

Επί του σχεδίου Νόμου «περί συστάσεως Έταιρειών υπό την επωνυμία «ΑΕΡΟΛΙΜΗΝ ΑΘΗΝΩΝ, Ανωνύμος Έταιρεία» και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων».

Πρός την Βουλήν των Ελλήνων

ΓΕΝΙΚΑ :

Η μεταφορά του Αερολιμένα από το Έλληνικό σε καταλληλότερη τοποθεσία, ένα από τα βασικότερα προβλήματα για την επίλυση των σύγχρονων συγκοινωνιακών αναγκών της πρωτεύουσας και γενικότερα της χώρας, προωθείται σήμερα στη λύση του με την απόφαση που πήρε η Κυβέρνηση να μεταφερθεί ο Κεντρικός Αερολιμένας της Πρωτεύουσας από το Έλληνικό στην περιοχή των Σπάτων.

Το ζήτημα της μεταφοράς του αερολιμένα από τη σημερινή του θέση εκκρεμούσε πολλά χρόνια. Τελικά η απόφαση πάρθηκε και πιστεύεται ότι ο Αερολιμένας στην νέα του, προσεκτικά επιλεγμένη τοποθεσία, θα μπορεί να ανταποκριθεί ικανοποιητικά, και για πολλά χρόνια, στις αυξανόμενες ανάγκες των αερομεταφορών. Μετά την επιλογή της νέας τοποθεσίας βρισκόμαστε ήδη στο στάδιο της μελέτης και κατασκευής που υπολογίζεται ότι θα ολοκληρωθεί σε 8 με 10 χρόνια όποτε και θα άρχισι να λειτουργεί ο νέος Αερολιμένας.

Το Έλληνικό, καθωρίσθηκε σαν θέση του αερολιμένα της Αθήνας το 1936. Το 1937 άρχισε η κατασκευή του και το 1938 ήταν ο πρώτος χρόνος που λειτουργήσε, με πολύ μικρή μεταφορική κίνηση, 8.500 επιβάτες και ένας τόννος εμπορεύματα. Διάφορα έργα έγιναν κατά την κατοχή και ο αερολιμένας αναπτύχθηκε με δύο διαδρόμους μήκους 1800 μέτρων. Μετά την απελευθέρωση και μέχρι το 1950 έγιναν και άλλα έργα. Το 1950 διακόπτονται τα προγράμματα επέκτασης του αερολιμένα Έλληνικού. αμφισβητείται η καταλληλότητα της τοποθεσίας γιατί υπάρχουν φυσικά εμπόδια, απαιτούνται μεγαλύτεροι διάδρομοι και μεγαλύτερη έκταση αλλά παρεμποδίζεται η επέκτασή του αερολιμένα από την απότομη αύξηση των τιμών των οικοπέδων. Το 1954 γίνεται η πρώτη σκέψη για την μεταφορά του Αερολιμένα στα Σπάτα. Διάφορες επιτροπές με εκθέσεις τους εκφράζουν τις απόψεις τους. Στη συνέχεια, εκτός από τα Σπάτα, εξετάζονται και άλλες περιοχές όπως ο Ώρωπος, η Λούσα, η Ραφίνα και η Τανάγρα για να διαπιστωθεί αν είναι κατάλληλες για την μεταφορά του αερολιμένα. Η εξέταση επεκτείνεται στα Μέγαρα, την Κωπαΐδα, την περιοχή Κορίνθου, την Μακρόνησο, την Σαλαμίνα, τα Οινόφυτα, το Ακύριο, την Βάρη. Τελικά προκρίνεται η λύση Σπάτων που έχει μεγάλα πλεονεκτήματα σε σύγκριση με τις άλλες λύσεις που μελετήθηκαν.

Η θέση που επιλέχθηκε βρίσκεται στην πεδιάδα των Μεσογείων 23 περίπου χιλιόμετρα ανατολικά της Αθήνας. Η απόσταση αυτή θα μπορεί να καλύπτεται σε 15 μόνο λεπτά της ώρας όταν ο αυτοκινητόδρομος και το ΜΕΤΡΟ, που η κατασκευή τους έχει προγραμματισθεί, θα συνδέσουν την πόλη με τον Αερολιμένα.

