

Αριθμός 4410/2015

## ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

### ΤΜΗΜΑ Α΄

Συνεδρίασε δημόσια στο ακροατήριό του στις 20 Οκτωβρίου 2014, με την εξής σύνθεση: Νικ. Σακελλαρίου, Αντιπρόεδρος, Πρόεδρος του Α΄ Τμήματος, Π. Μπράϊμη, Σ. Βιτάλη, Σύμβουλοι, Δ. Εμμανουηλίδης, Στ. Κτιστάκη, Πάρεδροι. Γραμματέας η Β. Ραφαηλάκη, Γραμματέας του Α΄ Τμήματος.

Για να δικάσει την από 2 Δεκεμβρίου 2013 αίτηση:

των: 1) ... και 3) ..., κατοίκων Αθηνών (...), οι οποίοι παρέστησαν με τους δικηγόρους: α) Ηλία Παυλάκη (Α.Μ. 2071 Δ.Σ. Πειραιώς) και β) Προκόπιο Παυλόπουλο (Α.Μ. 7107), που τους διόρισαν με πληρεξούσιο,

κατά του Ελληνικού Δημοσίου, το οποίο παρέστη με την Ευσταθία Τσαούση, Πάρεδρο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους.

Με την αίτηση αυτή οι αναιρεσιόντες επιδιώκουν να αναιρεθεί η υπ' αριθ. 3741/2013 απόφαση του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών.

Η εκδίκαση άρχισε με την ανάγνωση της εκθέσεως του εισηγητή, Παρέδρου Δ. Εμμανουηλίδη.

Κατόπιν το δικαστήριο άκουσε τους πληρεξούσιους των αναιρεσιόντων, οι οποίοι ανέπτυξαν και προφορικά τους προβαλλόμενους λόγους αναιρέσεως και ζήτησαν να γίνει δεκτή η αίτηση και την αντιπρόσωπο του αναιρεσίβλητου Ελληνικού Δημοσίου, η οποία ζήτησε την απόρριψή της.

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

Α φ ο ύ μ ε λ έ τ η σ ε τ α σ χ ε τ ι κ ά έ γ γ ρ α φ α

Σ κ έ φ θ η κ ε κ α τ ά τ ο Ν ό μ ο

1. Επειδή, για την άσκηση της κρινόμενης αιτήσεως έχει καταβληθεί το νόμιμο παράβολο (Α΄ 1292463-4, 3738760/2013 ειδικά έντυπα παραβόλου).

2. Επειδή, με την αίτηση αυτή ζητείται η αναίρεση της 3741/2013 αποφάσεως του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών, με την οποία, αφού συνεκδικάσθησαν αντίθετες εφέσεις των διαδίκων, απορρίφθηκε η έφεση των αναιρεσιόντων, ενώ έγινε δεκτή η έφεση του αναιρεσίβλητου Ελληνικού Δημοσίου, εξαφανίσθηκε η 5734/2012 απόφαση του Διοικητικού Πρωτοδικείου Αθηνών και, ακολούθως, απορρίφθηκε η αγωγή των αναιρεσιόντων. Το Διοικητικό Πρωτοδικείο Αθηνών, στο οποίο είχε παραπεμφθεί η

υπόθεση κατόπιν της 99/2009 αποφάσεως του Τριμελούς Διοικητικού Πρωτοδικείου Θεσσαλονίκης (Μεταβατική Έδρα Πολυγύρου Χαλκιδικής), με την πρωτόδικη απόφασή του, δέχθηκε εν μέρει την από 30.6.2008 αγωγή των αναιρεσειόντων, αναγνώρισε δε, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 4 παρ. 5 του Συντάγματος, την υποχρέωση του Ελληνικού Δημοσίου να καταβάλει ως χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης στην πρώτη αναιρεσειούσα το ποσό των 150.000 ευρώ και σε ένα έκαστο των λοιπών δύο αναιρεσειόντων το ποσό των 200.000 ευρώ, νομιμοτόκως, από την επίδοση της αγωγής μέχρι την εξόφληση, ως χρηματική ικανοποίηση για την ψυχική οδύνη που υπέστησαν από το θάνατο του συζύγου και πατέρα τους, αντίστοιχα, ..., ο οποίος επήλθε κατά την πτώση, την 11η .9.2004, στη θαλάσσια περιοχή της Σιθωνίας του Ν. Χαλκιδικής, του ελικοπτερού τύπου CH-47D (LR) CHINOOK και με αριθμό σειράς ΕΣ 916, του οποίου αυτός ήταν επιβάτης, ως μέλος της συνοδείας του Πατριάρχη Αλεξανδρείας και πάσης Αφρικής κ.κ. Πέτρου Ζ΄.

