

Σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τίτλο

«Κύρωση της από 21-02-2019 Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου «Μελέτη – Κατασκευή – Χρηματοδότηση – Λειτουργία – Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης και Μελέτη – Κατασκευή και Χρηματοδότηση των Οδικών του Συνδέσεων»

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Επί της Αρχής:

Με το παρόν σχέδιο νόμου κυρώνεται και αποκτά ισχύ νόμου η Σύμβαση Παραχώρησης που αφορά τη Μελέτη – Κατασκευή – Χρηματοδότηση – Λειτουργία – Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης & Μελέτη – Κατασκευή και Χρηματοδότηση των Οδικών του Συνδέσεων, του δεύτερου σε μέγεθος αεροδρομίου της χώρας που προωθείται με σύμβαση παραχώρησης και αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα εθνικά έργα με τεράστια στρατηγική σημασία για την ανάπτυξη της Κρήτης, αλλά και γενικότερα της εθνικής οικονομίας.

Η Σύμβαση Παραχώρησης υπογράφηκε στις 21 Φεβρουαρίου 2019.

Με τη σύμβαση αυτή υλοποιείται μια προσπάθεια που άρχισε ήδη από τη δεκαετία του '90, αναγνωρίζοντας από τότε τους επιχειρησιακούς περιορισμούς του υφιστάμενου αεροδρομίου Νικόλαος Καζαντζάκης του Ηρακλείου και την αδυναμία του να υποστεί ουσιώδεις βελτιώσεις και παρεμβάσεις επέκτασης.

A. Η ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ, Η ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Όλες οι διαδικασίες επιλογής του αντικείμενου της σύμβασης στηρίχθηκαν στις αρχές της διαφάνειας, της κατοχύρωσης του δημόσιου συμφέροντος, της εξασφάλισης του υγιούς ανταγωνισμού και του σεβασμού και της προστασίας του περιβάλλοντος.

Το υφιστάμενο αεροδρόμιο Ηρακλείου «Νικόλαος Καζαντζάκης»

1. Το υφιστάμενο αεροδρόμιο του Ηρακλείου εξυπηρετεί τις ανατολικές και κεντρικές περιοχές της Κρήτης. Παρά το γεγονός ότι αποτελεί το δεύτερο – μετά το Ελευθέριος Βενιζέλος - αεροδρόμιο της Ελλάδος σε επιβατική κίνηση με μέσο ετήσιο αριθμό επιβατών 6.7 εκατομμύρια κατά τα έτη 2015-2016-2017, ήδη από καιρού έχει φθάσει στα όρια της χωρητικότητάς του, η οποία δεν μπορεί να αυξηθεί εξαιτίας των

περιορισμών που ανακύπτουν λόγω της θέσης του.

2. Οι περιορισμοί του υφιστάμενου αεροδρομίου δεν αποτελούν πρόσφατο φαινόμενο. Τα προβλήματα είχαν αναγνωριστεί στο παρελθόν και αναδειχθεί διαχρονικά από σειρά αναλυτών και ομάδων συμφερόντων που δραστηριοποιούνται στο αεροδρόμιο με αιχμή τους χρήστες – επιβάτες.

3. Στα μέσα της δεκαετίας του '90 ζητήθηκε και υποβλήθηκε στην Ελληνική Κυβέρνηση μια μελέτη από διεθνώς αναγνωρισμένο οίκο με την οποία εκτιμήθηκαν όλες οι προϋπάρχουσες μελέτες αναφορικά με τον διάδρομο του αεροδρομίου και όλες τις άλλες επιχειρησιακές παραμέτρους που απαιτούσαν επίλυση των προβλημάτων τους. Σύμφωνα με τη μελέτη αυτή υπάρχουν πέντε ξεκάθαρα επιχειρησιακά προβλήματα των αεροσκαφών, όπως αυτά προσδιορίστηκαν από την πλειοψηφία των παρατηρητών. Τα πρώτα δύο εκφράζονται από αυτούς που κατοικούν και εργάζονται στην περιοχή του αεροδρομίου. Τα υπόλοιπα τρία εκφράζονται από πληρώματα αεροσκαφών που χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο του Ηρακλείου.

- (α) Ο θόρυβος των προσαπογειώσεων των αεροσκαφών στο διάδρομο 09-27 επηρεάζει δυσμενώς τους κατοίκους της Νέας Αλικαρνασσού,
- (β) Σε περίπτωση αεροπορικού δυστυχήματος η θέση του διαδρόμου 09-27 συνιστά κίνδυνο για τους κατοίκους της Νέας Αλικαρνασσού,
- (γ) Αναταράξεις του ανέμου κατά την διαδικασία προσέγγισης προσγείωσης στο διάδρομο 09-27 και η συνεπαγόμενη εκτροπή της εναέριας κυκλοφορίας σε περιπτώσεις υπέρβασης των ορίων,
- (δ) Η κάθετη διείσδυση στις Επιφάνειες Εμποδίων Προσέγγισης και Αναχώρησης των υφιστάμενων κατασκευών (κτιρίων) της πόλης της Νέας Αλικαρνασσού,
- (ε) Ελάχιστα όρια προσέγγισης πλέον των 1.000 ποδιών είναι υπερβολικά περιοριστικά για ένα διεθνές αεροδρόμιο.

Όλα αυτά τα προβλήματα οφείλονται στο γεγονός ότι το αεροδρόμιο του Ηρακλείου διαθέτει ένα μόνο κύριο διάδρομο (09-27) ο οποίος δεν είναι ορθά τοποθετημένος σε σχέση με τους επικρατούντες ανέμους και τον όμορο οικισμό. Οι δύο εναπομένοντες διάδρομοι (13-31 και 18-36) είναι τόσο μικρού μήκους που ο ένας (18-36 μήκους 780μ.) δεν είναι σε λειτουργία, ενώ ο άλλος (13-31 μήκους 1.574μ.) δεν χρησιμοποιείται για εξυπηρέτηση αεροπορικών εταιρειών.

4. Όπως ήταν αναμενόμενο, όλοι οι ανωτέρω περιορισμοί επέδρασαν και επιδρούν

επί της αύξησης της επιβατικής κίνησης στο αεροδρόμιο του Ηρακλείου. Συγκεκριμένα κατά το χρονικό διάστημα από το 2003 έως το 2011 το σύνολο των Ελληνικών αεροδρομίων παρουσίασε μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης της επιβατικής κίνησης κατά 1,7% ενώ το αεροδρόμιο του Ηρακλείου περιορίστηκε στο 1,1%.

5. Με βάση τα πλέον πρόσφατα στοιχεία των Ελληνικών αεροδρομίων, το αεροδρόμιο του Ηρακλείου, λόγω των περιορισμών που προαναφέρθηκαν, υστερεί σημαντικά σε σχέση με την παρατηρηθείσα - κατά το ίδιο χρονικό διάστημα - αύξηση της κίνησης στα Ελληνικά αεροδρόμια. Συγκεκριμένα, όπως προκύπτει από τον παρακάτω πίνακα, για το διάστημα 2013 – 2017, τα Ελληνικά αεροδρόμια παρουσίασαν αθροιστική αύξηση 50,5%, ενώ το αεροδρόμιο του Ηρακλείου περιορίστηκε στο 27%.

Σύνολο Ελληνικών Αεροδρομίων		Αεροδρόμιο Ηρακλείου	
Σύνολο Επιβατών	Ετήσιο %	Σύνολο Επιβατών	Ετήσιο %
2013	38.457.341	5.778.764	
2014	44.592.274	6.024.958	4,3%
2015	48.811.600	6.057.355	0,5%
2016	52.992.396	6.742.746	11,3%
2017	57.864.593	7.336.783	8,8%
Σύνολο %	50,5%		27,0%

Πηγή: ΥΠΑ

6. Με τα δεδομένα αυτά, εξετάστηκε ήδη από την πρώτη 10ετία του 2000 η κατασκευή νέου αεροδρομίου στην περιοχή της Περιφερειακής Ενότητας Ηρακλείου. Για την υλοποίηση του νέου αερολιμένα έγινε διερεύνηση όσον αφορά τις θέσεις χωροθέτησης αυτού και στη συνέχεια ακολούθησε η περιβαλλοντική αξιολόγησή τους με βάση την ασφάλεια των πτήσεων, τα μετεωρολογικά χαρακτηριστικά της άμεσης περιοχής και την αποφυγή δυσμενών φαινομένων (microburst κ.λπ.) παράλληλα με την δυνατότητα ευνοϊκής διάταξης των διαδρόμων ως προς τους κρατούντες ανέμους, τους χωροταξικούς περιορισμούς και τις δυνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις με έμφαση ιδιαίτερα στους αναμενόμενους όγκους χωματισμών για την άρση εμποδίων που απαιτεί η ασφαλής λειτουργία του, το τοπογραφικό ανάγλυφο της περιοχής των έργων, την οδική προσπέλαση από την

ευρύτερη περιοχή, την έκταση και το κόστος των απαλλοτριώσεων.

7. Οι εναλλακτικές λύσεις που εξετάστηκαν ως προς τη χωροθέτηση του αεροδρομίου αφορούσαν τις εξής περιοχές :

- την κοιλάδα της Μεσσαράς,
- την περιοχή του Τυμπακίου και
- την περιοχή του Καστελίου

Αναφορικά με την πρώτη περιοχή, το τοπογραφικό ανάγλυφο της πεδιάδας επιτρέπει την κατασκευή αεροδρομίου. Ωστόσο, λόγω της ύπαρξης φυσικών εμποδίων, όπως είναι ο ορεινός όγκος στη βόρεια πλευρά του διαδρόμου προσαπογειώσεων, μειώνεται σημαντικά η ασφάλεια πτήσεων. Επιπλέον, η κοιλάδα Μεσσαρά αποτελεί ένα από τα ευφορότερα μέρη της Κρήτης με αποτέλεσμα οι χωροταξικές επιπτώσεις να είναι ιδιαίτερα σημαντικές και η κατάληψη χώρου για το αεροδρόμιο θα είχε ιδιαίτερα υψηλό κοινωνικό κόστος. Με τις συνθήκες που προαναφέρθηκαν η κοιλάδα Μεσσαρά δεν θεωρήθηκε κατάλληλη επιλογή για το νέο αεροδρόμιο.

Όσον αφορά την δεύτερη περιοχή, στην οποία βρίσκεται ήδη εγκατεστημένο το υφιστάμενο ανενεργό αεροδρόμιο Τυμπακίου, προς βορρά του διαδρόμου δεν υπάρχει χώρος για την ανάπτυξη χερσαίων εγκαταστάσεων, λόγω της γειτνίασης του οικισμού. Στη νότια πλευρά ο χώρος περιορίζεται από το ρέμα Γεροπόταμος και το ανάγλυφο του εδάφους και είναι ανεπαρκής, με βάση την έκταση που απαιτείται για την κίνηση που προβλέπεται για το νέο αεροδρόμιο. Σημειώνεται ότι μόνο στα επίπεδα προσέγγισης - απογείωσης και τις μεταβατικές επιφάνειες παρουσιάζουν όγκο της τάξης των 60.000.000 κυβικών μέτρων, γεγονός που αποτελεί απαγορευτική περιβαλλοντική επίπτωση. Σημαντικό επίσης αποτρεπτικό παράγοντα αποτέλεσε και η απόστασή του από την πόλη του Ηρακλείου.

8. Η περίπτωση χωροθέτησης του έργου στην περιοχή Καστελίου, συνεκτιμωμένης και της ύπαρξης του υφιστάμενου στρατιωτικού αεροδρομίου με ευνοϊκό προσανατολισμό του διαδρόμου του, αποτέλεσε σαφή ένδειξη ότι η περιοχή αυτή προσφέρεται για το νέο αεροδρόμιο. Πέραν του σημαντικού πλεονεκτήματος της δυνατότητας ευνοϊκού προσανατολισμού του διαδρόμου, η περιοχή Καστελίου πλεονεκτεί σχετικά με τις άλλες περιοχές που εξετάσθηκαν, ως προς την οδική προσπέλαση προς και από τους κύριους προορισμούς των επιβατών που θα χρησιμοποιήσουν το νέο αεροδρόμιο και ως εκ τούτου η περαιτέρω διερεύνηση επικεντρώθηκε στην περιοχή του Καστελίου, μέσα στην οποία αναζητήθηκε η ευνοϊκότερη θέση σε σχέση και με τα υπόλοιπα κριτήρια. Συνεκτιμήθηκε επίσης απόσταση της θέσεως από τους υπάρχοντες οικισμούς και ο όγκος χωματισμών που

απαιτούνται για άρση των εμποδίων.

B. Η ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΤΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

1. Το Έργο αφορά την Μελέτη – Κατασκευή – Χρηματοδότηση – Λειτουργία – Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου και την Μελέτη – Κατασκευή και Χρηματοδότηση των Οδικών Συνδέσεων του αεροδρομίου.

2. Το νέο αεροδρόμιο θα κατασκευαστεί στην περιοχή του Καστελίου και ειδικότερα στην περιφέρεια του Δήμου Μινώα Πεδιάδος της Περιφέρειας Κρήτης, απέχει περίπου 36 χλμ. από τη πόλη του Ηρακλείου και θα εξυπηρετεί (κυρίως) τις ανατολικές και κεντρικές περιοχές τη Κρήτης (Ηράκλειο, Λασίθι και τμήμα του Ρεθύμνου).

