

P.K.

Αριθμός 1938/2010

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ Δ΄

Συνεδρίασε δημόσια στο ακροατήριό του στις 10 Νοεμβρίου 2009, με την εξής σύνθεση: Μ. Βροντάκης, Αντιπρόεδρος, Πρόεδρος του Δ' Τμήματος, Η. Τσακόπουλος, Δ. Κυριλλόπουλος, Σύμβουλοι, Β. Κίντζιου, Ι. Μιχαλακόπουλος, Πάρεδροι. Γραμματέας ο Ν. Αθανασίου.

Για να δικάσει την από 17 Απριλίου 2008 αίτηση:

των: 1) Πέτρου Σακελλαρίου, κατοίκου [REDACTED] και 2) Κωνσταντίνου Καββαθά, κατοίκου [REDACTED], οι οποίοι παρέστησαν με το δικηγόρο Θεόδωρο Θεοχάρη (Α.Μ. 15724), που τον διόρισαν στο ακροατήριο,

κατά του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, ο οποίος παρέστη με την Αφροδίτη Κουτούκη, Πάρεδρο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους.

Με την αίτηση αυτή οι αιτούντες επιδιώκουν να ακυρωθεί η υπ' αριθμ. ΥΠΑ/Δ3/Α/6385/1558 (ΦΕΚ 266/20.2.2008 τεύχος Β') απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών περί κατάργησης του Κρατικού Αερολιμένα Αθηνών.

Η εκδίκαση άρχισε με την ανάγνωση της εκθέσεως του Εισηγητή, Συμβούλου Η. Τσακόπουλου.

Κατόπιν το δικαστήριο άκουσε τον πληρεξούσιο των αιτούντων, ο οποίος ανέπτυξε και προφορικά τους προβαλλόμενους λόγους ακυρώσεως και ζήτησε να γίνει δεκτή η αίτηση και την αντιπρόσωπο του Υπουργού, η οποία ζήτησε την απόρριψή της.

Μετά τη δημόσια συνεδρίαση το δικαστήριο συνήλθε σε διάσκεψη σε αίθουσα του δικαστηρίου και

Αφού μελέτησε τα σχετικά έγγραφα

./.

Σ κ έ φ θ η κ ε κ α τ á τ ο Ν ό μ ο

1. Επειδή, για την άσκηση της κρινομένης αιτήσεως έχει καταβληθεί το νόμιμο παράβολο (γραμμάτια παραβόλου 1911573, 1535256/2008).

2. Επειδή, ζητείται η ακύρωση της αποφάσεως ΥΠΑ/Δ3/ΑΛ/6385/1558/19.2.2008 του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β. 266/20.2.2008), με την οποία καταργήθηκε ο Κρατικός Αερολιμένας Αθηνών στο Ελληνικό ως αεροπορική εγκατάσταση «κατά την έννοια που ιδρύθηκε με την υπ' αριθμ. 10560/1955 υπουργική απόφαση» και ήρθη και κάθε σχετικός με τον αερολιμένα αυτόν περιορισμός, που είχε επιβληθεί με την απόφαση Δ3/Δ/35964/6190/3.8.2000 «Προστασία των Αεροπορικών Εγκαταστάσεων από τον κίνδυνο της ανάπτυξης κατασκευών – εμποδίων γύρω από αυτές, καθώς και της Αεροπλοΐας εκ των υπερυψηλών από τη χώρα κατασκευών» του ίδιου Υπουργού (Β. 1133).

3. Επειδή, οι αιτούντες προσκομίζουν στοιχεία, από τα οποία προκύπτει ότι είναι κάτοχοι πτυχίων χειριστή αεροσκαφών ο πρώτος και μέλος του σωματίου Αερολέσχη [REDACTED] χειριστή και εκπαιδευτή ανεμοπτέρων, χειριστή αεροσκαφών και χειριστή ελικοπτέρων ο δεύτερος και μέλος του σωματίου Ανεμολέσχη [REDACTED] χρησιμοποιούσαν δε τον αερολιμένα του Ελληνικού για δραστηριότητες συναφείς προς τις ιδιότητες τους αυτές· επομένως, με έννομο συμφέρον ασκούν την κρινόμενη αίτηση.

