



Αριθμός 2888/2020
ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ Α΄

Συνεδρίασε δημόσια στο ακροατήριό του στις 11 Νοεμβρίου 2019, με την εξής σύνθεση: Α. Καλογεροπούλου, Σύμβουλος της Επικρατείας, Προεδρεύουσα, σε αναπλήρωση της Προέδρου του Τμήματος, που είχε κώλυμα, Ο. Ζύγουρα, Χρ. Λιάκουρας, Σύμβουλοι, Σ. Κωνσταντίνου, Ε. Τζιράκη, Πάρεδροι. Γραμματέας η Β. Κατσιώνη.

Για να δικάσει την από 5 Ιουλίου 2018 αίτηση:

των: 1. Ευαγγελίας χήρας Γεωργίου Μαύρου, 2. Ιωάννη Μαύρου του Γεωργίου και 3. Πέτρου Μαύρου του Γεωργίου, κατοίκων Κυψέλης Αττικής (Νέγρη 8), οι οποίοι παρέστησαν με τον δικηγόρο Παναγιώτη Λαζαράτο (Α.Μ. 14350), που τον διόρισαν με πληρεξούσιο,

κατά του Ελληνικού Δημοσίου, το οποίο παρέστη με τους: 1. Διονύσιο Κολοβό 2. Ουρανία Μενδρινού και 3. Παρασκευά Χρυσοστομίδη, Παρέδρους του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους.

Με την αίτηση αυτή οι αναιρεσεύοντες επιδιώκουν να αναιρεθεί η υπ' αριθμ. 1360/2018 απόφαση του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών.

Η εκδίκαση άρχισε με την ανάγνωση της εκθέσεως του εισηγητή, Συμβούλου Χρ. Λιάκουρα.

Κατόπιν το δικαστήριο άκουσε τον πληρεξούσιο των αναιρεσειόντων, ο οποίος ανέπτυξε και προφορικά τους προβαλλόμενους λόγους αναιρέσεως και ζήτησε να γίνει δεκτή η αίτηση και τους αντιπροσώπους του Ελληνικού Δημοσίου, οι οποίοι ζήτησαν την απόρριψή της.

Μετά τη δημόσια συνεδρίαση το δικαστήριο συνήλθε σε διάσκεψη σε αίθουσα του δικαστηρίου κ α ι

./.

Αφού μελέτησε τα σχετικά έγγραφα
Σκέφθηκε κατά τον Νόμο

1. Επειδή, για την άσκηση της κρινομένης αιτήσεως έχει καταβληθεί το νόμιμο παράβολο (κωδικός ηλεκτρονικού παραβόλου: 2236 1812895809100032).

2. Επειδή, με την αίτηση αυτή ζητείται η αναίρεση της 1360/2018 απόφασης του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών, η οποία εκδόθηκε μετά την 4410/2015 απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας, με την οποία αναιρέθηκε η 3741/2013 απόφαση του ίδιου δικαστηρίου. Με την αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση απορρίφθηκε έφεση των αναιρεσειόντων κατά της 5734/2012 απόφασης του Διοικητικού Πρωτοδικείου Αθηνών, στο οποίο είχε παραπεμφθεί η υπόθεση κατόπιν της 99/2009 απόφασης του Τριμελούς Διοικητικού Πρωτοδικείου Θεσσαλονίκης (Μεταβατική Έδρα Πολυγύρου Χαλκιδικής) λόγω της κατά τόπον αρμοδιότητας του. Με την πρωτόδικη απόφαση είχε γίνει εν μέρει δεκτή η από 30.6.2008 αγωγή των αναιρεσειόντων, και είχε αναγνωρισθεί, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 4 παρ. 5 του Συντάγματος, η υποχρέωση του Ελληνικού Δημοσίου να καταβάλει ως χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης στην πρώτη από αυτούς το ποσό των 150.000 ευρώ και σε καθένα από τους λοιπούς το ποσό των 200.000 ευρώ, νομιμοτόκως, από την επίδοση της αγωγής μέχρι την εξόφληση, ως χρηματική ικανοποίηση για την ψυχική οδύνη που υπέστη από το θάνατο του συζύγου της πρώτης και πατέρα των λοιπών, Γεωργίου Μαύρου, ο οποίος επήλθε κατά την πτώση, την 11η.9.2004, στη θαλάσσια περιοχή της Σιθωνίας του Νομού Χαλκιδικής, του ελικοπτέρου τύπου CH-47D (LR) CHINOOK και με αριθμό σειράς ΕΣ 916, στο οποίο επέβαινε ο Πατριάρχης Αλεξανδρείας και πάσης Αφρικής Πέτρος Ζ', ως μέλος της συνοδείας του, ενώ είχε απορριφθεί η αγωγή κατά το μέρος που οι αναιρεσειόντες ζητούσαν αποζημίωση για τα ίδια πραγματικά περιστατικά, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 105 του ΕισΝΑΚ, λόγω παράνομων πράξεων και παραλείψεων του Ελληνικού Δημοσίου.

./.



3. Επειδή, η παρ. 3 του άρθρου 53 του π.δ. 18/1989 (Α' 8), όπως αυτή αντικαταστάθηκε με το άρθρο 12 παρ. 1 του ν. 3900/2010 (Α' 213) και, περαιτέρω, με το άρθρο 15 παρ. 2 του ν. 4446/2016 (Α' 240), ορίζει, στο εδάφιο α', τα εξής: "Η αίτηση αναιρέσεως επιτρέπεται μόνον όταν προβάλλεται από τον διάδικο με συγκεκριμένους ισχυρισμούς που περιέχονται στο εισαγωγικό δικόγραφο ότι δεν υπάρχει νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας ή ότι υπάρχει αντίθεση της προσβαλλομένης αποφάσεως προς τη νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας ή άλλου ανωτάτου δικαστηρίου είτε προς ανέκκλητη απόφαση διοικητικού δικαστηρίου. [...]". Περαιτέρω, στην παρ. 4 του άρθρου 53 του π.δ. 18/1989, όπως αυτή αντικαταστάθηκε με το άρθρο 12 παρ. 1 του ν. 3900/2010, ορίζεται ότι: "4. Δεν επιτρέπεται η άσκηση αίτησης αναιρέσεως όταν το ποσό της διαφοράς που άγεται ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας είναι κατώτερο από σαράντα χιλιάδες ευρώ [...]". Κατά την έννοια των ως άνω διατάξεων, προκειμένου να κριθεί παραδεκτή αίτηση αναιρέσεως, απαιτείται η συνδρομή των προϋποθέσεων αμφοτέρων των παρ. 3 και 4 του άρθρου 53 του π.δ. 18/1989 (ΣτΕ 1873/2012 7μ., 2825/2016 κ.ά.). Ειδικότερα, κατά την έννοια της πρώτης των ανωτέρω διατάξεων, ο αναιρεσείων βαρύνεται, επί ποινή ολικού ή μερικού απαραδέκτου της αίτησής του, να τεκμηριώσει με ειδικούς και συγκεκριμένους ισχυρισμούς που περιλαμβάνει στο εισαγωγικό δικόγραφο ότι με καθέναν από τους προβαλλόμενους λόγους τίθεται συγκεκριμένο νομικό ζήτημα, ήτοι ζήτημα ερμηνείας διάταξης νόμου ή γενικής αρχής του ουσιαστικού ή δικονομικού δικαίου, που είναι κρίσιμο για την επίλυση της διαφοράς και επί του οποίου είτε δεν υπάρχει νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας είτε οι σχετικές κρίσεις και παραδοχές της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης έρχονται σε αντίθεση με μη ανατραπέισα νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας ή άλλου ανωτάτου δικαστηρίου (όπως είναι και το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης) ή, ελλείψει αυτών, προς ανέκκλητη απόφαση διοικητικού δικαστηρίου (ΣτΕ 4162/2012 7μ.,



435/2017 κ.ά.), ως τέτοια δε νομολογία νοείται η διαμορφωθείσα επί αυτού τούτου του κρίσιμου νομικού ζητήματος και όχι επί ανάλογου ή παρόμοιου (ΣτΕ4163/2012 7μ., 507/2014, 435/2017 κ.ά.). Εκ τούτων συνάγεται, περαιτέρω, ότι η επίκληση της ελλείψεως νομολογίας ή της αντιθέσεως σε νομολογία, ως προϋπόθεση του παραδεκτού της αίτησης αναιρέσεως, πρέπει να αφορά αποκλειστικά σε ζητήματα, αναγόμενα στην ερμηνεία διάταξης νόμου ή γενικής αρχής, η σχετική δε ερμηνευτική κρίση μπορεί να είναι είτε ρητή είτε και εμμέσως, πλην σαφώς, συναγόμενη και να εντοπίζεται είτε στη μείζονα είτε στην ελάσσονα πρόταση του δικανικού συλλογισμού της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης και των αποφάσεων, προς τις οποίες προβάλλεται ότι υφίσταται αντίθεση (ΣτΕ 2568/2018, 2091/2018, 331-336/2018, 88/2018, 1703/2017, 677/2017, 173/2017, 167/2017). Τα ανωτέρω ισχύουν και στην περίπτωση κατά την οποία το Δικαστήριο επιλαμβάνεται εκ νέου της υπόθεσης μετά από προηγούμενη αναιρετική απόφαση αυτού (ΣτΕ 37-40/2019 7μ., 647, 897, 1516/2018, 2344/2017, 3630/2014 7μ.). Στην περίπτωση αυτή, για το παραδεκτό της άσκησης αίτησης αναιρέσεως απαιτείται ο αναιρεσείων να προβάλλει ειδικώς ότι η αίτηση αυτή είναι κατ' εξαίρεση παραδεκτή, λόγω αντίθεσης της προσβαλλόμενης απόφασης προς την ως άνω αναιρετική απόφαση επί της αυτής διαφοράς για το ίδιο νομικό ζήτημα, η επίλυση του οποίου ήταν αναγκαία για τη διάγνωση αυτής, η αντίθεση δε αυτή να προβάλλεται ως αντίθεση προς την νομολογία κατά τις ανωτέρω διατάξεις του άρθρου 12 του ν. 3900/2010 (1630/2019, 37-40/2019 7μ., 1516/2018, 2343-4/2017 κ.ά.).

4. Επειδή, στο άρθρο 57 του π.δ. 18/1989 ορίζονται τα εξής: «1. Το Συμβούλιο, όταν δέχεται την αίτηση, αναιρεί την απόφαση που έχει προσβληθεί και οι διάδικοι επανέρχονται στην κατάσταση που υπήρχε πριν από αυτήν [...] 2. Αν αναιρεθεί, σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο, η απόφαση που έχει προσβληθεί, το Συμβούλιο παραπέμπει την υπόθεση είτε στο δικαστήριο που είχε εκδώσει την απόφαση είτε σε

./.


άλλο ομοειδές και ομοιόβαθμο, εκτός αν η υπόθεση δεν χρειάζεται διευκρίνιση κατά το πραγματικό μέρος, οπότε αποφασίζει και περαιτέρω για αυτήν. Σε καμία περίπτωση το δικαστήριο της παραπομπής δεν μπορεί να αποστεί από την απόφαση του Συμβουλίου ως προς τα ζητήματα που κρίθηκαν από αυτό». Κατά την έννοια των διατάξεων αυτών, το δικαστήριο της ουσίας που επιλαμβάνεται εκ νέου ορισμένης υπόθεσης κατόπιν αναιρετικής απόφασης του Συμβουλίου της Επικρατείας δεσμεύεται ως προς τα ζητήματα που κρίθηκαν με την τελευταία αυτή απόφαση και οφείλει να μην αποστεί από τις σχετικές κρίσεις του αναιρετικού Δικαστηρίου (ΣτΕ 37-40/2019 7μ., 823, 1612-1613, 2343-2344/2017, 417/2016 7μ., 596/2015, 1480/2014, 3524/2013, 2798/2011, 4186/1988 7μ. κ.ά.). Οφείλει, κατά συνέπεια, πρωτίστως, να εφαρμόσει τις διατάξεις που κρίθηκαν εφαρμοστές στην επίδικη περίπτωση με την αναιρετική απόφαση αποδίδοντάς τους την αυτή ακριβώς έννοια που τους απέδωσε και το Συμβούλιο της Επικρατείας (ΣτΕ 417/2016 7μ., 596/2015, 1480/2014, 3524/2013, 2798/2011, 4186/1988 7μ.). Την ίδια υποχρέωση έχει και το Συμβούλιο της Επικρατείας, όταν δικάζει αίτηση αναιρέσεως κατά της απόφασης που εκδόθηκε από το δικαστήριο της παραπομπής (ΣτΕ 417/2016 7μ., 1612/2017, 1480/2014 4247/2012, 2057/2010, 174/1990 κ.ά.). Από τις ίδιες, εξάλλου, διατάξεις προκύπτει περαιτέρω, ότι σε περίπτωση ολικής αναίρεσης της απόφασης του τακτικού διοικητικού δικαστηρίου και αναπομπής της υπόθεσης σ' αυτό, η υπόθεση αποκαθίσταται στο σημείο, στο οποίο βρισκόταν πριν τη συζήτηση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση που αναιρέθηκε και οι διάδικοι μπορούν να προβάλουν και νέους ισχυρισμούς κατά τις ισχύουσες δικονομικές διατάξεις, ενώ το δικαστήριο μπορεί, χωρίς να απομακρυνθεί από τις κρίσεις της αναιρετικής απόφασης, να στηρίξει την κρίση του σε άλλη αιτιολογία (ΣτΕ 4903/2012, 1900/2009, 1866/2008 κ.ά.).

5. Επειδή, στο άρθρο 105 του Εισαγωγικού Νόμου του Αστικού

./. .