3. Οι κατασκευαστικές εργασίες που θα μελετηθούν και εκτελεστούν από την εταιρεία του Αεροδρομίου περιλαμβάνουν:

- (α) Το αεροδρόμιο περιλαμβανομένου του οδικού δικτύου που δεν εμπίπτει στα Τοπικά Έργα και των Περιοχών Άρσης Εμποδίων, καθώς και η Ζώνη Εμπορικών Χρήσεων περιλαμβανομένου και του τμήματος της Οδικής Σύνδεσης του Αεροδρομίου που βρίσκεται σε επαφή με αυτό και μέχρι το σημείο εισόδου σε αυτό,
- (β) Το Οδικό Δίκτυο Σύνδεσης εντός του αεροδρομίου,
- (γ) Τα έργα απορροής ομβρίων υδάτων και αντιπλημμυρικής προστασίας που αποσκοπούν στην εύρυθμη λειτουργία του αεροδρομίου, περιλαμβανομένων και των φρεατίων υδροσυλλογής και των τεχνικών έργων ομβρίων, έστω και αν κατασκευάζονται εκτός των ορίων αυτού,
- (δ) Οι αγωγοί και οι λοιπές εγκαταστάσεις παροχών/συνδέσεων Οργανισμών Κοινής Ωφέλειας (Ο.Κ.Ω.) προς τα έργα του αεροδρομίου, με την εξαίρεση των αγωγών διάθεσης ακαθάρτων των ομόρων δήμων προς τις εγκαταστάσεις επεξεργασίας λυμάτων του αεροδρομίου,
- (ε) Οι ηλεκτρομηχανολογικές (Η/Μ) εγκαταστάσεις των έργων του αεροδρομίου (ηλεκτροφωτισμός, τηλέφωνα ανάγκης, συστήματα και άλλες εγκαταστάσεις),
- (στ) Το σύστημα επίβλεψης, ελέγχου και συλλογής περιβαλλοντικών στοιχείων και δεδομένων (π.χ. ρύπανσης, στάθμης θορύβου κ.λπ.),
- (ζ) Κάθε άλλο σύστημα και/ή υποσύστημα τηλεματικής (Α.Τ.Τ.) απαραίτητο για την καλή και ασφαλή λειτουργία του αεροδρομίου,

(η) Οποιαδήποτε άλλη κατασκευή/εγκατάσταση (περιλαμβανομένων των έργων και εγκαταστάσεων στις Περιοχές Άρσης Εμποδίων), για την οποία η Εταιρεία του αεροδρομίου θα είναι υπεύθυνη, τόσο για τη μελέτη – κατασκευή, όσο και για τη λειτουργία – εκμετάλλευση και συντήρηση αυτής, σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης,

4. Το Οδικό Δίκτυο Σύνδεσης:

Το Οδικό Δίκτυο Σύνδεσης περιλαμβάνει τη Μελέτη – Κατασκευή και Χρηματοδότηση εκ μέρους της εταιρείας του αεροδρομίου των οδικών προσβάσεων σύνδεσης του Αεροδρομίου με τον Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης (BOAK) και το Νότιο Οδικό Άξονα Κρήτης (NOAK), ήτοι του νέου κλειστού αυτοκινητοδρόμου (μήκους 18 χλμ. περίπου, διατομής 2 λωρίδων ανά κατεύθυνση με διαχωρισμένο οδόστρωμα), για την σύνδεση του Αεροδρομίου με τον BOAK στην περιοχή της Χερσονήσου με την κατασκευή και του νέου αυτοκινητόδρομου στην περιοχή της Χερσονήσου επί του BOAK. Προβλέπεται επίσης σύνδεση με το εν λειτουργία οδικό δίκτυο της περιοχής με ανισόπεδους κόμβους. Για την σύνδεση με τον NOAK προβλέπεται η μελέτη και κατασκευή της οδικής σύνδεσης μήκους 6 χλμ. περίπου διατομής 1 λωρίδας ανά κατεύθυνση με λωρίδα πολλαπλών χρήσεων χωρίς διαχωρισμένο οδόστρωμα, από το Αεροδρόμιο μέχρι τον άξονα Ηράκλειο – Αρκαλοχώρι – Βιάννος. Η σύνδεση με τον υπόψη άξονα γίνεται με την αναβάθμιση της υφιστάμενης Άνω Διάβασης σε Ανισόπεδο Κόμβο στην περιοχή του Βιομηχανικού Πάρκου Αρκαλοχωρίου. Στο Οδικό Δίκτυο περιλαμβάνεται και η κατασκευή του περιμετρικού δικτύου του αεροδρομίου για την εξυπηρέτηση της τοπικής κυκλοφορίας.

5. Το νέο αεροδρόμιο θα αναπτυχθεί σύμφωνα με τις συμβατικές Ελάχιστες Τεχνικές και Επιχειρησιακές Απαιτήσεις που διέπουν τις παραμέτρους σχεδιασμού και συμμορφώνονται με τις κατευθυντήριες γραμμές και κανονισμούς των ICAO, EASA & IATA. Το αεροδρόμιο θα αναπτυχθεί με σπονδυλωτό τρόπο αναλογικά της αύξησης της κυκλοφορίας και σύμφωνα με δεσμευτικούς όρους και διαδικασίες που προβλέπονται στη Σύμβαση Παραχώρησης.

6. Συνοπτικά οι Ελάχιστες Τεχνικές και Επιχειρησιακές Απαιτήσεις που προβλέπει η Σύμβαση Παραχώρησης, όπως αυτές καθορίστηκαν με η Διακήρυξη από το Δημόσιο και διαμορφώθηκαν σύμφωνα με την προσφορά του Αναδόχου, είναι οι ακόλουθες:

- Ασφάλεια Αεροδρομίου και Αεροπλοΐας σύμφωνα με τις αυστηρότερες απαιτήσεις των EASA, ICAO & IATA,
- Τυπικό αεροσκάφος σχεδιασμού κατηγορίας E,

- Κύριος Διάδρομος Κωδικός Ε, μήκους 3.200 μ. κατά την έναρξη λειτουργίας,
- Παράλληλος τροχόδρομος κατηγορίας Ε, μήκους κατ' ελάχιστο ίσου με του Διαδρόμου.
- Συνδετήριοι τροχόδρομοι: 3 έξοδοι υψηλής ταχύτητας και 2 συνδετήριοι με στρατιωτικό αεροδρόμιο,
- Σύγχρονος και περιβαλλοντικά φιλικός αεροσταθμός ελάχιστης επιφάνειας κατά την έναρξη λειτουργίας 71.618M2 (έναντι απαίτησης Διαγωνισμού 60.000M2),
- Πέντε (5) Πολλαπλές Γέφυρες Επιβίβασης που μπορούν να εξυπηρετήσουν ταυτόχρονα 10 αεροσκάφη στενής ατράκτου,
- Αυτόματο σύστημα διαχείρισης αποσκευών,
- Δεξαμενές καυσίμων και υπόγειο σύστημα ανεφοδιασμού αεροσκαφών,
- Συστήματα αεροναυτιλίας (εντός και εκτός αεροδρομίου) από την ΥΠΑ – συν-λειτουργία με το στρατιωτικό αεροδρόμιο,
- Πίστα σταθμεύσεως αεροσκαφών με 27 Θέσεις Στάθμευσης Αυτόνομης Εξυπηρέτησης (Power In – Power Out), έναντι απαίτησης Διαγωνισμού για 25 Θέσεις Στάθμευσης Αυτόνομης Εξυπηρέτησης,
- Πρόσθετες θέσεις στάθμευσης ιδιωτικών αεροσκαφών και ελικοπτέρων,
- Ελαχιστοποίηση απόστασης τροχοδρόμησης αεροσκαφών – Μέγιστη απόσταση 3.850,70μ. (έναντι απαίτησης Διαγωνισμού για ανώτατο όριο απόστασης 5χλμ.)
- Ελαχιστοποίηση απόστασης βαδίσματος επιβατών,
- Ελαχιστοποίηση απόστασης μη υποβοηθούμενου βαδίσματος επιβατών,
- Ελαχιστοποίηση αλλαγής επιπέδων κατά την αναχώρηση και άφιξη επιβατών – ανώτατο όριο 2 επίπεδα,
- Ελαχιστοποίηση αλλαγών στη φυσική ροή των επιβατών στον αεροσταθμό.

Από το σύνολο των ανωτέρω προδιαγραφών και απαιτήσεων είναι προφανές ότι το νέο διεθνές αεροδρόμιο του Ηρακλείου στο Καστέλι έχει σχεδιαστεί με γνώμονα την βέλτιστη εξυπηρέτηση των επιβατών και των αεροσκαφών.

7. Η Συνολική Προθεσμία για την ολοκλήρωση της κατασκευής του Αεροδρομίου ορίζεται συμβατικά σε εξήντα (60) μήνες από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης εντός των οποίων η Εταιρεία του Αεροδρομίου, πέρα της κατασκευής, πρέπει να έχει ικανοποιήσει όλες τις προϋποθέσεις για την πιστοποίηση του Αεροδρομίου και την έκδοση της Άδειας Λειτουργίας Αεροδρομίου. Για τον αποτελεσματικότερο έλεγχο της προόδου των Κατασκευών της Περιόδου Μελετών – Κατασκευών (T1), η Σύμβαση Παραχώρησης προβλέπει 6 Τμηματικές Προθεσμίες, με αφετηρία την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης. Συγκεκριμένα:

(α) Πρώτη Τμηματική Προθεσμία – 4 μήνες:

- Προσδιορισμός θέσης Προσωρινών Κατασκευών,
- Ενημέρωση όλων των εμπλεκόμενων Οργανισμών ή Αρμόδιων Αρχών για έκδοση Άδειών ή εκτέλεση εργασιών για το Έργο και συγκέντρωση των στοιχείων για τις απαιτούμενες Άδειες και κυρίως για τις τυχόν απαιτούμενες πρόσθετες περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις,
- Υποβολή για έγκριση του Χρονοδιαγράμματος Εφαρμογής Περιόδου Μελετών – Κατασκευών.

(β) Δεύτερη Τμηματική Προθεσμία – 8 μήνες:

- Υποβολή για έγκριση του Χρονοδιαγράμματος Αεροναυτιλίας, σε περίπτωση που η ΥΠΑ έχει επιλέξει να μην προβεί η ίδια στη διαδικασία προμήθειας, εγκατάστασης και θέσης σε λειτουργία του Εξοπλισμού Αεροναυτιλίας του Αεροδρομίου.

(γ) Τρίτη Τμηματική Προθεσμία – 24 μήνες:

- Ολοκλήρωση προς λειτουργία της εγκατάστασης πλήρους βιολογικού καθαρισμού κατάλληλης δυναμικότητας επεξεργασίας των ακαθάρτων των οικισμών Θραψανού, Αρχάγγελου, Γαλελιανού, Σκλαβεροχωρίου, Ευαγγελισμού, Λιλιανού, Αγίας Παρασκευής και Ρουσοχωρίων.

(δ) Τέταρτη Τμηματική Προθεσμία – 36μήνες - Ολοκλήρωση:

- Των χωματουργικών εργασιών στον διάδρομο προσαπογειώσεων, στους συνδετήριους τροχόδρομους, στον υποχρεωτικό τροχόδρομο, στις συνδετήριες εξόδους Υψηλής Ταχύτητας και στο δάπεδο του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών,
- Των έργων αντιπλημμυρικής προστασίας του Αεροδρομίου,

- Του φέροντα οργανισμού του κτιρίου του κεντρικού αεροσταθμού.
- (ε) Πέμπτη Τμηματική Προθεσμία – 45μήνες – Ολοκλήρωση:
- Αυτοκινητόδρομου BOAK – Είσοδος Αεροδρομίου,
 - Αρτηρίας σύνδεσης Αεροδρομίου με την οδό Ηράκλειο – Βιάννος,
 - Συναρμογών με Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης (BOAK).
- (στ) Έκτη Τμηματική Προθεσμία – 54μήνες
- Έναρξη δοκιμαστικής λειτουργίας των εγκαταστάσεων του Αεροδρομίου
- Η υπέρβαση της Συνολικής Προθεσμίας και των Τμηματικών Προθεσμιών συνεπάγονται τη επιβολή ποινικών ρητρών στην Εταιρεία του Αεροδρομίου σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στη Σύμβαση Παραχώρησης.
- 8. Υποχρεώσεις της Εταιρείας του Αεροδρομίου:** Η Εταιρεία αναλαμβάνει να εκτελέσει το Έργο σύμφωνα με τους όρους της Σύμβασης Παραχώρησης και των Προσαρτημάτων της. Ειδικότερα, αναλαμβάνει αποκλειστικά με δαπάνες της και με δικό της κίνδυνο:
- (i) Πέραν της Χρηματοδοτικής Συμβολής του Δημοσίου, να χρηματοδοτήσει το Έργο με ίδια και δανειακά κεφάλαια,
 - (ii) Να εκπονήσει όλες τις αναγκαίες έρευνες και Μελέτες,
 - (iii) Να εκτελέσει όλες τις Κατασκευές και όσες άλλες εργασίες συμβατικά απαιτούνται μέχρι και τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης,
 - (iv) Να πραγματοποιήσει τη Μεταφορά, σύμφωνα με τις προβλέψεις του Άρθρου 23.3 της Σύμβασης Παραχώρησης,
 - (v) Να λειτουργήσει το Αεροδρόμιο σε όλη τη διάρκεια της Περιόδου Λειτουργίας,
 - (vi) Να συντηρήσει το Αεροδρόμιο σε όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης,
 - (vii) Να εγγυηθεί την καλή λειτουργία του Αεροδρομίου κατά την Περίοδο Εγγύησης και των Τοπικών Έργων κατά τη διάρκεια της Περιόδου Εγγύησης Τοπικών Έργων,
 - (viii) Να καταβάλει το σύνολο των αμοιβών και εξόδων του Ανεξάρτητου Μηχανικού.,