4. Επειδή, το άρθρο 9 παρ. 2 του – κυρωθέντος με το άρθρο πρώτο του ν. 1815/1988, Α.250- Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου, όπως η παράγραφος αυτή αντικαταστάθηκε με το άρθρο 23 παρ. 2 του ν. 3333/2005 (Α 91), ορίζει ότι «Αεροδρόμια επί χερσαίας επιφάνειας ιδρύονται ύστερα από άδεια του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν κάθε φορά». Ο νόμος δεν ρυθμίζει με ρητή διάταξη τα της καταργήσεως αεροδρομίου ως αεροπορικής εγκαταστάσεως, κατά την αληθή, όμως, έννοιά του και η κατάργηση αυτή

./.

ανήκει στην αρμοδιότητα του ως άνω Υπουργού (ήδη Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων) και ασκείται κατ' εκτίμηση των ποικίλων κριτηρίων και συναπτομένων προς αυτά δεδομένων, που συνδέονται με την δημόσια πολιτική στον τομέα των αεροπορικών συγκοινωνιών (περιβαλλοντικών, χωροταξικών, πολεοδομικών, αναπτυξιακών, εθνικής άμυνας και δημόσιας ασφάλειας κ.λπ).

5. Επειδή, ο α.ν. 970/1946 «Περί οργανώσεως της Κρατικής Πολιτικής Αεροπορίας» (Α.5) όριζε, στο άρθρο 5 παρ. 4, ότι «Η ίδρυσις, διάκρισις και κατάταξις των Κρατικών Αερολιμένων και Αεροδρομίων... συντελείται δι' Υπουργικών αποφάσεων...». Ο Υπουργός Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων, με την απόφασή του 10560/22.7.1955 «Περί κατατάξεως Αερολιμένων». (Β. 151), όρισε ότι «Λογίζονται ως ιδρυθέντες κατά τας διατάξεις της παραγράφου 4 του άρθρου 5 του Α.Ν. 946/1946 οι κάτωθι Αερολιμένες: 1) Κεντρικός Αερολιμήν Αθηνών...», ο οποίος τότε, από μερικών ετών ήδη, λειτουργούσε στο Ελληνικό. Με το άρθρο 7 παρ. 1 του ν. 811/1978 (Α. 130) προβλέφθηκε ότι «Ο Αερολιμήν Ελληνικού θα συνεχίση λειτουργών μέχρι ενάρξεως της λειτουργίας του νέου αερολιμένος, καταργούμενος έκτοτε», ως νέου αερολιμένος νοουμένου του Διεθνούς Αερολιμένος Αθηνών στα Σπάτα Αττικής. Για την ανάπτυξη του νέου αυτού αερολιμένα συνήφθη, την 31.7.1995, σύμβαση μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και αλλοδαπών εταιρειών, που κυρώθηκε και απέκτησε ισχύ νόμου με το άρθρο πρώτο του ν. 2330/1995 (Α. 202). Στο άρθρο 9.3 της συμβάσεως, που φέρει τον τίτλο «Κλείσιμο του Αεροδρομίου Ελληνικού», ορίζονται τα εξής: «Το Ελληνικό Δημόσιο αναλαμβάνει την υποχρέωση ότι ο Αερολιμένας του Ελληνικού θα κλείσει προς χρήση αεροσκαφών σταθερών πτερυγίων μόλις μεταφερθεί στο Αεροδρόμιο, σύμφωνα με το άρθρο 9.2 (Μεταφορά από το Αεροδρόμιο Ελληνικού), όλη η αεροναυτική δραστηριότητα, επιβάτες, αποσκευές φορτία και ταχυδρομείο που διακινεί κατά τον χρόνο αυτόν το Αεροδρόμιο Ελληνικού μαζί με τις σχετικές εκείνες υπηρεσίες και βοηθητικές εργασίες,