Κώδικα (π.δ. 456/1984, Α' 164) ορίζεται ότι: « Για παράνομες πράξεις ή παραλείψεις των οργάνων του δημοσίου κατά την άσκηση της δημόσιας εξουσίας που τους έχει ανατεθεί, το δημόσιο ενέχεται σε αποζημίωση, εκτός αν η πράξη ή η παράλειψη έγινε κατά παράβαση διάταξης, που υπάρχει για χάρη του γενικού συμφέροντος. ...». Κατά την έννοια του άρθρου 105 του Εισ.Ν.Α.Κ. για να στοιχειοθετηθεί ευθύνη του Δημοσίου προς αποζημίωση, απαιτείται να συντρέχουν σωρευτικά (ΣτΕ 1024/2005, κ.ά.) οι εξής προϋποθέσεις: α) παράνομη πράξη ή παράλειψη ή υλική ενέργεια ή παράλειψη υλικής ενέργειας οργάνων του Δημοσίου κατά την άσκηση της ανατεθειμένης σε αυτά δημόσιας εξουσίας, β) επέλευση ζημίας και γ) αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ της παράνομης πράξεως ή παραλείψεως ή υλικής ενέργειας ή παραλείψεως υλικής ενέργειας και της επελθούσας ζημίας (ΣτΕ 322/2009 7μ. κ.ά.), χωρίς να απαιτείται και η διαπίστωση πταίσματος του οργάνου (ΣτΕ 1413/2006 7μ. κ.ά.). Ευθύνη του Δημοσίου προς αποζημίωση γεννάται όχι μόνο από την έκδοση μη νόμιμης εκτελεστής διοικητικής πράξεως ή από την μη νόμιμη παράλειψη εκδόσεως τέτοιας πράξεως, αλλά και από μη νόμιμες υλικές ενέργειες των οργάνων του Δημοσίου ή από παραλείψεις οφειλομένων νομίμων υλικών ενεργειών αυτών, εφ' όσον οι υλικές αυτές ενέργειες ή παραλείψεις συνάπτονται με την οργάνωση και λειτουργία των δημοσίων υπηρεσιών. Εξάλλου, ευθύνη του Δημοσίου υφίσταται, συντρεχουσών και των λοιπών προϋποθέσεων του νόμου, όχι μόνον όταν παραβιάζεται συγκεκριμένη διάταξη νόμου με σχετική πράξη ή παράλειψη οργάνου του Δημοσίου, αλλά και όταν παραλείπονται τα ιδιαίτερα καθήκοντα και υποχρεώσεις που προβλέπει η κείμενη νομοθεσία καθώς και εκείνα που, κατά τα δεδομένα της κοινής πείρας και της καλής πίστεως, προσιδιάζουν στη συγκεκριμένη δημόσια υπηρεσία. Ο κατά τα ανωτέρω παράνομος χαρακτήρας της ζημιογόνου πράξεως, παραλείψεως ή υλικής ενέργειας αρκεί για να στοιχειοθετηθεί η ευθύνη του Δημοσίου, χωρίς να απαιτείται και η διαπίστωση πταίσματος του οργάνου του (ΣτΕ 2727/2003, 1413/2006 7μ.,

./.



κ.ά.). Περαιτέρω, αιτιώδης σύνδεσμος υπάρχει όταν, κατά τα διδάγματα της κοινής πείρας, η παράνομη πράξη ή παράλειψη ή υλική ενέργεια ή παράλειψη αυτής εκ μέρους του οργάνου του Δημοσίου είναι επαρκώς ικανή (πρόσφορη), κατά τη συνήθη πορεία των πραγμάτων, να επιφέρει τη ζημία (ΣτΕ 334/2008 7μ., 1002/2008, κ.ά.). Η φύση δε των πλημμελειών της πράξεως, της παραλείψεως ή της υλικής ενέργειας ως τυπικών δεν αναιρεί τον αιτιώδη σύνδεσμο μεταξύ αυτής και της ζημίας (ΣτΕ 3400/2000 7μ., 3055/2007, 2270/2009, 2645/2014). Δεν αποκλείεται κατ' αρχήν η ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου από το ότι στο αποτέλεσμα συνετέλεσε και συνυπαιτιότητα του ζημιωθέντος, εφόσον δεν διακόπτεται ο αιτιώδης σύνδεσμος (ΣτΕ 473, 3124/2011, 877/2013 7μ.). Εξάλλου, η διακοπή του αιτιώδους συνδέσμου έχει ως προϋπόθεση την παρεμβολή άλλων μεταγενεστερών όλως εξαιρετικών και απρόβλεπτων γεγονότων, ιδίως δε ενέργειες τρίτων προσώπων (ΣτΕ 2172/2007, 3124/2011, ΑΠ 999/2010). Περαιτέρω, οι αιτιολογίες της προσβαλλόμενης αποφάσεως, προκειμένου η τελευταία να μην στερείται νομίμου βάσεως πρέπει να καλύπτουν την παρανομία, τη ζημία και την αιτιώδη συνάφεια (ΑΠ 381/2008). Ειδικώς, σε περίπτωση αλληλοδιαδόχων ζημιογόνων συμπεριφορών (πράξεων παραλείψεων ή υλικών ενεργειών), οι οποίες χαρακτηρίζονται από συνεκτική ενότητα, τα δικαστήρια της ουσίας πρέπει να εξετάζουν, σύμφωνα με τα διδάγματα της κοινής πείρας και λογικής προκειμένου να κρίνουν την ύπαρξη ή μη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ των συμπεριφορών αυτών και της επελθούσας ζημίας, κάθε παράνομη και ζημιογόνο συμπεριφορά όχι μόνο αυτοτελώς, αλλά και σωρευτικώς, δηλαδή οφείλουν να εκτιμήσουν κατά πόσο οι διαπιστωθείσες από αυτά παράνομες ή ζημιογόνες συμπεριφορές, λαμβανόμενες υπόψιν ως ενιαίο σύνολο, ήταν κοινές και πρόσφορες να επιφέρουν το ζημιογόνο αποτέλεσμα (ΣτΕ 4410/2015).

6. Επειδή, στην προκειμένη περίπτωση, όπως προκύπτει από την αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση, στις 9.9.2004 το ΓΕΣ/ΔΑΣ (Γενικό Επιτελείο

Στρατού/Διεύθυνση Αεροπορίας Στρατού), κατόπιν αιτήματος του Πατριαρχείου Αλεξανδρείας, που εγκρίθηκε από το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, εξέδωσε διαταγή διάθεσης από το 4ο Τάγμα Ελικοπτέρων Αεροπορίας Στρατού, που εδρεύει στο στρατιωτικό αεροδρόμιο Μεγάρων, ενός μεταγωγικού ελικοπτέρου τύπου CH-47D τύπου CHINOOK (διασκευασμένο VIP), για τη μετακίνηση του Πατριάρχη Αλεξανδρείας και πάσης Αφρικής κ.κ. Πέτρου Ζ΄ και της ενδεκαμελούς συνοδείας του, από την Αθήνα στο Άγιο Όρος στις 11.9.2004 και εν συνεχεία από το Άγιο Όρος στην Αθήνα στις 15.9.2004. Στην ίδια διαταγή καθορίστηκαν οι χρονικές λεπτομέρειες της μετακίνησης στις 11.9.2004 (προώθηση του ελικοπτέρου την 08.30 ώρα στο ελικοδρόμιο του στρατοπέδου Σακέτα στον Καρέα Αττικής και απογείωση αυτού περί ώρα 09.30 για το ελικοδρόμιο Καρυών Αγίου Όρους) και ορίσθηκε ότι, όσοι εκ των επιβαινόντων δεν είχαν την δημοσιούπαλληλική ιδιότητα, έπρεπε να επιδείξουν στον κυβερνήτη του ελικοπτέρου ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Μεταξύ αυτών που πράγματι επέδειξαν τέτοιο συμβόλαιο ήταν και ο επιβαίνων Γεώργιος Μαύρος. Στο σχέδιο πτήσης που κατατέθηκε στο στρατιωτικό αεροδρόμιο Μεγάρων, το σκέλος της πτήσεως Αθήνα – Καρυές, αναφερόταν ως «Στρατιωτική» πτήση, η δε διεξαγωγή της επρόκειτο να πραγματοποιηθεί υπό κανόνες πτήσεων όψης με προβλεπόμενη διάρκεια 1 ώρα και 30 λεπτών μετά την απογείωση. Ο Διοικητής του 4ου ΤΕΑΣ, Αντισυνταγματάρχης Δημήτριος Παπασπύρου, επέλεξε για την εκτέλεση της αποστολής το ελικόπτερο (Ε/Π) CHINOOK με αριθμό ΕΣ-916, όρισε δε ως πλήρωμα τον Παναγιώτη Παπαναστασίου, Ταγματάρχη, ως κυβερνήτη, τον εαυτό του ως συγκυβερνήτη και τους μηχανικούς Παντελή Χατζηβαγγέλη και Παναγιώτη Γολεγό, Αρχιλοχίες και το Στέργιο Ράπτη, Ανθυπασπιστή. Στις 11.9.2004 ο Πατριάρχης Αλεξανδρείας και η 11μελής συνοδεία του επιβιβάστηκαν στο ελικόπτερο και περί ώρα 09.38 οι χειριστές του επικοινωνήσαν με το Κέντρο Ελέγχου Περιοχής Αθηνών, αναφέροντας την απογείωσή του από το ελικοδρόμιο



του στρατοπέδου Σακέτα, με αναμενόμενη ώρα προσγείωσης στις Καρυές την 11.08. Κατά τη διάρκεια της πτήσης, οι χειριστές επικοινωνήσαν με το 2ο Κέντρο Ελέγχου Πάρνηθας, το στρατιωτικό αεροδρόμιο Σκύρου, τον έλεγχο προσέγγισης του αεροδρομίου Μακεδονία και το στρατιωτικό RADAR του Χορτιάτη, ενώ στις 10:53:08, σύμφωνα με καταγραφή επικοινωνίας από το τελευταίο RADAR και σε απόσταση 15 μιλίων από τον τελικό προορισμό, το πλήρωμα ζήτησε μέσω ραδιοτηλεφώνου άδεια ανόδου από τα 3100 πόδια στα 4500 πόδια, προκειμένου να ακολουθηθεί η διαδικασία προσγείωσης στις Καρυές. Η επικοινωνία αυτή του ελικοπτέρου ήταν η τελευταία με τις υπηρεσίες εδάφους. Στις 10:55:44, το ελικόπτερο εντοπίστηκε για τελευταία φορά από το RADAR Λήμνου και κατόπιν εξαφανίσθηκε από την οθόνη του. Συντρίμμια αυτού εντοπίστηκαν από ιστιοπλοϊκό περί ώρα 15:52 να επιπλέουν στη θαλάσσια περιοχή Σιθωνίας Χαλκιδικής, νότια του Αγίου Όρους, ενώ στις 15:54 το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης ενημέρωσε το Κέντρο Ελέγχου Περιοχής Αθηνών για ανεύρεση συντριμμιών και πτωμάτων. Κατά τα αναφερόμενα στην έκθεση πραγματογνωμοσύνης του Μαρτίου του έτους 2007, η οποία συντάχθηκε από πραγματογνώμονες που ορίσθηκαν από τον Ανακριτή του Γ' Τμήματος του Στρατοδικείου Θεσσαλονίκης, προκειμένου να διερευνηθούν τα αίτια της πτώσης του ελικοπτέρου, το ελικόπτερο προσέκρουσε στη θάλασσα με την αριστερή πρυμνιαία πλευρά, λόγω της ολικής καταστροφής της ατράκτου, οι τραυματισμοί, κατά τη διάρκεια της πρόσκρουσης, τους οποίους υπέστησαν το πλήρωμα και οι επιβαίνοντες που περισυνελέγησαν ήταν θανατηφόροι και δεν προέκυψαν ίχνη εκδήλωσης πυρκαγιάς ή έκρηξης πριν ή μετά την πρόσκρουση του ελικοπτέρου στη θάλασσα. Κατά την ίδια έκθεση, το ελικόπτερο κατασκευάστηκε από την εταιρία BOEING Rotorcraft (Philadelphia), παραδόθηκε στον Ελληνικό Στρατό στις 26.12.2001, ήταν δικινητήριο, συζευγμένων στροφείων, σχεδιασμένο για τη μεταφορά στρατευμάτων και υλικού, κατά τη διάρκεια της ημέρας και

της νύκτας υπό συνθήκες όψης ή διά οργάνων, έφερε δύο κινητήρες τύπου 55-L-714 A, διέθετε διπλά τα περισσότερα κρίσιμα συστήματα (γεννήτριες ρεύματος, αντλίες υδραυλικών, γυροσκόπια και συστήματα ελέγχου πτήσεως) και μέχρι την ώρα του ατυχήματος είχαν καταγραφεί στο μητρώο του 386:05 ώρες πτήσης. Περαιτέρω, τα μέλη του πληρώματος διέθεταν κατά τον χρόνο τέλεσης του ατυχήματος δελτία ετήσιας υγειονομικής εξέτασης ιπταμένου σε ισχύ, πλην του συγκυβερνήτη, του οποίου η τελευταία υγειονομική εξέταση είχε γίνει στις 18.6.1998, σύμφωνα με την οποία αυτός κρίθηκε κατάλληλος για πτήση, όμως δεν είχε υποβληθεί μέσα στο έτος 2004 στις προβλεπόμενες αξιολογήσεις (θεωρητικές και πτητικές) των χειριστών. Ο κυβερνήτης και ο συγκυβερνήτης συμπλήρωσαν το έτος 2004 την προβλεπόμενη ετήσια εκπαίδευση σε εξομοιωτή πτήσης ελικοπτέρου τύπου CH-47D του εξωτερικού, στην οποία περιλαμβάνονταν και διαδικασίες ανάγκης, κατά τις ισχύουσες ειδικές οδηγίες εκπαίδευσης Γ.Ε.Σ./Δ.Α.Σ. και είχαν καλύψει κατά το Α' εξάμηνο του έτους 2004 το σύνολο των προβλεπόμενων ωρών πτητικής εκπαίδευσης σε διαδικασίες ανάγκης, η αξιολόγηση δε του πρώτου σε πτήση όψης στο εν λόγω ελικόπτερο έγινε στις 4.8.2004 και ήταν επιτυχής, ενώ του δεύτερου έγινε στις 9.1.2003 και ήταν επίσης επιτυχής. Ακολουθως, όπως αναφερόταν στην έκθεση, σύμφωνα με τα κριτήρια για το χαρακτηρισμό ιπταμένου που προβλέπονται στην πάγια διαταγή (Πα Δ) 3-38/Γ.Ε.Σ., ο κυβερνήτης χαρακτηρίστηκε οριακά έμπειρος χειριστής στον τύπο ελικοπτέρου CH-47D (είχε γενικό σύνολο ωρών πτήσεως σε Ε/Π 1014:40, από τις οποίες 351:45 σε Ε/Π τύπου CH-47D), ενώ ο συγκυβερνήτης δεν χαρακτηρίστηκε έμπειρος στον τύπο αυτό (είχε γενικό σύνολο ωρών πτήσεως σε Ε/Π 1626:45, από τις οποίες 91:45 σε Ε/Π τύπου CH-47D), δεν φορούσε κατά την πρόσκρουση τις προβλεπόμενες ζώνες ασφαλείας, όμως, δεν κατέστη δυνατόν να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα για το εάν το πλήρωμα και οι ενέργειές του συνετέλεσαν στην πτώση του ελικοπτέρου. Στην έκθεση ακόμα

./.