- (viii) Να καταβάλει το Αντισταθμιστικό Αντάλλαγμα σύμφωνα με τις προβλέψεις της Σύμβασης Παραχώρησης,
- (ix) Να παραδώσει το Αεροδρόμιο κατά τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης σε πλήρη λειτουργία σύμφωνα με τους όρους της Σύμβασης Παραχώρησης,
- (x) Να συνάψει και να διατηρεί σε ισχύ τις προβλεπόμενες ασφαλιστικές συμβάσεις,
- (xi) Να εκπαιδεύσει τους εκπαιδευτές του προσωπικού του Δημοσίου στα καθήκοντα και στον χρόνο που προβλέπονται στη Σύμβαση,
- (xii) Να ενημερώνει τους Χρήστες σύμφωνα με τις προβλέψεις της Σύμβασης,
- (xiii) Να διευκολύνει την άσκηση των αρμοδιοτήτων του Δημοσίου καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της Σύμβασης Παραχώρησης,
- (xiv) Να εγκαταστήσει σύστημα ποιοτικού ελέγχου και διασφάλισης ποιότητας σε όλα τα στάδια μελέτης, κατασκευής, λειτουργίας, εκμετάλλευσης και συντήρησης του Έργου, το οποίο θα πιστοποιηθεί από διεθνή οίκο εγνωσμένου κύρους,
- (xv) Να συνεργάζεται με τους φορείς που έχουν την ευθύνη λειτουργίας και συντήρησης του οδικού δικτύου που συνδέεται καθ' οιονδήποτε τρόπο με το Αεροδρόμιο,
- (xvi) Να εκπληρώσει προσηκόντως οποιαδήποτε άλλη υποχρέωση αναλαμβάνει με την παρούσα Σύμβαση και τα Προσαρτήματά της,
- (xvii) Σε περίπτωση χρηματοδότησης του Έργου από προγράμματα της Ε.Ε., να τοποθετήσει ευκρινείς πινακίδες στα υποδεικνύμενα εμφανή στο κοινό σημεία του Έργου, στις οποίες να αναγράφεται ότι το Έργο χρηματοδοτείται από προγράμματα της Ε.Ε.,

Γ. Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

1. Το Ελληνικό Δημόσιο επέλεξε να πραγματοποιήσει την ανάπτυξη του Νέου Διεθνούς Αεροδρομίου του Ηρακλείου σε σύμπραξη με τον ιδιωτικό τομέα μέσω ενός θεσμικού ΣΔΙΤ με τη μορφή σύμβασης παραχώρησης. Με το άρθρο 28 του ν. 3710/2008 (Α'216), το τότε Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων ανέλαβε την αρμοδιότητα ολοκλήρωσης των μελετών και περαιτέρω υλοποίησης του έργου «Διεθνές Αεροδρόμιο Ηρακλείου» στο Καστέλι του Νομού Ηρακλείου Κρήτης. Με την υπουργική απόφαση ΕΠΠΙ/Π1/Φ1/οικ.1/17-11-2008 (Β' 2465) ανατέθηκαν στην τότε Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων Έργων/ Μελετών-

Κατασκευών Έργων Παραχώρησης Πελοποννήσου (και ήδη Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων Έργων Κατασκευής Συγκοινωνιακών Έργων με Σύμβαση Παραχώρησης) οι αρμόδιοτητες για την διεξαγωγή της προετοιμασίας, την κατάρτιση των Τευχών Δημοπράτησης και την διενέργεια Διαγωνισμού με το σύστημα της Παραχώρησης για την ανάθεση του Έργου.

2. Με την κοινή υπουργική απόφαση οικ.143779/28-08-2009 των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Πολιτισμού, Μεταφορών και Επικοινωνιών, εγκρίθηκαν οι περιβαλλοντικοί όροι του έργου περιλαμβανομένης και της οδικής σύνδεσής του με το Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης και την οδό Ηρακλείου – Μάρθας.

3. Με την απόφαση ΕΠΠ/ΑΚ/Φ1.1/οικ.155/25-08-2009 του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ εγκρίθηκαν: α) Η εφαρμογή του συστήματος Μελέτη –Κατασκευή για τη δημοπράτηση του Έργου και β) Η εφαρμογή παρεκκλίσεων από τις κείμενες διατάξεις στα Τεύχη Δημοπράτησης του Έργου. Με την απόφαση ΕΠΠ/ΑΚ/Φ1/157/31-08-2009 του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ, εγκρίθηκαν τα Τεύχη Δημοπράτησης του Διαγωνισμού. Ο διαγωνισμός αυτός, λόγω της οικονομικής κρίσης, απέβη άγονος και με την απόφαση ΕΠΠ/ΑΚ/Φ1.1/407/19-10-2011 του Υπουργού Μεταφορών Υποδομών και Δικτύων, εγκρίθηκαν: α) Το αποτέλεσμα άγονου Διαγωνισμού για την ανάθεση του Έργου, και β) η επαναδημοπράτηση του Έργου.

4. Με την υπουργική απόφαση ΕΠΠ/ΑΚ/Φ1.1/οικ. 1524/14-05-2014 εγκρίθηκε η διενέργεια ειδικού ανοικτού διεθνούς Διαγωνισμού του Έργου με σύστημα υποβολής προσφορών του άρθρου 11 του ν. 3669/2008 «Προσφορά που περιλαμβάνει άλλα ανταλλάγματα», εγκρίθηκε η εφαρμογή παρεκκλίσεων από τις κείμενες διατάξεις στα Τεύχη Δημοπράτησης, εγκρίθηκαν τα Τεύχη Δημοπράτησης και ορίστηκε ημερομηνία Δημοπράτησης (υποβολής των Προσφορών) η 11-11-2014.

5. Η Αναθέτουσα Αρχή μέσω της αρμόδιας Υπηρεσίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, δημιούργησε ειδικό ψηφιακό ιστοχώρο (Virtual Data Room) στον οποίο διατηρούνταν όλα τα στοιχεία που ήταν απαραίτητα για την κατάθεση Προσφοράς στον Διαγωνισμό (Τεύχη Δημοπράτησης, Διακήρυξη, απαντήσεις και διευκρινήσεις σε ερωτήματα ενδιαφερομένων κ.λπ.). Στον ψηφιακό αυτό χώρο είχαν πρόσβαση όλοι οι ενδιαφερόμενοι αφού προηγούμενα υπέγραφαν σύμβαση εμπιστευτικότητας. Κατά τη διάρκεια του Διαγωνισμού απέκτησαν πρόσβαση 23 νομικά πρόσωπα.

6. Μετά από αιτήματα των ενδιαφερομένων η ημερομηνία υποβολής των προσφορών παρατάθηκε 11 φορές και συγκεκριμένα με τις υπουργικές αποφάσεις ΕΠΠ/ΑΚ/Φ1.1/4772/12-08-2014 μέχρι 16-12-2014, ΕΥΔΕ/ ΚΕΣΠ ΠΕ&ΒΕ/ ΑΚ/ Φ1.1/ οικ. 10471/ 12-12-2014 μέχρι 17-02-2015, ΕΥΔΕ/ ΕΠΠ-ΒΕ/ ΑΚ/ Φ1.1/ 379/

16-01-2015 μέχρι 27-04-2015, ΕΥΔΕ/ ΕΠΠ-ΒΕ/ ΑΚ/ Φ1.1/ οικ. 2801/ 24-03-2015 μέχρι 30-06-2015, ΕΥΔΕ/ΕΠΠ-ΒΕ/Γ/Φ1.1/οικ.6058/29-6-2015 μέχρι 29-09-2015, ΕΠΠ-ΒΕ/Γ/Φ1.1/οικ.7432/24-8-2015 μέχρι 15/12/2015, ΕΠΠ-ΒΕ/Γ/Φ1.1/οικ.10444/01-12-2015 μέχρι 23-02-2016, ΕΠΠ-ΒΕ/Γ/ΑΚ /Φ1.1/1611/16-02-2016 μέχρι 06-05-2016, ΕΠΠ-ΒΕ/Γ/ΑΚ/Φ1.1/4238/25-04-2016 μέχρι 27-06-2016 και τέλος ΕΠΠ-ΒΕ/Γ/ΑΚ/Φ1.1/οικ.5825/10-06-2016 μέχρι 30-09-2016 και ΕΠΠ-ΒΕ/Γ/ΑΚ/Φ1.1/9548/29-09-2016 μέχρι 26-10-2016.

7. Παρά το γεγονός ότι η διαδικασία του διαγωνισμού δεν ήταν υποκείμενη στην Οδηγία 2004/18/EK (η οποία ήταν σε ισχύ κατά την έναρξη του Διαγωνισμού), το Υπουργείο Υποδομών εφάρμοσε της γενικές αρχές της Συνθήκης και επιπρόσθετα επέλεξε να εφαρμόσει όλες τις σχετικές διατάξεις της εν λόγω Οδηγίας που είχαν εφαρμογή. Η επιλογή του Αναδόχου έγινε και η Σύμβαση ανατέθηκε μετά από έναν ανταγωνιστικό, διαφανή, ισότιμο και χωρίς διακρίσεις διαγωνισμό, σύμφωνα με τους κανόνες περί ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ακολουθήθηκε η διαδικασία του «ανοικτού διαγωνισμού» στον οποίο δικαίωμα να συμμετάσχουν είχαν όλα τα νομικά και φυσικά πρόσωπα που πληρούσαν τα κριτήρια προσωπικής κατάστασης, τεχνικής και χρηματοοικονομικής ικανότητας που προσδιόρισε η Αναθέτουσα Αρχή.

8. Ο Διαγωνισμός προσέδλκυσε το ενδιαφέρον διεθνών και εγχώριων επενδυτών, όπως εταιρείες διαχείρισης αεροδρομίων, κατασκευαστικές εταιρείες και επενδυτικά ταμεία, όπως αυτό φαίνεται από την πρόσβαση που απέκτησαν στο χώρο εικονικών δεδομένων αλλά και από τα εκτενή σχόλια που αυτοί υπέβαλαν, όπως προέβλεπε η Διακήρυξη, πάνω στο σχέδιο Σύμβασης Παραχώρησης.

9. Ο Διαγωνισμός προέβλεπε 3 στάδια αξιολόγησης και συγκεκριμένα:

(α) Πρώτο Στάδιο: Έλεγχος προσωπικής κατάστασης διαγωνιζομένων – οικονομικής επάρκειας – τεχνικής επάρκειας και εμπειρίας στη διαχείριση αεροδρομίων.

(β) Δεύτερο Στάδιο: Αξιολόγηση Τεχνικής Προσφοράς – Βαρύτητα στην τελική βαθμολογία 20%. Δύο υποστάδια ήτοι (1) έλεγχος συμμόρφωσης με τις Ελάχιστες Τεχνικές Απαιτήσεις και (2) βαθμολογία προσφορών με βάση 3 κριτήρια που αφορούσαν τις Θέσεις Στάθμευσης εμπορικών αεροσκαφών τύπου Αυτόνομης Προσέγγισης & Απομάκρυνσης (Power In - Power Out), την Απόσταση Τροχοδρόμησης Αεροσκαφών και την Μέγιστη Απόσταση Διάνυσης Επιβατών από και προς χώρες Schengen κατά τις διαδικασίες Αναχώρησης και Αφίξης.

(γ) Τρίτο Στάδιο: Αξιολόγηση Οικονομικής Προσφοράς - Βαρύτητα στην τελική βαθμολογία 80%. Αξιολόγηση και βαθμολογία των οικονομικών προσφορών με βάση 4 κριτήρια και συγκεκριμένα (1) Ανηγμένη Δεσμευτική Επένδυση, ήτοι ιδιωτικά

κεφάλαια σε συνδυασμό με το προσφερόμενο στο Δημόσιο ποσοστό στη μετοχική σύνθεση της Εταιρείας του Αεροδρομίου. Ελάχιστη επένδυση πενήντα εκατομμύρια (50.000.000) ευρώ – Ελάχιστο ποσοστό συμμετοχής του Δημοσίου στη μετοχική σύνθεση της Εταιρείας Αεροδρομίου από 45% έως μέγιστο 55%. Βαρύτητα κριτηρίου 40%, (2) Αιτούμενη Απόδοση Δεσμευτικής Επένδυσης με ανώτατο όριο 14%. Βαρύτητα κριτηρίου 25%, (3) Αιτούμενη Χρηματοδοτική Συμβολή εκ μέρους του Δημοσίου με ανώτατο όριο διακόσια είκοσι εκατομμύρια (220.000.000) ευρώ. Βαρύτητα κριτηρίου 25%, και (4) Αναλογούν Ποσοστό Τέλους Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αερολιμένων (Τ.Ε.Α.Α.) του υφιστάμενου αεροδρομίου Ηρακλείου Περιόδου Μελετών – Κατασκευών με ανώτατο όριο 65%. Βαρύτητα κριτηρίου 10%.