Ο νέος Αερολιμένας σχεδιάζεται σε συνάρτηση με το περιβάλλον του, το σημερινό και το μελλοντικό, έτσι ώστε να μη διαταράξει την περιοχή που τοποθετείται και να μη εμποδίσει την ανάπτυξη της πεδιάδας των Μεσογείων. Συστηματικές μελέτες επέτρεψαν να μειωθεί σημαντικά η συνολική απαράιτητη έκταση. Η κατάλληλη τοποθέτηση των αξόνων των διαδρόμων θα οδηγήσει στην αποφυγή πτήσεων πάνω από κατοικημένες περιοχές. Ο νέος Αερολιμένας θα έχει γύρω του μεγάλες αγροτικές ζώνες και θα απορροφηθεί η ανάπτυξη, πολυπληθών οικισμών κοντά του.

Η σημερινή κίνηση στον αερολιμένα του Έλληνικού είναι μεγάλη. Το έτος 1976 διακινήθηκαν 7.451.465 επιβάτες οι δε κινήσεις των αεροσκαφών έφθασαν τις 93.477, δηλαδή κατά μέσο όρο 256 προσγειώσεις και απογειώσεις την ημέρα. Πρέπει να σημειωθεί ότι οι κινήσεις αυτές είναι μόνο των

εμπορικών αεροσκαφών και δεν περιλαμβάνουν τα στρατιωτικά και ιδιωτικά αεροσκάφη οι κινήσεις των οποίων, για τον ίδιο χρόνο, έφθασαν τις 19.741. Οι ανάλογοι αριθμοί για το έτος 1975 είναι 6.137.846 επιβάτες, 84.873 κινήσεις εμπορικών αεροσκαφών και 15.467 κινήσεις των άλλων αεροσκαφών. Η μέση σ' ένα χρόνο αύξηση της κινήσεως στον Αερολιμένα είναι: εντυπωσιακή, η διαφορά στον αριθμό των επιβατών έφθασε το 21,4%. Η αύξηση της επιβατικής κινήσεως και της κινήσεως των αεροσκαφών προβλέπεται ότι θα συνεχισθεί και υπολογίζεται πως το 1990 οι επιβάτες θα φθάσουν τα 16.000.000 και οι κινήσεις αεροσκαφών τις 160.000, το δε 2.000, 25.000.000 επιβάτες και 220.000 κινήσεις αεροσκαφών. Μία τέτοια κίνηση, δεν θα μπορεί να εξυπηρετηθεί από τον σημερινό αερολιμένα του Έλληνικού.

Ο αερολιμένας του Έλληνικού έχει μικρή έκταση, μόνο 5.500 περίπου στρέμματα, η οποία δεν επιτρέπει την κατασκευή δύο παράλληλων διαδρόμων 4.000 μέτρων τον καθένα που να απέχουν 1.500 μέτρα, όπως επιβάλλουν τα διεθνή STANDARD ασφαλείας. Επέκταση του αερολιμένα σήμερα είναι αδύνατη γιατί περιβάλλεται από πυκνοκατοικημένες περιοχές. Η συνεχής εξέλιξη των αεροσκαφών έχει σαν συνέπεια την αύξηση του βάρους και της ταχύτητάς των. Όσο μεγαλύτερο γίνεται το βάρος του αεροσκάφους τόσο καλύτερη είναι η οικονομική απόδοσή του και όσο μεγαλύτερη η ταχύτητα τόσο καλύτερη η εξυπηρέτηση του επιβάτου. Αύξηση του βάρους και της ταχύτητας των αεροσκαφών απαιτεί αύξηση των διαστάσεων του αερολιμένα.