αναφερόταν ότι τυχόν μετακίνηση επιβάτη προς και από το κάθισμα του «επικεφαλής στρατευμάτων», που βρισκόταν στο θάλαμο διακυβέρνησης, μεταξύ και πίσω από τα καθίσματα των δύο χειριστών και η αναγκαστική υποβοήθησή του από μέλος του πληρώματος, για την ασφάλιση ή απασφάλιση του καθίσματος, καθιστούσαν πιθανή ακόμη και μια πτώση του επιβάτη στην κονσόλα του πιλοτηρίου και δυσχέραιναν το έργο των χειριστών κατά την αντιμετώπιση κάποιας βλάβης. Περαιτέρω, θεωρήθηκε πιθανόν ότι, κατά τη διάρκεια της πτήσης, κάποιο άτομο καθόταν στο ανωτέρω κάθισμα, όμως οι πραγματογνώμονες αδυνατούσαν να διαπιστώσουν εάν και με ποιο τρόπο η ύπαρξη του ατόμου αυτού επέδρασε στην ασφάλεια της πτήσεως. Όσον αφορά την τήρηση των διαδικασιών και των προγραμμάτων συντήρησης του ελικοπτέρου, από τη μελέτη των μητρώων και των εντύπων συντήρησης των μητρώων ιστορικών αρχείων, στοιχείων εφαρμογής τεχνικών οδηγιών, παρελκόμενων κινητήρων, πινάκων αναφοράς AVIM, δελτίων επισκευών, πινακίδων επισκευών στο συνεργείο, καθώς και εντύπων περί εκκρεμουσών εργασιών και ημερολογιακών επιθεωρήσεων, οι πραγματογνώμονες διαπίστωσαν ότι δεν υπήρχε κάποιο κρίσιμο εξάρτημα του ελικοπτέρου που έχρηζε αντικατάστασης, είχαν πραγματοποιηθεί κανονικά σ' αυτό όλες οι απαιτούμενες ανά 25 ώρες επιθεωρήσεις, η ετήσια αξιολόγησή του για το έτος 2004 και η κατά φάση επιθεώρηση (ώρες ελικοπτέρου 199:45). Στους κινητήρες του είχαν πραγματοποιηθεί οι προβλεπόμενες ενδιάμεσες (κάθε 50 ώρες λειτουργίας) και περιοδικές (κάθε 200 ώρες λειτουργίας) επιθεωρήσεις και δεν εκκρεμούσαν επιθεωρήσεις, ούτε τεχνικές οδηγίες. Στο ελικόπτερο κατά το χρονικό διάστημα από 22.4.2004 έως 10.8.2004, πραγματοποιήθηκαν όλες οι προβλεπόμενες περιοδικές επιθεωρήσεις και εργασίες αυτού στο συνεργείο, το δε πρόγραμμα συντήρησης που ακολουθήθηκε κατά το ανωτέρω χρονικό διάστημα ήταν στο πλαίσιο των προδιαγραφών του κατασκευαστή και δεν προέκυψαν στοιχεία συχνών βλαβών, γενικώς ή σε

επιμέρους συστήματα. Ειδικώς, ως προς την εφαρμογή της Τεχνικής Οδηγίας Εξυπηρέτησης (Service Bulletin SB-145-62-1036), που εξέδωσε η κατασκευάστρια εταιρεία λόγω εμφάνισης κατασκευαστικών προβλημάτων και, πιθανόν, αστοχιών σε συγκεκριμένες πτέρυγες ελικοπτέρου CH-47D, τρεις από τις οποίες έφερε το μοιραίο ελικόπτερο (2 στο εμπρόσθιο και 1 στο οπίσθιο στροφείο), οι πραγματογνώμονες ανέφεραν ότι, στις 23.1.2004, Αμερικανοί τεχνικοί της εταιρείας AXON επιθεώρησαν τις τρεις πτέρυγες των στροφείων του συγκεκριμένου ελικοπτέρου, οι οποίοι τις έκριναν αποδεκτές. Εξάλλου, σύμφωνα με την έκθεση πραγματογνωμοσύνης, έγινε περιγραφή και ανάλυση της πτώσης του ελικοπτέρου σύμφωνα με τις καταγραφές στα RADAR της Πάρνηθας, οι οποίες αντιπροσώπευαν τις τελευταίες διαδοχικές θέσεις του, στα σημεία Α΄ έως ΣΤ΄ στον αέρα, αποτυπωμένες με χρονική διαφορά 10 περίπου δευτερολέπτων. Ειδικότερα, η πτώση περιγράφηκε ως εξής: Το πλήρωμα, ενώ είχε αναφέρει την 10:53:08 ώρα ότι ανερχόταν στα 4.500 πόδια, μέχρι τις 10:54.55, όπου η θέση του καταγράφηκε στο σημείο Α στα 3.100 πόδια, με πορεία 006ο, δεν είχε αρχίσει την άνοδο. Η πτήση συνεχιζόταν με σταθερό ύψος 3.100 πόδια και στα σημεία Β και Γ με μια μικρή αριστερή στροφή, σε πορεία 352ο και ταχύτητα εδάφους (μετρημένη από τα RADAR) 126 κόμβων. Μεταξύ των σημείων Γ και Δ, το ελικόπτερο, με μια αριστερή προς νότο στροφή κατήλθε απότομα, εντός δέκα (10) δευτερολέπτων στα 2.500 πόδια, με ταχύτητα εδάφους μειωμένη στους 77 περίπου κόμβους ανά ώρα, δηλαδή κατήλθε με μέσο βαθμό καθόδου 3.600 πόδια ανά λεπτό, που δεν επιτυγχάνεται με φυσιολογικές συνθήκες πτήσεως. Ταυτόχρονα, οι σταθμοί των RADAR παύουν να λαμβάνουν εκπομπή του ανταποκριτή του ελικοπτέρου στη MODE-C και το ύψος πλέον στο σημείο Δ, υπολογίσθηκε με βάση στοιχεία από το RADAR της Πολεμικής Αεροπορίας στη Λήμνο. Μεταξύ των σημείων Δ και Ε, το ελικόπτερο έχοντας πάρει, μετά από μια έντονη αριστερή στροφή, πέραν των φυσιολογικών του ορίων, μια νότια πορεία (πορεία Δ-Ε 190ο),

.1.



κατήλθε με μέσο όρο καθόδου 3.600 πόδια ανά λεπτό, στα 1.900 πόδια και αυξημένη μέση ταχύτητα εδάφους 110 περίπου κόμβους. Μεταξύ των σημείων Ε' και Στ κατήλθε με ραγδαίο βαθμό (7.200 πόδια το λεπτό), με ταχύτητα εδάφους περίπου 35 κόμβων, έχοντας στρέψει ελαφρώς δεξιά πορεία (πορεία Ε – Στ 210ο). Την 10:55.44 ώρα το ελικόπτερο εντοπίζεται για τελευταία φορά από το RADAR Λήμνου στη θέση 39ο 58'19'' N24ο 11'38'' E και κατόπιν εξαφανίσθηκε από την οθόνη του. Από το γεγονός δε ότι ο πιλότος ανήγγειλε ότι θα ανέβαινε στα 4.500 πόδια, αλλά διατήρησε το υψόμετρο των 3.500 ποδιών, ενώ παράλληλα δεν μπόρεσε να επικοινωνήσει με το σταθμό που παρακολουθούσε την πτήση, εικάζεται ότι κάποιο πρόβλημα εκδηλώθηκε κατά την οριζόντια πορεία του (σημεία Α, Β και Γ), όταν ο πιλότος επιχείρησε να ανέβει σε ύψος, όπως ανέφερε στον ασύρματο, αλλά δεν το έκανε. Η τελική ανάλυση των πτερυγών και τα ευρήματα από τα συντρίμια δείχνουν ότι κάποια βλάβη, η οποία δεν προσδιορίσθηκε, προκάλεσε την κάθοδο του αεροπλάνου, κατά τη διαδρομή Γ-Δ. Κατ' αυτήν εθραύσθη μια πτέρυγα του μπροστινού στροφείου στο 70% του μήκους της. Η θραύση αυτή προήλθε από πτερυγισμό και η πτέρυγα αυτή εντοπίσθηκε στο βυθό της θάλασσας. Από τις αναλύσεις στις πτέρυγες που ανασύρθηκαν, ήταν εμφανή τα στοιχεία από τα οποία προέκυψε ότι αυτές υπέστησαν ισχυρές ταλαντώσεις, υποστηρίζοντας τους υπολογισμούς που δείχνουν πτερυγισμό. Η πτέρυγα που βρέθηκε στο βυθό της θάλασσας και δεν ανασύρθηκε, καθώς και εκείνες που ανασύρθηκαν, περιλαμβάνονταν σ' αυτές που είχαν υποστεί επιθεώρηση, σύμφωνα με την Τεχνική Οδηγία Εξυπηρετήσεως (Service Bulletin SB-145-62-1036/2003). Η θραύση της πρώτης πτέρυγας, είχε ως αποτέλεσμα, σύμφωνα με τους υπολογισμούς, τη στροφή του ελικοπτέρου από βόρεια σε νότια κατεύθυνση, αλλά και το χτύπημα, με αποτέλεσμα τη στρέβλωση του άξονα μεταφοράς κίνησης στο πρόσθιο στροφείο. Έτσι, η πτήση στο διάστημα Γ-Δ πραγματοποιήθηκε με ισχυρές ταλαντώσεις, οι οποίες συνεχίζονταν στο διάστημα Δ-Ε και επακολούθησε η θραύση της



πτέρυγας, το χτύπημα στον άξονα και ως περαιτέρω συνέπεια η θραύση των άλλων πτερύγων, οι οποίες συγκρούσθηκαν μεταξύ τους και κόπηκαν στον αέρα. Με τον τρόπο αυτό, η άντωση που δημιουργούσαν οι πτέρυγες ελαττώθηκε αισθητά και πραγματοποιήθηκε η τελευταία φάση της πτώσης (Ε-Στ), περίπου κατά την κατακόρυφο. Από τη μελέτη των πτερύγων των στροφείων και των αξόνων μετάδοσης ισχύος στην οροφή του ελικοπτέρου, που πραγματοποίησαν ειδικοί από το Πανεπιστήμιο Πατρών, σχετικά με τη διερεύνηση των αιτίων του ατυχήματος, διαπιστώθηκε επαφή μιας εμπρόσθιας πτέρυγας (πράσινης) με τους άξονες στην οροφή του ελικοπτέρου. Η πτέρυγα χτύπησε τον άξονα όχι με το ακροπτερύγιο, αλλά δύο μέτρα εσωτερικά αυτού, πιθανότατα λόγω προηγούμενης θραύσης του εξωτερικού τμήματος με αποτέλεσμα την πρόκληση στρέβλωσης και στη συνέχεια θραύσης του άξονα μετάδοσης κίνησης και, κατά συνέπεια, αποσυντονισμού των στροφείων, με επακόλουθο την αποδεδειγμένη σύγκρουση μεταξύ των πτερύγων των δύο στροφείων. Ως πιθανότερη αλληλουχία σύγκρουσης των πτερύγων, ενώ το ελικόπτερο ήταν ακόμη στον αέρα, αναφέρθηκε ότι: α) υπήρξε θραύση για κάποιο ανεξακρίβωτο λόγο του εξωτερικού τμήματος δύο μέτρων της FWD GREEN πτέρυγας (πιθανώς λόγω χτυπήματος με δομικά στοιχεία στο άνω μέρος της ατράκτου, πριν χτυπήσει με τον άξονα κινήσεως), β) η αρχική σύγκρουση της πτέρυγας αυτής με τον άξονα στην οροφή του ελικοπτέρου προκάλεσε στρέβλωση και στη συνέχεια θραύση του άξονα μετάδοσης κίνησης και γ) υπήρξε διέλευση πάνω από την οροφή της FWD RED πτέρυγας, σύγκρουση μεταξύ των FWD YELLOW και AFT RED πτερύγων, μεταξύ των FWD RED και AFT YELLOW πτερύγων και της AFT YELLOW πτέρυγας στην άτρακτο του ελικοπτέρου. Το πιθανότερο χρονικό σημείο της επαφής της πράσινης πτέρυγας με την οροφή του ελικοπτέρου τοποθετήθηκε, όταν το ελικόπτερο βρισκόταν μεταξύ των σημείων Δ και Ε. Σε απάντηση των Αμερικανών εμπειρογνομώνων στην αρμόδια επιτροπή του ελληνικού στρατού

./.