3. Επειδή, με το άρθρο 12 παρ. 1 του ν. 3900/2010 (Α΄ 213) αντικαταστάθηκαν οι παράγραφοι 3 και 4 του άρθρου 53 του π.δ. 18/1989 (Α΄ 8) ως εξής: «3. 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. 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 ανωτέρω διατάξεων, οι οποίες καταλαμβάνουν τις αιτήσεις αναιρέσεως που ασκούνται μετά την έναρξη ισχύος τους, ανεξαρτήτως του χρόνου δημοσιεύσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως (ΣτΕ 2177/2011 7μ), αν πρόκειται για διαφορά που δεν έχει άμεσο χρηματικό αντικείμενο ή για διαφορά με χρηματικό αντικείμενο τουλάχιστον 40.000 ευρώ ή για διαφορά που ανακύπτει κατόπιν ασκήσεως προσφυγής ουσίας και αφορά περιοδικές παροχές ή τη θεμελίωση του δικαιώματος σε σύνταξη ή τη θεμελίωση του δικαιώματος σε εφάπαξ παροχή και τον καθορισμό του ύψους της, για το παραδεκτό της αιτήσεως αναιρέσεως απαιτείται η προβολή ισχυρισμών με το περιεχόμενο που επιβάλλουν οι διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 53 του π.δ. 18/1989, όπως ισχύει, ενώ, αν πρόκειται για χρηματικού αντικείμενου διαφορά το ποσό της οποίας υπολείπεται των 40.000 ευρώ, η αίτηση αναιρέσεως ασκείται απαραδέκτως, χωρίς να ασκεί καμία επιρροή η τυχόν προβολή ισχυρισμών με το ως άνω περιεχόμενο (ΣτΕ 957, 1311, 2013, 2016/2014). Εξάλλου, στις περιπτώσεις που το παραδεκτό της αιτήσεως αναιρέσεως εξαρτάται από την προβολή ισχυρισμών με το περιεχόμενο που ορίζεται στο νόμο, ο αναιρεσειών βαρύνεται, επί ποινή ολικού ή μερικού απαραδέκτου της αιτήσεώς του, με την υποχρέωση να τεκμηριώσει με ειδικούς και συγκεκριμένους ισχυρισμούς που περιέχονται στο εισαγωγικό δικόγραφο είτε ότι δεν υπάρχει νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας επί συγκεκριμένου νομικού ζητήματος, δηλαδή επί ζητήματος ερμηνείας διατάξεως νόμου ή γενικής αρχής του ουσιαστικού ή δικονομικού δικαίου, κρίσιμου για την επίλυση της ενώπιον του Δικαστηρίου αγόμενης διαφοράς, είτε ότι οι παραδοχές της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως επί ενός τέτοιου νομικού ζητήματος έρχονται σε αντίθεση προς νομολογία ανώτατου δικαστηρίου ή προς ανέκκλητη απόφαση διοικητικού δικαστηρίου, ανεξαρτήτως αν η ερμηνεία διατυπώνεται στην μείζονα ή την ελάσσονα πρόταση του δικανικού συλλογισμού της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως (ΣτΕ 4877/2012 7μ, 4163/2012 7μ, 2182, 2582, 3994/2013, 329, 1311, 1913/2014 κ.α.). Εν όψει αυτών, ναι μεν, όπως έχει κριθεί, λόγοι αναιρέσεως, με τους οποίους αμφισβητείται η επάρκεια της