Εκτός από τις μικρές διαστάσεις του, που τον καθιστούν ακατάλληλο για τις σύγχρονες ανάγκες, η άμεση μεταφορά του αερολιμένα από το Έλληνικό σε άλλη τοποθεσία επιβάλλεται και από άλλους λόγους. Ο αερολιμένας περιβάλλεται από πυκνοκατοικημένες περιοχές και έκκτοντάδες χιλιάδες κάτοικοι βρίσκονται κάτω από την συνεχή ενόχληση των θορύβων από την πτήση, την προσγείωση και την απογείωση των αεροσκαφών. Τα αεροσκάφη πετούν πάνω από την πόλη, ακόμη και την Ακρόπολη, από την οποία ο αερολιμένας, σε ευθεία πτήση, απέχει μόσο 6,5 χιλιόμετρα. Με τα εκπεμπόμενα καυσαέρια μολύνεται η ατμόσφαιρα και προκαλείται διαταραχή του περιβάλλοντος από τις δονήσεις και τους θορύβους. Κατά τους ειδικούς ακόμη και η Ακρόπολη υφίσταται ζημιές από τους υπέρηχους των αεροσκαφών. Με την προοπτική χρησιμοποίησής τους σ' σύντομο μέλλον, και στη χώρα μας των υπερηχητικών αεροσκαφών, όπως του CONCORDE, όλοι οι σοβαροί λόγοι που απαιτούν την άμεση μεταφορά του αερολιμένα θα γίνουν επιτακτικότεροι. Άλλοι σοβαροί λόγοι για την μεταφορά είναι τα φυσικά εμπόδια κοντά στον αερολιμένα, είναι ο Ύμητος του οποίου οι κορυφογραμμές, που ανοίγονται απότομα, έχουν ύψος 700 μέτρα.

Ο αερολιμένας της Αθήνας έχει μεγάλη κίνηση που συγκρίνεται με την κίνηση των μεγαλύτερων διεθνών αερολιμένων. Όπως πιο πάνω αναφέρουμε τον περασμένο χρόνο διακινήθηκαν από τον αερολιμένα του Έλληνικού 7.451.465 επιβάτες ο δε αριθμός των κινήσεων των εμπορικών αεροσκαφών έφθασε, κατά μέσο όρο, τις 256 την ημέρα. Για το ίδιο έτος, 1976, η κίνηση στον αερολιμένα του Λονδίνου (HEATHROW) ήταν 21.900.000 επιβάτες τον χρόνο και 850 κινήσεις αεροσκαφών την ημέρα, στον αερολιμένα της Ρώμης 9.500.000 επιβάτες και 453 κινήσεις και στον αερολιμένα του Παρισιού (CHARLES DE GAULLE) 8.200.000 επιβάτες και 250 κινήσεις. Εξ αιτίας της γεωγραφικής θέσεως της χώρας μας η κίνηση στον αερολιμένα της Πρωτεύουσας αναμένεται να ανέβει το 1990 στους 16.000.000 επιβάτες και 160.000 αεροσκάφη και το 2.000 στους 25.000.000 επιβάτες και 220.000 αεροσκάφη. Μία τέτοια αναμενόμενη κίνηση επιβάλλει την άμεση έναρξη κατασκευής του νέου αερολιμένα.

Ο νέος αερολιμένας σχεδιάστηκε για το έτος 2.000 αλλά έγιναν οι προβλέψεις ώστε να είναι δυνατή η περαιτέρω ανάπτυξή του, αν αυτό απαιτηθεί. Η πρότυπη σχεδίαση της δ-

λης διατάξεως του τόν καθιστά ένα ανοικτό σύστημα που μπορεί να προσαρμόζεται στην αύξηση της κυκλοφορίας στην μεταβολή των αεροσκαφών και στις νέες μεθόδους εκμετάλλευσής. Θα κατασκευασθούν δύο παράλληλοι διάδρομοι προσγειώσεως μήκους 4.000 μέτρων ή καθέναν που θα απέχουν μεταξύ τους 1575 μέτρα. Θα ανεγερθούν δύο κεντρικά κτίρια αεροσταθμών στα όποια θα μπορεί να προστεθεί και τρίτο, ακόμα και τέταρτο, όπως θα μπορεί να κατασκευασθεί και τρίτος διάδρομος προσγειώσεως. Ανάλογες αυξήσεις και επέκτασεις είναι δυνατές στη ζώνη των έμπορευμάτων, στη ζώνη συντήρησης αεροσκαφών και σ' όλες γενικά τις εγκαταστάσεις και τους χώρους του αερολιμένα, ώστε να ανταποκρίνεται σε μελλοντικές αυξημένης απαιτήσεις, χωρίς να χρειασθή να γίνουν άλλες απαλλοτριώσεις για επέκτασή του.

Ο νέος αερολιμένας θα συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας και θα δημιουργήσει απασχόληση για σημαντικό αριθμό εργαζομένων, υπολογίζεται ότι το 1990 θα εργάζονται 25.000 και το 2.000, 35.000.