αναφερόταν ότι είναι δυνατή η επαφή πτέρυγας με την οροφή του ελικοπτέρου λόγω υπερβολικού πτερυγισμού, ακόμη και χωρίς θραύση των μηχανισμών DROOP STOPS (περιορισμού του πτερυγισμού). Υπερβολικός πτερυγισμός αυτού του μεγέθους μπορεί να συμβεί σε ασυνήθη κατάσταση πτήσης, όπως αυτή στην οποία περιήλθε το ελικόπτερο κατά την κάθοδό του με μεγάλο βαθμό. Εξάλλου, στην κατά τα ως άνω έκθεση πραγματογνωμοσύνης αναλυόταν από τους πραγματογνώμονες η λειτουργία των δύο υδραυλικών συστημάτων (No 1 και No 2) του ελικοπτέρου, για τον έλεγχο των χειριστηρίων πτήσης, τα οποία ήταν αυτόνομα και λειτουργούσαν με αντλίες που λάμβαναν κίνηση από το εμπρόσθιο και οπίσθιο κιβώτιο μετάδοσης κίνησης, όσο οι κινητήρες περιέστρεφαν τα στροφεία, ή όσο αυτά αυτοπεριστρέφονταν, καθένα από τα οποία (υδραυλικά συστήματα) ήταν ικανό να εξασφαλίσει την ομαλή πτήση του ελικοπτέρου και ανέφεραν ότι, ο διακόπτης FLIGHT CONTROL HYD, στον πίνακα ελέγχου υδραυλικών βρέθηκε στη θέση «1», ενώ, για την κατάσταση πτήσης έπρεπε να βρεθεί στη θέση «BOTH», η επιλογή δε της θέσεως «1» ουσιαστικά απομόνωσε το No 2 υδραυλικό σύστημα από το σύστημα ελέγχου πτήσης και αδρανοποίησε το No 2 AFCS (Advanced Flight Control System – Προηγμένο σύστημα ελέγχου πτήσεως), ενέργεια η οποία δεν επηρέασε την ασφάλεια της πτήσης, με την προϋπόθεση ότι το No 1 υδραυλικό σύστημα λειτουργούσε κανονικά και έτσι διατυπώθηκε η άποψη ότι το πλήρωμα πιθανόν να αντιμετώπισε μια κατάσταση απώλειας πίεσης στο No 2 υδραυλικό σύστημα, την οποία προσπάθησε να επιλύσει, η βλάβη δε αυτή από μόνη της δεν αποτελούσε αίτιο απώλειας ελέγχου του ελικοπτέρου, παρά μόνον αν συνδυαζόταν και με άλλους παράγοντες. Η τυχόν βλάβη και στα δύο υδραυλικά συστήματα, ήταν δυνατόν να επιφέρει τη βίαιη εκτροπή του ελικοπτέρου με άμεση απώλεια ελέγχου, η οποία μπορούσε να αντιμετωπισθεί μόνο με υψηλό βαθμό ετοιμότητας για εκτέλεση της αντίστοιχης διαδικασίας. Περαιτέρω, αναφερόταν για τον διακόπτη FLIGHT CONTROL HYD, ότι η επιλογή της



θέσης «1» στην οποία βρέθηκε, δεν προβλεπόταν σε κάποια διαδικασία ανάγκης, παρά μόνον για τη διενέργεια ελέγχων προς απογείωση από το έδαφος, όμως εκτιμήθηκε ότι ούτε αυτό αυτοτελώς επηρέασε την ασφάλεια της πτήσης, υπό την προϋπόθεση ότι το Νο 1 υδραυλικό σύστημα λειτουργούσε κανονικά. Η επιλογή της θέσης «1» πιθανώς μπορούσε να δικαιολογηθεί ως μια προσπάθεια του πληρώματος να απομονώσει το Νο2 υδραυλικό σύστημα, το οποίο, πέραν της απώλειας πίεσης (όπου αντιμετωπίζεται με το διακόπτη PWR XFER στην θέση ON), ήταν δυνατή και η εμφάνιση διαρροής υδραυλικού υγρού. Εάν συνέβη κάτι τέτοιο και το υγρό διέρρεε πάνω στους επιβαίνοντες, ήταν λογική η πρόκληση άγχους στο πλήρωμα και συνθηκών πανικού στους επιβάτες. Επίσης, αναφερόταν στην έκθεση πραγματογνωμοσύνης, ότι από τον έλεγχο των υπολογιστών του AFCS (Advanced Flight Control System - Προηγμένο σύστημα ελέγχου πτήσεως), που πραγματοποιήθηκε στις ΗΠΑ, διαπιστώθηκε ένδειξη πιθανής υπερφόρτισης των καρτών A11 των δύο υπολογιστών, δεν πιστοποιήθηκε όμως ότι επήλθε η διακοπή της λειτουργίας του συστήματος. Σε κάποιο δε χρονικό σημείο της κανονικής λειτουργίας, που δεν προσδιορίσθηκε, πιθανώς αντιμετωπίσθηκε η κατάσταση υπερφόρτισης και στα δύο προηγμένα συστήματα ελέγχου πτήσης (AFCS). Περαιτέρω, αναφερόταν ότι το σύστημα αυτό δεν θεωρήθηκε κρίσιμο για την πτήση του ελικοπτέρου, διότι υποβοηθούσε τον έλεγχο της πτήσης μειώνοντας το φορτίο του χειριστή, ήταν όμως δυνατή η κανονική πτήση και χωρίς το σύστημα, τυχόν δε αιφνίδια δυσλειτουργία μπορούσε να προκαλέσει απότομη εκτροπή σε έναν ή περισσότερους άξονες πτήσεως, η οποία μπορούσε να αντιμετωπισθεί, καθόσον η οποιαδήποτε ενέργεια του χειριστή επί των χειριστηρίων πτήσεως ήταν δυνατόν να επιδρούσε πολλαπλάσια της εκτροπής του προηγμένου συστήματος ελέγχου πτήσης, απαιτούσε, όμως, ετοιμότητα και δεξιότητα χειρισμού, που ήταν συνάρτηση της εκπαίδευσης και της εμπειρίας των χειριστών. Κατά την εκτίμηση δε των πραγματογνωμόνων, ο

./.

κυβερνήτης, υπό κανονικές συνθήκες και υπό την προϋπόθεση της απουσίας λοιπών αρνητικών παραγόντων, ήταν απόλυτα ικανός να αντιμετωπίσει μια ενδεχόμενη βλάβη, ακόμα και ταυτόχρονα στα δύο προηγμένα συστήματα ελέγχου πτήσης, εφόσον η αρχική εκτροπή του ελικοπτέρου ήταν εγκαίρως αντιληπτή, ενώ, εξάλλου, από τα στοιχεία δεν ήταν βέβαιο ότι υπήρξε βλάβη στα προηγμένα συστήματα ελέγχου πτήσης, ενώ η επιλογή του διακόπτη FLT CON AYD στη θέση «1», όπως βρέθηκε στα συντρίμια, είχε ως αποτέλεσμα την αδρανοποίηση του Νο 2 προηγμένου συστήματος ελέγχου πτήσεως. Η επιτροπή πραγματογνωμόνων, αν και κατέληξε στο πόρισμα ότι δεν κατέστη δυνατό να διακριβωθούν τα ακριβή αίτια της πτώσης του ελικοπτέρου, θεώρησε, όμως, ως πλέον πιθανό αίτιο την απώλεια πίεσης στο Νο 2 υδραυλικό σύστημα ελέγχου πτήσης, κατά την αντιμετώπιση της οποίας, σε συνδυασμό με άλλους συμβάλλοντες παράγοντες, το ελικόπτερο περιήλθε σε ασυνήθη κατάσταση πτήσης με συνέπεια την πρόκληση υπερβολικού περυγισμού, ο οποίος οδήγησε σε χτύπημα της εμπρόσθιας πτέρυγας στον άξονα της οροφής του ελικοπτέρου, ακολούθως δε σε αποσυγχρονισμό των στροφείων και σύγκρουση των πτερύγων μεταξύ τους, έτσι ώστε ήταν αδύνατη η επαναφορά του ελικοπτέρου σε ελεγχόμενη πτήση. Περαιτέρω, η επιτροπή ανέφερε ως συμβάλλοντες παράγοντες την πιθανή δυσλειτουργία και της εναπομεινάσης λειτουργούσας Νο 2-AFCS συσκευής (προηγμένο-σύστημα ελέγχου πτήσεως), η οποία πιθανόν να συνέβαλε στην αδυναμία αντιμετώπισης της κατάστασης λόγω της αύξησης του φόρτου εργασίας των χειριστών, τη γενικότερη επιβάρυνση του προσωπικού την περίοδο του ατυχήματος και τη φύση της συγκεκριμένης αποστολής, οι οποίες πιθανόν συνέβαλαν στη μη επιτυχή και έγκαιρη αντιμετώπιση της βλάβης και, τέλος, την παρουσία στο κάθισμα του «επικεφαλής στρατευμάτων» μεταξύ και πίσω από τα καθίσματα των δύο χειριστών, τρίτου ατόμου, μη μέλους του πληρώματος, η οποία μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς κατά τη διάρκεια της αντιμετώπισης της βλάβης. Εν συνεχεία, προέκυπτε ότι είχε

ασκηθεί ποινική δίωξη κατ' αγνώστων (στρατιωτικών), μεταξύ άλλων για τα αδικήματα: α) της διατάραξης της ασφάλειας αεροσκάφους από την οποία μπορούσε να προκύψει κίνδυνος για άνθρωπο, με αποτέλεσμα τον θάνατο ανθρώπων (άρθρο 291 παρ. 1 β και γ Π.Κ.), β) έκθεσης, από την οποία προκλήθηκε στον παθόντα ο θάνατός του, κατά συρροή (άρθρο 306 παρ. 2β Π.Κ.), σχετικά με τις ενδείξεις που προέκυψαν για το ότι, ενδεχομένως, η ακαταλληλότητα του συγκυβερνήτη του ελικοπτέρου να μετάσχει ως μέλος του πληρώματος της συγκεκριμένης πτήσης συνετέλεσε στην αποτυχημένη αντιμετώπιση της βλάβης και την παραγωγή θανατηφόρων αποτελεσμάτων, γ) παράβασης κατά τη συντήρηση αεροσκάφους σε ειρηνική περίοδο, πράξη από την οποία προκλήθηκε κίνδυνος προσώπων και κίνδυνος απώλειας αεροσκάφους (άρθρο 121 παρ. 1 α και 2 Σ.Π.Κ.) και δ) ανθρωποκτονίας από αμέλεια κατά συρροή (άρθρα 28 και 302 Π.Κ.). Με το 82/2008 βούλευμα του Δικαστικού Συμβουλίου του Στρατοδικείου Θεσσαλονίκης, έγινε δεκτή πρόταση του Εισαγγελέα και κρίθηκε ως μη γενόμενη η ποινική δίωξη για τα ανωτέρω αδικήματα, κατ' ανάλογη εφαρμογή του άρθρου 79 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας, γιατί δεν στοιχειοθετούντο, κατά τα αντικειμενικά τους στοιχεία, τα αδικήματα που αναφέρονται ανωτέρω, με στοιχεία α, γ και δ και διότι ο υπαίτιος απεβίωσε πριν από την άσκηση ποινικής δίωξης, όσον αφορά το με στοιχείο β αδίκημα. Με το 10/2008 βούλευμα του Αναθεωρητικού Δικαστηρίου Θεσσαλονίκης, απορρίφθηκε ως απαράδεκτη η έφεση κατά του παραπάνω βουλεύματος.

7. Επειδή, οι ήδη αναιρεσεύοντες άσκησαν αγωγή αποζημίωσης κατ' επίκληση του άρθρου 105 Εισ.Ν.Α.Κ. λόγω παρανόμων πράξεων και παραλείψεων των οργάνων του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας και της Αεροπορίας Στρατού, οι οποίες αφορούσαν αφενός μεν στη συντήρηση του ελικοπτέρου και στην οργάνωση, προετοιμασία και εκτέλεση της επίδικης πτήσης και την εφαρμογή των κανονισμών ασφαλείας, με τους οποίους θεσπίζονταν τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα των χειριστών



και τα κριτήρια επιλογής των ως άνω χειριστών της εν λόγω πτήσεως, αφετέρου δε στη μη χρήση των ζωνών ασφαλείας από τον συγκυβερνήτη (Κ2, ο οποίος μάλιστα δεν είχε κριθεί έμπειρος για τον χειρισμό του εν λόγω ελικοπτήρου) κατά παράβαση του Γενικού Κανονισμού Αεροπορίας Στρατού. Με την εν λόγω αγωγή, έγινε αναφορά στο ιστορικό της μοιραίας πτήσης, η οποία κατέληξε στη συντριβή και τον ακαριαίο θάνατο όλων των επιβαινόντων, μεταξύ των οποίων και του συγγενούς των αναιρεσειόντων καθώς επίσης και στο ότι η ευθύνη του Δημοσίου για αποζημίωση ήταν αντικειμενική, καθώς υφίστατο ανεξάρτητα από την ύπαρξη ή μη υπαιτιότητας των οργάνων του, που προέβησαν σε παράνομη πράξη ή παράλειψη ή υλική ενέργεια, η οποία προκάλεσε και τη ζημία. Ειδικότερα, στο από 25.2.2010 υπόμνημα που κατέθεσαν οι αναιρεσειόντες ενώπιον του Διοικητικού Πρωτοδικείου Αθηνών, εξειδίκευσαν την εν λόγω αξίωση, αναφέροντας ότι, κατά την έννοια του άρθρου 105 ΕισΝΑΚ, η ευθύνη του Δημοσίου ήταν αντικειμενική, τούτο δε κατά μείζονα λόγο όταν προκαλείτο βλάβη λόγω χρήσης από το Δημόσιο "κινδυνωδών πηγών", ως εν προκειμένω. Συναφώς προς την κύρια βάση της αγωγής τους (105 ΕισΝΑΚ), οι αναιρεσειόντες προσκόμισαν με υπόμνημα ένορκες καταθέσεις και έγγραφα, ενώ αναφέρονταν και σε Πρακτικό του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους (Ν.Σ.Κ.) σε σχέση με την οικογένεια άλλου επιβαίνοντος, του Ιεροδιάκονου Νεκτάριου Κοντογιώργου, σύμφωνα με το οποίο η ως άνω οικογένεια ικανοποιήθηκε εξωδικαστικώς. Το γεγονός αυτό, κατά τους αναιρεσειόντες αποτελούσε πλήρη δικαστική ομολογία, άλλως αμάχητο δικαστικό τεκμήριο της αστικής ευθύνης του Δημοσίου. Εξάλλου, σε σχέση με ασκηθείσες αγωγές και τον εξωδικαστικό συμβιβασμό με τις αμερικανικές κατασκευάστριες εταιρείες, οι αναιρεσειόντες ανέφεραν ότι αναζήτησαν μεν ευθύνες σε σχέση με το κατασκευαστικό κομμάτι του επίδικου αεροσκάφους, πλην η εν λόγω πολυδάπανη διαδικασία έληξε με συμβιβασμό ως εκ της αδυναμίας τους να υπερασπιστούν επί ίσοις όροις με τις πολυεθνικές εταιρείες τα

