the Employer and to the Independent Engineer, as the case may be, the documents specified in the Technical Requirements for approval or review so as to enable the Employer verify their compliance with the Contract. Moreover the Contractor is fully aware that Design and Engineering works have to be reviewed and approved by the Independent Engineer as per the provisions of Appendix [●]. Contractor herein confirms, ensures and secures that the provisions related with the Independent Engineer regarding Engineering/Design shall be fully fulfilled by the Contractor at its own Cost and full responsibility. The said requirements and procedures are described in Appendix [●] hereof and Contractor shall prepare the Documents on the premise that same are to be further reviewed by the Independent Engineer as well. In case of discrepancies between the following paragraphs and of Appendix [●] the more strict are to be considered as valid.

(b) For the documents specified in the Technical Requirements as requiring the Employer's approval or other review the Contractor shall include an Employer review period in the Program and the Imminent Works Implementation Time Schedule. The duration of the Employer review period is listed in the Technical Requirements and where no review period is specified, the duration of the review period shall be 15 Business Days.

(c) The Contractor is at liberty to proceed at his risk with the Works without waiting to receive the Employer's approval or review comments. The Contractor is not entitled to any reimbursement for any expenses or for any work that must be repeated or re-performed or for any extension of time as a consequence of repeating or re-performing any of the Works if the Contractor proceeds before the receipt of the Employer's approval or review comments.

(d) To allow for the Employer time to arrange for its personnel or consultants to be available to review Contractor's documents the Contractor shall submit such documents to the Employer as near as possible to the date indicated in the Program and if not on that date the Contractor shall provide the Employer a minimum of 15

days notice of the new date for issuing a submittal. The Contractor shall not overwhelm the Employer's limited personnel by saving a number of submittals for issue at the same time. Instead, submittals shall be scheduled for issuance with a reasonable time interval between successive submittals.

(e) The Contractor shall deliver to the Employer electronic copies of all documents which are to be reviewed by the Employer, in addition to delivering paper copies to the Employer. The review period begins when the Employer have received both paper and electronic copies of the documents.

(f) After receipt by the Employer of any document for which an Employer review is required in accordance with Clause 20.2(b), the Employer shall notify the Contractor of the results of its review of the document and the modifications, if any, which the Employer requires within the period referred to in Clause 20.2(b). If the Employer fails to notify the Contractor within that period, the Employer will be deemed to have no comments. If the Contractor receives the Employer's comments after the relevant review period, any extra costs associated with incorporating the Employer's comments shall be treated as a Variation under Clause 41 unless such comment(s) are to identify designs or work or materials which are not in compliance with this Contract.

(g) The Contractor shall at its sole cost and expense modify the document to take the Employer's comments into account and re-submit it in accordance with Clause 20.2(a).

(h) The Contractor shall comply with the terms of any Employer approved document and shall not depart from the terms of any Employer approved document unless the Contractor has first submitted to the Employer an amended document and obtained written approval of same from the Employer.

(i) Approval or review, or failure to approve or review of any documents by the Employer or any other person shall not release the Contractor from, or modify any of its obligations or liabilities under the Contract and shall not entitle the Contractor to any extension of time, adjustment of the Contract Price or any other form of relief or compensation.

20.3 The Contractor shall be solely responsible for compliance with the Technical Requirements and the Contractor's own engineering design standards, and for any discrepancies, errors or omissions in the design and engineering documents prepared by itself, or on its behalf, irrespective of whether such documents have been reviewed by the Employer.

Approval/Review of documents by Government Authorities

20.4 (a) If according to applicable Law, the detailed design and engineering provided by the Contractor must be reviewed, approved, certified or agreed by any Government Authority, the Contractor shall take any necessary actions to have the detailed design and engineering reviewed, approved, certified or agreed so that the progress of the Works and the achievement of Provisional Acceptance is not delayed.

(b) If any Government Authority requires the detailed design and engineering provided by the Contractor to be modified, amended or corrected, the Contractor shall make any such modifications, amendments or corrections to the detailed

design and engineering and shall immediately notify the Employer and the Independent Engineer thereof. The Employer shall have the right, acting reasonably, to approve the modifications, amendments or corrections or to require the Contractor to propose for the Employer's approval alternative modifications, amendments or corrections. The Employer will be acting reasonably if it withholds approval to any modification, amendment or correction which in the reasonable opinion of the Employer might delay the achievement of Provisional Acceptance or prejudice the achievement of the Performance Guarantees or result in the Facilities not meeting the Standards and Specifications.

(c) The Contractor shall perform the obligations set out in this Clause 20.4 at its own cost.

21. PROCUREMENT

Transportation

21.1 (a) The Contractor shall, at its sole cost and expense, transport all Equipment and Construction Equipment to the Sites. In selecting the mode of transportation to be used for the Equipment and the Construction Equipment, the Contractor shall comply with the Technical Requirements and take into account the requirements of the insurers.

(b) Upon dispatch of each shipment of Equipment and Construction Equipment, the Contractor shall notify the Employer of the detailed description of the Equipment and the Construction Equipment included in the shipment, the point and means of dispatch and the estimated times and points of delivery at the Sites. The Contractor must submit to the Employer without delay all relevant shipping documents as may be requested by the Employer.

(c) The Contractor shall be responsible for obtaining, if necessary, all Government Approvals required for the transportation of the Equipment and the Construction Equipment to the Sites.

(d) The Contractor will be responsible at its own cost for the repair or re-instatement of any road or structure that is damaged as a result of the transportation of the Equipment or the Construction Equipment to Site. The Contractor shall indemnify and hold harmless the Employer from and against all Losses and Liabilities arising due to damage to any road or other structure caused by the Contractor transporting the Equipment or the Construction Equipment to the Sites.

Procedures

21.2 The Contractor shall comply with the procurement procedures set out in the Technical Requirements.

22. CONSTRUCTION

Arrangement of Works /supervision/labour

22.1 (a) The Contractor shall be responsible for the true and proper arrangement of the Works including bench marks, reference marks and lines. The Contractor shall at its sole cost provide to the Employer a copy of each document showing the arrangement of the Works. If, at any time during the progress of the Works, any

error appears in the position, levelling or alignment of the Works, the Contractor shall notify the Employer of the error and, at its sole cost and expense, immediately rectify the error to the satisfaction of the Employer.

(b) The Contractor shall perform or provide all necessary supervision during the performance of the Works, and shall ensure that appropriate Key Personnel be constantly on the Sites to provide full-time supervision of the Works. The Contractor shall provide and shall employ technical personnel who are skilled and experienced in their respective trade/professions, and supervisory staff who are competent to render adequate supervision to the work which they are assigned to supervise.

(c) (i) The Contractor shall provide and employ on the Sites in the performance of the Works all skilled, semi-skilled and unskilled labour as is necessary for the proper and timely performance of the Works.

(ii) The Contractor shall be responsible for the recruitment, transportation, accommodation, catering and payment of all labour (local or expatriate) required for the performance of the Works.

(iii) The Contractor shall be solely responsible for its employees and other workers and shall comply at all times with all applicable Laws relating to its employees and other workers. The Contractor will be liable for and will indemnify the Employer from and against any Losses and Liabilities arising out of or connected with any failure or default by the Contractor to comply with any applicable Law.

(iv) The Contractor shall be solely responsible for the remuneration, annual sick leave, long service leave, public holidays, redundancy payments, social security contributions (including but not limited to those payable to IKA) or any other similar benefits under any Law which apply in respect of Contractor's employees and shall ensure that the Subcontractors are similarly responsible in respect of their employees.

(v) The Contractor shall, at all times during the progress of the Works, use its best endeavours to prevent any unlawful, improper or disorderly conduct or behaviour by or amongst its own and its Subcontractors' employees.

(vi) The Contractor shall, in all dealings with its own and its Subcontractors' employees, pay due regard to all applicable statutory holidays in the Country.

Construction Equipment

22.2 (a) All Construction Equipment brought by the Contractor on the Sites shall be used exclusively for the performance of the Works. The Contractor shall not remove from the Sites any Construction Equipment without the prior approval of the Employer, such approval not to be unreasonably withheld.

(b) The Contractor shall, at its sole cost and expense, immediately remove from the Sites all Construction Equipment and surplus materials supplied by the Contractor or any of its Subcontractors:

(i) unless otherwise specified in this Contract, upon completion of the Works; and

(ii) when required by Law.

(c) The Contractor shall, upon request by the Employer, notify the Employer of the name and address of the owner of any Construction Equipment used in the Works at any Site and hired by the Contractor or its Subcontractors or held by the Contractor or its Subcontractors under an agreement whereby ownership or property rights in the Construction Equipment is vested wholly or partly in any third party other than an Affiliate of the Contractor or its Subcontractors. The Employer may, in order to avoid seizure by the owner of Construction Equipment, pay to such owner the amount of any rent, overdue instalment or other sums payable by the Contractor. The amount paid by the Employer in so doing shall be a debt due and payable by the Contractor to the Employer on demand, which the Employer shall be entitled to set-off with any and all payments due to the Contractor by the Employer under this Contract or otherwise.

Site Regulations /Airport Regulations

22.3 The Contractor shall prepare and submit to the Employer, at least 30 days before the Contractor proposes to commence any part of the Works on the Sites, proposed Site regulations for the Employer's approval setting out the rules to be observed in the performance of the Works at the Sites and which comply with the requirements of this Contract, including those set out in the Technical Requirements. The Employer shall either approve or reject with reasons the proposed Site regulations within 30 days of its receipt. If the Employer does not respond to the Contractor within 30 days of its receipt of the proposed Site regulations, the Employer shall be deemed to have approved the proposed Site regulations. If the Employer rejects the proposed Site regulations, the Contractor must amend the Site regulations to comply with the requirements of the Employer. The Contractor must then resubmit the Site regulations to the Employer for approval within the period required by the Employer. The procedure in this Clause 22.3 must be repeated until the Employer approves the Site regulations.

22.4 The Contractor shall:

(a) comply with the Site regulations;

(b) ensure that any Subcontractor to whom any of the Works are subcontracted complies with the Site regulations;

(c) not amend the Site regulations without the prior written approval of the Employer; and

(d) allow the Employer's Representative (and any other persons appointed or approved by the Employer) unrestricted access to inspect and audit the Contractor's compliance with the Site regulations.