Η έκταση όπου σήμερα βρίσκεται ο αερολιμένας του Έλληνικού, είναι στο ωραιότερο σημείο του Σαρωνικού. Η έκταση αυτή των 5.500 περίπου στρεμμάτων, με την μεταφορά του αερολιμένα, θα αποδεδεμευθεί. Με βάση ένα μελετημένο πολεοδομικό και χωροταξικό σχέδιο θα μεταβληθεί σε μια υποδειγματική περιοχή πρασίνου. Μέρος από τις εκτάσεις και τα κτίσματα του σημερινού αερολιμένα θα διατεθούν για να εξευρεθούν τα απαιτούμενα για την κατασκευή του νέου αερολιμένα ποσά.

Η διεθνής εμπειρία απέδειξε ότι ο πιο επιτυχημένος τρόπος διοικήσεως και εκμετάλλευσής ενός μεγάλου διεθνούς αερολιμένα είναι να ανατεθούν σε ένα αυτόνομο, ελεύθερο από γραφειοκρατικές δεσμεύσεις, κρατικά ελεγχόμενο φορέα. Με τον τρόπο αυτό, λειτουργούν σήμερα, πολύ ικανοποιητικά, οι 30 από τους 40 μεγαλύτερους διεθνείς αερολιμένες στον κόσμο.

Σαν παράδειγμα αναφέρονται μερικοί από τους αερολιμένες που λειτουργούν σαν αυτόνομοι οργανισμοί και μερικοί που διοικούνται από Κρατικές Αρχές. Για τους αερολιμένες αυτούς δίδεται και ο αριθμός των επιβατών κατά το έτος 1975.

Αερολιμένες που λειτουργούν σαν αυτόνομοι οργανισμοί στην Ευρώπη είναι: ο αερολιμένας του Λονδίνου (Heathrow), 21.300.000 επιβάτες, της Φρανκφούρτης 12.000.000 επιβάτες, του Παρισιού (Orly) 10.600.000 επιβάτες, του Άμστερνταμ 7.500.000 επιβάτες, στην Αμερική του Σικάγου (O'Hare), ο μεγαλύτερος σε κίνηση αερολιμένας του κόσμου, 35.000.000 επιβάτες, της Ατλάντας, 25.300.000 επιβάτες, του Λας Άντζελες, 23.700.000 επιβάτες, της Νέας Υόρκης (Kennedy) 19.500.000 επιβάτες, του Σαν Φραντζίσκο, 17.500.000 επιβάτες, στην Ασία, ο μεγαλύτερος αερολιμένας της Ηπείρου αυτής, ο αερολιμένας του Τόκιο 16.000.000 επιβάτες.

Αερολιμένες που διοικούνται από Κρατικές Αρχές στην Ευρώπη είναι της Ρώμης (Fiumicino) 8.300.000 επιβάτες, της Μαδρίτης 8.000.000 επιβάτες, στην Αμερική της Βόστων (National) 11.000.000 επιβάτες.

Τα πλεονεκτήματα από την ανάθεση της διοικήσεως των μεγάλων, διεθνών αερολιμένων σε αυτόνομους οργανισμούς είναι: μεγάλη, συμπληρής διοίκηση, ανεξαρτησία από κρατικές παρεμβάσεις, αυτοδύναμη οικονομική διαχείριση, ταχύτητα και ευελιξία στην λήψη αποφάσεων κλπ.

Για τους λόγους αυτούς η Κυβέρνηση αποφάσισε να ανατεθεί την διοίκηση και εκμετάλλευση του νέου Αερολιμένα της Πρωτεύουσας σε αυτόνομο φορέα, στην Έταιρεία που ονομάζεται με το προτεινόμενο νομοσχέδιο, πιστεύοντας ότι έτσι δίδεται η καλύτερη και πιο συμφέρουσα εθνική λύση. Ο νέος αυτός φορέας, που θα ιδρυθεί με το προτεινόμενο νομοσχέδιο θα είναι ανώνυμη εταιρεία, με μόνο μέτοχο το κράτος, και θα έχει την επωνυμία «ΑΕΡΟΛΙΜΗΝ ΑΘΗΝΩΝ Ανώνυμη Έταιρεία».

Στον φορέα αυτό, θα ανατεθούν η μελέτη, κατασκευή, λειτουργία, διοίκηση και εκμετάλλευση του νέου αερολιμένα, και η πραγματοποίηση της διαθέσεως των εκτάσεων και κτισμάτων του αερολιμένα Έλληνικού που θα προορισθούν για την χρηματοδότηση της κατασκευής του νέου αερολιμένα.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΤ' ΑΡΘΡΟ.