συμφέροντά τους. Το αναιρεσίβλητο Ελληνικό Δημόσιο, σύμφωνα με τους ισχυρισμούς του οποίου απαιτείτο η μεσολάβηση παράνομης πράξης ή παράλειψης για την επιδίκαση αποζημίωσης, άλλως, ήταν δυνατή η καταβολή αποζημίωσης μόνο κατ' εφαρμογήν ειδικής νομοθεσίας, αρνήθηκε τη βάση της αγωγής και ισχυρίσθηκε ότι ενδεχόμενη ευθύνη ανήκε αποκλειστικά στις κατασκευάστριες εταιρείες, με τις οποίες είχε συμφωνηθεί εξωδικαστικός συμβιβασμός. Εκ του τελευταίου δε προέκυπτε, σύμφωνα με τους ισχυρισμούς του Δημοσίου, ότι απαλλάσσονταν και οι ενδεχόμενοι λοιποί συνοφειλέτες. Σε κάθε περίπτωση, ισχυρίσθηκε ότι η παρουσία τρίτου προσώπου στη θέση «επικεφαλής στρατευμάτων» αποτελούσε γεγονός ανωτέρας βίας που αίρει την ενδεχόμενη ευθύνη του. Το Διοικητικό Πρωτοδικείο Αθηνών, το οποίο επελήφθη τελικώς της υπόθεσης, με την 5734/2012 απόφασή του έκρινε ότι, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 4 παρ. 5 του Συντάγματος, καθιερωνόταν η ισότητα των δημοσίων βαρών και συνεπώς επιτασσόταν η αποκατάσταση της ζημίας πλέον της συνήθους, την οποία οι αναιρεσειόντες υφίσταντο χάριν του δημοσίου συμφέροντος, όπως αυτό εκάστοτε προσδιοριζόταν από τα αρμόδια όργανα της Πολιτείας. Έκρινε ειδικότερα το πρωτοβάθμιο δικαστήριο ότι, στην περίπτωση που επιβάτης επέβαινε σε ιπτάμενο μέσο κλάδου των Ενόπλων Δυνάμεων της Χώρας ως μέλος του πληρώματος ή της συνοδείας προσώπου φέροντος θρησκευτικό αξίωμα Πατριαρχείου της Ελληνικής Ορθόδοξης Εκκλησίας, όπως αυτό του Πατριάρχη, για τη μεταφορά του οποίου και της συνοδείας του είχε διατεθεί το μέσο αυτό στο πλαίσιο στρατιωτικής πτήσης, η οποία αποτελούσε ιδιαίτερη πηγή κινδύνων αναγκαίων για την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος, και υπέστη υπέρμετρη ζημία και συγκεκριμένα επήλθε θάνατος αυτού εξαιτίας της πτώσης του ιπτάμενου μέσου, η οικογένειά του edικαιούτο χρηματικής ικανοποίησης λόγω ψυχικής οδύνης από το Ελληνικό Δημόσιο, έστω κι αν δεν υφίστατο παράνομη πράξη ή παράλειψη ή υλική ενέργεια ή παράλειψη αυτής των οργάνων του ή ειδική



διάταξη νόμου που καθιέρωνε ευθύνη του προς χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης. Λόγω δε του χαρακτήρα αυτής της ικανοποίησης ως δημοσίου βάρους, η ευθύνη του Ελληνικού Δημοσίου εξαντλείτο σε αυτήν την χρηματική ικανοποίηση και, ως εκ τούτου, δεν ήταν δυνατόν να επιδικασθούν σε βάρος αυτού από τα διοικητικά δικαστήρια άλλα ποσά ως αποζημίωση για την αποκατάσταση τυχόν περιουσιακής ζημίας μελών της οικογένειας του Γεωργίου Μαύρου, κατ' ανάλογη εφαρμογή διατάξεων του Αστικού Κώδικα. Εν προκειμένω, το πρωτοβάθμιο δικαστήριο έκρινε ότι δεν μπορούσε να υποκαταστήσει την Επιτροπή Πραγματογνωμόνων στο πόρισμά της περί αδυναμίας διακρίβωσης των ακριβών αιτιών, το οποίο συνιστούσε τεχνικής φύσης ζήτημα, και δεν προσδιόρισε το ίδιο το δικαστήριο το πρώτον τα αίτια της πτώσης. Λαμβάνοντας, ωστόσο, υπ' όψιν ότι η επίδικη στρατιωτική πτήση αποτελούσε ιδιαίτερη πηγή κινδύνων αναγκαίων για την εξυπηρέτηση κρατικού σκοπού, ενόψει της θρησκευτικής και ιστορικής σημασίας που προσέδωσε το ελληνικό κράτος στον Προκαθήμενο του Πατριαρχείου Αλεξανδρείας και πάσης Αφρικής, ότι ο Γεώργιος Μαύρος υπέστη υπέρμετρη ζημία και ότι οι αναιρεσείοντες δοκίμασαν ψυχικό πόνο από τον αιφνίδιο θάνατο του ανωτέρου προσώπου, ότι δεν εντοπίσθηκε γεγονός ανωτέρας βίας, το οποίο ήρε την ευθύνη του Δημοσίου και ότι η ευθύνη, κατ' άρθρο 4 παρ. 5 του Συντάγματος, του Ελληνικού Δημοσίου ήταν αυτοτελής και δεν συμψηφιζόταν προς την ενδεχόμενη ευθύνη των κατασκευαστριών εταιρειών του επίδικου ελικοπτέρου, το πρωτοβάθμιο δικαστήριο επιδίκασε στην πρώτη αναιρεσείουσα το ποσό των 150.000 ευρώ και σε καθένα από τους λοιπούς το ποσό των 200.000 ευρώ, νομιμοτόκως, από την επίδοση της αγωγής μέχρι την εξόφληση. Κατά της απόφασης του πρωτοβαθμίου δικαστηρίου ασκήθηκαν από τους διαδίκους αντίθετες εφέσεις ενώπιον του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών. Οι αναιρεσείοντες προσέβαλαν το κεφάλαιο της μη αποδοχής της αδιοπρακτικής ευθύνης του Δημοσίου, κατ' άρθρον 105 ΕισΝΑΚ, επαναφέροντας τους

ισχυρισμούς τους που είχαν διατυπώσει με την αγωγή τους. Αντιθέτως, το Δημόσιο προέβαλε, μεταξύ άλλων, ότι δεν ήταν δυνατόν να στοιχειοθετηθεί ευθύνη του, παρά μόνον σε περίπτωση διαπίστωσης παρανομίας ή κατ' εφαρμογή ειδικής διάταξης νόμου που θεσμοθετούσε αντικειμενική, άνευ πταίσματος, ευθύνη του Δημοσίου. Περαιτέρω, αμφισβήτησε τον κρατικό σκοπό της επίδικης πτήσης, αλλά και την εν γένει θεμελίωση αγωγίμης αξίωσης στο άρθρο 4 παρ. 5 του Συντάγματος. Σε κάθε περίπτωση, η ενδεχόμενη ενοχή του Δημοσίου με τις κατασκευάστριες εταιρείες ήταν ενοχή εις ολόκληρον, έσφαλε δε κατά τούτο η πρωτόδικη απόφαση, σύμφωνα με τους ισχυρισμούς του Δημοσίου. Το Διοικητικό Εφετείο Αθηνών με την 3741/2013 απόφασή του, έκρινε ότι υποχρέωση του Δημοσίου προς καταβολή αποζημίωσης ή χρηματικής ικανοποίησης λόγω ψυχικής οδύνης μπορούσε να θεμελιωθεί μόνο με τη συνδρομή των προϋποθέσεων του άρθρου 105 ΕισΝΑΚ ή αν το Δημόσιο ενεχόταν σε αποζημίωση βάσει ρητής διάταξης νόμου. Εν προκειμένω, το δευτεροβάθμιο δικαστήριο δεν εντόπισε ειδική διάταξη της κείμενης νομοθεσίας που καθιέρωνε ευθύνη του Δημοσίου. Με τις σκέψεις αυτές, το διοικητικό εφετείο δέχθηκε την έφεση του Δημοσίου και εξαφάνισε την απόφαση του πρωτοβαθμίου δικαστηρίου, δίκασε περαιτέρω την αγωγή των αναιρεσειόντων, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 105 του ΕισΝΑΚ και την απέρριψε, ενώ απέρριψε την έφεση των αναιρεσειόντων δοθέντος ότι δεν διαπίστωσε παράνομη πράξη, παράλειψη, υλική ενέργεια ή παράλειψη υλικής ενέργειας των οργάνων του Δημοσίου, και έκρινε ότι δεν δεσμευόταν από το Πρακτικό του ΝΣΚ που αφορούσε την οικογένεια του Ιεροδιάκονου Ν. Κοντογιώργου. Συγκεκριμένα, το διοικητικό εφετείο έλαβε υπ' όψιν του ότι: α) η επιτροπή πραγματογνωμόνων, αν και κατέληξε στο πόρισμα ότι δεν κατέστη δυνατόν να διακριβωθούν τα ακριβή αίτια της πτώσης του ελικοπτέρου, θεώρησε, όμως, ως πλέον πιθανό αίτιο την απώλεια πίεσης στο Νο2 υδραυλικό σύστημα ελέγχου πτήσης, κατά την αντιμετώπιση της οποίας,

./.



σε συνδυασμό με άλλους συμβάλλοντες παράγοντες, το ελικόπτερο περιήλθε σε ασυνήθη κατάσταση πτήσης και προκλήθηκε υπερβολικός πτερυγισμός, με αποτέλεσμα το χτύπημα της εμπρόσθιας πτέρυγας στον άξονα της οροφής του ελικοπτέρου, γεγονός, το οποίο οδήγησε σε αποσυγχρονισμό των στροφείων και σύγκρουση των πτερύγων μεταξύ τους, έτσι ώστε ήταν αδύνατη η επάνοδος του ελικοπτέρου σε ελεγχόμενη πτήση, β) ως συμβάλλοντες παράγοντες θεώρησε την πιθανή δυσλειτουργία και της εναπομεινάσης λειτουργούσας No2 AFCS συσκευής (προηγμένο σύστημα ελέγχου πτήσεως), η οποία πιθανόν να συνέβαλε στην αδυναμία αντιμετώπισης της κατάστασης λόγω της αύξησης του φόρτου εργασίας των χειριστών, τη γενικότερη επιβάρυνση του προσωπικού την περίοδο του ατυχήματος και τη φύση της συγκεκριμένης αποστολής, παράγοντες οι οποίοι πιθανόν να συνέβαλαν στη μη επιτυχή και έγκαιρη αντιμετώπιση της βλάβης και τέλος, την παρουσία στο κάθισμα του «επικεφαλής στρατευμάτων» μεταξύ και πίσω από τα καθίσματα των δυο χειριστών, τρίτου ατόμου, μη μέλους του πληρώματος, η οποία θα ήταν δυνατόν να επιδράσει δυσμενώς κατά τη διάρκεια αντιμετώπισης της βλάβης, γ) η επιλογή της θέσης «1» στο διακόπτη Flight Control HYD, ουσιαστικά απομόνωσε το No2 υδραυλικό σύστημα από το σύστημα ελέγχου πτήσης και ότι η επιλογή αυτή δεν επηρέαζε την ασφάλεια της πτήσης, με την προϋπόθεση ότι το No1 υδραυλικό σύστημα λειτουργούσε κανονικά, η επιλογή δε αυτή εδικαιολογείτο ως μια προσπάθεια του πληρώματος να απομονώσει το No2 υδραυλικό σύστημα, το οποίο πέραν της απώλειας πίεσης είχε εμφανίσει και διαρροή υδραυλικού υγρού και ήταν λογική η πρόκληση άγχους στο πλήρωμα και συνθηκών πανικού στους επιβαίνοντες και δ) σύμφωνα με τις καταθέσεις δύο μαρτύρων (Σταύρου Δημητρίου και Ιωάννη Καριπίδη), η τοποθέτηση του διακόπτη αυτού στην ανωτέρω θέση, στην περίπτωση απώλειας πίεσης στο υδραυλικό σύστημα λόγω διαρροής υδραυλικού υγρού, ήταν ανώφελη ενέργεια και ότι οι χειριστές έπρεπε να