22.5 If the Contractor fails to comply with the Site regulations, the Employer may give notice to the Contractor which sets out details of that failure and directs the Contractor to comply with the Site regulations within the period set forth in that notice.

Work of other Contractors

22.6 The Contractor shall, upon request from the Employer, give all reasonable opportunities to any other contractors employed by the Employer and/or by the State on or near the Sites to enable those other contractors to perform their work. The Contractor shall at all times and otherwise in accordance with the requirements and directions of the Employer:

(a) take all reasonable steps to plan, co-ordinate and programme and, to the extent physically feasible, without significantly impacting the Program, integrate the performance of the Works with the activities of other contractors employed by the Employer and/or by the State on or near the Sites;

(b) liaise, consult and co-operate with the authorised representatives of all other contractors employed by the Employer and/or by the State on or near the Sites;

(c) attend such co-ordination meetings called by the Employer to plan, review and determine co-ordinated activities for the management of interfaces between the performance by the Contractor of the Works and the work of the other contractors;

(d) exercise all reasonable endeavours in performing the Works so as to minimize any interference with or hindrance of the Employer's and/or the State's other contractors or the performance of the work of these other contractors;

(e) refrain from carrying out any activities on the part of the Sites occupied by the Contractor (or doing anything on any other part of the Sites over which the Contractor has access) that is likely to damage the work of the other contractors;

(f) co-operate with the Employer and with the State and the other contractors to promote and to foster a co-ordinated and integrated approach to the Works and the work of the other contractors.

22.7 The Employer shall advise the Contractor in advance of any other contractors of the Employer and/or of the State working on or near the part of the Sites occupied by the Contractor and the Employer will cause all information relating to the activities of the other contractors reasonably required by the Contractor in order for the Contractor to perform its obligations under 22.6(a) to (f) to be provided to the Contractor within a reasonable time after the Contractor requests such information.

Emergency work

22.8 (a) If, by reason of an emergency arising in connection with and during the performance of the Works, any protective or remedial work is necessary as a matter of urgency to prevent damage to the Works, the Contractor shall immediately perform that work at its sole cost and expense.

(b) If the Contractor is unable or unwilling to carry out such emergency work immediately, the Employer may himelf perform or engage a third party to perform that work in order to prevent damage to the Works. If the work done or caused to be done by the Employer is work which the Contractor was obliged to carry out at its own expense under this Contract, the costs incurred by the Employer as a result thereof shall be deemed a debt due and payable by the Contractor to the Employer

on demand which the Employer shall be entitled to set-off with any and all payments due to the Contractor by the Employer under this Contract or otherwise..

Site clearance

22.9 (a) The Contractor must at all times keep the Sites and any areas leading to or adjacent to the Sites free from all unnecessary materials and other obstructions which have been brought onto the Sites or any areas leading to or adjacent to the Sites, and must store or remove any surplus materials, clear away from the part of the Sites and away from any areas leading to or adjacent to the Sites any wreckage, rubbish or temporary works which have been brought onto the Sites or any areas leading to or adjacent to the Sites, by the Contractor or its Subcontractors and shall generally maintain the Sites in a clean and safe condition in accordance with Best Industry Practice.

(b) Within thirty days after the Date of Provisional Acceptance, the Contractor shall clear away and remove from the Sites and any areas leading to or adjacent to the Site any Construction Equipment, means of transportation, goods, materials, any wreckage, rubbish and debris of any kind which have been brought onto the Sites or any areas leading to or adjacent to the Sites, by the Contractor or its Subcontractors and shall thoroughly clean the Facilities, removing all accumulations of dust, scrap, waste, oil, grease, weld splatter, insulation, paint and other foreign substances, and leave the Sites and the Facilities in a clean and safe condition in accordance with Best Industry Practice.

Adjacent Utilities

22.10 The Contractor shall do all things necessary to protect any and all parallel, converging and intersecting electric lines and poles, telephone lines and poles, highways, waterways, railroads, sewer lines, oil, water and gas pipelines, drainage ditches, culverts and any and all property of persons from loss or damage as result of its performance of the Works. In the event that any such property is damaged or destroyed by the Contractor or its Subcontractors in the course of the performance of the Works, the Contractor shall at its own expense and liability, repair, rebuild, restore or replace such damaged or destroyed property to the reasonable satisfaction of the owner of that property or otherwise compensate such owner.

Site security and lighting

22.11 The Contractor must provide and maintain at its sole cost and expense in accordance with all applicable Law and regulations all temporary lighting, fencing and security when and where necessary for the proper performance and the protection of the Works and the safety of the Employer and occupiers of adjacent property and the public as set out in the Technical Requirements.

Things of value or of Heritage and significance

22.12 Any things of value or of Heritage significance or otherwise of special interest found on or in or adjacent to the Site will be the property of the relevant Government Authority. Where such an item is found the Contractor must:

(a) immediately notify the Employer;

(b) protect the item and not disturb it further;

(c) comply with any instruction of the Employer and/or of the State in relation to the item; and

(d) comply with any Laws in relation to that item, including in relation to its preservation or handling, and the notification of the finding to any relevant Government Authority.

Protection of Heritage/Antiquities

22.13 The Contractor shall, and shall ensure that its Subcontractors, consultants and suppliers and its and their employees and agents comply with all Laws relating to things of value or of Heritage significance applicable in the Country.

22.14 The Contractor shall perform in the areas where the Works are to be undertaken Archaeological Test Excavations or use other suitable means to investigate the data collected to determine the existence or otherwise of Antiquities. The cost of performance of Archaeological Test Excavations and/or for the performance of geophysical surveys shall be for the account of the Contractor and are included in the Contract Price. Any other expense for additional Archaeological Test Excavations or for archaeological investigations and for the monitoring of the related works and excavations shall be borne by the Employer and the State in accordance with the applicable legislation. At least seven (7) days prior to any Archaeological Test Excavations the Contractor shall notify each of the relevant Government Authority responsible for supervising such tests, the Employer and the State who may each attend such Archaeological Test Excavations. The Employer shall use its best efforts to assist the Contractor in all its works, surveys, and investigations related to Archaeological Test Excavations as well as in the monitoring associated with such works, surveys and investigations.

22.15 The Contractor shall, upon ascertaining the existence of Antiquities during any of the Works, notify the relevant Government Authority, the Employer, the Independent Engineer and the archaeological service and suspend immediately all Works in the area of the Antiquities, and at the same time take all necessary measures for the preservation and safekeeping of such Antiquities until the relevant Government Authority takes responsibility for such in accordance with the applicable Laws.

22.16 After evaluation of the Antiquities by the relevant Government Authority, instructions shall be issued to the Contractor either for the continuation of the Works, or for their suspension for the performance of archaeological investigations by the relevant Government Authority, or for the temporary suspension of the Works in the area where Antiquities were discovered for the time period during which the archaeological service will conduct archaeological investigations by its own means and at the expense of the State.

22.17 An aggregate delay of more than [●] months to the Works due to works related to Antiquities uncovered during the Works shall constitute an Event of Delay.

22.18 Every Antiquity is the exclusive property of the State.

23. TESTS AND INSPECTIONS

23.1 The Contractor shall, at its sole cost and expense, carry out at the place of manufacture and/or on the Sites all tests other than the Performance Tests (which will be performed in accordance with Clause 26) and/or inspections of the Equipment and any part of the Works as specified in this Contract, the Quality Assurance Plan or as required by any applicable Laws or Best Industry Practice, and as necessary to ensure that the Works are carried out in accordance with this Contract.

23.2 The Employer and the Employer's Representative and the Independent Engineer and each of their nominees shall be entitled to attend any test and/or inspection by their appointed duly authorised and designated inspector(s).

23.3 The Contractor shall afford the Employer and his Representative and the Independent Engineer and each of their nominees access or shall procure such

access, at any time to any place where the Equipment is being manufactured or the Works are being performed in order to inspect the progress and the manner of manufacture or construction, provided that the Employer gives the Contractor reasonable prior notice.

23.4 Whenever the Contractor is ready to carry out any test and/or inspection, the Contractor shall give reasonable advance notice (and in any event at least 14 days notice) to the Employer and his Representative and to the Independent Engineer of the test and/or inspection and of the place and time for the test and/or inspection. The Contractor shall obtain from any relevant Subcontractor, third party or manufacturer any necessary permission or consent to enable inspector(s) appointed by the Employer and his Representative and by the Independent Engineer to attend the test and/or inspection.

23.5 The Contractor shall furnish the Employer and his Representative with a certified report of the results of any test and/or inspection and any other data relating to the test and/or inspection.

23.6 If the Employer's or his Representative's inspector(s) fail to attend the test and/or inspection, or if it is agreed between the parties that any or all of the Employer's and his Representative's inspector(s) will not attend, then the Contractor may proceed with the test and/or inspection in the absence of the Employer's or his Representative's inspector(s), as the case may be, and provide the Employer and his Representative with a certified report of the results.

23.7 The Employer may ask the Contractor to carry out any test and/or inspection not described in this Contract. The Contractor's reasonable extra costs necessarily incurred, which shall not include head office or corporate overheads, profit or loss of profit, in the carrying out of the test and/or inspection will be added to the Contract Price only if the test shows that the relevant Works conform with the requirements of the Contract, otherwise all such costs will be borne by the Contractor.

23.8 All measuring instruments used to test the Works, including the Equipment, shall be in compliance with the Technical Requirements.

Failure of a test

23.9 If any Equipment or any part of the Works fails to pass any test and/or inspection, the Contractor shall either rectify or replace such Equipment or part of the Works to the Employer's satisfaction and shall repeat the test and/or inspection upon giving a notice under Clause 23.4.

Effect of tests

23.10 The Contractor agrees that neither the execution of a test and/or inspection of the Equipment or any other part of the Works, nor the attendance by the Employer's or his Representative's inspector(s) nor the issue of any test report pursuant to Clause 23.5, nor monitoring or inspection of any kind shall release the Contractor from any other responsibilities under this Contract or from any of the Contractor's obligations or liabilities under this Contract.

No covering up

23.11 No part of the Works are to be covered up on the Sites without carrying out any test and/or inspection required under this Contract. The Contractor must give reasonable notice to the Employer (and in any event at least 7 days' notice) whenever any part of the Works are ready or about to be ready for test and/or inspection prior to that part of the Works being covered up.