Το προτεινόμενο νομοσχέδιο αποτελείται από ένδεκα άρθρα.

Το πρώτο άρθρο αναφέρεται στην ίδρυση, την μορφή και την επωνυμία του νέου φορέα. Ο Α.Α. ανήκει στο Κράτος, λειτουργεί για την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος και απολαμβάνει διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια. Στον Α.Α. που θα λειτουργεί σαν Ανώνυμη Έταιρεία, εφαρμόζονται οι διατάξεις της νομοθεσίας για τις ανώνυμες εταιρείες, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στο νομοσχέδιο.

Το δεύτερο άρθρο καθορίζει τον σκοπό και τις δραστηριότητες της Έταιρείας. Το έργο του Α.Α. αρχίζει άμεσα με την ίδρυση, του και περιλαμβάνει: όλα τα μελετητικά και κατασκευαστικά στάδια, τη φροντίδα για τη χρηματοδότηση της κατασκευής και του εξοπλισμού του νέου αερολιμένα και τέλος, την συντήρηση, διοίκηση και εκμετάλλευσή του. Όλες οι αρμοδιότητες της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας που σχετίζονται με το έργο του Α.Α. ασκούνται, από την ισχύ του νομοσχεδίου από τον Α.Α.

Το τρίτο άρθρο προβλέπει για το μετοχικό κεφάλαιο. Ο Α.Α. θα αποκτήσει την κυριότητα όλων των εκτάσεων στις οποίες θα κατασκευασθεί ο νέος αερολιμένας. Η αξία των εκτάσεων θα είναι η εισφορά του Κράτους και θα αποτελέσει το μετοχικό κεφάλαιο για το οποίο θα εκδοθεί μία ονομαστική μετοχή στο όνομα του Κράτους.

Το τέταρτο άρθρο ασχολείται με τα όργανα διοικήσεως. Το ανώτατο όργανο είναι η Γενική Συνέλευση, στην οποία το Κράτος εκπροσωπούν οι Υπουργοί Συντονισμού, Οικονομικών, Δημοσίων Έργων και Συγκοινωνιών. Το Διοικητικό Συμβούλιο αποτελείται από 11 μέλη. Στη σύνθεση του Δ.Σ. λαμβάνεται πρόνοια να περιληφθούν πρόσωπα ικανά, με ειδικές γνώσεις και πείρα, που να μπορούν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της διοικήσεως ενός συγχρόνου διεθνούς αερολιμένα. Στο Διοικητικό Συμβούλιο θα μετέχουν ένας ανώτατος αξιωματικός της Πολεμικής Αεροπορίας και τρεις ανώτεροι υπάλληλοι από τα Υπουργεία Οικονομικών, Δημοσίων Έργων και Συγκοινωνιών.

Το πέμπτο άρθρο περιέχει διατάξεις για την εποπτεία του Οργανισμού, την εκδουση εσωτερικών κανονισμών, και την προσωρινή απόσπαση υπαλλήλων από άλλες Υπηρεσίες.

Το έκτο άρθρο προβλέπει ότι οι σχέσεις του Α.Α. με τις υπηρεσίες που ασκούν τον έλεγχο κυκλοφορίας αεροσκαφών καθορίζονται με Προεδρικά Διατάγματα.

Το έβδομο άρθρο εκφράζει την Κυβερνητική Πολιτική στο θέμα της χρηματοδότησεως της κατασκευής του νέου αερολιμένα. Η χρηματοδότηση αυτή, θα αντιμετωπισθεί από την διάθεση μέρους των εκτάσεων και κτισμάτων του αερολιμένα Έλληνικού. Την διάθεση αυτών των εκτάσεων θα αναλάβει ο Α.Α. Για να αποφευχθεί η μεγάλη επιβάρυνση του Κρατικού Προϋπολογισμού με την κατασκευή του νέου αερολιμένα, ο Α.Α. θα λάβει όλα τα μέτρα για να βρει τα χρήματα που θα απαιτηθούν για τις δαπάνες κατασκευής. Η επιδίωξη είναι να μη επιβαρυνθεί το Κράτος με άλλες δαπάνες, εκτός από όσες χρειασθούν για τις προμελέτες και τις μελέτες, όπως προβλέπει το άρθρο 9 του νομοσχεδίου.