επιδιώξουν την άμεση προσγγείωση με το Νο1 υδραυλικό σύστημα. Με τα δεδομένα αυτά, το διοικητικό εφετείο έκρινε ότι η τοποθέτηση από τους χειριστές του CHINOOK του διακόπτη FLIGHT CONTROL HYD στη θέση 1, δεν επηρέαζε την ασφάλεια της πτήσης, με την προϋπόθεση ότι το Νο1 υδραυλικό σύστημα λειτουργούσε κανονικά και, συνεπώς, δεν προέκυψε ότι υπήρχε ουσιώδης συνάφεια μεταξύ της ενέργειας αυτής και της συντριβής του ελικοπτέρου, τούτο δε διότι το τελευταίο είχε την δυνατότητα να προσγγιωθεί με το άλλο υδραυλικό σύστημα που διέθετε. Περαιτέρω, το δευτεροβάθμιο δικαστήριο, έλαβε υπ' όψιν του ότι: α) ο συγκυβερνήτης του ελικοπτέρου Δημ. Παπασπύρου και Διοικητής του 4ου ΤΕΑΣ, δεν είχε δελτίο υγειονομικής εξέτασης ιπταμένου σε ισχύ και δεν είχε υποβληθεί μέσα στο έτος 2004 στις προβλεπόμενες αξιολογήσεις θεωρητικές και πτητικές των χειριστών και επίσης η τελευταία του πτήση όψης ήταν στις 25.6.2004 (78 ημέρες πριν το ατύχημα), β) ο ανωτέρω συγκυβερνήτης είχε συμπληρώσει ωστόσο, το έτος 2004, την προβλεπόμενη ετήσια εκπαίδευση σε εξομοιωτή πτήσεως ελικοπτέρου CH - 47 D του εξωτερικού, στην οποία περιλαμβάνονταν και διαδικασίες ανάγκης και είχε καλύψει κατά το Α' εξάμηνο του έτους 2004 το σύνολο των προβλεπομένων ωρών πτητικής εκπαίδευσης σε διαδικασίες ανάγκης, γ) δεν προβλεπόταν από την Πάγια Διαταγή 3-38/2002 του ΓΕΣ/ΔΑΣ ότι και ο συγκυβερνήτης ιπταμένου μέσου πρέπει να χαρακτηρίζεται ως έμπειρος στο συγκεκριμένο τύπο, ο συγκεκριμένος δε συγκυβερνήτης είχε γενικό σύνολο ωρών πτήσης σε ελικόπτερα 1626:45, από τις οποίες 91:45 ως συγκυβερνήτης σε Ε/Π CH - 47 D, του έλειπαν δε μόνο 8 ώρες και 15 λεπτά προκειμένου να υποστεί την προβλεπόμενη αξιολόγηση για να κριθεί κατάλληλος για κυβερνήτης Ε/Π CH - 47 D και, συνεπώς, δεν εστερείτο των ουσιαστικών προσόντων προκειμένου να συμμετάσχει ως συγκυβερνήτης στη συγκεκριμένη πτήση, αφού, όπως αναφερόταν και στην έκθεση πραγματογνωμοσύνης, τελούσε κατά τον χρόνο του ατυχήματος σε κατάσταση επιχειρησιακής ετοιμότητας



χειριστού «2», δ) κατά την πρόσκρουση, δεν φορούσε ζώνες ασφαλείας, γεγονός που δεν κατέστη δυνατόν να αιτιολογηθεί, εικάζεται δε ότι οφειλόταν στην προσπάθεια πιθανής μετακίνησης επιβάτη από το ενδιάμεσο κάθισμα των χειριστών, κατά την αντιμετώπιση της βλάβης, η οποία απαιτούσε την υποβοήθησή του από μέλος του πληρώματος και ε) σύμφωνα με την έκθεση πραγματογνωμοσύνης, δεν προέκυψαν στοιχεία από τα οποία μπορούσε να υποστηριχθεί ότι η κατά παράβαση των διαταγών συμμετοχή του συγκυβερνήτη στην πτήση συνέβαλε στην πρόκληση του ατυχήματος, ούτε κατέστη δυνατόν να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα για το εάν το πλήρωμα και οι ενέργειές του συνετέλεσαν στην πτώση του ελικοπτέρου. Με τα δεδομένα αυτά, το διοικητικό εφετείο έκρινε ότι δεν προέκυψε, στην προκειμένη περίπτωση, ότι οι προαναφερθείσες τυπικές ελλείψεις και το γεγονός ότι ο συγκυβερνήτης του ελικοπτέρου δεν φορούσε ζώνες ασφαλείας προκάλεσαν αιτιωδώς τη συντριβή του ελικοπτέρου.

8. Επειδή, κατά της ανωτέρω απόφασης του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών οι ήδη αναιρεσείοντες άσκησαν αίτηση αναιρέσεως, η οποία έγινε δεκτή με την 4410/2015 απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας. Ειδικότερα, το Δικαστήριο στην απόφαση αυτή, αρχικά επανέλαβε την πάγια μείζονα πρόταση αναφορικά με την ερμηνεία της διάταξης του άρθρου 105 του Εισαγωγικού Νόμου του Αστικού Κώδικα, δυνάμει του οποίου μπορεί να στοιχειοθετηθεί ευθύνη του Δημοσίου προς αποζημίωση, συμπλήρωσε δε την εν λόγω μείζονα πρόταση, καταλήγοντας ότι "ειδικώς σε περίπτωση αλληλοδιαδόχων ζημιογόνων συμπεριφορών, οι οποίες διακρίνονται από συνεκτική ενότητα, κάθε παράνομη και ακολούθως, ζημιογόνος συμπεριφορά, πρέπει να κρίνεται από τα δικαστήρια της ουσίας κατά τα διδάγματα της κοινής πείρας και λογικής όχι μόνον αυτοτελώς, αλλά και σωρευτικώς σε σχέση με τις λοιπές διαπιστωθείσες από τα δικαστήρια της ουσίας ζημιογόνες συμπεριφορές, ως προς την ύπαρξη αιτιώδους συνάφειας μεταξύ αυτών



αυτοτελώς ή σωρευτικώς και της επελθούσας ζημίας". Ακολούθως, με την ίδια απόφαση κρίθηκε ότι η κρίση της 3741/2013 απόφασης του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών "ότι οι διαπιστωθείσες από το δικάσαν δικαστήριο πλημμέλειες ήταν τυπικές και δεν συνδέονταν αιτιωδώς προς την επελθούσα ζημία, δεν είναι ορθή, διότι η φύση των πλημμελειών ως τυπικών δεν αναιρεί τον αιτιώδη σύνδεσμο μεταξύ αυτών και της ζημίας...". Περαιτέρω, ενόψει των ανωτέρω, η αναιρετική 4410/2015 απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας δέχθηκε ότι η εκτεθείσα στην προηγούμενη σκέψη σχετική κρίση του δικάσαντος διοικητικού εφετείου δεν ήταν νομίμως και επαρκώς αιτιολογημένη, "διότι το δικαστήριο της ουσίας δεν εξέφερε κρίση κατά πόσον οι πλημμέλειες αυτές σωρευτικά εκτιμώμενες, ως αποτελούσες ένα ενιαίο σύνολο, ήταν ικανές και πρόσφορες, αντικειμενικά εξεταζόμενες και κατά την συνήθη πορεία των πραγμάτων και χωρίς τη μεσολάβηση άλλων περιστατικών -τα οποία υπό προϋποθέσεις μπορούσαν να οδηγήσουν σε διακοπή του αιτιώδους συνδέσμου- να επιφέρουν το ζημιογόνο αποτέλεσμα, το οποίο, άλλωστε, πράγματι επέφεραν, στη συγκεκριμένη περίπτωση, αλλά περιορίσθηκε σε αυτοτελή κρίση μιας εκάστης εξ αυτών των πλημμελειών, δηλαδή εξέτασε αυτές μεμονωμένα, όπως: 1) ότι δεν υπήρχε το δελτίο ετήσιας υγειονομικής εξέτασης ιπταμένου σε ισχύ του συγκυβερνήτη, ο οποίος δεν είχε υποβληθεί εντός του έτους 2004 στις προβλεπόμενες αξιολογήσεις, θεωρητικές και πτητικές, των χειριστών, η δε τελευταία υγειονομική του εξέταση είχε γίνει στις 18.6.1998, 2) ότι ο κυβερνήτης είχε χαρακτηριστεί ως οριακά έμπειρος χειριστής στον τύπο ελικοπτήρου CH-47D, 3) ότι ο συγκυβερνήτης δεν είχε χαρακτηριστεί ως έμπειρος χειριστής του συγκεκριμένου τύπου ελικοπτήρου, εφόσον δεν είχε συμπληρώσει τις απαιτούμενες ώρες πτήσεως, 4) ότι ο συγκυβερνήτης δεν φορούσε κατά την πρόσκρουση τις προβλεπόμενες από τον Γενικό Κανονισμό Αεροπορίας Στρατού ζώνες ασφαλείας, 5) ότι τρίτο άτομο καθόταν στο κάθισμα που προορίζεται για τον «επικεφαλής

./.

στρατευμάτων» που βρίσκεται στο θάλαμο διακυβερνήσεως μεταξύ και πίσω από τα καθίσματα των χειριστών, η δε μετακίνησή του οδήγησε σε αναγκαία υποβοήθησή του από μέλος του πληρώματος για την ασφάλιση ή απασφάλιση του καθίσματος και πιθανή πτώση του στην κονσόλα του πιλοτηρίου, 6) ότι ο διακόπτης FLIGHT CONTROL HYD στον πίνακα ελέγχου υδραυλικών ανευρέθηκε στη θέση 1, ενώ για την κατάσταση πτήσεως έπρεπε να είναι στη θέση BOTH, είχε δε αυτό ως συνέπεια να απομονωθεί το Νο 2 υδραυλικό σύστημα από το σύστημα ελέγχου πτήσεως και κατέστη αδρανές το Νο 2 προηγμένο σύστημα ελέγχου πτήσεως (AFCS), γεγονός το οποίο, σε συνδυασμό και με άλλους συμβάλλοντες παράγοντες, οδήγησε σε απώλεια πίεσεως και διαρροή υδραυλικού υγρού, η οποία γίνεται πάνω στους επιβαίνοντες με συνέπεια την πρόκληση άγχους στο πλήρωμα και συνθηκών πανικού στους επιβάτες, 7) ότι είχε αυξηθεί ο φόρτος εργασίας των χειριστών, 8) ότι υπήρχε γενικότερη επιβάρυνση του προσωπικού την περίοδο του ατυχήματος και λόγω της φύσεως της συγκεκριμένης αποστολής και 9) ότι υπήρχε υπερφόρτιση των καρτών A11 των δύο υπολογιστών των προηγμένων συστημάτων ελέγχου πτήσεως (AFCS), η οποία προκάλεσε απότομη εκτροπή σε έναν ή περισσότερους άξονες πτήσεως, για την αντιμετώπιση της οποίας απαιτείται ετοιμότητα, δεξιότητα χειρισμού και κυρίως κατάλληλη εκπαίδευση και εμπειρία των χειριστών". Με τις σκέψεις αυτές, το Συμβούλιο της Επικρατείας έκανε δεκτή την αίτηση αναιρέσεως των αναιρεσιδόντων και ανέπεμψε ως προς αυτούς την υπόθεση στο διοικητικό εφετείο για νέα κατ' ουσίαν κρίση, όσον αφορά το ζήτημα εάν οι ως άνω διαπιστωθείσες περισσότερες πλημμέλειες σωρευτικά εκτιμώμενες, ως αποτελούσες ένα ενιαίο σύνολο, ήταν ικανές και πρόσφορες, αντικειμενικά εξεταζόμενες και κατά την συνήθη πορεία των πραγμάτων και χωρίς τη μεσολάβηση άλλων περιστατικών να επιφέρουν το ζημιογόνο αποτέλεσμα, το οποίο, άλλωστε πράγματι επέφεραν.

9. Επειδή, με την αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση το δικάσαν

./.

διοικητικό εφετείο κατ' αρχάς επανέλαβε στη μείζονα σκέψη του δικανικού του συλλογισμού την όμοια σκέψη της προαναφερόμενης 4410/2015 αναιρετικής απόφασης του Συμβουλίου της Επικρατείας. Ακολούθως, το διοικητικό εφετείο, όπως αναφέρεται στην αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση, επανελθόν επί της εφέσεως των αναιρεσειόντων, έλαβε υπόψη του την ως άνω απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας, την 3741/2013 απόφαση του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών, την 5734/2012 απόφαση του Διοικητικού Πρωτοδικείου Αθηνών και επανεκτίμησε τα στοιχεία της δικογραφίας, στα οποία συμπεριλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, και η έκθεση πραγματογνωμοσύνης ατυχήματος ελικοπτέρου CH-47D ΕΣ 916 της 11ης Σεπτεμβρίου 2004, στη θαλάσσια περιοχή Σιθωνίας Χαλκιδικής, που συντάχθηκε τον Μάρτιο του έτους 2007, από πραγματογνώμονες που ορίστηκαν με τις 1/11.10.2005, 8/23.6.2006 και 9/14.7.2006 διατάξεις του Ανακριτή του Γ' Τμήματος του Στρατοδικείου Θεσσαλονίκης, για τη διερεύνηση των αιτίων της πτώσης του. Ειδικότερα, το δικάσαν διοικητικό εφετείο, ερμηνεύοντας τις διατάξεις της Πάγιας Διαταγής υπ' αριθμόν 3-38/2002 «Για τα κριτήρια επιλογής και αξιοποίησης του ιπτάμενου προσωπικού της Αεροπορίας Στρατού» του Αρχηγού του Γενικού Επιτελείου Στρατού (Γ.Ε.Σ.), έκρινε ότι η κρίση που διατυπώνεται στην παράγραφο (2.12.1) της έκθεσης πραγματογνωμοσύνης ότι «ο Κ1 χαρακτηρίζεται οριακά ως έμπειρος χειριστής στον τύπο ε/π CH-47D, και το παραπάνω δεν ισχύει για τον Κ2 ο οποίος δεν χαρακτηρίζεται έμπειρος στον τύπο» παρίσταται ελλιπής κατά το μέρος που αφορά τον Κ1, μη ορθή δε κατά το μέρος που αφορά τον Κ2. Ενόψει τούτων, το δικάσαν εφετείο δεν διαπίστωσε παράβαση της πάγιας διαταγής ως προς τα επίπεδα της εμπειρίας, καθόσον, κατά την εν λόγω διαταγή, το μέτρο της εμπειρίας παρέχεται γενικώς και όχι αναγκαίως σε συγκεκριμένο τύπο ελικοπτέρου. Ακολούθως, κατέληξε στην κρίση ότι, ενόψει της κατά τα προαναφερόμενα διαπιστωθείσης εμπειρίας αμφοτέρων των χειριστών, δεν συντρέχει εν προκειμένω πλημμέλεια συνιστάμενη σε έλλειψη

./.