23.12 The Contractor shall uncover any part of the Works or make openings in or through the same as the Employer may from time to time require at the Sites and must reinstate and make good such part.

23.13 If any parts of the Works have been covered up at the Sites after compliance with the notice and testing and/or inspection requirements of Clause 23.11 and are required by the Employer to be uncovered and are found to have been performed in accordance with the Contract, the Contractor's reasonable extra costs, which do not include head office or corporate overheads, profit or loss of profit, necessarily incurred in uncovering, making openings in or through, reinstating and making good the same will be added to the Contract Price. If the part of the Works is found not to have been performed in accordance with the Contract or the Contractor has failed to comply with the notice and testing and/or inspection requirements of Clause 23.11, the Contractor, shall bear all of the costs of uncovering, repairing, replacing, rectifying and reinstating the Works.

Additional testing and inspection requirements

23.14 The Contractor shall also comply with any other requirements of the Employer in relation to testing and inspection as set out in the Technical Requirements.

24. NON-OPERATIONAL WORKS ACCEPTANCE

(Non – Applicable)

25. MECHANICAL COMPLETION, PRE-COMMISSIONING AND COMMISSIONING

Pre-commissioning

25.1 The Contractor will:

(i) carry out the Pre-commissioning of the Facilities; and then

(ii) achieve Mechanical Completion of the Facilities; and then

(iii) carry out the Commissioning of the Facilities.

25.2 The Contractor shall comply with the Employer's requirements and procedures as determined by the Employer in relation to Pre-commissioning as set out in the Technical Requirements.

25.3 As soon as all work in respect of Pre-commissioning is completed the Contractor shall give notice of same to the Employer.

Mechanical Completion

25.4 When the Contractor has completed the Pre-commissioning of the Facilities and is satisfied that all the requirements for Mechanical Completion have been satisfied, the Contractor will give notice to the Employer. The Contractor shall comply with the Employer's requirements and procedures in relation to achieving Mechanical Completion as set out in the Technical Requirements.

25.5 If the Employer is satisfied that Mechanical Completion has been achieved, he will issue a Certificate of Mechanical Completion to the Contractor.

25.6 If the Employer is not satisfied that Mechanical Completion has been achieved, he will notify the Contractor in writing of the reasons why Mechanical Completion has not been achieved. The Contractor must correct the defects and/or deficiencies notified by the Employer and complete any unfinished work which prevents Mechanical Completion from being achieved and the procedure described in Clause 25.4 must be repeated until the Employer issues a Certificate of Mechanical Completion.

Commissioning

25.7 Commissioning of the Facilities or any part thereof shall be commenced by the Contractor after achieving Mechanical Completion and completing Pre-commissioning and will be carried out in accordance with the Technical Requirements.

26. PERFORMANCE TESTS

26.1 (a) When the Contractor considers that Commissioning has been successfully completed, the Facilities are able to be operated under stable conditions and all the requirements for Provisional Acceptance (other than the requirement listed in paragraph (f) and (m) of the definition of Provisional Acceptance and those other requirements which cannot be fulfilled until after the Performance Tests have been passed) have been satisfied, the Contractor shall give notice to the Employer that the Facilities are ready for the Performance Tests to be carried out.

(b) The Employer shall, as soon as reasonably practicable, after receipt of a notice under Clause 26.1(a), issue a notice to the Contractor specifying the date for commencement of the relevant Performance Tests.

Procedures and Guidelines

26.2 (a) The Performance Tests shall be conducted by the Contractor after Commissioning to ascertain whether the Facilities can meet the Performance Guarantees.

(b) All Performance Tests shall be conducted in accordance with the Performance Test Schedule, Best Industry Practice and the Technical Requirements. The Performance Tests and all other Terms and Conditions of this Contract, applicable standards, Laws, and Government Approvals shall, subject to Clauses 7.4 and 8.5 be accomplished at no additional cost or expense to the Employer.

(c) The Facilities shall not be operated during any Performance Test in excess of:

(i) the limits allowed by any Equipment manufacturer to maintain its warranty;

(ii) the limits imposed by the Law and Government Approvals; and

(iii) the limits stated in the Technical Requirements.

(d) The Contractor hereby agrees that the Employer and his Representative may monitor the conduct of the Performance Testing to ensure compliance with the terms and conditions of this Contract.

(e) The Contractor hereby agrees that an inspection pursuant to Clause 26.2(d) by the Employer or the Employer's Representative shall not release the Contractor from any responsibilities under this Contract, including meeting the Performance Guarantees.

(f) The Employer or the Contractor is entitled to order the cessation of any Performance Test if the continuation of such Performance Test is, in the reasonable opinion of the Contractor or the Employer, as applicable, likely to:

(i) result in damage to the Works, or other property or personal injury; or

(ii) violate the terms specified in relevant Environmental Laws, in the Approved Environmental Terms or Government Approvals.

(g) If the Works or any part thereof fails to pass a Performance Test (or any repetition thereof in the event of prior failure) or if a Performance Test is stopped before its completion, such Performance Test must, subject to 24 hours prior notice having been given by the Contractor to the Employer, be repeated as soon as practicable. All appropriate adjustments and modifications are to be made by the Contractor to the Facilities with all reasonable expedience and at its sole cost and expense before the repetition of any Performance Test.

(h) The results of each Performance Test must be presented in a written report produced by the Contractor and delivered to the Employer and his Representative within five days of the completion of such Performance Test. The results will be evaluated by the Employer.

27. PROVISIONAL ACCEPTANCE

27.1 (a) As soon as the Facilities, in the opinion of the Contractor, achieve Provisional Acceptance the Contractor shall give a notice thereof to the Employer.

(b) The Employer shall, promptly, and no later than 30 days after receipt of the Contractor's notice under Clause 27.1(a), either issue a Certificate of Provisional Acceptance in the form specified in Appendix [●] stating that the Facilities have reached Provisional Acceptance or notify the Contractor of any defects and/or deficiencies.

(c) If the Employer notifies the Contractor of any defects and/or deficiencies in the Facilities, or that for any other stated reason the Works have not reached the stage of Provisional Acceptance in accordance with the Contract, the Contractor must then correct those defects and/or deficiencies and the procedures described in Clauses 27.1(a) and (b) must be repeated until the Employer issues a Certificate of Provisional Acceptance.

(d) Notwithstanding any other provision in this Contract, no use or occupancy of the Sites, the Works or the Facilities by the Employer, whether during the Performance Tests or otherwise, in any way constitutes an acknowledgment by the Employer that Provisional Acceptance has occurred, nor does it serve to release the Contractor from any of its obligations or liabilities under this Contract.

(e) Upon the issue of the Certificate of Provisional Acceptance the Contractor shall hand over care, custody and control of the Facilities to the Employer.

28. GENERAL REPRESENTATIONS AND WARRANTIES

28.1 The Contractor hereby makes the following representations and warranties to the Employer each of which the Contractor further covenants, warrants and represents are true and correct as of the date of this Contract and shall remain true and correct for the entire duration of the term of this Contract:

(a) it has been duly incorporated under the laws of Greece, and is validly existing under those laws and has the power and authority to carry on its business in its jurisdiction of incorporation;

(b) it has requisite power and authority to enter into this Contract and comply with its obligations;

(c) this Contract and the transactions under same do not contravene its constituent documents or any Law or obligation by which it is bound or to which any of its assets are subject or cause a limitation of powers or the powers of its directors to be exceeded;

(d) it has in full force and effect the authorizations necessary for it to enter into this Contract and the transactions under same;

(e) its obligations under this Contract are valid and binding and are enforceable against it in accordance with the terms thereof;

(f) it is not in breach of any Law or obligation affecting it or its assets in a way which may result in a materially adverse effect on its business or financial standing;

(g) there is no pending or threatened proceeding affecting the Contractor or any of its assets that would affect the validity or enforceability of this Contract, the ability of the Contractor to fulfil its commitments under this Contract in any material respect, or that could result in any materially adverse change in the business or financial standing of the Contractor;

(h) there are no reasonable grounds to suspect that it is unable to pay its debts as and when they become due and payable;

(i) it has the necessary skills and experience to perform the Works in accordance with this Contract;

(j) it owns or has the right to use all Intellectual Property necessary to perform its obligations under this Contract; and

(k) it is fully aware of the provisions of the Concession Agreement.

29. WARRANTIES

Contractor's warranties

29.1 Without prejudice to any other warranties expressed elsewhere in this Contract, and notwithstanding any inclusion of the Employer's documents in this Contract (including the Technical Requirements) or any approval given or withheld by the Employer under this Contract, the Contractor warrants that:

(a) the Works will be performed and the Facilities will be constructed in accordance with Best Industry Practice;

(b) the Works will be performed in a timely and professional manner in accordance with its obligations (both express and implied) under this Contract and all applicable Laws and Government Approvals;

(c) the Works and the Facilities will be constructed strictly in accordance with and shall comply with the requirements of this Contract and shall be fit for the purpose described in this Contract;

(d) the Works will be performed in accordance with the Technical Requirements for the Contract Price and will achieve Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance with the highest regard for safety and protection of the environment;

(e) the Works will comprise only Equipment that is new and unused, fit for the purpose and of a quality reasonably expected in the international construction and design industry, free from material defects and deficiencies of any kind, and free from any encumbrance or lien;

(f) the Equipment shall conform to the Technical Requirements and, without derogating from the Contractor's obligations under Clause 22, shall be delivered to the Sites with all government permits authorising the use of the Equipment in the relevant Country;

(g) the Contractor shall not use any materials in the performance of the Works which are generally regarded as being deleterious or undesirable;

(h) it has fully considered the Site Conditions and has taken, and will continue to take, the Site Conditions fully into account in the performance of the Works;

(i) without limiting the Contractor's obligations under Clauses 7.1 and 7.5, the Works and the Facilities will comply with all applicable Laws at the Date of Provisional Acceptance; and

(j) it has the skills, resources, expertise and capacity to fully perform all of its obligations (both express and implied) in accordance with this Contract.

30. COMPLETION GUARANTEE

~~30.1~~ The Contractor hereby guarantees that it will achieve Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance.

30.2 If the Contractor fails to achieve Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance, the Contractor shall pay to the Employer Delay Liquidated Damages at the applicable rate specified in Appendix [●].

30.3 The Employer may invoice the Contractor for Delay Liquidated Damages as they become payable by the Contractor under this Contract. Delay Liquidated Damages shall be paid to the Employer within 30 days from the date of the invoice by the Employer.