Το όγδοο άρθρο καθορίζει ότι Α.Α. δύναται να συνάπτει δάνεια και προβλέπει την διαδικασία για την παροχή της εγγυήσεως του Δημοσίου.

Το ένατο άρθρο αναφέρεται στην επιχορήγηση του Α.Α. από το Κράτος και τα έσοδα του Α.Α.

Το δέκατο άρθρο καθορίζει τις προϋποθέσεις και λοιπές απαλλαγές που θα απολαμβάνουν ο Α.Α.

Το ενδέκατο άρθρο προβλέπει για την εναέρη, της ισχύος του Νομοσχεδίου.

Έν Αθήναις τῆ 10 Ἰουλίου 1978

Οἱ Ὑπουργοί

Οἰκονομικῶν Συγκοινωνιῶν
ΑΘ. ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ Α.Α. ΠΑΠΑΔΟΓΓΡΟΥΑΣ

ΣΧΕΔΙΟΝ ΝΟΜΟΥ

Περὶ συστάσεως Ἐπιχειρήσεως ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «ΑΕΡΟΔΙΜΗΝ ΑΘΗΝΩΝ Ἀνώνομος Ἐπιχείρησις» καὶ ρυθμίσεως συναρῶν θεμάτων.

Ἄρθρον 1.

Ἦρως. Μορφή.

1. Ἐξέταται νομικὸν πρόσωπον ἰδιωτικοῦ δικαίου ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «ΑΕΡΟΔΙΜΗΝ ΑΘΗΝΩΝ (Α.Α.) Ἀνώνομος Ἐπιχείρησις», ἔδραθεν ἐν Ἀθήναις.

2. Ὁ Α.Α. ἀνήκει ἐξ ὀλοκλήρου εἰς τὸ Κράτος ἀπολαμβάνει διοικητικῆς καὶ οἰκονομικῆς αὐτοτελείας καὶ λειτουργεῖ χάριν τοῦ δημοσίου συμφέροντος κατὰ τοὺς κανόνας τῆς ἰδιωτικῆς οἰκονομίας. Εἰς τὸν Α.Α. ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις περὶ ἀνωνόμων ἐπιχειρῶν, ἐκτὸς ἂν ἄλλως ὀρίζεται ὑπὸ τοῦ παρόντος καὶ τῶν εἰς ἐκτέλεσιν τούτου ἐκδιδόμενων διαταγμάτων καὶ κανονισμῶν.

Ἄρθρον 2.

Σκοπὸς. Ἔργον.

1. Σκοπὸς τοῦ Α.Α. εἶναι ἡ μελέτη, κατασκευὴ, ὀργάνωσις, λειτουργία, διοίκησις, ἐκμετάλλευσις καὶ ἀνάπτυξις τοῦ νέου ἀερολιμένας Ἀθηνῶν.

2. Εἰδικώτερον, ἔργον τοῦ Α.Α. εἶναι κατὰ μὲν τὴν χρονικὴν περιόδον τῆς μελέτης καὶ κατασκευῆς τοῦ νέου ἀερολιμένας, ἡ ἐξέυρεσις τῶν ἀνταρξακτικῶν οἰκονομικῶν πόρων καὶ ἡ ἀνάθεσις, ἡ ἐπιτεταία καὶ γενικῶς ὁ συντονισμὸς τῶν ἀπαιτουμένων ἐργασιῶν διὰ τὴν μελέτην, κατασκευὴν καὶ ἐξοπλισμὸν τοῦ ἀερολιμένας, μετὰ δὲ τὴν ἐναέρην λειτουργίαν, ἡ συντήρησις, διοίκησις καὶ ἐκμετάλλευσις αὐτοῦ, ὡς καὶ ἡ συμπλήρωσις, βελτιωσις καὶ ἐπέκτασις τῶν ἀγκαταστάσεων καὶ τοῦ ἐξοπλισμοῦ τοῦ ἀερολιμένας.

3. Ἐξαιρουμένου τοῦ ἐλέγχου κυκλοφορίας πρὸς αεροπλάνων, περὶ οὗ τὸ ἄρθρον 6, αἱ ἀρμοδιότητες τὸν νέον ἀερολιμένα Ἀθηνῶν ἀρμοδιότητες τῆς Ὑπηρεσίας Πολιτικῆς Ἀεροπορίας (Υ.Π.Α.), ἀποδίδονται, ἀπὸ τῆς ισχύος τοῦ παρόντος, ὑπὸ τοῦ Α.Α.