εμπειρίας τους. Εν συνεχεία, το δικάσαν δικαστήριο λαμβάνοντας υπόψη συγκεκριμένες παραγράφους της έκθεσης πραγματογνωμοσύνης, κατέληξε στην κρίση ότι η αποδιδόμενη παραβίαση του, κατά το Γενικό Κανονισμό Αεροπορίας Στρατού, υποχρεωτικού χαρακτήρα της χρήσης των ζωνών ασφαλείας από τον συγκυβερνήτη, καθώς και η θέση τρίτου προσώπου στο κάθισμα του «επικεφαλής στρατευμάτων», δεν ήταν ικανή και πρόσφορη να επιφέρει το ζημιογόνο αποτέλεσμα, διότι, ενόψει των διαπιστώσεων ότι συγκυβερνήτης και τρίτο πρόσωπο βρίσκονταν, κατά την πρόσκρουση, στα αντίστοιχα καθίσματά τους, δεν προκύπτουν τα στοιχεία της αποδιδόμενης προς συνεκτίμηση πλημμέλειας της «μετακίνησης», της «αναγκαίας υποβοήθησης» και της «πιθανής πτώσης στην κονσόλα». Περαιτέρω, το διοικητικό εφετείο, όπως προκύπτει από την αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση, επανεκτίμησε τα αναφερόμενα στην παράγραφο 1.12.4 της έκθεσης πραγματογνωμοσύνης. Από την επανεκτίμηση του περιεχομένου σε αυτήν πραγματικού, το δικάσαν διοικητικό εφετείο διαπίστωσε ότι και από τις τρεις (3) αναφορές του Κ2 προς την προϊσταμένη Διοίκηση στο πλαίσιο των καθηκόντων του, ως Διοικητή του 4ου Τ.Ε.Α.Σ., δεν προκύπτει συνδρομή πλημμέλειας, συνιστάμενης στην κατά παράβαση των διαταγών υπέρβαση των ορίων απασχόλησης των χειριστών και την εκ ταύτης μείωση τόσο της απόδοσής τους όσο και της ικανότητάς τους προς έγκαιρη και ορθή αντίδραση σε μια εν πτήση έκτακτη βλάβη. Περαιτέρω, το διοικητικό εφετείο, όπως προκύπτει από την αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση, επανεκτίμησε τα αναφερόμενα στην έκθεση πραγματογνωμοσύνης στοιχεία επικοινωνίας των χειριστών από τα οποία, κατά την κρίση του προέκυψε ότι οι χειριστές, κατά την οριζόντια Α-Β-Γ πορεία του ελικοπτήρου (χρόνος 2' και 07''), έχοντας καλύψει, κατά το προηγούμενο του ατυχήματος εξάμηνο, τις απαιτήσεις της πτητικής εκπαίδευσης των πληρωμάτων της Αεροπορίας Στρατού (δύο -2- ώρες πτητικής εκπαίδευσης σε διαδικασίες ανάγκης) έχοντες δε αμφότεροι περατώσει την ετήσια εκπαίδευση σε εξομοιωτή

πτήσης ε/π CH-47D του εξωτερικού τόσο σε κανονικές όσο και σε διαδικασίες ανάγκης, προέβησαν άμεσα στην εφαρμογή της προβλεπόμενης στο σχετικό εγχειρίδιο διαδικασίας ανάγκης και συνεπώς τήρησαν το ως άνω ιδιαίτερο καθήκον και την υποχρέωση που προβλέπει η κείμενη νομοθεσία και προσιδιάζει στην Υπηρεσία της Αεροπορίας Στρατού. Εξάλλου, το διοικητικό εφετείο έλαβε υπόψη ότι η επιλογή της θέσης «1», αντί της θέσης «BOTH» για τον διακόπτη FLIGHT CONTROL HYD, θα μπορούσε, κατά τους πραγματογνώμονες, να δικαιολογηθεί ως μια προσπάθεια του πληρώματος να απομονώσει το Νο 2 υδραυλικό σύστημα, το οποίο πέραν της απώλειας πίεσης (που αντιμετωπίστηκε κατά τα άνω με την τοποθέτηση του διακόπτη PWR XFER No 2 στη θέση «ON») να παρουσίασε και διαρροή υδραυλικού υγρού. Συνεπώς, έκρινε το δικάσαν διοικητικό εφετείο, υπό την ως άνω εκδοχή της εμφανούς απώλειας και υδραυλικού υγρού, που, σύμφωνα με την έκθεση πραγματογνωμοσύνης, «αν συνέβαινε και το υγρό διέρρεε πάνω στους επιβαίνοντες είναι λογική η πρόκληση άγχους στο πλήρωμα και συνθηκών πανικού στους επιβάτες», ήταν δικαιολογημένη η ενέργεια των χειριστών για την ουσιαστική απομόνωση του Νο 2 υδραυλικού συστήματος, εκτιμήθηκε δε περαιτέρω, κατά την έκθεση πραγματογνωμοσύνης, ότι η ενέργεια αυτή δεν επηρέασε την ασφάλεια της πτήσης, με την προϋπόθεση ότι το Νο 1 υδραυλικό σύστημα λειτουργούσε κανονικά και κατά τους όρους σχεδίασής του. Επιπλέον, όπως ανέλεγκτα έκρινε το δικάσαν δικαστήριο, από κανένα στοιχείο του φακέλου δεν προέκυψε ότι το τελευταίο τούτο Νο 1 σύστημα, υπέστη βλάβη και ότι δεν λειτουργούσε κανονικά, ενώ, εξάλλου, έλαβε υπόψη του ότι από τον διενεργηθέντα εργαστηριακό έλεγχο στις Η.Π.Α. την 11.1.2006 στην ως άνω αντλία Νο1 «δεν διαπιστώθηκαν ανωμαλίες σε κανένα από τα τμήματά της εκτός από διαβρώσεις που παρατηρήθηκαν στο εξωτερικό αυτής από το θαλασσινό νερό». Με τα δεδομένα αυτά, το δικάσαν δικαστήριο, μετά από νέα εκτίμηση του προκύπτοντος από την έκθεση πραγματογνωμοσύνης και τα



λοιπά στοιχεία της δικογραφίας πραγματικού υλικού, δεν διαπίστωσε πλημμέλεια ικανή και πρόσφορη, σωρευτικά εκτιμώμενη με άλλες πλημμέλειες, να επιφέρει το ένδικο ζημιογόνο αποτέλεσμα της πτώσης του ελικοπτέρου. Και τούτο, διότι, όπως δέχεται το δικάσαν διοικητικό εφετείο, από τα στοιχεία της πραγματογνωμοσύνης προέκυψε ότι η πιθανολογούμενη "απώλεια πίεσεως και η διαρροή υδραυλικού υλικού" ήταν η αιτία, για την οποία ο διακόπτης FIGHT CONTROL HYD στον πίνακα ελέγχου υδραυλικών τοποθετήθηκε από τους κυβερνήτες στη θέση 1 και όχι ότι η εν λόγω τοποθέτηση οδήγησε σε απώλεια πίεσης και διαρροή υδραυλικού υγρού πάνω στους επιβαίνοντες. Εξάλλου, το δικάσαν δικαστήριο, όπως προκύπτει από την αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση, επανεκτίμησε τα στοιχεία σχετικά με το «ΠΡΟΗΓΜΕΝΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΤΗΣΗΣ (ADVANCED FLIGHT CONTROL SYSTEM – AFCS), και τα οποία ελήφθησαν όπως περιγράφονται στις παραγράφους 1.15.5, 2.3.3 και 2.7 της έκθεσης πραγματογνωμοσύνης, και, κατά την κρίση του, ουδόλως προέκυψε ότι υπήρξε κάποια βλάβη στα AFCS, δεν διαπίστωσε δε πλημμελή συμπεριφορά των χειριστών, ικανή και πρόσφορη, σωρευτικά εκτιμώμενη με άλλες πλημμέλειες, να επιφέρει το ένδικο ζημιογόνο αποτέλεσμα της πτώσης του ελικοπτέρου. Υπό τα ανωτέρω δεδομένα, το δικάσαν εφετείο, λαμβάνοντας υπόψη του ότι στην έκθεση πραγματογνωμοσύνης γίνεται αόριστη αναφορά σε αντιμετώπιση από τους χειριστές άλλοτε «μιας βλάβης» και άλλοτε «μιας κατάστασης», που προέκυψε, προφανώς, εντός του χρονικού διαστήματος της οριζόντιας πορείας του ελικοπτέρου, χωρίς να προσδιορίζεται το είδος, η σοβαρότητα και ο βαθμός εξέλιξης της βλάβης ούτε και ο βαθμός δυσκολίας στην αντιμετώπισή της, που συνιστούν στοιχεία απαραίτητα, προκειμένου να κριθεί αν εκτελέστηκε από το ιπτάμενο προσωπικό η σχετική περαιτέρω επιχείρηση της συνέχισης της πτήσης, κατά το ως άνω περιορισμένο χρονικό πλαίσιο, με αυξημένη ένταση των δυνάμεών του και αυστηρή τήρηση των κανόνων ασφαλείας και των ιδιαίτερων καθηκόντων

και υποχρεώσεων που προσιδιάζουν στη συγκεκριμένη υπηρεσία και προσδιορίζονται από την κείμενη νομοθεσία, έκρινε ότι η περιαγωγή του ελικοπτέρου σε ασυνήθη κατάσταση πτήσεως, δεν συνδέεται αιτιωδώς με πλημμελή συμπεριφορά ή πλημμελή εκτέλεση των καθηκόντων του ιπτάμενου προσωπικού, σχετικά με την εμπειρία των χειριστών, τις ζώνες ασφαλείας και την πιθανολογούμενη προσπάθεια μετακίνησης και υποβοήθησης επιβάτη, τον φόρτο εργασίας και την γενικότερη επιβάρυνση του προσωπικού, την αντιμετώπιση της απώλειας πίεσης στο Νο 2 υδραυλικό σύστημα, αφού εκτελέστηκε η αντίστοιχη διαδικασία ανάγκης και ο χειρισμός του Συστήματος Ελέγχου Πτήσης – AFCS. Περαιτέρω, το δικάσαν εφετείο δέχθηκε ότι το γεγονός ότι ο συγκυβερνήτης δεν διέθετε κατά το χρόνο του ατυχήματος δελτίο ετήσιας υγειονομικής εξέτασης ιπταμένου σε ισχύ και δεν είχε υποβληθεί εντός του έτους 2004 στις προβλεπόμενες αξιολογήσεις, θεωρητικές και πτητικές, των χειριστών, συνιστούσε παράβαση της πάγιας διαταγής 3-38/2002 και ότι το γεγονός ότι ο ίδιος δεν φορούσε ζώνες ασφαλείας, συνιστούσε παράβαση του Γενικού Κανονισμού Αεροπορίας Στρατού. Όμως, κατέληξε στην κρίση ότι οι εν λόγω δύο μόνον παραβάσεις σωρευτικά εκτιμώμενες, ως αποτελούσες ενιαίο σύνολο, δεν ήταν ικανές και πρόσφορες, αντικειμενικά εξεταζόμενες και κατά τη συνήθη πορεία των πραγμάτων, να επιφέρουν το ένδικο ζημιογόνο αποτέλεσμα της πτώσης του ελικοπτέρου διότι, αφενός αμφότερες αφορούν στο πρόσωπο του ενός από τους δυο χειριστές και ειδικότερα του συγκυβερνήτη, ως βοηθού του κυβερνήτη, ο δε τελευταίος ήταν, κατά την έκθεση πραγματογνωμοσύνης, απόλυτα ικανός να αντιμετωπίσει μια ενδεχόμενη βλάβη, αφετέρου, διότι ο Κ2, ως συγκυβερνήτης είχε συμπληρώσει κατά το έτος 2004, την προβλεπόμενη ετήσια εκπαίδευση σε εξομοιωτή πτήσης ελικοπτέρου τύπου CH-47D του εξωτερικού, στην οποία περιλαμβάνονταν και διαδικασίες ανάγκης και ο ίδιος είχε καλύψει κατά το Α' εξάμηνο του έτους 2004, το σύνολο των προβλεπόμενων 2 ωρών πτητικής

εκπαίδευσης σε διαδικασίες ανάγκης, ενώ είχε καταταγεί σε επίπεδο επιχειρησιακής ετοιμότητας «2» και συνεπώς δεν βρισκόταν εκτός πτητικής ενέργειας. Ακόμη, διότι ο ίδιος κάλυπτε απολύτως τις απαιτήσεις του παραρτήματος Ε΄ της πάγιας διαταγής, σχετικά με την υποχρεωτική χρησιμοποίησή του ως συγκυβερνήτη του συγκεκριμένου τύπου Ε/Π CH - 47 D (CHINOOK), χωρίς κριτήρια συγκεκριμένης εμπειρίας ούτε με αντίστοιχη απαίτηση συμπλήρωσης συγκεκριμένων ωρών πτήσης, διαθέτων ως χειριστής 91.45 ώρες πτήσης, μέχρι τη συμπλήρωση 200, 150 ή 100 ωρών αντίστοιχα, μετά τη συμπλήρωση των οποίων, είχε τη δυνατότητα να αξιολογηθεί για να κριθεί κατάλληλος για κυβερνήτης ενώ, ναι μεν δεν φορούσε ζώνες ασφαλείας, όμως, κατά την ώρα του ατυχήματος βρισκόταν, φορώντας το κράνος του, στο κάθισμα του πληρώματος, το οποίο παρουσίαζε ενδείξεις σύνθλιψης στην αριστερή πλευρά. Επίσης, διότι, σύμφωνα με το διοικητικό εφετείο, κατά την ίδια την έκθεση πραγματογνωμοσύνης, δεν προέκυψαν στοιχεία, με τα οποία μπορεί να υποστηριχθεί ότι η κατά παράβαση των διαταγών συμμετοχή του στην πτήση συνέβαλε ή όχι στην πρόκληση του ατυχήματος. Τέλος, το δικάσαν εφετείο εξέτασε τους επισημαινόμενους με την έκθεση πραγματογνωμοσύνης «συμβάλλοντες παράγοντες», σε σχέση με τους οποίους γίνεται άοριστη αναφορά σε αντιμετώπιση από τους χειριστές «μιας» βλάβης και «μιας» κατάστασης, και κατέληξε στην κρίση ότι δεν συνδέονται αιτιωδώς με την περιαγωγή του ελικοπτέρου σε ασυνήθη κατάσταση πτήσεως, καθόσον και οι τρεις δεν συνιστούν, πλημμελή συμπεριφορά ικανή να προκαλέσει αιτιωδώς το ζημιογόνο αποτέλεσμα. Ειδικότερα, όσον αφορά τον α΄ συμβάλλοντα παράγοντα, ενόψει του ότι δεν προέκυψε, κατά τα γενόμενα ανωτέρω δεκτά, αυξημένος φόρτος εργασίας στους χειριστές, δεν πιθανολογείται και η συμβολή του στην αδυναμία αντιμετώπισης «μιας» κατάστασης ακόμη και στην περίπτωση της πιθανής δυσλειτουργίας και της εναπομεινάσης AFCS No 1 συσκευής. Το τελευταίο αυτό, διότι οι χειριστές διέθεταν την απαιτούμενη ετοιμότητα