30.4 The parties agree that the Delay Liquidated Damages are a fair and reasonable pre-estimate of the damages likely to be sustained by the Employer as a result of Contractor's failure to achieve Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance.

30.5 The payment of Delay Liquidated Damages shall not in any way relieve the Contractor from any of its obligations to complete the Works or from any other obligations and liabilities of the Contractor under this Contract.

30.6 The aggregate liability of the Contractor for Delay Liquidated Damages under Clause 30.2 shall not exceed the amount specified in Clause 34.2.

30.7 If this Clause 30 (or any part thereof) is found for any reason to be void, invalid or otherwise inoperative so as to disentitle the Employer from claiming Delay Liquidated Damages, the Employer shall be entitled to claim against the Contractor for damages at law for delay in achieving Provisional Acceptance. Those damages shall not exceed the amount specified in Clause 34.2.

30.8 The Contractor shall not be entitled to the benefit of exclusion under Clause 34.1 in any claim for damages at law by the Employer against the Contractor made pursuant to Clause 30.7.

31. PERFORMANCE GUARANTEE

Performance Guarantees

31.1 The Contractor guarantees that the Facilities will meet the Performance Guarantees. The Contractor will prove that the Performance Guarantees have been met during the Performance Tests. The Contractor will have no liability under this Clause 31 if it meets the Performance Guarantees during the Performance Tests.

31.2 The Contractor acknowledges and agrees that its obligation to achieve the Performance Guarantees is an absolute obligation under this Contract which is not subject to any liquidated damages, minimum performance requirements or other forms or relief or acceptance whereby the Contractor may be entitled to achieve something less than the required Performance Guarantees, other than where the Employer has exercised its option under Clause 31.5.

31.3 The Contractor's obligation to meet the Performance Guarantees is not subject to the limitations set forth in Clauses 34.1 and 34.2.

Performance Guarantees not met

31.4 If the Performance Guarantees are not met, the Contractor must, at its own cost and expense, make changes, modifications and/or additions to the Facilities or

any part thereof as may be necessary to meet the Performance Guarantees. The Contractor must notify the Employer upon completion of the necessary changes, modifications and/or additions and must, subject to the Employer's rights under Clause 45, repeat the Performance Tests until the Performance Guarantees have been met.

Employer's Option and Performance Liquidated Damages

31.5 If, at any time after the Date of Provisional Acceptance, the Performance Guarantees have not been met but the Minimum Performance Guarantees have been met, the Employer in its sole and absolute discretion may by notice in writing to the Contractor waive the Contractor's obligation to meet the Performance Guarantees and instead require the Contractor to pay Performance Liquidated Damages based on the results of the most recent Performance Tests.

31.6 Performance Liquidated Damages must be paid to the Employer within 30 days from the date of the Employer's notice under Clause 31.5 unless the Employer owes other amounts to the Contractor, in which case the Performance Liquidated Damages may be set off against such amounts.

31.7 The parties agree that the Performance Liquidated Damages are a fair and reasonable pre-estimate of the damages likely to be sustained by the Employer as a result of Contractor's failure to meet the Performance Guarantees.

31.8 The payment of Performance Liquidated Damages is in complete satisfaction of the Contractor's obligation to achieve the Performance Guarantees. Upon the payment of the Performance Liquidated Damages by the Contractor, and, provided all other conditions for achieving Provisional Acceptance have been satisfied, the Employer shall issue the Certificate of Provisional Acceptance.

31.9 The Contractor's obligation with respect to the payment of Performance Liquidated Damages is in addition to any liability of the Contractor for Delay Liquidated Damages under Clause 30.

31.10 If this Clause 31 (or any part thereof) is found for any reason to be void, invalid or otherwise inoperative so as to disentitle the Employer from claiming Performance Liquidated Damages, the Employer is entitled to claim against the Contractor for damages at law for the Contractor's failure to meet the Performance Guarantees.

31.11 The Contractor is not entitled to the benefit of the exclusion under Clause 34.1 in any claim for damages at law by the Employer against the Contractor pursuant to Clause 31.10.

31.12 Notwithstanding the Contractor's payment of Performance Liquidated Damages and the Employer's issuance of the Certificate of Provisional Acceptance, the Employer shall upon request of the Contractor make available to the latter access to the Facilities, at such reasonable times which shall not interfere with the commercial operation thereof, for the purpose of the Contractor making changes, modifications and/or additions to the Facilities in order to meet the Performance Guarantees.

31.13 If the Contractor decides to make changes, modifications and/or additions to the Facilities in order to meet the Performance Guarantees, it shall first

agree those changes, modifications and/or additions with the Employer and thereafter shall notify the Employer upon completion of all necessary changes, modifications and/or additions and repeat the Performance Tests to demonstrate the improved performance of the Facilities.

31.14 If, as a result of the changes, modifications and/or additions to the Facilities made by the Contractor the performance of the Facilities improves from the results evidenced by the Performance Test referred to in Clause 31.5, the Employer shall recalculate the Performance Liquidated Damages based on the later Performance Test and repay to the Contractor that portion of the Performance Liquidated Damages which would not have been payable by the Contractor had the results of the later Performance Test been achieved in the Performance Test referred to in Clause 31.5.

31.15 The Employer's obligations (other than any accrued obligation to repay Performance Liquidated Damages) and the Contractor's rights under Clauses 31.12, 31.13 and 31.14 shall cease upon the later of [●] months after the Employer's notice under Clause 31.5 and the Contractor being provided access to the Facilities for [●] days in aggregate.

32. DEFECTS AND LATENT DEFECTS

32.1 In addition to all other representations, warranties and guarantees expressed in this Contract, the Contractor hereby guarantees that the Facilities shall be free from all Defects.

32.2 If, during the Defects Liability Period, any Defect is found, and if during the Latent Defects Liability Period any Latent Defect is found, the Contractor shall, at such times as the Employer reasonably requires and in a manner which shall not interfere with the commercial operation of the Facilities, promptly and at the Contractor's sole cost and expense, repair, replace or otherwise make good (as the Employer shall reasonably determine) the Defect or Latent Defect, as the case may be, as well as any damage to the Facilities caused by the Defect or Latent Defect, as the case may be. The Contractor shall bear all incidental costs, including any and all costs of removal, associated with such repair, replacement or remedy. The Defects Liability Period (but not the Latent Defects Liability Period) will recommence from the date of completion of such repair, replacement or other remedy in respect of the part(s) of the Facilities so repaired, replaced or otherwise remedied.

32.3 The Contractor shall not be responsible for the repair, replacement or remedy of any Defect or Latent Defect, or of any damage to the Facility, proven to be the direct result of:

(a) improper operation or maintenance of the Facilities by the Employer, except where such operation or maintenance was in accordance with the Operation Manual and the Maintenance Manual;

(b) operation of the Facilities outside the specifications provided in this Contract, except where such operation was in accordance with the Operation Manual and the Maintenance Manual; and

(c) normal wear and tear with reference to the nature and use of the Facilities.

32.4 Subject to Clause 32.2, the Employer shall grant to the Contractor all necessary access to the Facilities and the Sites to enable the Contractor to perform its obligations under this Clause 32.

32.5 The Contractor may, with the consent of the Employer, remove from the Sites any Equipment or any part of the Facilities which is Defective if the nature of the Defect, Latent Defect and/or any damage to the Facilities caused by the Defect or Latent Defect, as the case may be, is such that repairs cannot be expeditiously carried out at the Sites. Notwithstanding any such removal, the Contractor shall still carry out any actions required to remedy the Defect or Latent Defect in accordance with the requirements of the Employer and in a manner which causes as little disruption to the operation of the Facilities as possible.

32.6 (a) If the repair, replacement or making good of a Defect or Latent Defect is of such nature that the Employer believes, in its sole discretion, may affect the efficiency of the Facilities, the Employer may invite the Contractor in writing to prove to the Employer's reasonable satisfaction and at the Contractor's sole cost and expense that after completion of the remedial work the Facilities will still be capable of meeting the Performance Guarantees and the same level of performance achieved at the time of Provisional Acceptance.

(b) If the Contractor is unable to satisfy the Employer, the Contractor shall, at its sole cost and expense, carry out further repair, replacement or remedy (as the case may be) until the Employer is satisfied.

32.7 If the Contractor fails to commence the remedial work necessary to remedy the Defect or Latent Defect, as the case may be, or any damage to the Facilities caused by the Defect or Latent Defect, as the case may be, within a reasonable time, as determined by the Employer, the Employer may proceed to do or cause to be done, such remedial work, and all costs, including incidental costs, incurred by the Employer shall be deemed a debt due and payable by the Contractor to the Employer on demand.

32.8 If the Facilities or any part thereof cannot be used by reason of the Defect, Latent Defect and/or remedial work in respect of the Defect or Latent Defect, the Defects Liability Period, or the Latent Defects Liability Period, of the Facilities or the part thereof, as the case may be, shall be extended by a period equal to the period during which the Facilities or the part thereof cannot be used by the Employer due to any of the above reasons.

33. FINAL ACCEPTANCE

33.1 The Contractor shall notify the Employer when the Contractor considers that Final Acceptance of the Works has been achieved.

33.2 Upon receipt of the Contractor's notice under Clause 33.1 the Employer, if it considers that the Contractor has satisfactorily performed all of its obligations under and in accordance with this Contract, including the satisfactory performance by the Contractor of its obligations during the Defects Liability Period, the Employer shall issue the Certificate of Final Acceptance. If not, the Employer shall notify the Contractor of the reasons why Final Acceptance has not been achieved and the Contractor shall, at its exclusive cost and responsibility, perform whatever remedial actions are necessary and repeat the foregoing process until such time as the Employer is enabled to issue a Certificate of Final Acceptance.

34. LIABILITY

Consequential loss

34.1 Without prejudice to the Employer's right to recover liquidated damages or damages at law for delay under Clause 30 and liquidated damages or damages at law for performance under Clause 31, neither party is liable to the other in any way for loss of use, loss of profit, loss of production or business interruption or for any kind of indirect or consequential loss or damage, which is connected with any claim arising under this Contract or the subject matter of this Contract.

Contractor's liability

34.2 The total liability of the Contractor to the Employer under this Contract shall not exceed [●]% of the Contract Price and subject thereto the Contractor's aggregate liability for Delay Liquidated Damages under Clause 30 will not exceed [●]% of the Contract Price.