αιτιολογίας της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως σε σχέση με τα πραγματικά περιστατικά που δέχθηκε το δικαστήριο της ουσίας δεν θέτουν νομικό ζήτημα υπό την ως άνω έννοια, καθώς δεν αφορούν σε ερμηνεία διατάξεως νόμου ή γενικής αρχής δυνάμενη να έχει γενικότερη εφαρμογή, το θέτουν, όμως, εκείνοι που αναφέρονται στο νομικό χαρακτηρισμό των πραγματικών περιστατικών που το δικαστήριο αυτό δέχθηκε ανελέγκτως. Και αυτό, διότι η επίλυση ενός τέτοιου ζητήματος μπορεί να δημιουργήσει νομολογιακό προηγούμενο με κατευθυντήρια λειτουργία ή γενικότερη εφαρμογή κατά την επίλυση άλλων διαφορών. Οπότε, σε μία τέτοια περίπτωση, νομολογία θεωρείται ότι υπάρχει, μόνον όταν έχει επιλυθεί από το Συμβούλιο της Επικρατείας υπόθεση υπό τα ίδια ή ουσιαστικά παρεμφερή πραγματικά περιστατικά, διότι μόνον τότε μπορεί να θεωρηθεί ότι πρόκειται για το ίδιο νομικό ζήτημα (ΣτΕ 550/2015 7μ., 582-7/2015 7μ., πρβ. ΣτΕ 1623/2015). Εξάλλου, σε περίπτωση ερμηνείας και εφαρμογής από τα δικαστήρια της ουσίας αορίστων νομικών εννοιών (π.χ. εύλογος χρόνος, αιτιώδης σύνδεσμος κ.ά.) που αποτελούν στοιχεία του εφαρμοστέου από τα δικαστήρια της ουσίας κανόνα δικαίου, εφόσον οι εν λόγω αόριστες νομικές έννοιες προσδιορίζονται με βάση τα πραγματικά δεδομένα της κάθε υποθέσεως, ζήτημα νομολογιακού προηγούμενου μπορεί να τεθεί μόνον, εφόσον έχει αποφανθεί το Δικαστήριο σε υπόθεση με όμοια ή παρεμφερή νομικά και πραγματικά γεγονότα, διότι τότε και μόνον μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει επιλυθεί από το Συμβούλιο της Επικρατείας το ίδιο νομικό ζήτημα (ΣτΕ 266, 3578, 4181, 4782-3, 4962-3/2014). Τέλος, εάν τεκμηριωθεί η αντίθεση της προσβαλλομένης αποφάσεως προς τις σχετικές δικαστικές αποφάσεις ή η έλλειψη νομολογίας του Συμβουλίου της Επικρατείας, η αίτηση είναι παραδεκτή και ερευνάται, μόνο κατά το μέρος και ως προς τους λόγους που αφορούν το συγκεκριμένο νομικό ζήτημα για το οποίο είτε υπάρχει αντίθεση της προσβαλλόμενης αποφάσεως προς τις σχετικές δικαστικές αποφάσεις, είτε υπάρχει έλλειψη νομολογίας του Συμβουλίου της Επικρατείας (ΣτΕ 1196, 4383/2014, 4519, 2077/2013).

4. Επειδή, η κρινόμενη αίτηση, ως εκ του χρόνου ασκήσεώς της (4.12.2013), εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 53 του π.δ. 18/1989, όπως αντικαταστάθηκαν από τις διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 12 του ν. 3900/2010. Προς άρση του απαραδέκτου της κρινόμενης αιτήσεως αναιρέσεως, η οποία έχει χρηματικό αντικείμενο, το οποίο υπερβαίνει το όριο των 40.000 ευρώ για κάθε έναν από τους αναιρεσίοντες, προβάλλεται ότι δεν υπάρχει νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας ως προς το κατά πόσον ανακύπτει ευθύνη του Δημοσίου κατ' εφαρμογήν των διατάξεων του άρθρου 105 Εισ.Ν.Α.Κ. εν γένει, σε περίπτωση πτώσεως στρατιωτικού εναερίου μέσου (ελικοπτήρου), στο οποίο επιβαίνουν εκτός από το στρατιωτικό προσωπικό και πολίτες, και το οποίο χρησιμοποιείται για την εκτέλεση μη στρατιωτικής αποστολής (μεταφορά VIP προσώπου, του Πατριάρχη Αλεξανδρείας και πάσης Αφρικής, με τη συνοδεία του). Ο ισχυρισμός δε αυτός περί άρσεως του απαραδέκτου προβάλλεται βασίμως, διότι δεν έχει απασχολήσει τη νομολογία το ανωτέρω εκτιθέμενο ζήτημα, το οποίο συνάπτεται με την ερμηνεία του νόμου και συγκεκριμένα την εφαρμογή των προϋποθέσεων του άρθρου 105 Εισ.Ν.Α.Κ. υπό τις ως άνω συγκεκριμένες περιστάσεις, οι οποίες, κατά τα διδάγματα της κοινής πείρας και λογικής, απαιτούν για την εκτέλεση της σχετικής επιχειρήσεως λόγω και της φύσεώς της αυξημένη ένταση δυνάμεων του στρατιωτικού προσωπικού και αυστηρά τήρηση των κανόνων ασφαλείας.

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 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 (βλ. ΣτΕ 322/2009 7μ. κ.ά.), χωρίς να απαιτείται και η διαπίστωση πταίσματος του οργάνου (βλ. 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, 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 μεταγενεστέρων 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 συνδρομής 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 και ζημιογόνες συμπεριφορές, λαμβανόμενες υπ' όψιν ως ενιαίο σύνολο, ήταν ικανές και πρόσφορες να επιφέρουν το ζημιογόνο αποτέλεσμα.