για τις οποίες υπήρξε διακανονισμός με την Εταιρεία Αεροδρομίου να μεταφερθούν κατά τον εν λόγω χρόνο... Το Ελληνικό Δημόσιο αναλαμβάνει την υποχρέωση ότι μετά το εν λόγω κλείσιμό του, κατά το παρόν Άρθρο 9.3 (Κλείσιμο του Αεροδρομίου Ελληνικού) και μέχρι της λήξεως της Συμβατικής Περιόδου, το Αεροδρόμιο Ελληνικού δεν θα ανοίξει πάλι προς χρήση από αεροσκάφη σταθερών πτερύγων». Στο άρθρο ένατο του ν. 2338/1995 ορίζονται τα εξής: «1. Μετά την έναρξη της λειτουργίας του νέου διεθνούς αερολιμένα της Αθήνας στα Σπάτα, ο αερολιμένας του Ελληνικού παύει να λειτουργεί και ο χώρος που καταλαμβάνει προορίζεται κυρίως για τη δημιουργία μητροπολιτικής ζώνης πρασίνου. Η ανάπτυξη και αξιοποίηση του χώρου αυτού εντάσσεται στον ευρύτερο χωροταξικό, οικιστικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής, με βάση ολοκληρωμένη μελέτη που εκπονείται από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας και εγκρίνεται κατά την κείμενη νομοθεσία. 2. Ιδρύεται νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου με έδρα την Αθήνα και επωνυμία «Διαχειριστικός Φορέας Μητροπολιτικής Ζώνης Πρασίνου Λεκανοπεδίου Αθηνών». Το νομικό αυτό πρόσωπο λειτουργεί χάριν του δημόσιου συμφέροντος κατά τους κανόνες του ιδιωτικού δικαίου και της ιδιωτικής οικονομίας, δεν υπάγεται στον ευρύτερο δημόσιο τομέα και δεν εφαρμόζονται σ' αυτό οι διατάξεις που διέπουν τις εταιρείες που άμεσα ή έμμεσα ανήκουν στο Δημόσιο. 3. Σκοπός του «Φορέα» είναι η προστασία, η συντήρηση, η διαχείριση και η με κάθε τρόπο αξιοποίηση του πιο πάνω χώρου και η εκπόνηση σχετικών μελετών. 4...». Εξ άλλου, με τον ν. 2730/1999 «Σχεδιασμός, εκτέλεση Ολυμπιακών Έργων...», Α.130 (άρθρο 2 περ. ε όπως η περ. ε προστέθηκε με το άρθρο 3 παρ. 4 του ν. 2833/2000, Α 150 και το πρώτο εδάφιο της αντικαταστάθηκε με το άρθρο 41 παρ. 1 του ν. 2912/2001, Α. 94), προβλέφθηκε ότι «στο χώρο του Αεροδρομίου Ελληνικού καθορίζεται περιοχή υποδοχής Ολυμπιακών αθλητικών εγκαταστάσεων και των αναγκαίων έργων ανάπτυξης και υποστήριξης τους», η περιοχή δε αυτή οριοθετήθηκε με την κοινή

./.

απόφαση 28772/6978/16.11.2001 των Υπουργών Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Πολιτισμού και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Δ. 1018), μετά δε την διεξαγωγή των Ολυμπιακών αγώνων του έτους 2004, με το άρθρο 23 του ν. 3342/2005 (Α. 131) επετράπησαν και άλλες χρήσεις, κυρίως αθλητικές και εμπορικές, εντός της οριοθετηθείσης περιοχής. Όπως δε προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου, η εκτέλεση των ολυμπιακών έργων και η κατασκευή των συναφών εγκαταστάσεων στην περιοχή αυτή είχε ως αποτέλεσμα την κατάληψη τμήματος του διαδρόμου προσγειώσεως του Αερολιμένα του Ελληνικού.

5. Επειδή, η από 31.7.1995 σύμβαση δεν επέβαλλε, ως υποχρέωση του Ελληνικού Δημοσίου, την κατάργηση του Κρατικού Αερολιμένα Αθηνών ως αεροπορικής εγκαταστάσεως. Τούτο προκύπτει τόσο από το γράμμα του άρθρου 9.3 της συμβάσεως όσο και από τον σκοπό του. Πράγματι, η συμβατική αυτή ρήτρα αφορά όχι όλα ανεξαιρέτως τα αεροσκάφη, αλλά τα αεροσκάφη σταθερών πτερύγων, χρησιμοποιεί δε τον όρο «κλείσιμο» του εν λόγω αερολιμένα και όχι τον όρο «κατάργηση» ή κάποιον συναφή. Μάλιστα, το ίδιο άρθρο 9.3 αποδέχεται την πιθανότητα ο αερολιμένας να «ανοίξει πάλι προς χρήση από αεροσκάφη σταθερών πτερύγων», μετά, όμως, την εκπνοή της συμβατικής περιόδου, η οποία, στο άρθρο 4 της συμβάσεως, έχει ορισθεί τριακονταετής με δυνατότητα παρατάσεως. Εξ άλλου, ο προφανής σκοπός της εξεταζόμενης συμβατικής ρήτρας είναι να μη λειτουργεί, κατά την συμβατική περίοδο, εμπορικός αερολιμένας ανταγωνιστικός προς τον νέο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών στα Σπάτα Αττικής σε μικρή, σχετικά, απόσταση από τον τελευταίο. Για την εξυπηρέτηση δε του σκοπού αυτού δεν είναι αναγκαία η κατάργηση του αερολιμένα του Ελληνικού ως αεροπορικής εγκαταστάσεως, αλλά αρκεί η μη εξυπηρέτηση αεροσκαφών σταθερών πτερύγων στον αερολιμένα αυτόν κατά την διάρκεια της συμβατικής περιόδου. Περαιτέρω, ούτε το άρθρο ένατο του κυρωτικού της συμβάσεως ν. 2338/1995 αναφέρεται σε