Clause 34.2 does not limit the liability of the Contractor:

(a) under Clauses 13.6, 37.1 and 50;

(b) in cases of fraud, wilful misconduct, gross negligence or illegal or unlawful acts; or

(c) in the case of termination of the Contract pursuant to Clause 45.2(a) ,

and any liability of the Contractor incurred in connection with the above listed circumstances shall not count towards the limitation of liability set out in this Clause 34.2.

35. TRANSFER OF OWNERSHIP AND RISK

35.1 The ownership of Equipment shall be transferred to the Employer on the earlier of:

(a) delivery of the relevant item of Equipment to the Site; and

(b) the Employer making a payment in accordance with Clause 10.4(d) where the value of that payment includes all or part of the relevant item of Equipment.

35.2 The ownership of and risk of loss in the Construction Equipment used by the Contractor and its Subcontractors in connection with the Works remains with the Contractor or its Subcontractors.

35.3 The ownership of any Equipment in excess of the requirements for the Works, other than the Commissioning Spares, will revert to the Contractor on the Date of Provisional Acceptance or at such earlier time when the Employer and the Contractor agree in writing that the item of Equipment in question is no longer required for the Works.

Warranty of Title

35.4 The Contractor warrants good title to all Equipment which should be vested in the Employer under Clause 35.1.

No Lien

35.5 The Contractor shall procure that title to all Equipment vested in the Employer under Clause 35.1 is free and remains free from any lien, charge, pledge or other interest and that no person other than the Employer shall have any claim to title to the Equipment and the Contractor irrevocably waives any and all liens, charges, pledge or other interests that it may have with respect to the Equipment.

35.6 If, notwithstanding Clause 35.5, any Equipment is subject or becomes subject to any lien, charge, pledge or other interest, the Employer may discharge the lien, charge, pledge or other interest and recover all costs and expenses thereby incurred from the Contractor on demand. The Contractor shall indemnify the Employer against any Losses and Liabilities that it may incur as result of any such liens, charges, pledge or other interests.

35.7 The Contractor shall have no right of retention or to refuse delivery of Equipment the title of which has passed to the Employer under Clause 35.1.

Removal of Component Parts

35.8 The Contractor shall not remove any Equipment from the Site without the permission of the Employer unless the Contractor has replaced that Equipment in accordance with this Contract for the purpose of remedying a Defect. Any Equipment removed from the Site shall remain property of the Employer.

Items in Possession of Contractor

35.9 All items of Employer property in the possession of the Contractor other than property on the Site shall be:

(a) suitably marked or clearly identified as property of the Employer; and

(b) as far as possible segregated from other property.

Risk in the Works

35.10 Notwithstanding the transfer of ownership of the Equipment, the responsibility for care and custody together with the risk of loss or damage to the Works remains with the Contractor pursuant to Clause 36 until the Date of Provisional Acceptance.

36. CARE OF WORKS

36.1 The Contractor shall be responsible for the care and custody of all Works until the Date of Provisional Acceptance, and must make good at its own cost and expense any loss or damage that may occur to the Works, the Equipment and the Facilities from any cause whatsoever during that period and must do so in accordance with any manufacturers' recommendations and the requirements of this Contract. The Contractor shall also be responsible for any loss or damage to the

Works, the Equipment and the Facilities caused by the Contractor or its Subcontractors in the course of any work performed pursuant to Clause 32.

36.2 Notwithstanding Clause 36.1, the Contractor shall not be liable for any loss or damage to the Works, the Equipment and the Facility or that part thereof caused by reason of any Excepted Risk.

36.3 Subject to Clause 38.2, if the Employer requests under Clause 41.3 that the Contractor make good any loss or damage to the Works, the Equipment or the Facility caused by an Excepted Risk, the Contractor shall immediately make good the same at the cost of the Employer in accordance with Clauses 41.9 through 41.11. If the Employer does not request the Contractor to make good any loss or damage to the Works, the Equipment or the Facility caused by an Excepted Risk, the Employer may either request a Variation in accordance with Clause 41 excluding the performance of that part of the Works lost, destroyed or damaged or, where the loss or damage affects a substantial part of the Works, terminate this Contract pursuant to Clause 45.2(d).

36.4 The Contractor shall be liable for any loss of or damage to any Construction Equipment, or any other property of the Contractor used or intended to be used for the purposes of the Works, regardless of the cause of the damage, including if the damage is caused by an Expected Risk.

37. INDEMNITIES

37.1 The Contractor shall be liable for and shall save, indemnify, defend and hold harmless the Employer from and against any and all Losses and Liabilities, other than Losses and Liabilities for which the Contractor is indemnified against pursuant to 12.2 and Appendix [●], in respect of:

(a) loss of or damage to property of the Contractor or any Affiliate of the Contractor whether owned, hired, leased or otherwise provided by the Contractor or any Affiliate of the Contractor arising from, relating to or in connection with the performance or non-performance of this Contract and irrespective of the fault or negligence of the Employer or any of the Employer's Affiliates;

(b) personal injury including death or disease to any person employed by the Contractor or any Affiliate of the Contractor arising from, relating to or in connection with the performance or non-performance of this Contract and irrespective of the fault or negligence of the Employer or any of the Employer's Affiliates;

(c) personal injury including death or disease or loss of or damage to the property of any third party to the extent that any such injury, loss or damage is caused by or contributed to by the negligence or breach of duty (whether statutory or otherwise) of the Contractor or the Contractor's Affiliates;

(d) pollution emanating or arising from or in connection with the Construction Equipment or arising from or in connection with the Works prior to the Date of Provisional Acceptance; and

(e) any breach of Law by the Contractor or any Affiliate of the Contractor arising from, relating to or in connection with the performance or non-performance of this Contract.

Survival

37.2 The indemnities required by this Clause 37 shall survive the termination or expiry of the Contract.

38. INSURANCE

Insurance policies to be effected by the Employer and the Contractor

38.1 The Employer and the Contractor will effect and maintain, or cause to be effected and maintained, the insurance policies listed in Appendix [●] within a time period of [●] days/months as of signing of the present Contract and each will comply fully with the other obligations contained in Appendix [●]. All insurance policies will be placed with insurers in compliance with all applicable Laws.

Insurance claim procedures

38.2 The Contractor and the Employer shall promptly and in accordance with the time periods set out in the relevant insurance policies notify in writing each other and the relevant insurer of any occurrence or incident likely to give rise to a claim under the policies referred to in this Contract or of any other matter or thing in respect of which notice should be given by the Contractor or the Employer (as the case may be) to the relevant insurers. Thereafter, the Contractor or the Employer (as the case may be) shall give all such information and assistance as may be reasonably practicable in all the circumstances.

39. SITE CONDITIONS

Site conditions

39.1 The Contractor hereby acknowledges that it has investigated the Site to the full extent necessary to perform its obligations under this Contract and is fully familiar and satisfied with the Site Conditions.

No adjustment

39.2 The Contractor hereby acknowledges that it will not be entitled to any increase in the Contract Price or any extension to the Date of Provisional Acceptance based in whole or in part upon any discrepancy between the actual Site Conditions encountered by the Contractor during the progress of the Works and those Site Conditions which the Contractor anticipated, or could have anticipated, at the date of this Contract.

40. FORCE MAJEURE

Force Majeure

40.1 N/A

Notice of Force Majeure

40.2 If either party's ability to perform its obligations under this Contract is affected by an event of Force Majeure, such party shall within 3 days, upon acknowledging of such event and ascertaining that it will affect its performance hereunder, give

written notice to the other party stating the nature of the event, its anticipated duration and effect upon the performance of such party's obligations, and any action being taken to avoid or minimize its effect. The burden of proof for the occurrence of an event of Force Majeure shall be on the party claiming Force Majeure pursuant to this Clause 40.2.

Period of Force Majeure Suspension or Delay

40.3 The suspension or delay of performance due to an event of Force Majeure shall be of no greater scope and no longer duration than is caused by the event of Force Majeure. The excused party shall use its best efforts to continue to perform its obligations under the Contract, to correct or cure the event or condition excusing performance and otherwise to remedy its inability to perform as soon as possible. The excused party shall give the other party written notice as soon as the event of Force Majeure has ceased to affect the performance of the excused party, stating when such performance will resume, which shall be as soon as possible.

Certain Obligations Not Excused

40.4 A party may not invoke Force Majeure:

(a) as an excuse or reason to delay the payment of any sum under this Contract;

(b) for any economic hardship or for lack of money, credit or markets;

(c) if the Force Majeure is the result of a breach by the party seeking to invoke Force Majeure of a permit, certificate, license or approval or of any applicable Laws; or

(d) if the party seeking to invoke Force Majeure has failed to use all commercially reasonable efforts to prevent the Force Majeure.

Employer May Recommend Contractor to Take Action

40.5 If, within a reasonable time after a Force Majeure occurrence that has caused the Contractor to suspend or delay performance of any part of the Work, the Employer has by written notice to the Contractor identified and recommended action to be undertaken by the Contractor at the expense of the Employer or otherwise to remove or relieve either the Force Majeure occurrence or its direct or indirect effects and the Contractor has failed to take such action, the Employer may, in its sole discretion and after written notice to the Contractor, initiate such reasonable measures as will be designed to remove or relieve such Force Majeure occurrence or its direct or indirect effects and thereafter by written notice to the Contractor require the Contractor to resume full or partial performance of the Works. Such measures shall be undertaken at the Employer's sole cost and expense except to the extent the Contractor's failure to take such measures results in expense in addition to what the Employer would have incurred under this Clause 40.5 had the Contractor taken such measures, which additional expense shall be deemed a debt due and payable by the Contractor to the Employer on demand.

Change to the Date of Provisional Acceptance

40.6 If an event of Force Majeure occurs then, subject to the Contractor's compliance with this Clause 40:

(a) the Date of Provisional Acceptance shall be extended in accordance with Clause 42 by a period equal to the amount of time reasonably determined by the Employer to be necessary to allow for the delay caused to the Contractor's critical path items as identified in the Program; and

(b) the Program and the Imminent Works Implementation Time Schedule shall be adjusted as appropriate to reflect the new Date of Provisional Acceptance.