Ἄρθρον 3.

Μετοχικὸν Κεφάλαιον.

1. Μετοχικὸν Κεφάλαιον τοῦ Α.Α. θὰ ἀποτελέσῃ ἡ ἀποτίμησις ὄλων τῶν ἐκτάσεων ἐπὶ τῶν ὁποίων θὰ κατασκευασθῇ ὁ νέος ἀερολιμὴν Ἀθηνῶν. Διὰ κοινῶν ἀποφάσεων τῶν Ὑπουργῶν Συντονισμοῦ, Οἰκονομικῶν καὶ Συγκοινωνιῶν, μεταβιβάζονται εἰς τὸν Α.Α., ὡς εἰσφορά τοῦ Κράτους, ἡ κυριότης τῶν εἰς τὸ Κράτος ἀνηκειῶν ἐκτάσεων, ὡς καὶ τῶν λοιπῶν ἐκτάσεων, αἱ ὁποῖαι θὰ περιέλθουν εἰς αὐτὸ ἐξ ἀπαλλοτριώσεων. Αἱ ἀποφάσεις αὗται μεταγράφονται εἰς τὰ διελίκα μεταγράφων τοῦ οἰκείου Ὑποθηκοφυλακείου.

2. Διὰ τὸ μετοχικὸν κεφάλαιον ἐκδίδεται ἐπ' ὀνόματι τοῦ Κράτους, μία ὀνομαστικὴ μετοχὴ ἀξίας ἴσης πρὸς τὸ μετοχικὸν κεφάλαιον, ἣτις εἶναι ἀμεταβίβαστος καὶ ἀκατάσχετος. Τὴν μετοχὴν ὑπογράφουν ὁ Πρόεδρος—Γενικὸς Διευθυντῆς καὶ ἓν μέλος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου.

3. Ἡ ἀποτίμησις τῶν κατὰ τὴν παρ. 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου περιουσιακῶν στοιχείων, γίνεται δι' ἀποφάσεως τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου, ἐπικυρωμένης διὰ κοινῆς ἀποφάσεως τῶν Ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Συγκοινωνιῶν.

Ἄρθρον 4.

Διοίκησις τῆς Ἐπιχειρήσεως.

1. Εἰς τὴν Γενικὴν Συνέλευσιν, τὸ Κράτος ἐκπροσωπεῖται ὑπὸ τῶν Ὑπουργῶν Συντονισμοῦ, Οἰκονομικῶν, Δημοσίων Ἔργων καὶ Συγκοινωνιῶν ἢ τῶν ὀριζόμενων ὑπὸ τούτων Ὑπουργῶν. Τούτης προεδρεύει ὁ ἔχων τὸ πρῶτον ἔθρονον Ὑπουργός. Αἱ ἀποφάσεις λαμβάνονται κατὰ πλειοψηφίαν. Ἐν ἰσοψηφίᾳ ὑπερίπχει ἡ ψῆφος τοῦ προεδρεύοντος.

2. Ὁ Α.Α. διοικεῖται ὑπὸ ἐνδικαιωμένου Διοικητικοῦ Συμβουλίου τὸ ὅποιον ἀποτελεῖται:

α) Ἐκ τοῦ Προέδρου—Γενικοῦ Διευθυντοῦ. Οὗτος δεῖν νὰ ἔχῃ πτυχίον ἀνωτάτου ἐκπαιδευτικοῦ ἰδρύματος καὶ νὰ δύναται, λόγῳ τῶν εἰδικῶν τῶν γνώσεων, νὰ συμβάλλῃ ἀποτελεσματικῶς εἰς τὴν πραγμάτωσιν τῶν σκοπῶν τοῦ Α.Α.

β) Ἐξ ἐνὸς διπλωματούχου μηχανικοῦ ἔχοντος ἐμπειρίαν εἰς μελέτας καὶ κατασκευὰς ἀερολιμένων.

γ) Ἐξ ἐνὸς νομικοῦ συμβούλου τοῦ Κράτους ἢ ἰδιώτου νομικοῦ, εἰδικῶς ἀγροληθάντος μὲ τὸ ἀεροναυτικὸν δίκαιον.

