

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

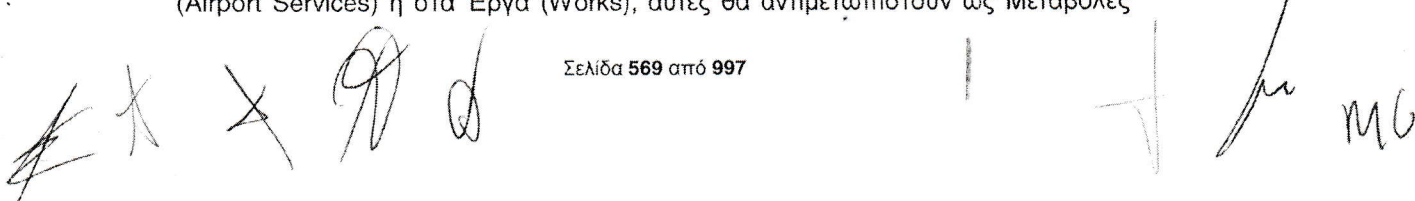
Τα Αεροδρόμια Κοινής Χρήσης που περιλαμβάνονται στο αντικείμενο της Σύμβασης Παραχώρησης διαχωρίζονται βάσει του υφιστάμενου επιχειρησιακού σχεδιασμού και χρήσης τους από την ΠΑ αλλά και των σχεδίων ενδεχόμενης μελλοντικής ανάπτυξης περαιτέρω δραστηριοτήτων της ΠΑ σε αυτά στις ακόλουθες κατηγορίες:

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 περιβάλλον χώρος, ο χώρος στάθμευσης των πολιτικών αεροσκαφών και ο περιβάλλον 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 προκύπτει 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) έμπυχο 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 πρότασης του Παραχωρησιούχου 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 αποσβέννεται 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 προσαγείωσης 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 βάση 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

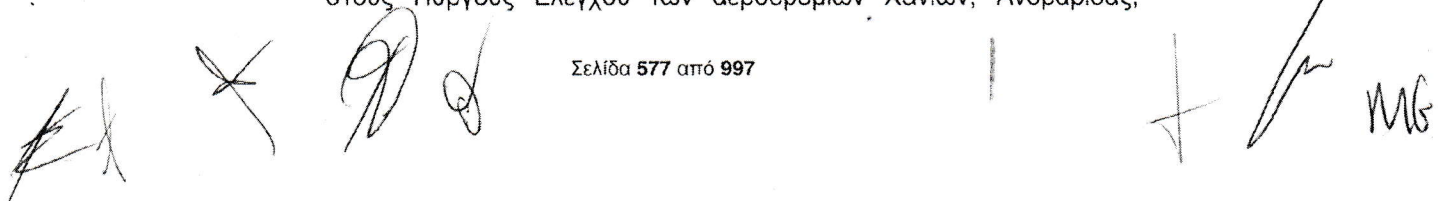
6.4.1 Θέματα αεροναυτικών βοηθημάτων/εξοπλισμού, διαδικασιών και έμφυχου δυναμικού που σχετίζονται με τη Διαχείριση Εναέριας Κυκλοφορίας, τη ρύθμιση χρήσης των διαδρόμων προσγείωσης και απογείωσης και τη ρύθμιση της εναέριας κυκλοφορίας εντός του αεροδρομίου, τα οποία ενδέχεται να αφορούν εκτός από τα 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 τέσσερις (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 Αεροδρόμια και 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 ασφαλείας 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 σύμφωνα 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 Παραχωρησιούχος 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 κόσθη 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.