Contractor's Remedies for Force Majeure

40.7 Extension of the Date of Provisional Acceptance and adjustments of the Program and Imminent Works Implementation Time Schedule, if any, shall be Contractor's sole remedies as a result of an event of Force Majeure. For the avoidance of doubt, the Contractor shall have no entitlement to any addition to the Contract Price or any right to receive any additional sums from the Employer as a result of an event of Force Majeure.

Duty to Avoid

40.8 Each party shall take all reasonable measures to anticipate and avoid Force Majeure events, wherever possible, and keep the other fully informed of all potential Force Majeure situations, particularly potential strikes and labour disturbances, to enable the Parties to consult and plan to take steps to mitigate their effect on the Works.

Force Majeure Recognition

40.9 Notwithstanding the above, for the purposes of this Contract as Force Majeure Events are considered only the Events that have been recognized as such by the State and no other event.

41. VARIATIONS

General

41.1 The Contractor shall not perform a Variation except as directed by the Employer.

41.2 No Variation shall invalidate this Contract. The Contractor hereby agrees that a Variation may involve the omission of any part or parts of the Works and the Contractor hereby agrees that the Employer may engage others to perform that part or parts of the Works which have been omitted. The Contractor further acknowledges that any omission or omissions will not constitute a basis to allege that the Employer has repudiated this Contract no matter the extent or timing of the omission.

Ordering a Variation

41.3 The Employer, subject to this Clause 41, may direct a Variation by providing the Contractor with a written notice thereof, and the Contractor shall perform and be bound by such Variation.

41.4 The Contractor may propose to the Employer any Variation which the Contractor considers desirable to improve the quality, efficiency or safety of the

Facilities to levels greater than those stated or reasonably inferred from the Technical Requirements. The Employer may, in its absolute discretion, approve or reject any Variation proposed by the Contractor. Any approval of a Variation must be notified to the Contractor in accordance with Clause 41.3.

41.5 Notwithstanding Clauses 41.3 and 41.4, a Variation made necessary due to any act, omission or default of the Contractor in the performance of its obligations under this Contract shall not result in any payment to the Contractor, any increase to the Contract Price or any extension of time.

41.6 Either Party may give notice to the other of the need for a Variation which is necessary in order to enable the Contractor to comply with any Change in Law in which event:

(a) the Parties must meet within six (6) days to consult in respect of the Change in Law and any Variation required as a consequence;

(b) within fourteen (14) days after the meeting referred to in Clause 41.6(a) above, the Employer must, if a Variation is required in order to comply with the Change in Law, issue a written notice and the provisions of this Clause 41 are to apply.

Detailed particulars

41.7 Within 10 days of receipt of the direction referred to in Clauses 41.3 and 41.6 the Contractor shall prepare and submit to the Employer a statement setting out:

(a) detailed particulars of the Variation;

(b) the work required or no longer required;

(c) a valuation of the increase or decrease in the Contract Price;

(d) any requisite adjustment to the Date of Provisional Acceptance; and

(e) any proposed modifications to this Contract and/or any effect such Variation would have on the Works and/or on any other provisions of this Contract.

The Contractor shall be bound by the information provided by it on the basis that it constitutes an offer, irrevocable for the period specified in the offer (such period to be no less than three months) to undertake the Variation on the terms of the information provided. If the Employer provides the Contractor with a further direction approving such Variation in accordance with the terms of the statement prepared by the Contractor within the period specified that direction shall constitute an acceptance of the Contractor's offer and the parties are to be taken to have agreed to vary the Works.

Notwithstanding the above, the Contractor shall be entitled to a Variation only under the condition that the State has accepted and approved such Variation to the benefit of the Employer

41.8 If a Variation would, in the reasonable opinion of the Contractor, prejudice the ability of the Facilities to achieve the Performance Guarantees then the Contractor shall immediately notify the Employer of its justified concern and specify the effect that the Variation will have on the relevant component of the Performance

Guarantees. The Employer shall, as soon as practicable and in any case no later than [●] days as of relevant notification either:

(a) withdraw the Variation;

(b) instruct the Contractor to proceed and confirm that it accepts the alteration to the Performance Guarantees; or

(c) instruct the Contractor to proceed and confirm that the Performance Guarantees shall not be altered, subject to Clause 41.18.

Payment Basis

41.9 The Employer may authorize the Contractor to execute the Variation on a fixed lump sum price basis or on a time and cost (reimbursable) basis. For Variations completed on a time and cost (reimbursable) basis, the Contractor must have timesheets that include labour, equipment, and materials charged to the Variation signed on a daily basis by a representative authorized by the Employer. The Contractor shall track and report the cost of all Variations completed on a time and cost (reimbursable) basis as compared to the original estimate.

41.10 The valuation of the Variation shall be calculated as follows:

(a) in accordance with the unit rates set out in Appendix [●], if any;

(b) where the unit rates are not applicable, the parties shall endeavour to agree on the valuation; or

(c) failing agreement under Clause 41.10(a) or (b), the Employer may direct the Variation to proceed subject to Clause 41.18.

41.11 In determining the deduction to the Contract Price to be made for work or services which are omitted from this Contract, or for a Variation which results in a cost saving to the Contractor, the deduction must include a reasonable amount for overhead and profit which is assumed to be in the aggregate [●]%.

41.12 Any reasonable extra costs necessarily incurred by the Contractor for delay or disruption as a consequence of a Variation (if any) may include reasonable home office overhead and profit, which is assumed to be in the aggregate [●]%, unless the valuation is based on the unit rates in Appendix [●], which are deemed to include overhead and profit.

41.13 All costs associated with preparing a valuation and a Variation are to be borne by the Contractor, including those Variations that are not executed.

Reduction of Date of Provisional Acceptance for Variations

41.14 If a Variation results in a reduction of the time required to complete the Works, the Employer may determine a reasonable reduction of time and notify the Contractor of the revised Date of Provisional Acceptance.

MG

Conditions precedent

41.15 It is a condition precedent to the Contractor being entitled to any payment (in accordance with this Contract or otherwise at law) in relation to any Variation that the Contractor has been directed to perform under Clause 41.7.

Exclusive Remedy

41.16 The adjustment to the Date of Provisional Acceptance and the increase in the Contract Price (where the Variation increases it) approved by the Employer pursuant to Clause 41.7 is the Contractor's sole and exclusive remedy for any cost or delay as a result of the relevant Variation.

Normal Design Developments

41.17 The parties hereby agree that Normal Design Developments, whether made at the Employer's request or on the Contractor's initiative, do not constitute extra or additional Works entitling the Contractor to a Variation.

Variation Dispute

41.18 If the Employer and Contractor are unable to agree on the valuation of the Variation or the alteration of a Performance Guarantee as a result of the Variation or a revision to the Date of Provisional Acceptance as a result of the Variation, the Employer may direct the Contractor in writing to proceed with the Variation and the Contractor agrees to proceed with the Variation while the Employer shall reinvestigate Contractor's argumentations and shall respond, as soon as practicable with final approval, disapproval or comments.

42. EXTENSION OF TIME

Notice

42.1 The Contractor must give notice to the Employer of all incidents and/or events of whatsoever nature affecting or likely to affect the progress of the Works as soon as reasonably practicable and in any event within three days of becoming aware of the incidents and/or events.

42.2 Within 10 days after an event described in Clause 42.1 has first arisen the Contractor must give a further notice to the Employer which shall include:

(a) the material circumstances of the event including the cause or causes;

(b) the nature and extent of any delay;

(c) the corrective action already undertaken or to be undertaken;

(d) the effect on the Critical Path noted on the Program;

(e) the period, if any, by which in its opinion the Date of Provisional Acceptance should be extended; and

(f) a statement that the notice is pursuant to this Clause 42.2.

42.3 Where an event described in Clause 42.1 has a continuing effect or where the Contractor is unable to determine whether the effect of such event will actually cause delay to the progress of the Works so that it is not practicable for the Contractor to give notice in accordance with Clause 42.2, a statement to that effect with reasons together with interim written particulars (including details of the likely consequences of such event on progress of the Works and an estimate of the likelihood or likely extent of the delay) must be submitted in place of the notice required under Clause 42.2. The Contractor shall then submit to the Employer, at intervals of no greater than 10 days, further interim written particulars until the actual delay caused (if any) is ascertainable, whereupon the Contractor must, as soon as practicable but in any event within 10 days of ascertaining the actual delay caused, give a final notice to the Employer including the particulars set out in Clause 42.2.

Causes of delay

42.4 Subject to the other provisions of this Clause 42, the Contractor shall be entitled to an extension of time to the Date of Provisional Acceptance as the Employer assesses, where a delay to the progress of the Works is caused by any of the following events (and, for the avoidance of doubt, in no other circumstances), whether occurring before, on or after the Date of Provisional Acceptance ("Events of Delay"):

(a) any breach or default by the Employer of its express obligations set forth in the Contract or any other act of prevention by the Employer;

(b) a Variation, except where that Variation is caused by an act, omission or default of the Contractor or its Subcontractors, agents or employees;

(c) a suspension of the Works pursuant to Clause 44, except where that suspension is caused by an act, omission or default of the Contractor or its Subcontractors, agents or employees;

(d) an event of Force Majeure;

(e) the Contractor's compliance with Clauses 22.12 or 22.13,

and in any case provided that the Critical Path noted on the Program is affected in a manner which might reasonably be expected to result in a delay to the Works reaching Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance and that, notwithstanding the Critical Path analysis, such delay is likely to actually occur.

If an Event of Delay occurs, the Employer, after approval of the State, may agree as an alternative to granting the requested extension or part thereof:

either to accept any proposed measures of Event of Delay Make-up submitted by the Contractor, with the proposed Acceleration Cost;

or, if the Contractor has not proposed such measures, to ask the Contractor to propose measures for an Event of Delay Make-up together with an Acceleration Cost.

Extension of time

42.5 Notwithstanding any other provisions of this Clause 42 but subject to Article 21.2.2(g) of the Concession Agreement, the Employer may, in its sole and absolute discretion, at any time make a fair and reasonable extension to the Date of Provisional Acceptance, under the condition that the State accepts such extension.

Best endeavours

42.6 The Contractor shall constantly use its best endeavours to avoid any delay in the progress of the Works.

Conditions precedent

42.7 If the Contractor fails to submit the notices required under Clauses 42.1, 42.2 and 42.3 within the times required then:

(a) the Contractor has no entitlement to an extension of time; and

(b) the Contractor must comply with its obligations to perform the Works by the Date of Provisional Acceptance and in accordance with the Program.