10. Κατά την ημερομηνία υποβολής των προσφορών, ήτοι στις 26-10-2016, υπεβλήθη μία προσφορά από τον όμιλο εταιρειών «ΕΝΩΣΗ ΠΡΟΣΩΠΩΝ TEPNA A.E. – GMR Airports Limited» και με διακριτικό τίτλο «ARIADNE AIRPORT GROUP». Με τα Πρακτικά I, II και III η Επιτροπή Διαγωνισμού διαπίστωσε την πληρότητα των φακέλων της προσφοράς του διαγωνιζόμενου, τη συμμόρφωσή τους προς τις απαιτήσεις της Διακήρυξης και προέβη στην προβλεπόμενη αξιολόγηση. Με την ΥΑ ΕΠΠ - ΒΕ/Γ/Φ27/5100/30-05-2017 η ανωτέρω ένωση προσώπων ανακηρύχθηκε Προσωρινός Ανάδοχος του Έργου.

11. Κατά της απόφασης του Δημοσίου να μη χορηγήσει περαιτέρω παράταση της προθεσμία υποβολής των προσφορών ασκήθηκε αίτηση ασφαλιστικών μέτρων στο Σ.τ.Ε. η οποία απορρίφθηκε.

12. Κατά των αποφάσεων έγκρισης των Πρακτικών της Επιτροπής Διαγωνισμού ασκήθηκε επίσης αίτηση αικυρώσεως ενώπιον του Σ.τ.Ε., οι οποίες δεν συζητήθηκαν λόγω παραιτήσεως.

13. Σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στη Διακήρυξη, την ανακήρυξη του Προσωρινού Αναδόχου ακολούθησε η περίοδος οριστικοποίησης των συμβατικών εγγράφων. Κατά την περίοδο αυτή για πρώτη φορά επελέγη ο Ανεξάρτητος Μηχανικός του Έργου με διεθνή διαγωνισμό ενώ μέχρι σήμερα στα προηγούμενα έργα με σύμβαση παραχώρησης τον Ανεξάρτητο Μηχανικό τον πρότεινε ο Ανάδοχος. Η επιλογή, μετά από κατάθεση προσφορών, έγινε από επιτροπή στην οποία συμμετείχε και το Δημόσιο όπως επίσης και εκπρόσωπος του ΤΕΕ όπως ζήτησε η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Από το διαγωνισμό αυτό προέκυψε ως μειοδότης το σχήμα «HILL INTERNATIONAL N.V. – HILL INTERNATIONAL ENGINEERING CONSULTANCY LLC». Επίσης επαληθεύθηκε το Χρηματοοικονομικό Μοντέλο του έργου από ανεξάρτητο ελεγκτικό φορέα (auditor), ήτοι την εταιρεία Grant Thornton Business Solutions A.E. και οριστικοποιήθηκαν τα σχέδια της Σύμβασης Μελέτης – Κατασκευής, το Χρονοδιάγραμμα Περιόδου Μελετών – Κατασκευών, η Σύμβαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού, των

ασφαλιστικών συμβάσεων του Έργου, το αρχικό καταστατικό της εταιρείας του αεροδρομίου, κ.λπ.

14. Με την ΥΑ ΚΣΕΣΠ/Β/Φ2/οικ.6777/14-09-2018 εγκρίθηκε το αποτέλεσμα του Διαγωνισμού, ανακηρύχθηκε ως Ανάδοχος του Έργου «Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης και Μελέτη, Κατασκευή και Χρηματοδότηση των οδικών του συνδέσεων» η «ΕΝΩΣΗ ΠΡΟΣΩΠΩΝ ΤΕΡΝΑ Α.Ε. – GMR Airports Limited» με διακριτικό τίτλο «ARIADNE AIRPORT GROUP» και παρασχέθηκε η συναίνεση του Δημοσίου για την υπογραφή των συμβάσεων και εγγράφων, όπως διαμορφώθηκαν κατά την περίοδο οριστικοποίησης.

15. Τόσο η διαγωνιστική διαδικασία, όσο και το Σχέδιο Σύμβασης Παραχώρησης επί του οποίου δόθηκε η προσφορά υποβλήθηκαν στις 28-09-2018 στον κατ' άρθρο 35 του Κώδικα Νόμων για το Ελεγκτικό Συνέδριο, που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 4129/2013, προσυμβατικό έλεγχο νομιμότητας του Ελεγκτικού Συνεδρίου σύμφωνα με το άρθρο 9 του ν. 3986/2011 και εκδόθηκε η Πράξη 762/2018 του Ε' Κλιμακίου του Ελεγκτικού Συνεδρίου, με την οποία διαπιστώθηκε το σύννομο της διαδικασίας ανάδειξης του Αναδόχου και η μη ύπαρξη κωλύματος υπογραφής του Σχεδίου Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου, της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ» και το διακριτικό τίτλο «ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.» και εκ τρίτου των Αρχικών Κοινών Μετόχων της Εταιρείας ήτοι: α) της εταιρείας ΤΕΡΝΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ και β) της εταιρείας GMR Airports Limited, που τέθηκε υπόψη του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

16. Σύμφωνα με ρητή πρόβλεψη της Διακήρυξης, τα μέλη της ένωσης προσώπων «ΤΕΡΝΑ Α.Ε. – GMR Airports Limited», τα οποία με την Προσφορά είχε ορισθεί ότι θα αποτελέσουν τους αρχικούς μετόχους του Παραχωρησιούχου, συνέστησαν ανώνυμη εταιρεία κατά το Ελληνικό Δίκαιο, με την επωνυμία «ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ» και το διακριτικό τίτλο «ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.», με έδρα το Ηράκλειο και αρχικό μετοχικό κεφάλαιο, επίσης σύμφωνα με τις προβλέψεις της Διακήρυξης, πέντε εκατομμύρια ευρώ (€ 5.000.000,00). Αρχικοί Μέτοχοι της εταιρείας αυτής είναι: (α) η Ανώνυμη Εταιρεία με την επωνυμία ΤΕΡΝΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ, που εδρεύει στην Αθήνα, (β) η εταιρεία με την επωνυμία GMR Airports Limited, που εδρεύει στην Ινδία. Η εταιρεία GMR Airports Limited, αναπτύσσει, διαχειρίζεται και λειτουργεί διεθνή αεροδρόμια όπως το διεθνές αεροδρόμιο Ίντιρα Γκάντι στο Δελχί, το διεθνές αεροδρόμιο Ρατζίβ Γκάντι στο Hyderabad της Ινδίας και το διεθνές αεροδρόμιο Mactan Cebu στις Φιλιππίνες, με

σύνολο επιβατών ενενήντα πέντε εκατομμύρια ετησίως.

17. Στις 21 Φεβρουαρίου 2019 υπεγράφη η Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου, που εκπροσωπήθηκε από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, της Εταιρείας του Αεροδρομίου και των Αρχικών Μετόχων της. Επίσης υπογράφηκαν η Σύμβαση Μελέτης – Κατασκευής του Έργου μεταξύ της Εταιρείας του Αεροδρομίου και του Κατασκευαστή, η Σύμβαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού μεταξύ, της Εταιρείας του Αεροδρομίου και του Ανεξάρτητου Μηχανικού «Hill International N.V. – Hill International Engineering Consultancy LLC» και η Σύμβαση Δευτερογενούς Δανείου των μετόχων προς την Εταιρεία.

Επί του Παραρτήματος Α':

Δ. ΚΥΡΙΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

1. Η Σύμβαση Παραχώρησης που έρχεται προς κύρωση ενσωματώνει όλες τις προβλέψεις και ρυθμίσεις των Τευχών Δημοπράτησης του Έργου, με βάση τις οποίες διενεργήθηκε και ολοκληρώθηκε ο διεθνής διαγωνισμός για την ανάδειξη του Αναδόχου, ενώ, παράλληλα με τους όρους της, επιτυγχάνεται η βέλτιστη κατανομή κινδύνων μεταξύ των συμβαλλομένων. Από τους όρους αυτούς, που αναλύονται συνοπτικά παρακάτω, προκύπτει αναμφίβολα ο αμιγής χαρακτήρας της, ως δημόσιας σύμβασης έργου με το σύστημα της παραχώρησης, δοθέντος ότι τον κίνδυνο των εσόδων ή, άλλως, τον κυκλοφοριακό κίνδυνο του έργου αναλαμβάνει εξ ολοκλήρου ο ιδιώτης επενδυτής – Ανάδοχος. Το Δημόσιο, πέραν της Χρηματοδοτικής του Συμβολής στη δαπάνη κατασκευής του Έργου, η οποία σημειωτέον είναι προκαθορισμένη και δεν υπόκειται σε κανενός είδους αναθεώρηση, δεν αναλαμβάνει άλλο κίνδυνο, πέραν βεβαίως του κινδύνου της μη έγκαιρης παράδοσης του χώρου εκτέλεσης του Έργου και της μη τήρησης των υπολοίπων συμβατικών του υποχρεώσεων.

2. Η Σύμβαση Παραχώρησης υλοποιείται σε δύο διαδοχικά επίπεδα και συγκεκριμένα:

α. Πρώτο επίπεδο: Από την υπογραφή της Σύμβασης, υλοποιούνται οι ενέργειες των συμβαλλομένων που απαιτούνται για την επίτευξη της Ημερομηνίας Έναρξης Παραχώρησης και επιπλέον το Δημόσιο δικαιούται (άρθρο 5.7) να ζητήσει από τον Παραχωρησιούχο να εκτελέσει «πρόδρομες» εργασίες από την ημερομηνία υπογραφής της Σύμβασης μέχρι την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, όπως έρευνες, μελέτες, το κόστος των οποίων δεν μπορεί να υπερβαίνει το πέντε τοις εκατό (5%) του Τιμήματος Μελετών – Κατασκευών.

β. Δεύτερο επίπεδο: Με την εξαίρεση των προθεσμιών που άρχονται από την ημερομηνία υπογραφής της Σύμβασης Παραχώρησης, η Ημερομηνία Έναρξης

Παραχώρησης αποτελεί σημείο αφετηρίας όλων των προθεσμιών που αναφέρονται στη Σύμβαση (άρθρο 5.2.5).

3. Η δομή της Σύμβασης Παραχώρησης βασίζεται στη λογική ακολουθία των ενεργειών και προϋποθέσεων που απαιτούνται για την εκτέλεση του Έργου. Σημειώνεται ότι ο όρος «εκτέλεση του Έργου» δεν περιορίζεται στη μελέτη - κατασκευή του, αλλά εκτείνεται σε όλο το φάσμα των υποχρεώσεων της Εταιρείας του Αεροδρομίου που αποτελεί τον Παραχωρησιούχο.

3.1 Το άρθρο 1 αναφέρεται στους συμβαλλομένους και τα στοιχεία νομιμοποίησής τους, τους νόμιμους εκπροσώπους και τον αντίκλητο της Εταιρείας και την τήρηση των νομίμων προϋποθέσεων για την υπογραφή της Σύμβασης. Σημειώνεται ότι το σύνολο των νομιμοποιητικών εγγράφων των αντισυμβαλλομένων του Δημοσίου και των πιστοποιητικών που εκδόθηκαν για την υπογραφή της Σύμβασης προσαρτώνται σε αυτήν ως Προσάρτημα 12. Με το άρθρο 2 η Εταιρεία και οι Αρχικοί Κοινοί Μέτοχοί της επιβεβαιώνουν την ακρίβεια και νομιμότητα των ανωτέρω στοιχείων.

3.2 Με το άρθρο 3 της Σύμβασης εισάγεται ικανός αριθμός ορισμών που χρησιμοποιούνται στη Σύμβαση, με την αντίστοιχη ερμηνεία τους. Οι ορισμοί ανέρχονται σε 185 και διευκολύνουν αποτελεσματικά τη χρήση του συμβατικού κειμένου. Παράλληλα, με το ίδιο άρθρο εισάγονται ερμηνευτικοί κανόνες της Σύμβασης, ενώ, τέλος, αναφέρονται τα Προσαρτήματα και η σειρά ισχύος τους σε περίπτωση ασυμφωνίας μεταξύ τους. Τα Προσαρτήματα, τα οποία, με τη εξαίρεση του Καταστατικού της Εταιρείας, δεν κυρώνονται με τον υπό ψήφιση νόμο, ορίζονται στο άρθρο 3.3.2 της Σύμβασης.