6. Επειδή, στην προκειμένη περίπτωση, με την αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση έγιναν δεκτά τα εξής: Από τα στοιχεία της δικογραφίας, στα οποία συμπεριλαμβάνεται, 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 πτώσεως αυτού, προέκυψε ότι την 9.9.2004 το ΓΕΣ/ΔΑΣ (Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Αεροπορίας Στρατού), κατόπιν αιτήματος του Πατριαρχείου Αλεξανδρείας, που εγκρίθηκε από το Υπουργείο Εθνικής Ύμνας, εξέδωσε διαταγή διαθέσεως 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 Ύγιο Όρος την 11.9.2004 και εν συνεχεία από το Ύγιο Όρος στην Αθήνα την 15.9.2004. Στην ίδια διαταγή καθορίστηκαν οι χρονικές λεπτομέρειες της μετακίνησης της 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 ορίστηκε ότι, όσοι εκ των επιβαινόντων δεν είχαν τη δημοσιοϋπαλληλική ιδιότητα, έπρεπε να επιδείξουν στον κυβερνήτη του ελικοπτέρου ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Μεταξύ αυτών που πράγματι επέδειξαν τέτοιο συμβόλαιο ανήκε και ο επιβαίνων, .... Στο σχέδιο πτήσεως 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 όψεως με προβλεπόμενη διάρκεια 1 ώρας και 30 λεπτών μετά την απογείωση. Ο Διοικητής του 4ου ΤΕΑΣ, Αντισυνταγματάρχης ..., επέλεξε για την εκτέλεση της αποστολής το ελικόπτερο (Ε/Π) CHINOOK με αριθμό ΕΣ-916, όρισε δε ως πλήρωμα τον ..., Ταγματάρχη, ως κυβερνήτη, τον εαυτό του ως συγκυβερνήτη και τους μηχανικούς ..., Αρχιλοχίες και το ..., Ανθυπασπιστή. Την 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 προσγειώσεως στις Καρυές την 11.08. Κατά τη διάρκεια της πτήσεως, οι χειριστές επικοινωνήσαν με το 2ο Κέντρο Ελέγχου Πάρνηθας, το στρατιωτικό αεροδρόμιο Σκύρου, τον έλεγχο προσεγγίσεως 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 προσγειώσεως 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 εξαφανίστηκε 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 συντρίμμιων και πτωμάτων. Κατά τα αναφερόμενα στην έκθεση πραγματογνωμοσύνης, 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 περιστενελλέγησαν ήταν θανατηφόροι και δεν προέκυψαν ίχνη εκδηλώσεως πυρκαγιάς ή εκρήξεως πριν ή μετά την πρόσκρουση του ελικοπτέρου στη θάλασσα. Κατά την ίδια έκθεση, το ελικοπτερο κατασκευάστηκε από την εταιρία BOEING Rotorcraft (Philadelphia), παραδόθηκε στον Ελληνικό Στρατό την 26.12.2001, ήταν δίκινητήριο, συζευγμένων στροφείων, σχεδιασμένο για τη μεταφορά στρατευμάτων και υλικού, κατά τη διάρκεια της ημέρας και της νύκτας υπό συνθήκες όψεως 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 πτήσεως. Περαιτέρω, τα μέλη του πληρώματος διέθεταν κατά τον χρόνο τελέσεως του ατυχήματος δελτία ετήσιας υγειονομικής εξετάσεως ιπταμένου σε ισχύ, πλην του συγκυβερνήτη, του οποίου η τελευταία υγειονομική εξέταση είχε γίνει την 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 πτήσεως 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 όψεως στο εν λόγω ελικοπτερο έγινε την 4.8.2004 και ήταν επιτυχής, ενώ του δευτέρου έγινε την 9.1.2003 και ήταν επίσης επιτυχής. Ακολούθως, 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 διακυβερνήσεως, 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 πτήσεως, 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. Όπως προκύπτει δε από την αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση, όσον αφορά την τήρηση των διαδικασιών και των προγραμμάτων συντηρήσεως του ελικοπτέρου, από τη μελέτη των μητρώων και των εντύπων συντηρήσεως των μητρώων ιστορικών αρχείων, στοιχείων εφαρμογής τεχνικών οδηγιών, παρελκόμενων κινητήρων, πινάκων αναφοράς AVIM, δελτίων επισκευών, πινακίδων επισκευών στο συνεργείο, καθώς και εντύπων περί εκκρεμοσών εργασιών και ημερολογιακών επιθεωρήσεων, οι πραγματογνώμονες διαπίστωσαν ότι δεν υπήρχε κάποιο κρίσιμο εξάρτημα του ελικοπτέρου που έχρηζε αντικαταστάσεως, 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 συντηρήσεως που ακολουθήθηκε κατά το ανωτέρω χρονικό διάστημα ήταν στα πλαίσια των προδιαγραφών του κατασκευαστή και δεν προέκυψαν στοιχεία συχνών βλαβών, γενικώς ή σε επιμέρους συστήματα. Ειδικώς, ως προς την εφαρμογή της Τεχνικής Οδηγίας Εξυπηρετήσεως (Service Bulletin SB-145-62-1036), που εξέδωσε η κατασκευάστρια εταιρεία λόγω εμφανίσεως 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 στροφέιο), οι πραγματογνώμονες ανέφεραν ότι, την 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 πτώσεως 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 3100 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 2500 πόδια, με ταχύτητα εδάφους μειωμένη στους 77 περίπου κόμβους ανά ώρα, δηλ. κατήλθε με μέσο βαθμό καθόδου 3600 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, υπολογίστηκε 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), κατήλθε με μέσο όρο καθόδου 3600 πόδια ανά λεπτό, στα 1900 πόδια και αυξημένη μέση ταχύτητα εδάφους 110 περίπου κόμβους. Μεταξύ των σημείων Ε΄ και ΣΤ κατήλθε με ραγδαίο βαθμό (7200 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΄΄ Ν24ο 11΄ 38΄΄ Ε και κατόπιν εξαφανίστηκε από την οθόνη του. Από το γεγονός δε ότι ο πιλότος ανήγγειλε ότι θα ανέβαινε στα 4500 πόδια, αλλά διατήρησε το υψόμετρο των 3500 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 πτερύγων και τα ευρήματα από τα συντρίμμια δείχνουν ότι κάποια βλάβη, η οποία δεν προσδιορίστηκε, 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 εντοπίστηκε 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 κινήσεως στο πρόσθιο στροφέιο. 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 συγκρούστηκαν μεταξύ τους και κόπηκαν στον αέρα. Με τον τρόπο αυτό, η άντωση που δημιουργούσαν οι πτέρυγες ελαττώθηκε αισθητά και πραγματοποιήθηκε η τελευταία φάση της πτώσεως (Ε-Στ), περίπου κατά την κατακόρυφο. Από τη μελέτη των πτερύγων των στροφείων και των αξόνων μεταδόσεως ισχύος στην οροφή του ελικοπτέρου, που πραγματοποίησαν ειδικοί από το Πανεπιστήμιο Πατρών, σχετικά με τη διερεύνηση των αιτιών του ατυχήματος, διαπιστώθηκε επαφή μιας εμπρόσθιας πτέρυγας (πράσινης) με τους άξονες στην οροφή του ελικοπτέρου. Η πτέρυγα χτύπησε τον άξονα όχι με το ακροπερύγιο, αλλά δύο μέτρα εσωτερικά αυτού, πιθανότατα λόγω προηγούμενης θραύσεως του εξωτερικού τμήματος με αποτέλεσμα την πρόκληση στρεβλώσεως και στη συνέχεια θραύσεως του άξονα μεταδόσεως κινήσεως και, κατά συνέπεια, αποσυντονισμού των στροφείων, με επακόλουθο την αποδεδειγμένη σύγκρουση μεταξύ των πτερύγων των δύο στροφείων. Ως πιθανότερη αλληλουχία συγκρούσεως 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 μεταδόσεως κινήσεως 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 εμπειρογνομόνων 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 πτήσεως, όπως αυτή που περιήλθε το ελικόπτερο κατά την κάθοδο του με μεγάλο βαθμό. Εξάλλου, στην αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση αναφέρεται ότι 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 πτήσεως, τα οποία ήταν αυτόνομα και λειτουργούσαν με αντλίες που λάμβαναν κίνηση από το εμπρόσθιο και οπίσθιο κιβώτιο μεταδόσεως κινήσεως, όσο οι κινητήρες περιστρέφονταν 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 πτήσεως έπρεπε να βρεθεί στη θέση «BOTH», η επιλογή δε της θέσεως «1» ουσιαστικά απομόνωσε το No 2 υδραυλικό σύστημα από το σύστημα ελέγχου πτήσεως και αδραντοποίησε το No 2 AFCS (Advanced Flight Control System – Προηγμένο σύστημα ελέγχου πτήσεως), ενέργεια η οποία δεν επηρέασε την