Concurrent delays

42.8 If there are two or more concurrent causes of delay and at least one of those delays would not entitle the Contractor to an extension of time under this Clause 42 then, to the extent of that concurrency, the Contractor is not entitled to an extension of time.

Acceleration

42.9 The Employer may direct the Contractor to accelerate the Works for any reason including as an alternative to granting an extension of time to the Date of Provisional Acceptance or any other milestone as Employer may consider appropriate.

The Contractor will be entitled to all reasonable extra costs necessarily incurred by the Contractor in complying with an acceleration direction under Clause 42.9, except where the direction was issued as a consequence of the failure of the Contractor to fulfil its obligations under this Contract. The Employer shall assess and decide as soon as reasonably practical, the reasonable extra costs necessarily incurred by the Contractor, The Acceleration Cost to be paid by the Employer, including any general expenses, cannot exceed x (x%) of the cost of the affected Works. The VAT on the Acceleration Cost shall be for the account of the Employer.

The cost of the affected Works is calculated by determining the percentage of the total Works that the affected Works represent and calculating the corresponding percentage of the total cost of such Works. Subject to the above limitation, the amount of the Acceleration Cost and the schedule for its payment shall be established in a separate agreement between the Employer and the Contractor.

The Contractor, if so requested by the Employer, is obligated to accept an Event of Delay Make-up with a duration equal to or less than three (3) months. An Event of Delay Make-up of a longer term may be agreed between the Contractor and the Employer.

Adjustment to the Imminent Works Implementation Time Schedule

42.10 If an extension of time is granted pursuant to Clause 42.4 or Clause 42.5 the Imminent Works Implementation Time Schedule and the Program shall be adjusted as necessary.

43. DELAY COSTS

43.1 Subject to Clause 40.7, where the Contractor has been granted an extension of time for a delay pursuant to Clause 42.4, and has necessarily incurred extra cost as a direct consequence of the delay, the Contractor must give to the Employer notice of its claim for delay costs at the same time as the notice referred to in Clause 42.2 or the final notice in Clause 42.3 (as the case may be), including all available particulars and supporting documentation and a statement that it is a notice pursuant to this Clause 43.1.

43.2 Delay costs in connection with extensions of time pursuant to:

(a) Clause 42.4(b) must be dealt with under Clause 41.10 only; and

(b) Clause 42.4(c) must be dealt with under Clause 44.5 only.

43.3 It is a condition precedent of the Contractor's entitlement to recover any amount representing extra costs necessarily incurred under Clause 43.1 that the Contractor provide the notices referred to in Clause 43.1. If the Contractor fails to provide the notices referred to in Clause 43.1 the Contractor shall have no entitlement to receive any additional payment from the Employer or any addition to the Contract Price.

43.4 The sums payable under this Clause 43 shall be the Contractor's sole entitlement to compensation for delay or disruption, including, delay or disruption caused by the Employer, whether in breach of contract or otherwise and is in substitution for and excludes the Contractor's rights and remedies at common law (including the right to recover damages for breach of contract or otherwise).

44. SUSPENSION- SUSPENSION BY THE EMPLOYER

44.1 Subject to Article 21.2.2(g) of the Concession Agreement, the Employer may in its absolute discretion, by notice to the Contractor, order the Contractor to suspend performance of all or any of its obligations under this Contract. The notice must specify the obligation of which performance is to be suspended, the effective date of the suspension and the reasons for the suspension. Subject to Clause 44.2, the Contractor must upon receipt of a notice from the Employer to do so, immediately suspend performance of the obligation specified until directed to resume performance of that obligation by the Employer.

Actions upon suspension and resumption

44.2 Upon the Employer's notice of suspension, the Contractor shall take all measures necessary to protect and secure that part of the Works executed up to the date of the suspension and provide for the protection of persons and other property to extent reasonably required.

44.3 Upon the Employer's notice to resume performance of an obligation which has been suspended, the Contractor shall promptly resume that part of the Works and make good any deterioration in the Works that may have occurred during the period of suspension.

Suspension by the Contractor

44.4 The Contractor is not entitled to suspend performance or terminate this Contract even in the cases where the Employer is withholding payment as a result of, or in connection with, a Dispute and the parties are seeking to resolve the Dispute in accordance with the procedures set out in Clause 49.

Extension of time and delay costs

44.5 If the Contractor's performance of its obligations is suspended pursuant to this Clause 44:

(a) by reason of the Contractor's default or breach of this Contract, the Contractor shall have no entitlement to receive any extension of time or payment of any additional costs;

(b) for any other reason, then:

(i) the Date of Provisional Acceptance may be extended in accordance with Clause 42;

(ii) any delay costs incurred by the Contractor as a direct result of the suspension may be payable pursuant to Clause 43; and

(iii) the costs reasonably incurred by the Contractor in complying with its obligations under Clauses 44.2 and 44.3 shall be paid by the Employer to the Contractor in addition to the Contract Price.

No removal from Site

44.6 During any period of suspension or any period of Force Majeure, the Contractor shall not remove from the Site or allow to be removed from the Site, any Equipment, any part of the Facility or any Construction Equipment, without the prior consent of the Employer.

45. TERMINATION

Termination for Contractor's default

45.1 The Employer may, without prejudice to any other rights or remedies it may possess, immediately terminate this Contract by giving a notice of termination to the Contractor referring to this Clause 45.1 if:

(a) the Contractor commits or suffers an Act of Bankruptcy;

(b) the Contractor is in breach of Clause 46;

(c) the Contractor is in breach of Clause 50.1;

(d) the Contractor's liability under this Contract would (but for those limits) exceed any of the limits set out in Clause 34.2; or

(e) the Contractor has not achieved Provisional Acceptance and the Contractor becomes liable for Delay Liquidated Damages up to the aggregate liability specified in Appendix [●];

45.2 If the Contractor:

(a) has without valid reason failed to perform the Works promptly or has suspended the progress of the Works without due cause for more than 15 days; or

(b) refuses or is unable to provide sufficient materials, services or labour which, in the reasonable opinion of the Employer, makes the Contractor unable to perform and complete the Works in the manner specified in the Program at rates of progress that give reasonable assurance to the Employer that the Contractor can achieve Provisional Acceptance by the Date of Provisional Acceptance; or

(c) commits a material breach of any provision of the Contract, or

(d) in the occurrence of reasons of national security

then the Employer may, without prejudice to any other rights it may have under this Contract or at law, give a notice to the Contractor stating the nature of the default, and requiring the Contractor to remedy the default. If the Contractor fails to remedy the default within 15 days of its receipt of that notice (or within any other time as the parties may agree), then the Employer may immediately terminate this Contract by giving a notice of termination to the Contractor which refers to this Clause 45.2.

Termination for Employer's convenience

(d) The Employer may at any time and in its absolute discretion immediately terminate this Contract for its convenience by giving the Contractor a notice of termination which refers to this Clause 45.2(d).

(e) The Concession Agreement is terminated by the Employer due to the State.

Termination for Extensive Force Majeure Event

45.3 In case of termination of the Concession Agreement for Extensive Force Majeure Event and/or if an occurrence of Force Majeure causes the suspension of the whole of the Works for a period exceeding [X] continuous days then, notwithstanding any extension to the Date of Provisional Acceptance pursuant to Clause 40.6, either party may give to the other thirty (30) days notice to terminate this Contract. If, at the end of that period of notice the Force Majeure is continuing, this Contract shall terminate.

Procedure on termination

45.4 Upon receipt or service of a notice of termination (as applicable) under Clauses 45.1, 45.2, 45.2(d), Appendix [●] or 45.3, the Contractor must either immediately or upon any date as is specified in the notice of termination:

(a) cease all further work, except for any work the Employer may specify in the notice of termination;

(b) terminate all subcontracts, except those to be assigned or novated to the Employer in accordance with paragraph (d) below;

(c) deliver to the Employer the parts of the Works performed by the Contractor up to the date of termination;

(d) to the extent legally possible assign or novate to the Employer all rights, title and benefit of the Contractor to the Works and in the Equipment as at the date of termination, and, as may be requested by the Employer, in any subcontracts between the Contractor and its Subcontractors; and

(e) deliver to the Employer all documents prepared by the Contractor in connection with the Works as of the date of termination.

45.5 Upon termination of this Contract the Employer shall be entitled, if the Contractor is on the Sites, to enter upon the Sites and expel the Contractor and the Employer may complete the Works itself or by employing any third party.

45.6 If this Contract is terminated pursuant to Clause 45.1 or 45.2, the Employer may, to the exclusion of any right of the Contractor, take over and use, without payment to the Contractor, any Construction Equipment which is owned by the Contractor and which is on the Sites in connection with the Works for any reasonable period as the Employer considers necessary for the performance and completion of the Works. Upon completion of the Works, the Employer shall give a notice to the Contractor that the Construction Equipment will be returned to the Contractor at or near the Sites. The Contractor must then without delay and at its sole cost and expense remove it from the Sites.

Payment on Termination

45.7 If this Contract is terminated:

(a) pursuant to Clause 45.1 or 45.2:

(i) the Contractor is liable to the Employer for the amount by which all costs and expenses paid to any replacement contractor to complete the Works (**Additional Completion Costs**) when aggregated with payments already made to the Contractor exceed the Contract Price;

(ii) if the Additional Completion Costs when aggregated with payments already made to the Contractor are less than the Contract Price, the Employer shall be liable to pay to the Contractor up to the extent of any such shortfall the amount attributable to the Works performed as at the date of termination and the reasonable costs of any additional works required by the Employer in its notice of termination

which have been completed, less the aggregate of all previous payments allocated to the Works;

(iii) no payment will be due to the Contractor pursuant to Clause 45.7(a) until the cost of completing the Works has been determined by the Employer;

(iv) any amount due to the Contractor from the Employer or from the Contractor to the Employer as the case may be as described above will be deemed to be a debt due and payable within 30 days of receipt of a written demand from the party entitled to receive the relevant payment;

(b) under Clause 45.2(d) or Appendix [●] the Contractor is entitled to be paid:

(i) the portion of the Contract Price attributable to the Works performed as at the date of termination,

(ii) the reasonable costs of any additional works required by the Employer in its notice of termination which have been completed; and

(iii) the reasonable costs necessarily incurred by the Contractor in complying with Clause 45.4;

less

the aggregate of all previous payments allocated to the Works.