3.3 Με το άρθρο 4 ορίζεται το συμβατικό αντικείμενο (υποχρεώσεις Παραχωρησιούχου – υποχρεώσεις Δημοσίου) και θέματα που αφορούν στον ανταγωνισμό. Ειδικότερα σε ότι αφορά στο συμβατικό αντικείμενο, το Δημόσιο αναθέτει στην Εταιρεία το Έργο «Μελέτη - Κατασκευή - Χρηματοδότηση - Λειτουργία - Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης και Μελέτη - Κατασκευή και Χρηματοδότηση των Οδικών του Συνδέσεων». Έναντι της μεταβίβασης στο Δημόσιο εκ μέρους των Αρχικών Κοινών Μετόχων των μετοχών τους στην Εταιρεία που αντιστοιχούν στο Προσφερόμενο Ποσοστό Μετοχικού Κεφαλαίου που σύμφωνα με την Προσφορά ανέρχεται σε 45,90% του Μετοχικού Κεφαλαίου, το Δημόσιο παραχωρεί ως αντάλλαγμα στην Εταιρεία το Αποκλειστικό Δικαίωμα Εκμετάλλευσης του Έργου, σύμφωνα με τους όρους και προϋποθέσεις της παρούσας Σύμβασης, που συνίσταται στο αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης του Αεροδρομίου και της Ζώνης Εμπορικών Χρήσεων, περιλαμβανομένων του δικαιώματος παραχώρησης Δικαιωμάτων Αεροδρομίου, του δικαιώματος να καθορίζει, επιβάλει και εισπράττει Τέλη Αεροπορικών

Δραστηριοτήτων και Έσοδα Μη Αεροπορικών Δραστηριοτήτων και της εκμετάλλευσης κάθε άλλης νόμιμης χρήσης που συνδέεται με την ανάπτυξη και λειτουργία του Αεροδρομίου και της Ζώνης Εμπορικών Χρήσεων, καθ' όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης. Πέραν του Αποκλειστικού Δικαιώματος Εκμετάλλευσης του Έργου το Δημόσιο παρέχει στην Εταιρεία (i) τη Χρηματοδοτική Συμβολή του, (ii) το δικαίωμα απόληψης του Αναλογούντος Ποσού Τ.Ε.Α.Α. Περιόδου Μελετών – Κατασκευών και (iii) το δικαίωμα απόληψης του Αναλογούντος Ποσού Τ.Ε.Α.Α. Περιόδου Λειτουργίας.

Επιπρόσθετα η Εταιρεία υποχρεούται να καταβάλλει στο Δημόσιο πρόσθετο αντάλλαγμα που αντιστοιχεί σε ποσό ίσο με ποσοστό δύο τοις εκατό (2%) επί των συνολικών εσόδων εκμετάλλευσης της Εταιρείας Αεροδρομίου του κάθε οικονομικού έτους της Περιόδου Λειτουργίας του Αεροδρομίου (το «Αντισταθμιστικό Αντάλλαγμα»). Το «Αντισταθμιστικό Αντάλλαγμα» θα διατίθεται (i) κατά ποσοστό ένα τοις εκατό (1%) στο Δήμο Μινώα Πεδιάδος της Περιφέρειας Κρήτης (Περιφερειακή Ενότητα Ηρακλείου), και (ii) κατά ποσοστό ένα τοις εκατό (1%) για την ενίσχυση της ανάπτυξης στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης της Περιφερειακής Ενότητας Ηρακλείου, καθώς και σε άλλες κοινωφελείς δράσεις.

Με το άρθρο 4 καθορίζονται επίσης αντίστοιχα το αντικείμενο του Έργου, το Οδικό Δίκτυο Σύνδεσης, οι συμβατικές υποχρεώσεις της Εταιρείας και του Δημοσίου. Το Δημόσιο δικαιούται να καθορίζει ελεύθερα την πολιτική του σε σχέση με τις δημόσιες συγκοινωνίες και τις συγκοινωνιακές υποδομές (περιλαμβανομένων των χερσαίων, αεροπορικών και των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών ή των συγκοινωνιών με χρήση υδροπλάνων) που εξυπηρετούν την άμεση και την ευρύτερη περιοχή του Έργου. Το Δημόσιο επίσης αναλαμβάνει την υποχρέωση, όταν ολοκληρωθεί η Μεταφορά του Αεροδρομίου, το Αεροδρόμιο Ηρακλείου να κλείσει για κάθε εμπορική αεροπορική χρήση από αεροσκάφη σταθερών πτερυγίων και ότι για όλη την Περίοδο Παραχώρησης δεν θα αποδώσει εκ νέου το Αεροδρόμιο Ηρακλείου προς χρήση από εμπορικά αεροσκάφη σταθερών πτερυγίων, καθώς επίσης ότι, για την ίδια περίοδο, η περιοχή του Αεροδρομίου Ηρακλείου δεν θα χρησιμοποιείται για οποιαδήποτε πολιτική αεροναυτική δραστηριότητα από αεροσκάφη σταθερών πτερυγίων. Κατ' εξαίρεση αν (α) καταργηθεί η στρατιωτική χρήση του Αερολιμένα Χανίων, Σούδας - «Ι. ΔΑΣΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ» ή (β) επεκταθεί ή αναβαθμιστεί ο δημοτικός αερολιμένας Σητείας «ΒΙΤΣΕΝΤΖΟΣ ΚΟΡΝΑΡΟΣ» ή (γ) το Δημόσιο χρηματοδοτήσει ή συγχρηματοδοτήσει τη δημιουργία οποιουδήποτε άλλου νέου - μη υφιστάμενου κατά την Ημερομηνία Υποβολής Προσφορών - αεροδρομίου για πολιτική χρήση από αεροσκάφη σταθερών πτερυγίων στην Κρήτη και η Εταιρεία αποδείξει ότι για τους λόγους αυτούς - σωρευτικά - (α) μειώθηκε ουσιωδώς η αεροπορική κίνηση του Αεροδρομίου και (β) μειώθηκαν τα έσοδα της Εταιρείας, η Εταιρεία θα δικαιούται αποζημίωσης σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 26 της Σύμβασης.

3.4 Με το άρθρο 5 ορίζονται οι προϋποθέσεις για την επίτευξη της Ημερομηνίας Έναρξης Παραχώρησης. Ορίζεται η διαδικασία κύρωσης της Σύμβασης Παραχώρησης, προβλέπονται οι αιρέσεις αρμοδιότητας τόσο του Δημοσίου όσο και της Εταιρείας για την επίτευξη της Ημερομηνίας Έναρξης Παραχώρησης και ρυθμίζονται ζητήματα αποζημίωσης σε περίπτωση καταγγελίας λόγω μη πλήρωσης των αιρέσεων αυτών, ορίζεται η διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης σε τριάντα πέντε (35) έτη από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και προβλέπεται η δυνατότητα μη δεσμευτικής διαπραγμάτευσης μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών για παράταση κατά ένα χρονικό διάστημα όχι πλέον των δέκα (10) ετών υπό όρους ουσιωδώς ίδιους με την υπό κύρωση Σύμβαση και ορίζεται η διάρκεια ισχύος της Σύμβασης Παραχώρησης σε τριάντα επτά (37) έτη από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

3.5 Με το άρθρο 6 η Εταιρεία προβαίνει σε δηλώσεις αναφορικά με την εκ μέρους της γνώση των συνθηκών του Έργου και την σχετική με αυτές εκ μέρους της ανάληψη των κινδύνων.

3.6 Στο άρθρο 7 προβλέπεται η Χρηματοδότηση του Έργου. Συγκεκριμένα προβλέπεται:

(α) η δέσμευση των Αρχικών Κοινών Μετόχων της Εταιρείας και το χρονοδιάγραμμα για την καταβολή συγκεκριμένων ποσών στον Εταιρεία ως μετοχικό κεφάλαιο και ως Δευτερογενές Χρέος. Ειδικότερα οι Αρχικοί Μέτοχοι αναλαμβάνουν την υποχρέωση να καταβάλουν ως μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας το ποσό των εκατόν εβδομήντα πέντε εκατομμυρίων (175.500.000) ευρώ και ως Δευτερογενές Δάνειο το ποσό των τριάντα έξι εκατομμυρίων (36.000.000) ευρώ.

(β) η Δέσμευση του Δημοσίου να καταβάλει στην Εταιρεία:

- Χρηματοδοτική Συμβολή ποσού εκατόν ογδόντα εκατομμυρίων (180.000.000) ευρώ. Σημειώνεται ότι ενώ κατά την Προσφορά το ποσό αυτό ήταν καταβλητέο εντός 180 ημερών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης το Δημόσιο πέτυχε ο χρόνος αυτός να διπλασιαστεί σε 360 ημέρες και μάλιστα χωρίς οιαδήποτε επιβάρυνσή του (άρθρο 7.3.4A).
- Κατά την Περίοδο Μελετών – Κατασκευών ποσοστό 64,98% επί του Τέλους Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων, το οποίο εισπράττεται κατά τη Διαδικασία Είσπραξης Τέλους Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης, από αναχωρούντες Επιβάτες του Αεροδρομίου Ηρακλείου κατ' ανώτατο όριο από 6.400.000 αναχωρούντες και αφικνούμενους επιβάτες, και
- Κατά την Περίοδο Λειτουργίας το Αναλογούν Ποσό Τ.Ε.Α.Α. Περιόδου

Λειτουργίας, ήτοι 75%, το οποίο εισπράττεται κατά τη Διαδικασία Είσπραξης Τέλους Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης, από αναχωρούντες Επιβάτες του Νέου Αεροδρομίου.

Σημειώνεται ότι η Εταιρεία:

- (α) δεν έχει τραπεζικό δανεισμό,
- (β) καθ' όλη την Περίοδο Παραχώρησης δεν έχει δικαίωμα να προσφύγει σε κεφάλαια ή εγγυήσεις οικονομικής ή εμπορικής φύσεως του Δημοσίου υπό οποιαδήποτε ιδιότητά του, ούτε δηλαδή ως Μετόχου.

3.7 Με το άρθρο 8 ρυθμίζονται θέματα που αφορούν σε εξασφαλίσεις δανείων της Εταιρείας, αν τυχόν συναφθούν στο μέλλον, όπως επίσης και το δικαίωμα του Δημοσίου να εκχωρήσει ή να μεταβιβάσει μέρος ή και το σύνολο των συμβατικών δικαιωμάτων ή/και υποχρεώσεών του από τη Σύμβαση, πλην αυτών που συνδέονται άμεσα με το πρόσωπο του Δημοσίου, σε Ν.Π.Δ.Δ ή Ν.Π.Ι.Δ. υφιστάμενο ή συσταθησόμενο για τον σκοπό αυτό.

Με το ίδιο άρθρο ρυθμίζονται τα θέματα εκχώρησης / παραχώρησης Δικαιωμάτων Αεροδρομίου από την Εταιρεία και η προστασία των Χρηστών έναντι οιουδήποτε είδους διακρίσεων.

3.8 Με το άρθρο 9 ρυθμίζονται εταιρικά θέματα και ιδιαίτερα θέματα του καταστατικού της Εταιρείας και του μετοχικού της κεφαλαίου. Συγκεκριμένα:

(α) Πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, οι Αρχικοί Κοινοί Μέτοχοι υποχρεούνται να προβούν σε αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου της Εταιρείας με έκδοση νέων μετοχών, σε ποσό που αντιστοιχεί στη διαφορά μεταξύ του αρχικού Μετοχικού Κεφαλαίου και της Δεσμευτικής Επένδυσης, με τμηματικές καταβολές σε μετρητά, ήτοι σε αύξηση κατά εκατόν εβδομήντα εκατομμύρια πεντακόσιες χιλιάδες (170.500.000) ευρώ, εκ των οποίων εξήντα πέντε εκατομμύρια διακόσιες χιλιάδες (65.200.000) ευρώ θα πρέπει να καταβληθούν πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης. Το υπόλοιπο ποσό τη αύξησης θα καταβληθεί τμηματικά μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, σύμφωνα με το συμβατικό χρονοδιάγραμμα καταβολής.

(β) Πριν από την κατάθεση της Σύβασης Παραχώρησης στη Βουλή προς κύρωση, η Γενική Συνέλευση της Εταιρείας υποχρεούται να εγκρίνει την τροποποίηση του Αρχικού Καταστατικού της Εταιρείας με τρόπο ώστε αυτό να είναι σύμφωνο με το σχέδιο Καταστατικού που είχε προσαρτηθεί στο σχέδιο Σύμβασης Παραχώρησης, όπως αυτό τροποποιήθηκε λόγω της εντωμεταξύ από 01/01/2019 έναρξης ισχύος του ν. 4548/2018 «Αναμόρφωση του δικαίου των ανωνύμων

εταιρειών» (Α'104), και να υποβληθεί μαζί με τη Σύμβαση Παραχώρησης στη Βουλή προς κύρωση. Η τροποποίηση αυτή του καταστατικού της Εταιρεία θα τελεί υπό την αίρεση της κύρωσής του από τη Βουλή και της επέλευσης της Ημερομηνίας Έναρξης Παραχώρησης.