ασφάλεια της πτήσεως, με την προϋπόθεση ότι το Νο 1 υδραυλικό σύστημα λειτουργούσε κανονικά και έτσι διατυπώθηκε η άποψη ότι το πλήρωμα πιθανόν να αντιμετώπισε μια κατάσταση απώλειας πίεσεως στο Νο 2 υδραυλικό σύστημα, την οποία προσπάθησε να λύσει, 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 θέσεως «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 πτήσεως, υπό την προϋπόθεση ότι το Νο 1 υδραυλικό σύστημα λειτουργούσε κανονικά. Η επιλογή της θέσεως «1» πιθανώς μπορούσε να δικαιολογηθεί ως μια προσπάθεια του πληρώματος να απομονώσει το Νο2 υδραυλικό σύστημα, το οποίο, πέραν της απώλειας πίεσεως (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 συνθήκες πανικού στους επιβάτες. Επίσης, κατά την αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση, 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 υπερφορτίσεως 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 υπερφορτίσεως και στα δύο προηγμένα συστήματα ελέγχου πτήσεως (AFCS). Περαιτέρω, αναφερόταν ότι το σύστημα αυτό δεν θεωρήθηκε κρίσιμο για την πτήση του ελικοπτέρου, διότι υποβοηθούσε τον έλεγχο της πτήσεως 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 πτήσεως, απαιτούσε, όμως, ετοιμότητα και δεξιότητα χειρισμού, που ήταν συνάρτηση της εκπαιδεύσεως 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 πτήσεως, εφόσον η αρχική εκτροπή του ελικοπτέρου ήταν εγκαίρως αντιληπτή, ενώ, εξάλλου, από τα στοιχεία δεν ήταν βέβαιο ότι υπήρξε βλάβη στα προηγμένα συστήματα ελέγχου πτήσεως, 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 πτώσεως του ελικοπτέρου, θεώρησε, όμως, ως πλέον πιθανό αίτιο την απώλεια πίεσεως στο Νο 2 υδραυλικό σύστημα ελέγχου πτήσεως, κατά την αντιμετώπιση της οποίας, σε συνδυασμό με άλλους συμβάλλοντες παράγοντες, το ελικόπτερο περιήλθε σε ασυνήθη κατάσταση πτήσεως με συνέπεια της προκλήσεως υπερβολικού πτερυγισμού, ο οποίος οδήγησε σε χτύπημα της εμπρόσθιας πτέρυγας στον άξονα της οροφής του ελικοπτέρου, ακολούθως δε σε αποσυγχρονισμό των στροφείων και σύγκρουση των πτερυγίων 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 συνέβαλε στην αδυναμία αντιμετώπισης της καταστάσεως λόγω της αυξήσεως 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, από την αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση προκύπτει ότι είχε ασκηθεί ποινική δίωξη κατ' αγνώστων (στρατιωτικών), μεταξύ άλλων για τα αδικήματα: α) της διαταράξεως 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) εκθέσεως, 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 πτήσεως, συνετέλεσε στην αποτυχημένη αντιμετώπιση της βλάβης και την παραγωγή θανατηφόρων αποτελεσμάτων, γ) παραβάσεως 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 στοιχειοθετούνταν, 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 δίωξεως, 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. Οι ήδη αναιρεσιόντες άσκησαν αγωγή αποζημιώσεως, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 105 Εισ.Ν.Α.Κ. λόγω παρανόμων πράξεων και παραλείψεων των οργάνων του Υπουργείου Εθνικής Ύμνας και της Αεροπορίας Στρατού, οι οποίες αφορούσαν αφ' ενός μεν στη συντήρηση του ελικοπτέρου και στην οργάνωση, προετοιμασία και εκτέλεση της επίδικης πτήσεως 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, αφ' ετέρου δε στη μη χρήση των ζωνών ασφαλείας από τον συγκυβερνήτη (Κ2, ο οποίος μάλιστα δεν είχε κριθεί έμπειρος για τον χειρισμό του εν λόγω ελικοπτέρου) κατά παράβαση του Γενικού Κανονισμού Αεροπορίας Στρατού. Με την εν λόγω αγωγή, έγινε αναφορά στο ιστορικό της μοιραίας πτήσεως, η οποία κατέληξε στη συντριβή και τον ακαριαίο θάνατο όλων των επιβαινόντων, μεταξύ των οποίων και του συγγενούς τους 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 αναιρεσιόντες ενώπιον του Διοικητικού Πρωτοδικείου Αθηνών, εξειδίκευσαν την εν λόγω αξίωση, αναφέροντας ότι, κατά την έννοια του άρθρου 105 Εισ.ΝΑΚ, η ευθύνη του Δημοσίου ήταν αντικειμενική, τούτο δε κατά μείζονα λόγο όταν προκαλούνταν βλάβη λόγω χρήσεως από το Δημόσιο κινδυνωδών πηγών, ως εν προκειμένω. Συναφώς προς την κύρια βάση της αγωγής τους (105 Εισ.ΝΑΚ), οι αναιρεσιόντες 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 ..., σύμφωνα με το οποίο η ως άνω οικογένεια ικανοποιήθηκε εξωδικαστικώς, το οποίο, κατά τους αναιρεσιόντες 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 αναιρεσιόντες 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 αναιρεσιβλητό Ελληνικό Δημόσιο, σύμφωνα με το οποίο απαιτούνταν η μεσολάβηση παράνομης πράξεως ή παραλείψεως για την επιδίκαση αποζημιώσεως, άλλως, ήταν δυνατή η καταβολή αποζημιώσεως 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 ότι απαλλάσσονταν, κατά το Δημόσιο, 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 υποθέσεως, 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 αναιρεσιόντες 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, ο οποίος δεν είναι όργανο του Ελληνικού Δημοσίου, επέβαινε σε ιπτάμενο μέσο κλάδου των Ενόπλων Δυνάμεων της Χώρας ως μέλος 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 πτήσεως, η οποία αποτελούσε ιδιαίτερη πηγή κινδύνων αναγκαίων για την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος, και υπέστη υπέρμετρη ζημία και συγκεκριμένα επήλθε θάνατος αυτού εξαιτίας της πτώσεως του ιπτάμενου μέσου, η οικογένειά του εδικαιούτο χρηματικής ικανοποίησεως 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 ικανοποίησεως 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 ..., κατ' ανάλογη εφαρμογή διατάξεων του Αστικού Κώδικα. Εν προκειμένω, το πρωτόδικο δικαστήριο έκρινε ότι δεν μπορούσε να υποκαταστήσει την Επιτροπή Πραγματογνωμόνων στο πόρισμά της περί αδυναμίας διακριβώσεως των ακριβών αιτιών, το οποίο συνιστούσε τεχνικής φύσεως ζήτημα, και δεν προσδιόρισε το ίδιο το δικαστήριο το πρώτον τα αίτια της πτώσεως. 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 ... υπέστη υπέρμετρη ζημία και οι αναιρεσιόντες δοκίμασαν ψυχικό πόνο από τον αιφνίδιο θάνατό του, ότι