κατάργηση του επίμαχου αερολιμένα. Αναφέρεται και αυτό σε παύση της λειτουργίας του. Και ναι μεν ορίζει ότι ο χώρος του αερολιμένα προορίζεται «κυρίως» για την δημιουργία μητροπολιτικής ζώνης πρασίνου, ούτε όμως από τον νόμο ούτε από στοιχεία του φακέλου προκύπτει ότι η χρήση του χώρου κυρίως για τον παραπάνω σκοπό δεν είναι συμβατή με την λειτουργία, εντός αυτού, κάποιας μορφής αεροδρομίου, δηλαδή αεροπορικής εγκαταστάσεως με τις αντίστοιχες υποδομές. Ούτε, τέλος, μπορεί να θεωρηθεί ότι οι παρατεθείσες μεταγενέστερες ρυθμίσεις περί ολυμπιακών έργων κατήργησαν, ρητώς ή εμμέσως, τον Αερολιμένα του Ελληνικού. Διότι, ναι μεν, βάσει των ρυθμίσεων αυτών τμήμα του διαδρόμου προσγειώσεων του αερολιμένα ενέπεσε στην περιοχή υποδομής των ολυμπιακών έργων και καταργήθηκε, υπό την έννοια ότι έπαυσε να αποτελεί τμήμα των υποδομών του αερολιμένα, από τα στοιχεία, όμως, του φακέλου δεν προκύπτει ότι το απομείναν τμήμα του διαδρόμου δεν διαθέτει το απαιτούμενο μήκος για την προσγείωση – απογείωση ορισμένου τύπου αεροσκαφών και ότι κατέστη, εξ αιτίας της μειώσεως του μήκους του διαδρόμου, τεχνικώς αδύνατη η λειτουργία αεροδρομίου στον χώρο του αερολιμένα του Ελληνικού. Από τ' ανωτέρω, επομένως, συνάγεται ότι ούτε βάσει διατάξεως νόμου ούτε βάσει της από 31.7.1995 συμβάσεως επιβάλλεται ούτε, κατά μείζονα λόγο, έχει ήδη επέλθει η κατάργηση του Αερολιμένα του Ελληνικού ως αεροπορικής εγκαταστάσεως.

6. Επειδή, στο προοίμιο της προσβαλλόμενης υπουργικής αποφάσεως μνημονεύονται οι διατάξεις νόμου, κατ' επίκληση των οποίων αυτή εξεδόθη, η προγενέστερη υπουργική απόφαση Δ3/Α/23766/5390/20.6.2002, με την οποία είχε καταργηθεί ο Κρατικός Αερολιμένας Αθηνών «κατά το μέρος που αφορά στην εξυπηρέτηση των πτήσεων Γενικής Αεροπορίας» και η οποία, με την παράγραφο 3 της προσβαλλομένης πράξεως, «καταργείται... κατά το μέρος που αφορά στον» εν λόγω αερολιμένα και η «υπ' αριθμ. 6/2008 γνωμοδότηση του Γ' Τμήματος του

./.