(γ) Πριν από ή κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης οι Αρχικοί Κοινοί Μέτοχοι υποχρεούνται να μεταβιβάσουν στο Δημόσιο το Προσφερόμενο Ποσοστό Μετοχικού Κεφαλαίου, ήτοι ποσοστό 45,9% των μετοχών της Εταιρείας με πλήρη δικαιώματα ψήφου του Δημοσίου στη Γενική Συνέλευση. Ως αντάλλαγμα των εν λόγω μετοχών το Δημόσιο υποχρεούται να διαπιστώσει εγγράφως την πλήρωση της αίρεσης του τελευταίου εδαφίου του άρθρου 4.1.1 της Σύμβασης που συνεπάγεται την παραχώρηση του Αποκλειστικού Δικαιώματος Εκμετάλλευσης του Έργου στην Εταιρεία.

(δ) Η Εταιρεία αναγνωρίζει και αποδέχεται την εκ μέρους των Αρχικών Κοινών Μετόχων αναδοχή χρέους ως προς την μη καταβεβλημένη αξία των μετοχών που θα μεταβιβαστούν κατά τα ανωτέρω στο Δημόσιο, η οποία θα καταβληθεί από τους Κοινούς Μετόχους σύμφωνα με το Άρθρο 9.2.2 (ii), και δηλώνει ότι δεν θα έχει ούτε θα διατηρεί οποιαδήποτε απαίτηση κατά του Δημοσίου για το υπολειπόμενο μέρος της αξίας αυτής.

(ε) Εισάγονται ρυθμίσεις και περιορισμοί ως προς τη μεταβίβαση των μετοχών από τους ιδιώτες μετόχους και ορίζεται το ελάχιστο ποσοστό (10%) που πρέπει να κατέχει ο μέτοχος που διαθέτει την εμπειρία λειτουργίας αεροδρομίων, όπως είναι η εταιρεία GMR Airports Limited.

(στ) Ορίζεται ότι μετοχές του Δημοσίου που αντιστοιχούν στο 35% του συνόλου των μετοχών της Εταιρείας είναι αμεταβίβαστες.

(ζ) Εισάγονται περιορισμοί ως προς τις περιπτώσεις αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρείας που ενδέχεται να οδηγήσουν σε μείωση του ποσοστού του Δημοσίου πέραν του 35%.

(η) Ορίζονται θέματα Διοικητικού Συμβουλίου, Διεύθυνσης και Προσωπικού της Εταιρείας, λογαριασμών και ελέγχων.

3.9 Με το άρθρο 10 ρυθμίζονται τα θέματα εγγυητικών επιστολών καλής εκτέλεσης εκ μέρους της Εταιρείας των κατασκευών και της λειτουργίας του Αεροδρομίου και θέματα κρατήσεων. Επίσης, σύμφωνα με τη Σύμβαση το ποσό των εκατόν πέντε εκατομμυρίων τριακοσίων χιλιάδων (105.300.000) ευρώ που αντιπροσωπεύει το υπόλοιπο προς καταβολή μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας καλύπτεται από ισόποση εγγυητική επιστολή, όπως επίσης και το ποσό του δευτερογενούς δανείου που ανέρχεται σε τριάντα έξι εκατομμύρια (36.000.000)

ευρώ. Ρυθμίζονται επίσης τα θέματα της απόσβεσης των εγγυητικών επιστολών.

3.10 Με το άρθρο 11 ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν την τήρηση των Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων από τον Παραχωρησιούχο και την πρόληψη, άλλως την ελαχιστοποίηση της ρύπανσης στο περιβάλλον και την τήρηση των εκάστοτε ισχύοντων ορίων θορύβου και αέριων ρύπων που προκαλούνται από τη λειτουργία του Αεροδρομίου καθ' όλη τη διάρκεια της Σύμβασης Παραχώρησης.

3.11 Με το άρθρο 12 ρυθμίζονται ο τρόπος και ο χρόνος της παράδοσης στον Παραχωρησιούχο της Ελεύθερης Χρήσης του Χώρου Εκτέλεσης του Έργου και τα σχετικά Δικαιώματα Πρόσβασης προς και από αυτόν, προβλέπεται η διαρκής υποχρέωση του Ελληνικού Δημοσίου να εξασφαλίζει την Ελεύθερη Χρήση από την Εταιρεία του Χώρου Εκτέλεσης του Έργου, όπως επίσης και τα σχετικά Δικαιώματα Πρόσβασης και ρυθμίζονται τα σχετικά με την ευθύνη και το χρόνο υλοποίησης των απαιτούμενων απαλλοτριώσεων. Τονίζεται ότι για πρώτη φορά το Δημόσιο έχει ήδη προβεί στην κήρυξη των αναγκαίων απαλλοτριώσεων και μέχρι σήμερα έχουν εκδοθεί 18 αποφάσεις του Εφετείου Ανατολικής Κρήτης, σύμφωνα με το άρθρο 7Α του ν. 2882/2001 (Α' 17) «Κώδικας Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων Ακινήτων», για το 90,42% των αναγκαίων εκτάσεων.

3.12 Με το άρθρο 13 ρυθμίζονται θέματα που αφορούν τις αρχαιολογικές έρευνες και την ανεύρεση Αρχαιολογικών Ευρημάτων κατά την εκτέλεση έργων σε Περιφερειακά Αεροδρόμια και την αντιμετώπιση τυχόν συναφών καθυστερήσεων.

3.13 Με το άρθρο 14 ρυθμίζονται θέματα που αφορούν την Άδεια Ιδρυσης - Κατασκευής Αερολιμένα - η οποία χορηγείται με τη Σύμβαση - και τις διαδικασίες και προθεσμίες για την έκδοση όλων των αδειών που απαιτούνται για την λειτουργία του Αεροδρομίου και για παρεμβάσεις σε δίκτυα ΟΚΩ.

3.14 Με το άρθρο 15 ρυθμίζονται θέματα που αφορούν τη Σύμβαση Μελέτης – Κατασκευής, τον Κατασκευαστή και τους υπεργολάβους του.

3.15 Με το άρθρο 16 ρυθμίζονται θέματα που αφορούν το Χρονοδιάγραμμα Εφαρμογής Περιόδου Μελετών – Κατασκευών, τις υποχρεωτικές επικαιροποιήσεις του και τις εκθέσεις προόδου προς το Δημόσιο και τον Ανεξάρτητο Μηχανικό.

3.16 Με το άρθρο 17 ρυθμίζονται θέματα που αφορούν:

(α) τις Μελέτες, τις εφαρμοστέες προδιαγραφές, το Βασικό Σχέδιο Ανάπτυξης του Αεροδρομίου (Master Plan),

(β) τις διαδικασίες έγκρισης των Μελετών με ιδιαίτερη έμφαση στην αρχιτεκτονική μελέτη του κτιρίου αεροσταθμού και τη θέσπιση Επιτροπής Αρχιτεκτονικού Ελέγχου για τη διασφάλιση της εναρμόνισης της αρχιτεκτονικής του

κτιρίου αεροσταθμού με την ιδιαιτερότητα της περιοχής του Έργου (Κρήτη).

(γ) Τον Ανεξάρτητο Μηχανικό, ο οποίος είναι αρμόδιος για την έγκριση των Μελετών και την Επίβλεψη των Κατασκευών της Περιόδου Μελετών – Κατασκευών.

3.16 Με το άρθρο 18 ρυθμίζονται θέματα που αφορούν τις προθεσμίες κατασκευής του Έργου, με συνολική προθεσμία 60 μηνών και 6 Τμηματικές Προθεσμίες για τον αποτελεσματικότερο έλεγχο της προόδου του Έργου. Ρυθμίζονται επίσης θέματα ποινικών ρητρών σε περίπτωση υπέρβασης των προθεσμιών, διαδικασίες της επίβλεψης των εργασιών, οι διαδικασίες έκδοσης των Βεβαιώσεων Περάτωσης Εργασιών, οι Συμπληρωματικές Εργασίες

3.17 Με το άρθρο 19 ρυθμίζονται θέματα που αφορούν τους υπεργολάβους της Εταιρείας.

3.18 Με το άρθρο 20 ρυθμίζονται θέματα που αφορούν το δικαίωμα του Δημοσίου να παρεμβαίνει στο Έργο σε κάθε περίπτωση εθνικού συμφέροντος ή προφανούς απειλής για τη δημόσια τάξη και την εθνική ασφάλεια και άμυνα ή σε περίπτωση σοβαρής απειλής για την ασφάλεια των Επιβατών, των Χρηστών ή/και του Αεροδρομίου ή αν η Εταιρεία διακόψει την κατασκευή του για συνεχή περίοδο μεγαλύτερη των τριών (3) μηνών ή τη λειτουργία του Αεροδρομίου για συνεχές διάστημα μεγαλύτερο των δώδεκα (12) ωρών, εξαιρουμένων των περιπτώσεων ανώτερης βίας.

3.19 Με το άρθρο 21 ρυθμίζονται θέματα που αφορούν την ασφάλιση της Εταιρείας έναντι κινδύνων κατά τη κατασκευή και λειτουργία του Αεροδρομίου με βάση τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλισης που περιλαμβάνονται στο Προσάρτημα 7.

3.20 Με το άρθρο 22 ρυθμίζονται θέματα που αφορούν τις περιπτώσεις συνδρομής Γεγονότων Ανωτέρας Βίας, την ευθύνη των Μερών στις περιπτώσεις αυτές και την εξέλιξη της Σύμβασης σε περιπτώσεις Παρατεταμένων Γεγονότων Ανώτερης Βίας.

3.21 Με το άρθρο 23 ρυθμίζονται θέματα που αφορούν την Πιστοποίηση του Αεροδρομίου προκειμένου να εκδοθεί η Άδεια Λειτουργίας του Αεροδρομίου και τις προϋποθέσεις ανάκλησης της Άδειας Λειτουργίας. Ρυθμίζονται επίσης τα θέματα και οι διαδικασίες της Μεταφοράς από το Αεροδρόμιο Ηρακλείου «εν μια νυκτί» προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν οι επιπτώσεις στις μεταφορές, όπως επίσης και θέματα που αφορούν την εγκατάσταση των Κρατικών Υπηρεσιών στο νέο Αεροδρόμιο.

3.22 Με το άρθρο 23Α ρυθμίζονται τα θέματα που αφορούν τη Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Αεροδρομίου. Προσδιορίζονται λεπτομερώς οι

υποχρεώσεις της Εταιρείας για την εξασφάλιση της ασφαλούς, εύρυθμης και υψηλού επιπέδου εξυπηρέτησης των Επιβατών και των Χρηστών σε εικοσιτετράωρη βάση και επί 365 ημέρες τον χρόνο. Ομοίως, οι Υπηρεσίες Συντήρησης γίνονται με βάση τα προβλεπόμενα στο Πιστοποιητικό Αεροδρομίου, τις Προδιαγραφές, τα Πρότυπα, τα Εγχειρίδια Αεροδρομίου, το Πρόγραμμα Συντήρησης, καθώς και με πάσης φύσεως κανόνες, κανονισμούς, οδηγίες και συνιστώμενες πρακτικές και διαδικασίες. Η Εταιρεία θα υπόκειται σε παρακολούθηση, περιοδική επιθεώρηση και συνεχή ρυθμιστικό έλεγχο σύμφωνα με τους όρους της Σύμβασης και της κείμενης νομοθεσίας, από την ΥΠΑ και την Κρατική Αεροπορική Αρχή, άλλες Αρμόδιες Αρχές και αρμόδιους διεθνείς ή ευρωπαϊκούς οργανισμούς σχετικά με τη χρήση, κίνηση, συντήρηση, λειτουργία, απόδοση και εκμετάλλευση του Αεροδρομίου, καθώς και τη συνεχή συμμόρφωση προς τους όρους της Σύμβασης σε σχέση με αυτά.

Με το ίδιο άρθρο προβλέπονται οι κυρώσεις σε περιπτώσεις παράβασης οποιασδήποτε διάταξης της Σύμβασης που αφορά τη λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του Αεροδρομίου ή την Απαιτούμενη Επέκτασή του από την Εταιρεία, χωρίς η επιβολή των προβλεπόμενων χρηματικών ποινών να περιορίζει τυχόν δικαιώματα αποζημίωσης του Δημοσίου από την Εταιρεία ή να αποκλείει την επιβολή άλλων διοικητικών κυρώσεων και ποινών.

Τέλος, με το ίδιο άρθρο θεσπίζονται με λεπτομέρεια οι προϋποθέσεις και οι διαδικασίες για την ενεργοποίηση της υποχρέωσης της Εταιρείας προς Αναβάθμιση και Επέκταση του Αεροδρομίου, ώστε οι παρεχόμενες υπηρεσίες προς τους Χρήστες και τους Επιβάτες να είναι πάντοτε σύμφωνες με τις Προδιαγραφές, λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη της κίνησης Επιβατών, φορτίου, ταχυδρομείου και εμπορευμάτων στο Αεροδρόμιο.