δεν εντοπίστηκε 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 συμψηφίζοταν προς την ενδεχόμενη ευθύνη των κατασκευαστριών εταιρειών του επίδικου ελικοπτέρου, το πρωτοβάθμιο δικαστήριο επιδίκασε τα ποσά των 150.000 στη σύζυγο του θανόντος και των 200.000 ευρώ σε κάθε ένα από τα τέκνα του, νομιμοτόκως, από την επίδοση της αγωγής μέχρι την εξόφληση. Κατά της αποφάσεως του πρωτοβαθμίου δικαστηρίου ασκήθηκαν από τους διαδίκους αντίθετες εφέσεις. Οι αναιρεσιζήτοντες προσέβαλαν το κεφάλαιο της μη αποδοχής της αδικοπρακτικής 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 διαπιστώσεως παρανομίας ή κατ' εφαρμογή ειδικής διατάξεως νόμου που θεσμοθετούσε αντικειμενική, άνευ πταισματος, ευθύνη του Δημοσίου. Εξάλλου, αμφισβήτησε τον κρατικό σκοπό της επίδικης πτήσεως, αλλά και την εν γένει θεμελίωση αγωγίμης αξιώσεως 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 ήδη αναιρεσιβαλλόμενη απόφασή του, έκρινε ότι υποχρέωση του Δημοσίου προς καταβολή αποζημιώσεως ή χρηματικής ικανοποιήσεως 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 διατάξεως νόμου. Εν προκειμένω, το δευτεροβάθμιο δικαστήριο δεν εντόπισε ειδική διάταξη της κείμενης νομοθεσίας που καθιέρωνε ευθύνη του Δημοσίου. Κατ' ακολουθίαν, το δικάσαν Διοικητικό Εφετείο εξαφάνισε την απόφαση του πρωτοβαθμίου δικαστηρίου, δίκασε περαιτέρω την αγωγή, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 105 ΕισΝΑΚ, την οποία απέρριψε, 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 .... Συγκεκριμένα, το δικάσαν Διοικητικό Εφετείο, λαμβάνοντας υπ' όψιν του ότι: α) η επιτροπή πραγματογνωμόνων, αν και κατέληξε στο πόρισμα ότι δεν κατέστη δυνατόν να διακριβωθούν τα ακριβή αίτια της πτώσεως του ελικοπτέρου, θεώρησε, όμως, ως πλέον πιθανό αίτιο την απώλεια πίεσεως στο Νο2 υδραυλικό σύστημα ελέγχου πτήσεως, κατά την αντιμετώπιση της οποίας, σε συνδυασμό με άλλους συμβάλλοντες παράγοντες, το ελικόπτερο περιήλθε σε ασυνήθη κατάσταση πτήσεως 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 Νο2 AFCS συσκευής (προηγμένο σύστημα ελέγχου πτήσεως), η οποία πιθανόν συνέβαλε στην αδυναμία αντιμετώπισεως της καταστάσεως λόγω της αυξήσεως 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 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 θέσεως «1» στο διακόπτη Flight Control HYD, ουσιαστικά απομόνωσε το Νο2 υδραυλικό σύστημα από το σύστημα ελέγχου πτήσεως και ότι η επιλογή αυτή δεν επηρέαζε την ασφάλεια της πτήσεως, με την προϋπόθεση ότι το Νο1 υδραυλικό σύστημα λειτουργούσε κανονικά, η επιλογή