δ) Ἐξ ἐνὸς καθηγητοῦ οἰκονομικῶν μαθημάτων εἰς ἀνωτάτου ἐκπαιδευτικῶν ἰδρυμάτων ἢ ἄλλου πτυχιοῦχου οἰκονομικῆς σχολῆς ἀνωτάτου ἐκπαιδευτικοῦ ἰδρύματος.

ε) Ἐκ τριῶν διακριθέντων εἰς τὴν εἰδικότητα ἢ τὸν τομέα τῶν ἐπιστημονίων (κερτικῶν λειτουργῶν ἢ μὴ) δυναμένων, ὡς ἐκ τῶν γνώσεων καὶ τῆς πείρας των, νὰ συμβάλλουν εἰς τὸ ἔργον τοῦ Α.Α.

στ) Ἐξ ἐνὸς ἀνωτάτου ἀξιωματικοῦ τῆς Πολεμικῆς Ἀεροπορίας.

ζ) Ἐκ τριῶν (3) δημοσίων ὑπαλλήλων, τοὐλάχιστον ἐπὶ βαθμῶ 3ῳ, ἧτοι ἐνὸς ἐξ ἐκάστου τῶν Ὑπουργείων Οἰκονομικῶν, Δημοσίων Ἔργων καὶ Συγκοινωνιῶν.

3. Ἄπαντα τὰ μέλη τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου ἐκλέγονται ὑπὸ τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως διὰ τριετῆ θητείας, ἢ ὅποια δύναται νὰ ἀνακουῖται.

4. Δι' ἀποφάσεων τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου, ἕως τριῶν (3) ἐκ τῶν μελῶν του διορίζονται ὡς τοιαῦτα μόνιμο ἀποσχιλήτως πρὸς παρακολούθησιν ὄλων τῶν ἐργασιῶν τοῦ Α.Α. καὶ συνδρομῆν τοῦ Προέδρου—Γενικοῦ Διευθυντοῦ εἰς τὴν Διοίκησιν τούτου.

5. Τὸ πρῶτον Διοικητικὸν Συμβούλιον διορίζεται ἀμέσως μετὰ τὴν ἰσχὺν τοῦ παρόντος, δι' ἀποφάσεως τοῦ Ὑπουργοῦ Συγκοινωνιῶν, διὰ τριετῆ θητείας. Τυχρὸν κενουμέναι, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς τριετίας ταύτης θέσεις, πληροῦνται κατὰ τὸν αὐτὸν τρόπον.

6. Τὸ πρῶτον Διοικητικὸν Συμβούλιον συντάσσει, ἔασι: τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος καὶ τῆς «περὶ ἀνωνόμων ἐπιχειρῶν νομοθεσίας», τὸ Καταστατικὸν τοῦ Α.Α., ὅπερ κυροῦται διὰ Π. Δ/τος, ἐκδιδόμενου πρῶτασι: τῶν Ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Συγκοινωνιῶν, ἐντὸς ἐξ μηνῶν ἀπὸ τῆς ισχύος τοῦ παρόντος.

7. Ὁ Πρόεδρος—Γενικὸς Διευθυντῆς ἐκπροσωπεῖ τὸν Α.Α. δικαστικῶς καὶ ἐξωδικῶς. Δύναται δι' ἀποφάσεως αὐτοῦ νὰ ἀναθέτηται ἐκπροσώπησιν τοῦ Α.Α. εἰς τὸν Ἀντιπρόεδρον ἢ μέλος μόνιμου ἀποσχιλήτως τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου ἢ εἰς ὑπαλλήλου ἢ δικηγόρου τοῦ Α.Α., γενικῶς ἢ δι' ὀρισμένους πράξεις.

8. Αἱ συνεδριάσεις τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου πραγματοποιοῦνται ἐκτὸς τῶν ὡρῶν ἐργασίας τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Α.Α. Ἡ ἀποζημίωσις τοῦ Προέδρου, τῶν μελῶν καὶ τοῦ Γραμματέως τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου, καθορίζεται δι' ἀποφάσεως τῶν Ὑπουργῶν Συντονισμοῦ, Προεδρίας Κυβερνήσεως, Οἰκονομικῶν καὶ Συγκοινωνιῶν.