3.23 Με το άρθρο 24 ρυθμίζονται όλα τα θέματα που αφορούν τον καθορισμό των τελών που επιβάλλονται στο Αεροδρόμιο. Κατά τον καθορισμό και την επιβολή Τελών Αεροδρομίου η Εταιρεία Αεροδρομίου θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις βασικές αρχές και οδηγίες του ICAO και ιδιαίτερα των εγγράφων doc 9082/8 (ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services) και doc 9562 (Airport Economics Manual), όπως αυτά εκάστοτε τροποποιούνται ή συμπληρώνονται, να είναι διαθέσιμη για συναντήσεις σε τακτικά και εύλογα χρονικά διαστήματα με εκπροσώπους της IATA και, τέλος, να διαβουλεύεται με την Επιτροπή Χρηστών του Αεροδρομίου. Ομοίως, η Εταιρεία είναι υποχρεωμένη να συμμορφώνεται με τους εκάστοτε ισχύοντες εθνικούς και ενωσιακούς κανονισμούς και ιδιαίτερα με τις διατάξεις του π.δ. 52/2012 (που ενσωματώνει την Οδηγία 2009/12), τη Σύμβαση του Σικάγο και να ενεργεί με διαφάνεια και χωρίς διακρίσεις.

Η Σύμβαση Παραχώρησης προβλέπει έναν μηχανισμό υπολογισμού των Τελών Αεροπορικών Δραστηριοτήτων, ο οποίος αναπτύσσεται σταδιακά εντός της πρώτης

τριετίας από την έναρξη λειτουργίας του Αεροδρομίου, η οποία διακρίνεται περαιτέρω σε δύο διακριτές περιόδους:

(α) Ο κανονισμός του κόστους συν την επιτρεπόμενη απόδοση επί της Δεσμευτικής Επένδυσης.

Τα πρώτα 3 έτη λειτουργίας υιοθετείται ένας μηχανισμός υπολογισμού κόστους συν την επιτρεπόμενη απόδοση επί της Δεσμευτικής Επένδυσης (13.95%). Σύμφωνα με το μηχανισμό αυτό τα ανώτατα επιτρεπόμενα έσοδα από τις ρυθμιζόμενες πηγές συν το Αναλογούν Ποσό TEAA Περιόδου Λειτουργίας για την ίδια περίοδο δεν μπορούν να υπερβούν τις δαπάνες που κατανέμονται στους χώρους Πλευράς Αέρος του Αεροδρομίου (airside) – όπως τους προσδιορίζει ο ICAO συν την απόδοση επί της Δεσμευτικής Επένδυσης. Οι δαπάνες αυτές είναι τμήμα των εξόδων λειτουργίας και γενικών εξόδων της οικείας ετήσιας περιόδου, οι αποσβέσεις κατά την εν λόγω περίοδο όλων των περιουσιακών στοιχείων, τα οποία η Εταιρεία χαρακτηρίζει στους λογαριασμούς της ως υποκείμενα σε απόσβεση, οι τόκοι και ο φόρος εισοδήματος που αναλογούν στους εσωτερικούς χώρους του Αεροδρομίου.

(β) Ο κανονισμός του ανώτατου ύψους Τελών Αεροπορικών Δραστηριοτήτων.

Μετά την πάροδο 36 μηνών από την έναρξη λειτουργίας του Αεροδρομίου και μέχρι το τέλος της Περιόδου Παραχώρησης, ο μηχανισμός «κόστος συν την επιτρεπόμενη απόδοση επί της Δεσμευτικής Επένδυσης» αντικαθίσταται από ένα ανώτατο όριο εσόδου ανά επιβάτη, όπου για κάθε 12μηνη περίοδο, αρχής γενομένης από το τέταρτο έτος λειτουργίας, το ανώτατο όριο εσόδου ανά επιβάτη δεν δύναται να υπερβεί το ανώτατο όριο του προηγούμενου έτους αναθεωρημένο με ένα συντελεστή που ισούται με το μικρότερο μεταξύ (α) του Δείκτη Τιμών Καταναλωτή και (β) του Δείκτη Τιμών Καταναλωτή μείον 20% επί της αύξησης της επιβατικής κίνησης. Με τον τρόπο αυτό για όλα τα επόμενα έτη της Περιόδου Παραχώρησης εφαρμόζεται η ανωτέρω μέθοδος, ήτοι η επιτρεπόμενη αύξηση των τελών περιορίζεται στην εφαρμογή του Συντελεστή Αναπροσαρμογής Εσόδων.

Τέλος, στο ίδιο άρθρο γίνεται αναφορά στα Έσοδα από Μη Αεροπορικές Δραστηριότητες, όπως πώληση και διανομή αεροπορικών καυσίμων και λιπαντικών, εκμετάλλευση κάθε είδους εσπιατορίων, καφετεριών, μπαρ και επιχειρήσεων υπηρεσιών εστίασης εντός του Αεροδρομίου, εκμετάλλευση χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων, οποιαδήποτε άλλη εμπορική δραστηριότητα της Εταιρείας εντός του Αεροδρομίου και της Ζώνης Εμπορικών Χρήσεων, τις μισθώσεις κτιρίων, γης ή εξοπλισμού εντός του Αεροδρομίου κ.λπ. για τις οποίες η Εταιρεία οφείλει να εφαρμόζει δίκαια, εύλογα και αντικειμενικά κριτήρια, σύμφωνα με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τις ισχύουσες εθνικές διατάξεις.

3.24 Με το άρθρο 25 ρυθμίζονται όλα τα θέματα που αφορούν στον εξοπλισμό

Αεροναυτιλίας του Αεροδρομίου ο οποίος θα σχεδιαστεί, προδιαγραφεί, αποκτηθεί, εγκατασταθεί, παραληφθεί, τεθεί σε λειτουργία και θα αναβαθμίζεται, συντηρείται και αντικαθίσταται με ευθύνη και με δαπάνες της ΥΠΑ. Κατ' εξαίρεση, ο Εξοπλισμός Αεροναυτιλίας του Αεροδρομίου δύναται, κατ' επιλογή της ΥΠΑ, να αποκτηθεί και εγκατασταθεί ή αναβαθμιστεί ή αντικατασταθεί από την Εταιρεία, η οποία θα καταβάλει τη σχετική δαπάνη, κατόπιν σχεδιασμού και κατάρτισης των προδιαγραφών ως προς τον εν λόγω εξοπλισμό από την ΥΠΑ, υπό την προϋπόθεση όμως ότι στην περίπτωση αυτή η ΥΠΑ θα έχει προηγουμένως συμφωνήσει με την Εταιρεία τον τρόπο και χρόνο καταβολής στην Εταιρεία της δαπάνης απόκτησης, εγκατάστασης, αναβάθμισης ή αντικατάστασης του εν λόγω εξοπλισμού.

3.25 Με το άρθρο 26 ρυθμίζονται όλα τα θέματα που αφορούν σε ζητήματα αποκατάστασης και αποζημίωσης του Παραχωρησιούχου από το Δημόσιο ανάλογα με την κατηγοριοποίηση του ζημιού γεγονότος ως Γεγονότος Καθυστέρησης (Περίοδος Κατασκευής) ή ως Γεγονότος Ευθύνης Δημοσίου (Περίοδος Λειτουργίας), τη φύση της προκληθείσας ζημίας και το χρόνο επέλευσης, καθώς την υποχρέωση του Παραχωρησιούχου για μετριασμό των συνεπειών.

3.26 Με το άρθρο 27 ρυθμίζονται όλα τα θέματα που αφορούν τη διαδικασία επικαιροποίησης του Χρηματοοικονομικού Μοντέλου του Παραχωρησιούχου που περιλαμβάνεται στο Προσάρτημα 5.

3.27 Με το άρθρο 28 ρυθμίζονται όλα τα θέματα που αφορούν τη διαδικασία επιστροφής του Έργου στο Δημόσιο χωρίς κανένα αντάλλαγμα μετά το πέρας της Περιόδου Παραχώρησης, όπως επίσης στην κατάσταση του Έργου κατά την επιστροφή αλλά και στην 2ετή Περίοδο Εγγύησης του Έργου.

3.28 Με το άρθρο 29 ρυθμίζονται όλα τα θέματα που αφορούν τους λόγους και τη διαδικασία καταγγελίας της Σύμβασης Παραχώρησης από το Δημόσιο και τα αποτελέσματα της καταγγελίας αυτής.

3.29 Με το άρθρο 30 ρυθμίζονται όλα τα θέματα που αφορούν τους λόγους και τη διαδικασία καταγγελίας της Σύμβασης Παραχώρησης από την Εταιρεία και τα αποτελέσματα της καταγγελίας αυτής.

3.30 Με το άρθρο 31 ρυθμίζονται όλα τα θέματα που αφορούν τα δικαιώματα των Δανειστών (εφόσον υπάρχουν) και του Δημοσίου προς επανόρθωση λόγων καταγγελίας της Σύμβασης παραχώρησης.

3.31 Με το άρθρο 32 ρυθμίζονται όλα τα θέματα που αφορούν τα δικαιώματα Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας ευρεσιτεχνιών, σημάτων, σχεδίων και υποδειγμάτων σε σχέση με οποιαδήποτε σχέδια, μελέτες πιστοποιητικά, προδιαγραφές, εκθέσεις, γραπτές πληροφορίες και στοιχεία σε έντυπη ή ηλεκτρονική

μορφή (εκτός όσων αποκτήθηκαν ή δημιουργήθηκαν από το Δημόσιο ή για λογαριασμό του), περιουσιακά στοιχεία, υλικά, κάθε είδους εξοπλισμό, μηχανήματα, εγκαταστάσεις, δικαιώματα ή κάθε είδους αντικείμενα χρησιμοποιηθέντα για (ή σε σχέση με) τις εργασίες ή το Έργο, προκειμένου να χρησιμοποιεί τα στοιχεία αυτά για την εκτέλεση του Έργου. Ρυθμίζει επίσης την υποχρέωση της Εταιρείας να τα παραχωρήσει περαιτέρω στο Δημόσιο.

3.32 Με το άρθρο 33 ρυθμίζονται θέματα που αφορούν την επίλυση διαφορών μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών. Σημειώνεται ότι για τυχόν διαφορές που θα προκύψουν μέχρι την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης αρμόδια είναι τα δικαστήρια της Αθήνας. Από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και εφεξής, οι διαφορές θα επιλύνονται με τη διαδικασία του άρθρου 33 που διακρίνεται σε:

- (α) Διαδικασία Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών από τριμελή επιτροπή εμπειρογνωμόνων, η οποία θα διέπεται από το ελληνικό δίκαιο, θα διεξάγεται στην ελληνική γλώσσα και θα λαμβάνει χώρα στην Αθήνα.
- (β) Διαιτησία, η οποία θα αποφαίνεται για οποιαδήποτε διαφορά που δεν είναι Τεχνική Διαφορά

Η διαδικασία της διαιτησίας διέπεται από τους Κανόνες Διαιτησίας του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου του 2012, με την επιφύλαξη των παρεκκλίσεων που συμφωνούνται στο άρθρο 33. Το διαιτητικό δικαστήριο αποτελείται από τρεις διαιτητές, οριζόμενους σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 33. Η διαιτησία διεξάγεται στην Αθήνα και στην ελληνική γλώσσα. Η διαιτητική απόφαση θα είναι τελεσίδικη, δεσμευτική και αμετάκλητη, δεν θα υπόκειται σε έφεση ή αγωγή ακύρωσης βάσει του άρθρου 897 επ. του Ελληνικού Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, ή σε οποιοδήποτε άλλο ισοδύναμο μέτρο και θα αποτελεί εκτελεστό τίτλο χωρίς να απαιτείται να κηρυχθεί αυτό από δικαστήριο.

Περαιτέρω, το ίδιο άρθρο προβλέπει ότι σε περίπτωση που υπάρχουν Δανειστές στο Έργο με αντιτιθέμενα συμφέροντα με την εταιρεία, συγκροτείται το Διαιτητικό Δικαστήριο, αφού προηγούμενα αποφανθεί περί του ότι υπάρχουν αντίθετα συμφέροντα το δικαστήριο του Άρθρου 6 παρ. 1 του ν. 2735/1999 (Μονομελές Πρωτοδικείο).

3.33 Με το άρθρο 34 ρυθμίζονται θέματα που αφορούν την επικοινωνία και τις γνωστοποιήσεις μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών.

3.34 Με το άρθρο 35 ορίζεται ότι η Σύμβαση διέπεται από το Ελληνικό δίκαιο και ότι από την Έναρξη Ισχύος του Κυρωτικού Νόμου, η Σύμβαση διέπεται πρωτίστως από τις διατάξεις του Κυρωτικού Νόμου, οι οποίες ως ειδικές υπερισχύουν κάθε άλλης διάταξης, με την επιφύλαξη των αμέσως εφαρμοστέων διατάξεων της

νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Με την ίδια διάταξη ορίζονται οι συνέπειες της Μεταβολής Νομοθεσίας, η οποία επηρεάζει άμεσα και ουσιωδώς την παροχή και αντιπαροχή που συμφωνούνται με την Σύμβαση Παραχώρησης, οι οποίες συνέπειες διακρίνονται σε δυσμενείς και επωφελείς για την Εταιρεία. Τέλος, ορίζεται ότι η Σύμβαση παραχώρησης συντάχθηκε και υπογράφηκε στην Ελληνική Γλώσσα, η οποία είναι η επίσημη και υπερισχύουσα γλώσσα τόσο για την Σύμβαση, όσο και για όλες τις συμβατικές σχέσεις εκτέλεσής της.