Νομικού Συμβουλίου του Κράτους περί ολικής κατάργησης του ... Αερολιμένα... στο Ελληνικό». Η γνωμοδότηση αυτή διατυπώθηκε εις απάντηση ερωτήματος της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας περί του «αν το αεροδρόμιο του Ελληνικού έχει καταργηθεί, ολικώς ή μερικώς, και συνακόλουθα αν εξακολουθεί ή έχει λήξει η προστασία του σύμφωνα με την υπ' αριθ. ΥΠΑ/Δ3/Δ/35964/6190/3.8.2000» υπουργική απόφαση. Επί του ερωτήματος αυτού το ΝΣΚ διατύπωσε την ως άνω γνωμοδότησή του, σύμφωνα με την οποία ο εν λόγω αερολιμένας καταργήθηκε από τον χρόνο ενάρξεως της λειτουργίας του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών στα Σπάτα Αττικής (28.3.2001), ότι τούτο προκύπτει από το άρθρο ένατο του ν. 2338/1995, το οποίο απηχεί την σχετική βούληση του νομοθέτη, σε συνδυασμό «και [με] τις δημιουργηθείσες, κατά πρόβλεψη του νόμου, εντός του χώρου του αεροδρομίου του Ελληνικού, ολυμπιακές αθλητικές εγκαταστάσεις και τα έργα ανάπλασης και υποστήριξης αυτών, που περιλαμβάνουν και μόνιμες κατασκευές, καθώς επίσης και μεταολυμπιακής χρήσης» και ότι «συνακόλουθα, ως εκ της καταργήσεως... και από της καταργήσεως αυτής... έπαυσε και η προστασία των εγκαταστάσεων του με την υπ' αριθ. ΥΠΑ/Δ3/Δ/35964/6190/3.8.2000... απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, η οποία καταργήθηκε καθόσον αφορά στην προστασία των εγκαταστάσεων του αερολιμένα αυτού».

7. Επειδή, από το εκτεθέν περιεχόμενο της προσβαλλομένης πράξεως, ιδίως δε από την μνεία, στο προοίμιο αυτής, της γνωμοδοτήσεως 6/2008 του ΝΣΚ, προκύπτει ότι ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών αποφάσισε την κατάργηση του Κρατικού Αερολιμένα Αθηνών ως αεροπορικής εγκαταστάσεως όχι κατ' εκτίμηση των κριτηρίων και των συναπτομένων προς αυτά δεδομένων, τα οποία αναφέρθηκαν στην τέταρτη σκέψη, αλλά υπό την αντίληψη ότι η κατάργηση αυτή είχε ήδη επέλθει εκ του νόμου 2338/1995 ή, πάντως, επέβALLEτο εξ αυτού. Η αντίληψη, όμως, αυτή είναι εσφαλμένη, όπως εκτίθεται στην έκτη σκέψη,

επομένως η προσβαλλόμενη υπουργική απόφαση, ερειδομένη επί της εσφαλμένης αυτής αντιλήψεως, είναι παράνομη και πρέπει να ακυρωθεί, για τον βασίμως προβαλλόμενο σχετικό λόγο ακυρώσεως, παρέλκει δε ως αλυσιτελής, κατόπιν αυτού, η εξέταση των λοιπών προβαλλομένων λόγων ακυρώσεως. Οίκοθεν νοείται ότι ο Υπουργός (ήδη) Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, διατηρεί την δυνατότητα, ασκώντας αρμοδιότητα που απορρέει από το άρθρο 9 παρ. 2 του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου, να αποφασίσει την κατάργηση του ως άνω αερολιμένα ως αεροπορικής εγκαταστάσεως, αν κρίνει ότι τούτο επιβάλλεται κατ' εκτίμηση των προαναφερθέντων κριτηρίων και των συναπτομένων προς αυτά δεδομένων.

Διὰ ταύτα

Δέχεται την κρινόμενη αίτηση.

Ακυρώνει την απόφαση ΥΠΑ/Δ3/ΑΛ/6385/1558/19.2.2008 του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β. 266/20.2.2008).

Διατάσσει την απόδοση του παραβόλου.

Επιβάλλει στο Δημόσιο την δικαστική δαπάνη των αιτούντων, που ανέρχεται σε εννεακόσια είκοσι (920) ευρώ.

Η διάσκεψη έγινε στην Αθήνα στις 19 Νοεμβρίου 2009

Ο Πρόεδρος του Δ' Τμήματος

Μιχ. Βροντάκης

και η απόφαση δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση της 8ης Ιουνίου 2010.

Ο Προεδρεύων Αντιπρόεδρος

Σωτ. Ρίζος

Ο Γραμματέας

Νικ. Αθανασίου,
Νικ. Αθανασίου

Η Γραμματέας του Δ' Τμήματος

Δημ. Μουζάκη

ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
Αθήνα 23/6/2010
Η Γραμματέας του Δ' Τμήματος
του Συμβουλίου της Επικρατείας

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ
Για τη νόμιμη σφράγιση
Αθήνα 23/6/2010
Η Γραμματέας

Αικατερίνη Ρίζου

Αικατερίνη Ρίζου