και δεξιότητα χειρισμού καθώς και την κατάλληλη εκπαίδευση και εμπειρία να αντιμετωπίσουν με τα χειριστήρια της πτήσης, τόσο την αδρανοποίηση της AFCS No 2, όσο και την υποθετική εκτροπή λόγω μιας επίσης υποθετικής ξαφνικής δυσλειτουργίας και στα δυο AFCS. Εξάλλου, η γενικότερη επιβάρυνση του προσωπικού την περίοδο του ατυχήματος και η φύση της συγκεκριμένης αποστολής (β' συμβάλλων παράγων), δεν προέκυψε ότι συνέβαλαν στη μη επιτυχή και έγκαιρη αντιμετώπιση «μιας» βλάβης. Τέλος, η παρουσία στο κάθισμα του «επικεφαλής στρατευμάτων» μεταξύ και πίσω από τα καθίσματα των δυο χειριστών, τρίτου ατόμου, μη μέλους του πληρώματος (γ' συμβάλλων παράγων) δεν προέκυψε ότι θα μπορούσε να επιδράσει δυσμενώς κατά τη διάρκεια αντιμετώπισης «μιας» βλάβης. Με τα δεδομένα αυτά, το δικάσαν δικαστήριο έκρινε κατά πλειοψηφία ότι δεν αποδεικνύεται η συνδρομή στη συγκεκριμένη περίπτωση των προβλεπομένων προϋποθέσεων του άρθρου 105 Εισ. Ν.Α.Κ., προκειμένου να θεμελιωθεί αδικοπρακτική ευθύνη του Δημοσίου και απέρριψε την έφεση των αναιρεσειόντων, επικυρώνοντας την σχετική πρωτόδικη κρίση.

10. Επειδή, η κρινόμενη αίτηση, η οποία ασκήθηκε στις 10.7.2018, διέπεται από τις προπαρατεθείσες διατάξεις του άρθρου 12 του ν. 3900/2010. Εξάλλου, με την αίτηση αυτή άγεται κατ' αναίρεση διαφορά η οποία έχει χρηματικό αντικείμενο, αναγόμενο στα ποσά, των οποίων την καταβολή επεδίωκαν οι αναιρεσειόντες με την αγωγή τους, τα οποία υπερβαίνουν το κατά το άρθρο 53 του π.δ. 18/1989, όπως κατά τα ανωτέρω τροποποιήθηκε, όριο των 40.000 ευρώ. Επομένως, κατά τα γενόμενα δεκτά ανωτέρω, για το παραδεκτό της ασκήσεως της κρινόμενης αίτησης απαιτείται η προβολή με το εισαγωγικό δικόγραφο συγκεκριμένων ισχυρισμών με το εκτιθέμενο στο νόμο περιεχόμενο, ειδικώς προς άρση του απαραδέκτου της αίτησης αναίρεσεως. Με τον πρώτο λόγο αναίρεσεως οι αναιρεσειόντες προβάλλουν ότι η αναίρεσιβαλλόμενη απόφαση μη νομίμως απέστη από την εν μέρει αναίρετική 4410/2015

απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας, κατόπιν της οποίας επελήφθη το δικάσαν εφετείο και εξέδωσε την αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση. Ειδικότερα, οι αναιρεσείοντες προβάλλουν ότι, με την ήδη αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση, το δικάσαν διοικητικό εφετείο, κατά παράβαση του άρθρου 57 παρ. 2 του π.δ. 18/1989 (περί της δέσμευσης του δικαστηρίου της ουσίας που επιλαμβάνεται εκ νέου, μετ' αναίρεση, από τα κριθέντα από το Συμβούλιο της Επικρατείας), απέρριψε εκ νέου την ένδικη έφεση, διότι μη νομίμως επανεκτίμησε τα πραγματικά περιστατικά και τα στοιχεία του φακέλου και διαμόρφωσε εκ νέου κρίση περί της αποδιδόμενης παρανομίας στη συμπεριφορά οργάνων του Δημοσίου ενώ, εάν νομίμως συμμορφωνόταν προς την αναιρετική απόφαση, θα είχε εκλάβει ως δεδομένες τις διαπιστωθείσες παρανομίες, σύμφωνα με την 4410/2015 απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας και θα είχε προβεί σε κρίση μόνον επί της αιτιώδους συνάφειας των πλημμελειών αυτών, σωρευτικώς εκτιμώμενων, με το ζημιογόνο αποτέλεσμα της ένδικης πτώσης του ελικοπτέρου. Προς θεμελίωση του παραδεκτού του λόγου αυτού, εν όψει της διάταξης του άρθρου 53 παρ. 3 του π.δ. 18/1989, οι αναιρεσείοντες ισχυρίζονται ότι υφίσταται αντίθεση της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης προς την 4410/2015 απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας, με την οποία αναιρέθηκε η προηγούμενη 3741/2013 απόφαση του ίδιου δικάσαντος Διοικητικού Εφετείου Αθηνών και δη ως προς το αυτό κριθέν νομικό ζήτημα.

11. Επειδή, όπως προαναφέρθηκε στη σκέψη 3, για το παραδεκτό της άσκησης αίτησης αναιρέσεως, η οποία ασκείται κατά αποφάσεως διοικητικού εφετείου μετά από αναιρετική απόφαση, απαιτείται ο αναιρεσείων να προβάλλει ειδικώς ότι η αίτηση αυτή είναι κατ' εξαίρεση παραδεκτή, λόγω αντίθεσης της προσβαλλόμενης απόφασης προς την ως άνω αναιρετική απόφαση επί της αυτής διαφοράς για το ίδιο νομικό ζήτημα, η επίλυση του οποίου ήταν αναγκαία για τη διάγνωση αυτής. Υπό τα ανωτέρω δεδομένα, ο ως άνω ισχυρισμός των αναιρεσειόντων προς



άρση του απαραδέκτου της υπό κρίση αιτήσεως είναι βάσιμος. Και τούτο διότι, αν και με την αρχική 3741/2013 απόφαση του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών η ασκηθείσα κατ' εφαρμογή του άρθρου 105 ΕισΝΑΚ αγωγή των αναιρεσειόντων απορρίφθηκε τελικώς διότι δεν διαπιστώθηκε παράνομη πράξη, παράλειψη ή υλική ενέργεια ή παράλειψη υλικής ενέργειας των οργάνων του Δημοσίου, η οποία να οδήγησε στο ζημιογόνο αποτέλεσμα, η ανωτέρω αναιρετική απόφαση δέχθηκε, αντιθέτως, ότι στην προκειμένη περίπτωση συνέτρεξαν πράγματι περισσότερες από μια τυπικές πλημμέλειες- παράνομες πράξεις και παραλείψεις των οργάνων του Δημοσίου, τις οποίες, μάλιστα, προσδιόρισε επακριβώς απαριθμώντας αυτές ειδικώς (βλ. Την έβδομη σκέψη της 4410/2015 αποφάσεως του Συμβουλίου της Επικρατείας). Επίσης, το Συμβούλιο της Επικρατείας με την ανωτέρω αναιρετική απόφαση έκρινε ότι η φύση των πλημμελειών αυτών ως τυπικών δεν αναιρούσε τον αιτιώδη σύνδεσμο μεταξύ αυτών και της ζημίας και ότι η η 3741/2013 απόφαση του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών δεν είναι νομίμως και επαρκώς αιτιολογημένη, διότι το δικαστήριο της ουσίας δεν εξέφερε κρίση κατά πόσον οι πλημμέλειες αυτές σωρευτικά εκτιμώμενες, ως αποτελούσες ένα ενιαίο σύνολο, ήταν ικανές και πρόσφορες, αντικειμενικά εξεταζόμενες και κατά την συνήθη πορεία των πραγμάτων και χωρίς τη μεσολάβηση άλλων περιστατικών -τα οποία υπό προϋποθέσεις μπορούσαν να οδηγήσουν σε διακοπή του αιτιώδους συνδέσμου- να επιφέρουν το ζημιογόνο αποτέλεσμα, το οποίο, άλλωστε, πράγματι επέφεραν, στη συγκεκριμένη περίπτωση, αλλά περιορίσθηκε σε αυτοτελή κρίση μιας εκάστης εξ αυτών των πλημμελειών, δηλαδή εξέτασε αυτές μεμονωμένα, παρέπεμψε δε την υπόθεση στο ίδιο δικαστήριο για νέα νόμιμη κρίση. Το δικάσαν διοικητικό εφετείο το οποίο επιλήφθηκε της υπόθεσης μετ' αναίρεση με την ήδη αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση, αντί να συμμορφωθεί προς τα κριθέντα με την ανωτέρω αναιρετική απόφαση και να κρίνει αν οι ως άνω πλημμέλειες - παράνομες ενέργειες ή παραλείψεις των οργάνων του Δημοσίου, σωρευτικά εκτιμώμενες ως ενιαίο σύνολο,

./.


επέφεραν ή όχι στην υπό κρίση περίπτωση το ζημιογόνο αποτέλεσμα, έκρινε εξ υπαρχής την υπόθεση εξετάζοντας εξ υπαρχής αν εν προκειμένω συνέτρεξαν ή όχι παράνομες ενέργειες ή παραλείψεις των οργάνων του Δημοσίου, κατέληξε δε στην κρίση ότι από τις ανωτέρω απαριθμούμενες στην αναιρετική απόφαση εννέα πλημμέλειες συνέτρεξαν μόνον οι δύο, περαιτέρω δε έκρινε ότι οι δύο αυτές παράνομες πράξεις ή παραλείψεις, εξεταζόμενες ως ενιαίο σύνολο, δεν επέφεραν στην υπό κρίση περίπτωση το ζημιογόνο αποτέλεσμα. Με τα δεδομένα όμως αυτά, το δικάσαν διοικητικό εφετείο απέστη από το ανωτέρω κριθέν με την αναιρετική απόφαση και αναγκαίο για τη διάγνωση της υπό κρίση υποθέσεως νομικό ζήτημα της συνδρομής ή όχι αιτιώδους συνδέσμου, κατά την έννοια του άρθρου 105 του ΕισΝΑΚ, μεταξύ παράνομης ζημιογόνου συμπεριφοράς και επελθούσας ζημίας, στην περίπτωση κατά την οποία, όπως εν προκειμένω, συρρέουν, σύμφωνα με τα κριθέντα με την ως άνω αναιρετική απόφαση, οι ως άνω περισσότερες της μιας αλληλοδιάδοχες ζημιογόνες συμπεριφορές, οι οποίες, σύμφωνα με τα διδάγματα της κοινής πείρας, θα μπορούσαν αντικειμενικά συνεκτιμώμενες ως ενιαίο σύνολο να επιφέρουν το ζημιογόνο αποτέλεσμα. Εφόσον δε ο ισχυρισμός περί άρσης του απαραδέκτου του ανωτέρω προβαλλόμενου λόγου αναιρέσεως κατά το άρθρο 53 παρ. 3 του π.δ. 18/1989 είναι βάσιμος, ο ως άνω προβαλλόμενος λόγος αναιρέσεως είναι εξεταστέος και πρέπει να γίνει δεκτός, διότι πράγματι στην προκειμένη περίπτωση, κατά τα προεκτεθέντα, το δικάσαν διοικητικό εφετείο απέστη από τα κριθέντα με την 4410/2015 απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας.

12. Επειδή, κατ' ακολουθίαν των ανωτέρω, πρέπει να γίνει δεκτή η κρινόμενη αίτηση και να αναιρεθεί η προσβαλλόμενη απόφαση. Κατόπιν αυτού παρέλκει ως αλυσιτελής η εξέταση των λοιπών λόγων αναιρέσεως, η υπόθεση δε, η οποία χρειάζεται διευκρίνιση κατά το πραγματικό, πρέπει να παραπεμφθεί εκ νέου στο δικάσαν διοικητικό εφετείο για νέα κρίση.

Διά ταύτα

Δέχεται την αίτηση αναιρέσεως.

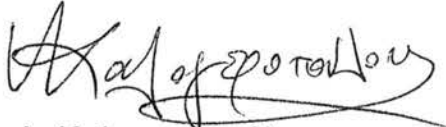
Αναιρεί την 1360/2018 απόφαση του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών, στο οποίο παραπέμπει την υπόθεση, σύμφωνα με το σκεπτικό.

Διατάσσει την απόδοση του παραβόλου. Και

Επιβάλλει στο αναιρεσίβλητο Ελληνικό Δημόσιο τη δικαστική δαπάνη των αναιρεσιόντων, η οποία ανέρχεται στο ποσό των εννιακοσίων είκοσι (920) ευρώ.

Η διάσκεψη έγινε στην Αθήνα στις 25 Νοεμβρίου 2019 και στις 15 Ιουλίου 2020

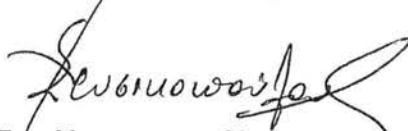
Η Προεδρεύουσα Σύμβουλος



A. Καλογεροπούλου

και η απόφαση δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση της 31ης Δεκεμβρίου 2020.

Η Πρόεδρος του Α' Τμήματος



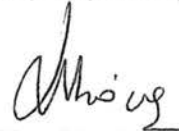
Σπ. Χρυσικοπούλου

Η Γραμματέας



B. Κασιώνη

Η Γραμματέας



Χρ. Μπόκα

ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ

05 ΑΠΡ. 2021



Ι. Χ. Τσαγκαλος

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Για τη νόμιμη σήμανση

05 ΑΠΡ. 2021



Ι. Χ. Τσαγκαλος