3.35 Με το άρθρο 35 ρυθμίζονται ορισμένα φορολογικά θέματα κατά τρόπο που προσιδιάζει στη φύση της Σύμβασης Παραχώρησης. Στην ουσία, πρόκειται περί διευκρινίσεων υφιστάμενων φορολογικών διατάξεων, υπό την έννοια της υπαγωγής σε αυτές των ρυθμίσεων και ιδιαιτεροτήτων της Σύμβασης Παραχώρησης.

3.36 Με το άρθρο 37 ρυθμίζονται θέματα που αφορούν την τροποποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης και των Προσαρτημάτων της. Σύμφωνα με το άρθρο αυτό η Σύμβαση Παραχώρησης τροποποιείται με συμφωνία μεταξύ του Δημοσίου και της Εταιρείας που κυρώνεται με νόμο.

Επί του Παραρτήματος Β' (καταστατικό εταιρείας):

E. ΤΟ ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

1. Το Καταστατικό της Εταιρείας του Αεροδρομίου, ήτοι της αντισυμβαλλόμενης με το Δημόσιο στη Σύμβαση Παραχώρησης εταιρείας με την επωνυμία «ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ» και το διακριτικό τίτλο «ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.» καταρτίστηκε από το Δημόσιο κατά τη φάση του Διαγωνισμού και αποτέλεσε Προσάρτημα του σχεδίου της Σύμβασης Παραχώρησης.
2. Το Καταστατικό αυτό συμπληρώθηκε με τα στοιχεία της Προσφοράς και ταυτόχρονα, λόγω της μεσολαβήσασας μεταβολής της νομοθεσίας περί ανωνύμων εταιρειών δυνάμει της από 01/01/2019 έναρξης ισχύος του ν. 4548/2018 «Αναμόρφωση των δικαίου των ανωνύμων εταιρειών» (Α'104), προσαρμόστηκε και προς τις διατάξεις του νόμου αυτού, χωρίς εκ τούτου να μεταβληθούν οι προβλέψεις που, κατά παρέκκλιση του προϊσχύοντος κ.ν. 2190/1920, είχαν τεθεί υπέρ του Δημοσίου.
3. Το υποβαλλόμενο προς κύρωση Καταστατικό εγκρίθηκε, κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 9.3.1 της Σύμβασης Παραχώρησης, με την από 12/03/2019 απόφαση

της Γενικής Συνέλευσης της Εταιρείας του Αεροδρομίου και η ισχύς του τελεί υπό την αίρεση της κύρωσής του από τη Βουλή και την επέλευση της Ημερομηνίας Έναρξης Παραχώρησης.

4. Σύμφωνα με την προτεινόμενη διάταξη η ισχύς του Καταστατικού, κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης διάταξης, άρχεται από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και ανεξάρτητα από την καταχώρισή του στο Γ.Ε.ΜΗ, η οποία προβλέπεται να γίνει με μέριμνα της Εταιρείας εντός 10 ημερών από την έναρξη ισχύος του.
5. Μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, το Καταστατικό τροποποιείται σύμφωνα με τις διατάξεις του και τις διατάξεις του ν. 4548/2018, χωρίς να απαιτείται, σύμφωνα με το άρθρο 19.2.β του Καταστατικού, η κύρωση των τροποποιήσεων με νόμο.

ΣΤ. ΥΠΟΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Μαζί με τη Σύμβαση Παραχώρησης, υποβάλλονται στην Εθνική Αντιπροσωπεία και τα Προσαρτήματά της, τα οποία, πλην του Καταστατικού της Εταιρείας Παραχώρησης, δεν κυρώνονται και τα οποία έχουν μονογραφηθεί από τα Μέρη για τη διασφάλιση της αυθεντικότητάς τους.

Αυτά είναι τα εξής:

1. Υποδείγματα Συμβατικών Εγγράφων
 - (i) Τμήμα 1 - Σχέδιο Καταστατικού,
 - (ii) Τμήμα 2 - Σχέδιο Εγγυητικής Επιστολής Δεσμευτικής Επένδυσης,
 - (iii) Τμήμα 3 - Σχέδιο Εγγυητικής Επιστολής Καλής Εκτέλεσης Μελετών – Κατασκευών,
 - (iv) Τμήμα 4 - Επιβεβαίωση Πλήρωσης Προϋποθέσεων Άρθρου 5.2.1 της Σύμβασης Παραχώρησης και Άδεια Ιδρυσης και Κατασκευής Αερολιμένα,
 - (v) Τμήμα 5 – Σχέδιο Εγγυητικής Επιστολής Καλής Εκτέλεσης Λειτουργίας και Συντήρησης,
 - (vi) Τμήμα 6 – Σχέδιο Εγγυητικής Επιστολής Δευτερογενούς Δανείου.
2. Η Ειδική Συγγραφή Υποχρεώσεων (Ε.Σ.Υ.),
3. Ο Κανονισμός Μελετών και Ερευνών (Κ.Μ.Ε.),

4. Η Τεχνική Συγγραφή Υποχρεώσεων (Τ.Σ.Υ.),
5. Το Χρηματοοικονομικό Μοντέλο,
6. Τα Χρονοδιαγράμματα Προσφοράς του Έργου και, μετά την κατάρτισή τους από την Εταιρεία, το Χρονοδιάγραμμα Εφαρμογής του Έργου και τα Εγχειρίδια Αεροδρομίου (μετά την κατάρτιση και έγκρισή τους),
7. Οι Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης,
8. Η Προσφορά,
9. Η μεταξύ Εταιρείας και Κατασκευαστή Σύμβαση Μελέτης - Κατασκευής,
10. Η Σύμβαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού,
11. Νομιμοποιητικά Έγγραφα,
12. Επιτρεπόμενες Χρήσεις Γης,
13. Απαιτήσεις Επιστροφής.

Ζ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

1. Κατά την Προσφορά οι συνολικές χρήσεις κεφαλαίου της Περιόδου Μελετών – Κατασκευών ανέρχονται σε πεντακόσια είκοσι ένα εκατομμύρια οκτακόσιες σαράντα χιλιάδες εξακόσια τριάντα τρία ευρώ και ενενήντα εννέα λεπτά (521.840.633,99) (σε τρέχουσες τιμές), εκ των οποίων το κατασκευαστικό κόστος στη διάρκεια της 5ετούς Περιόδου Μελετών – Κατασκευών ανέρχεται σε τετρακόσια ογδόντα εκατομμύρια (480.000.000) ευρώ.
2. Χρηματοδοτική Συμβολή Δημοσίου εκατόν ογδόντα εκατομμυρίων (180.000.000) ευρώ έναντι διακοσίων είκοσι εκατομμυρίων (220.000.000) ευρώ που προβλέπονταν, κατά μέγιστο ποσό, στην Διακήρυξη του διαγωνισμού, καταβλητέα εντός 360 ημερών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα του Πίνακα 2 του άρθρου 7.3.4 της Σύμβασης Παραχώρησης σε συνδυασμό με το άρθρο 7.3.4A
3. Λοιπές εκτιμώμενες δαπάνες Δημοσίου για απαλλοτριώσεις, (με βάση την εκτίμηση του Ανεξάρτητου Πιστοποιημένου Εκτιμητή) πενήντα τέσσερα εκατομμύρια (54.000.000) ευρώ.
4. Ποσοστό 64,98% επί του προς είσπραξη στον Αερολιμένα «Ν. Καζαντζάκης» Τέλους Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αερολιμένων, το οποίο προβλέπεται στο άρθρο 40 του ν. 2065/1992 (Α' 113) κατά την Περίοδο Μελέτης - Κατασκευής

του Έργου (προβλεπόμενης διάρκειας εξήντα (60) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης της Περιόδου Παραχώρησης) και μέχρι μέγιστου ετήσιου συνολικού αριθμού επιβατών 6,4 εκατομμύρια, εκτιμώμενης συνολικής δαπάνης εκατόν είκοσι πέντε εκατομμυρίων (125.000.000) ευρώ . Για αριθμό επιβατών μεγαλύτερο των 6,4 εκατομμυρίων ετησίως, το Δημόσιο διακρατεί το 100% των εσόδων από το Τέλος Εκσυγχρονισμού & Ανάπτυξης Αερολιμένων που θα εισπράττεται στο υφιστάμενο αεροδρόμιο Ηρακλείου (Ν. Καζαντζάκης).

5. Ποσοστό 75% επί του προς είσπραξη στον Νέο Διεθνή Αερολιμένα Ηρακλείου Τέλους Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αερολιμένων.
6. Δεσμευτική Επένδυση των ιδιωτών μετόχων της Εταιρείας του Αεροδρομίου εκατόν εβδομήντα πέντε εκατομμυρίων πεντακοσίων χιλιάδων (175.500.000) ευρώ (Μετοχικό Κεφάλαιο) και τριάντα έξι εκατομμυρίων (36.000.000) ευρώ Δευτερογενές Δάνειο των ιδίων προς την Εταιρεία, ήτοι σύνολο διακοσίων έντεκα εκατομμυρίων πεντακοσίων χιλιάδων (211.500.000) ευρώ.
7. Εκτιμώμενα μερίσματα και διανομές υπέρ του Δημοσίου κατά την Περίοδο Λειτουργίας ύψους ενός δισεκατομμυρίου είκοσι δύο εκατομμυρίων ευρώ (1.022.000) ευρώ.
8. Εκτιμώμενο ύψος Αντισταθμιστικού Ανταλλάγματος δύο τοις εκατό (2%) επί των ετήσιων Εσόδων της Εταιρείας του Αεροδρομίου, το οποίο θα καταβάλλεται ετησίως από την εταιρεία στο Δημόσιο κατά την Περίοδο Λειτουργίας 114,8 εκατομμύρια Ευρώ.

Επί των άρθρων του σχεδίου νόμου:

Η. ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΑΡΘΡΩΝ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ

H1 Άρθρο πρώτο

Με το άρθρο αυτό κυρώνεται και αποκτά ισχύ νόμου η από 21-02-2019 Σύμβαση Παραχώρησης που αφορά τη «Μελέτη – Κατασκευή – Χρηματοδότηση – Λειτουργία – Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης και Μελέτη – Κατασκευή και Χρηματοδότηση των Οδικών του Συνδέσεων» που υπογράφηκε μεταξύ αφενός του Ελληνικού Δημοσίου και αφετέρου (α) της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ» και το διακριτικό τίτλο «ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.» και (β) εκ τρίτου των Αρχικών Μετόχων της παραπάνω Ανώνυμης Εταιρείας (1) Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία ΤΕΡΝΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ, που εδρεύει στην Αθήνα, (β) της εταιρείας με την επωνυμία GMR Airports Limited, που εδρεύει στην Ινδία.

H2 Άρθρο δεύτερο

Με το άρθρο αυτό κυρώνεται το Καταστατικό της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ» και το διακριτικό τίτλο «ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.», όπως αυτό εγκρίθηκε με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των Μετόχων της Εταιρείας. Η ισχύς του Καταστατικού, άρχεται από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

H3 Άρθρο τρίτο

Με το άρθρο αυτό κυρώνεται το Προσάρτημα 12 της Σύμβασης Παραχώρησης που αφορά αποκλειστικά τις «Χρήσεις Γης» εντός της Ζώνης Εμπορικών Χρήσεων, της οποίας την εκμετάλλευση έχει συμβατικά η Εταιρεία του Αεροδρομίου.

H4 Άρθρο τέταρτο

Το άρθρο αυτό περιλαμβάνει τελικές διατάξεις.

Αθήνα, 1.1.-4...-2019

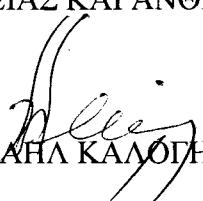
Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΚΑΙ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ



ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΡΑΓΑΣΑΚΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ



ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΛΟΓΗΡΟΥ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ



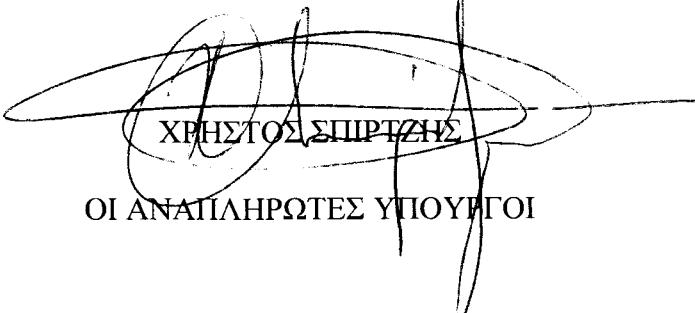
ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ



ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

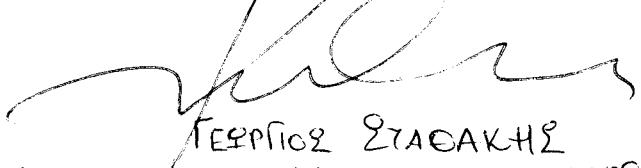


ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΙΖΗΣ

ΟΙ ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΕΣ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ

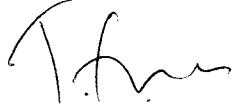
Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ



ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ

αντί του αποστολήσας χιλιά υπρεστάκους λόγους,
Αναπληρωτή Υπουργού, Περιβάλλοντος και Ενέργειας σαρ. 45 παρ.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ



ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΟΥΛΙΑΡΑΚΗΣ

ΟΙ ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ



ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΙΔΗΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ



ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΑΠΑΝΑΤΣΙΟΥ