δε αυτή δικαιολογούνταν ως μια προσπάθεια του πληρώματος να απομονώσει το Νο2 υδραυλικό σύστημα, το οποίο πέραν της απώλειας πίεσεως 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 (...), η τοποθέτηση του διακόπτη αυτού στην ανωτέρω θέση, στην περίπτωση απώλειας πίεσεως στο υδραυλικό σύστημα λόγω διαρροής υδραυλικού υγρού, ήταν ανώφελη ενέργεια και ότι οι χειριστές έπρεπε να επιδιώξουν την άμεση προσγείωση με το Νο1 υδραυλικό σύστημα, έκρινε ότι η τοποθέτηση από τους χειριστές του CHINOOK του διακόπτη FLIGHT CONTROL HYD στη θέση 1, δεν επηρέαζε την ασφάλεια της πτήσεως, 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 προσγειωθεί με το άλλο υδραυλικό σύστημα που διέθετε. Ακολούθως, το δευτεροβάθμιο δικαστήριο, λαμβάνοντας υπ' όψιν του ότι: α) ο συγκυβερνήτης του ελικοπτέρου ... και Διοικητής του 4ου ΤΕΑΣ, δεν είχε δελτίο υγειονομικής εξετάσεως ιπταμένου εν ισχύ και δεν είχε υποβληθεί μέσα στο έτος 2004 στις προβλεπόμενες αξιολογήσεις θεωρητικές και πτητικές των χειριστών και επίσης η τελευταία του πτήση όψεως ήταν στις 25-6-2004 (78 ημέρες πριν το ατύχημα), β) 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 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 οποίος είχε γενικό σύνολο ωρών πτήσεως 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 εσπερίτο 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 μετακινήσεως 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, έκρινε ότι δεν προέκυψε, στην προκειμένη περίπτωση, ότι οι προαναφερθείσες τυπικές ελλείψεις και το γεγονός ότι δεν φορούσε ζώνες ασφαλείας προκάλεσαν αιτιωδώς τη συντριβή του ελικοπτέρου.