(c) under Clause 45.3 the Contractor is entitled to be paid:

(i) the portion of the Contract Price attributable to the Works performed as at the date of termination;

(ii) the reasonable costs of any additional works required by the Employer in its notice of termination which have been completed;

(iii) the reasonable documented costs necessarily incurred by the Contractor in complying with Clause 45.4;

less

(iv) the aggregate of all previous payments allocated to the Works.

45.8 Any sums due to the Employer from the Contractor accruing prior to the date of termination will be deducted from the amount to be paid to the Contractor in accordance with Clause 45.7.

Termination generally

45.9 Payment of the sums referred to in Clause 45.7 shall be the sole and exclusive liability of the Employer and the sole and exclusive remedy of the Contractor with respect to the termination of this Contract.

45.10 Termination by the Employer under Clauses 45.1, 45.2 and 45.3 is without prejudice to any other rights or remedies which may be exercised by the Employer, including the right to claim for damages at law for those costs, losses and expenses arising out of the relevant event or termination taking for this purpose

into account any and all obligations of the Employer under the Concession Agreement.

45.11 Notwithstanding anything herein to the contrary, the Contractor shall not be entitled to any amounts in respect of lost profits in respect of unexecuted work or services at the time of this Contract's termination.

46. ASSIGNMENT

46.1 Except as approved in writing by the Employer, neither this Contract nor any right, interest or claim under this Contract nor any sum or sums which may become due or owing to the Contractor as a result of the Contractor's performance of the Works, may be assigned, transferred, pledged, charged or mortgaged by the Contractor.

46.2 The Employer may, without the consent of the Contractor, assign, transfer, pledge, mortgage or charge its rights and interests under this Contract as security in favour of the Lenders in connection with obtaining financing for the Project.

47. FINANCING NOT USED

48. ACCOUNTS AND AUDITING

48.1 The Contractor shall maintain its books, records and accounts relating to the Works in accordance with generally accepted accounting principles and practices and shall preserve these books, records and accounts, and all documents related thereto, for a minimum period ending five (5) years after the Date of Final Acceptance.

48.2 From the Commencement Date for a period ending five (5) years after the Date of Final Acceptance, the Employer shall have the right at all reasonable times (upon at least five (5) days' written notice) to inspect and audit all financial records, books and accounts regarding the Works prepared by or in the possession or control of the Contractor at the place where such records, books and accounts are normally kept, solely for the purposes of verifying the correctness of amounts paid to the Contractor under this Contract which are in addition to the Contract Price as at the Commencement Date.

48.3 In the event that any such audit identifies any amount that was paid to the Contractor under this Contract that should not have been paid, the Employer may deduct or set off any such amount from amounts due to the Contractor or recover the same as a debt under this Contract.

49. DISPUTE RESOLUTION

Any disputes that may arise between the Employer and the Contractor will be resolved under the procedure mentioned in the Appendix [●]

50. CORRUPT PRACTICES

50.1 The Contractor shall comply, and shall cause its personnel and its Subcontractors, Affiliates, officers, employees, agents and representatives to comply, with the provisions of all applicable Laws and this Contract regarding bribery of public officials and other persons, including as set out in this Clause 50.

50.2 The Contractor acknowledges that under applicable Law and under this Contract it, and its personnel and its Subcontractors, Affiliates, officers, employees, agents and representatives, is prohibited from making payment or giving anything of value either directly or indirectly to an official of a Government Authority for the purposes of influencing an act or decision by his Government Authority.

50.3 The Contractor, and its personnel and its Subcontractors, Affiliates, officers, employees, agents and representatives, shall not make any payment or give anything of value either directly or indirectly to any representative, advisor, agent or employee of the Employer for the purposes of influencing an act or decision by the Employer.

50.4 The Contractor shall defend, indemnify and hold the Employer harmless from any breach by the Contractor or by its personnel or its Subcontractors, Affiliates, officers, employees, agents or representatives of the obligations set forth in this Clause 50.

51. CONTRACTOR REMEDIES

Except as expressly provided in this Contract, the Contractor shall have no rights, whether at law or under or pursuant to this Contract or otherwise, to any extension of the time limits contained in this Contract or to any adjustment to the Contract Price or to claim any additional sums or other forms of relief or to treat this Contract as terminated.

52. WAIVER

52.1 The rights of each party under this Contract:

(a) may be exercised as often as necessary;

(b) unless otherwise expressly provided in this Contract and subject to Clause 51, are cumulative and not exclusive of rights and remedies provided by law; and

(c) may be waived only in writing and specifically.

52.2 Delay in exercising or non-exercising of any such right is not a waiver of that right.

52.3 A waiver (whether express or implied) by one of the parties of any of the provisions of this Contract or of any breach of or default by the other party in performing any of those provisions shall not constitute a continuing waiver and that waiver shall not prevent the waiving party from subsequently enforcing any of the provisions of this Contract not waived or from acting on any subsequent breach of or default by the other party under any of the provisions of this Contract.

53. THIRD PARTY RIGHTS

Except as expressly stated in this Agreement and subject to State's rights as per the Concession Agreement, a person which is not a party to this Contract may not enforce any of its terms.

M.G

54. NOTICES

54.1 Any notice or other communication to be given under this Contract must be in writing, which includes fax and email, and may be delivered or sent by post, fax, email or, in relation to engineering and other design documentation only, pursuant to a common engineering document management system as contemplated by Clause 54.9, to the party to be served at its address appearing in this Clause 54.

54.2 Notices shall be sent to the Employer's Representative at:

[Address]
[Fax]
[E-mail address]

For the attention of: [ ]

54.3 Notices shall be sent to the Contractor's Representative at:

[Address]
[Fax]
[E-mail address]

For the attention of: [ ]

54.4 Any party may change the delivery address for notices by notifying the other party of the new details.

54.5 Any notice or other document sent by post shall be sent by prepaid first class post if the notice is being sent within a single country or by prepaid courier (if elsewhere).

54.6 Any notice or other document sent by email shall be sent as an email attaching the actual notice or other document in a non-editable PDF format. No notice or other document shall be sent in the body of an email.

54.7 Any notice or other formal communication shall be deemed to have been given:

(a) if delivered, at the time of delivery; or

(b) if posted, at 10.00 a.m. on the second Business Day after it was put into post; or

(c) if sent by fax, on the date of transmission, if transmitted before 3.00 p.m. on any Business Day, and in any other case on the Business Day following the date of transmission; or

(d) if sent by e-mail, upon the generation of a receipt notice by the recipient's server or, if such notice is not so generated, upon delivery to the recipient's server.

54.8 In proving service of a notice or other formal communication, it shall be sufficient to prove that delivery was made or that the envelope containing the communication was properly addressed and posted either by prepaid first class post or by prepaid courier, as the case may be, that the fax was properly addressed and transmitted or that the e-mail was properly addressed and transmitted by the

sender's server into the network and there was no apparent error in the operation of the sender's e-mail system, as the case may be.

54.9 The parties may agree to establish a common engineering document management system for the exchange of engineering and other design documentation only. Should such a system be established, any document posted on the system shall be deemed to have been given to the other party upon the other party's receipt of an email informing that party that the relevant document has been posted on the system.

55. REPRESENTATIONS

55.1 Each party acknowledges that, in agreeing to enter into this Contract, it has not relied on any express or implied representation, warranty, collateral contract or other assurance (except those repeated in this Contract) made by or on behalf of any other party at any time before the signature of this Contract. Each party waives all rights and remedies which, except for this Clause 55.1, might otherwise be available to it in respect of any such representation, warranty, collateral contract or other assurance.

55.2 Nothing in Clause 55.1 limits or excludes any liability for fraud.

56. RELATIONSHIP OF THE PARTIES

Nothing in this Contract shall be deemed to constitute a partnership between the parties nor render any party the agent of the other party for any purpose, unless this Contract expressly provides to the contrary.

57. ENTIRE AGREEMENT

This Contract contains the whole agreement between the parties relating to the transactions contemplated by this Contract and supercedes all previous agreements between the parties relating to the subject matter of this Contract. Except as mandatorily required by applicable Law, no terms shall be implied (whether by custom, usage or otherwise) into this Contract.

58. FURTHER ASSURANCE

Each party agrees, upon the request of the other party, to execute any documents and take any further steps as may be reasonably necessary in order to implement and give full effect to this Contract.

59. SEVERABILITY

The provisions contained in each Clause, subclause and paragraph of this Contract shall be enforceable independently of each of the others and their validity shall not be affected if any of the others are invalid. If any of those provisions is void but would be valid if some part of the provision were deleted, the provision in question shall apply with such modification as may be necessary to make it valid.

60. COSTS

Each of the parties shall pay its own costs and expenses of and incidental to the negotiation, preparation and completion of this Contract.

61. AMENDMENTS

61.1 Subject to Clause 41, any amendment of this Contract shall not be binding on the parties unless set out in writing, expressed to vary this Contract, and signed by authorised representatives of each of the parties.

61.2 The Contractor acknowledges and accepts that the Contract may not be amended or replaced nor may the parties waive any rights therein without the prior written consent of the State such consent not to be unreasonably withheld or delayed.

62. LANGUAGE

The language of this Contract and the transactions envisaged by it is English and all notices, demands, requests, statements, certificates or other documents or communications shall be in English unless otherwise agreed in writing. If this Contract or any related documents are translated into another language, the English version shall prevail.

63. SURVIVAL

Any provision of this Contract which expressly or impliedly contemplates performance subsequent to termination of this Contract, including this Clause 63, shall survive such termination and continue in full force and effect.

64. GOVERNING LAW

This Contract and any non-contractual obligations or liabilities arising out of or in connection with it shall be governed by and in accordance with the laws of Greece, as in force from time to time.

IN WITNESS of which this Contract has been executed and has been delivered as a deed on the date which appears first on page 1.

Signatories

EXECUTED by	)	
"[Full corporate name of the Employer - concessionaire in relation to Cluster A]"	)	
acting by:	)	
	)	.
Signature	)	**Signature**
	)	
	)	.
Name (block letters)	)	**Name (block letters)**
EXECUTED by	)	
[●]	)	
acting by:	)	
	)	

.....	)	.....
Signature	)	**Signature**
	)	
.....	)	.....
Name (block letters)	)	**Name (block letters)**