7. Επειδή, η κρίση αυτή του δικάσαντος διοικητικού εφετείου, 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 (ΣτΕ 3400/2000, 3055/2007, 2270/2009, 2645/2014). Περαιτέρω δε, η σχετική κρίση του δικάσαντος δικαστηρίου 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 ζημιόγONO 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 εξέτασεως 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 ελικοπτέρου CH-47D, 3) ότι ο συγκυβερνήτης δεν είχε χαρακτηριστεί ως έμπειρος χειριστής του συγκεκριμένου τύπου ελικοπτέρου, 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 No 2 υδραυλικό σύστημα από το σύστημα ελέγχου πτήσεως και κατέστη αδρανές το No 2 προηγμένο σύστημα ελέγχου πτήσεως (AFCS), γεγονός το οποίο, σε συνδυασμό και με άλλους συμβάλλοντες παράγοντες, οδήγησε σε απώλεια πιέσεως και διαρροή υδραυλικού υγρού, η οποία γίνεται πάνω στους επιβαίνοντες με συνέπεια την πρόκληση άγχους στο πλήρωμα και συνθήκες 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. Συνεπώς, η κρινόμενη αίτηση πρέπει να γίνει δεκτή κατά τα βασίμως προβαλλόμενα, να αναιρεθεί η προσβαλλόμενη απόφαση, να παραλειφθεί ως αλυσιτελής η εξέταση των λοιπών λόγων αναιρέσεως και η υπόθεση, που χρειάζεται διευκρίνιση ως προς το πραγματικό, να παραπεμφθεί στο δικάσαν διοικητικό εφετείο για νέα κρίση.

**Δ ι ά τ α ύ τ α**

Δέχεται την κρινόμενη αίτηση.

Αναιρεί την 3741/2013 απόφαση του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών, στο οποίο παραπέμπει την υπόθεση, σύμφωνα με το σκεπτικό.

Διατάζει την απόδοση του καταβληθέντος παραβόλου.

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 29 Δεκεμβρίου 2014, στις 22 Ιανουαρίου 2015 και στις 23 Νοεμβρίου 2015

Ο Πρόεδρος του Α΄ Τμήματος Η Γραμματέας του Α΄ Τμήματος

και ήδη Πρόεδρος

του Συμβουλίου της Επικρατείας

Νικ. Σακελλαρίου Β. Ραφαηλάκη

και η απόφαση δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση της 14ης Δεκεμβρίου 2015.

Ο Πρόεδρος του Α΄ Τμήματος Η Γραμματέας του Α΄ Τμήματος

Αν. Γκότσης Β. Ραφαηλάκη