

ΑΠ 1238/2005

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΑΡΕΙΟΥ ΠΑΓΟΥ

Ε' ΠΟΙΝΙΚΟ ΤΜΗΜΑ

Συγκροτήθηκε από τους Δικαστές: Νικόλαο Γεωργίλη, Αντιπρόεδρο, Ανδρέα Μοσχανδρέου, Γεώργιο Ναυπλιώτη, Πολύκαρπο Βούλγαρη και Δημήτριο Κιτριδίδη-Εισηγητή, Αρεοπαγίτες.

Συνήλθε σε δημόσια συνεδρίαση στο Κατάστημά του στις 12 Νοεμβρίου 2004, με την παρουσία του Αντεισαγγελέα του Αρείου Πάγου Βασιλείου Μαρκή (γιατί κωλύεται ο Εισαγγελέας) και της Γραμματέως Ευδοκίας Φραγκίδη, για να δικάσει την αίτηση των αναιρεσειόντων-κατηγορουμένων: 1. Ι. Γ. του Ε. και 2. Α. Φ. του Ι., κατοίκων Θεσσαλονίκης, που εκπροσωπήθηκαν από την πληρεξούσια δικηγόρο τους Αλεξάνδρα Μαύρου-Τσάκου, για αναίρεση της 3802/2002 αποφάσεως του Τριμελούς Εφετείου Θεσσαλονίκης, με πολιτικώς ενάγοντες τους: 1. Μ. σύζυγο Α. Μ., το γένος Ν. Μ., κάτοικο Κοζάνης, που εκπροσωπήθηκε από τον πληρεξούσιο δικηγόρο της Μάρκο Φλώρο, 2. Α. Λ., 3. Ε. Λ., 4. Δ. Λ., 5. Π. Λ., 6. Μ. Κ. σύζυγο Α. Π., 7. Λ. χήρα Ε. Ο., 8. Μ. χήρα Ι. Κ., 9. Μ. Μ. του Σ., 10. Γ. Κ., που δεν παρέστησαν στο ακροατήριο, 11. Χ. χήρα Ε. Π., το γένος Α. Κ., κάτοικο Γραϊκοχωρίου Θεσπρωτίας, που παρέστη με τον πληρεξούσιο δικηγόρο της Ηλία Παυλάκη, 12. Χ. Ζ. του Ι., κάτοικο Αιανής Κοζάνης, που παρέστη με τον πληρεξούσιο δικηγόρο του Μάρκο Φλώρο, 13. Ι. Κ. του Γ., 14. Χ. Σ. του Γ., 15. Α. Ν. του Α., κατοίκους Αιανής Κοζάνης, που εκπροσωπήθηκαν από τον πληρεξούσιο δικηγόρο τους Μάρκο Φλώρο, 16. Σ. Β., που δεν παρέστη στο ακροατήριο, 17. Β. Φ. του Α., κάτοικο Αιανής Κοζάνης, 18. Ε. χήρα Δ. Β., το γένος Μ. Π., κάτοικο Βελβεντό Κοζάνης, 19. Ν. Κ. του Δ., κάτοικο Αιανής Κοζάνης, που εκπροσωπήθηκαν από τον πληρεξούσιο δικηγόρο τους Μάρκο Φλώρο, 20. Α. Ν. του Λ., κάτοικο Αθηνών, που παρέστη με τον πληρεξούσιο δικηγόρο του Μάρκο Φλώρο, 21. Α. Κ., 22. Ε. Τ. και 23. Τ. Κ., που δεν παρέστησαν στο ακροατήριο.

Το Τριμελές Εφετείο Θεσσαλονίκης με την ως άνω απόφασή του διέταξε όσα λεπτομερώς αναφέρονται σ' αυτή, και οι αναιρεσειόντες-κατηγορούμενοι, ζητούν την αναίρεση αυτής, για τους λόγους που αναφέρονται στην από 14 Φεβρουαρίου 2003 αίτησή τους αναίρεσεως, η οποία καταχωρίστηκε στο οικείο πινάκιο με τον αριθμό 703/2003.

Α. άκουσε

Τ. πληρεξουσίους των διαδίκων που ζήτησαν όσα αναφέρονται στα σχετικά πρακτικά και τον Αντεισαγγελέα που πρότεινε να απορριφθεί η προκείμενη αίτηση ανάρσεσης.

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΟ

Επειδή από το συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 302 παρ. 1 και 28 του Π.Κ. προκύπτει, ότι για τη στοιχειοθέτηση του εγκλήματος της ανθρωποκτονίας από αμέλεια μη συνειδητή, απαιτείται αντικειμενικά μεν πρόκληση θανατώσεως άλλου, υποκειμενικά δε α)μη καταβολή από το δράστη της επιβαλλόμενης κατ' αντικειμενική κρίση προσοχής, την οποία κάθε μετρίως συνετός και ευσυνείδητος άνθρωπος οφείλει υπό τις ίδιες περιστάσεις να καταβάλει βάσει των νομικών κανόνων, των συνηθειών που επικρατούν στις συναλλαγές και της κοινής πείρας και λογικής και β)δυνατότητα του δράστη, βάσει των προσωπικών του περιστάσεων, γνώσεων και ικανοτήτων, να προβλέψει και αποφύγει το αξιόποιο αποτέλεσμα, το οποίο πρέπει να τελεί σε αιτιώδη σύνδεσμο προς την πράξη ή παράλειψή του. Όταν δε η αμέλεια δεν συνίσταται σε ορισμένη ενέργεια ή παράλειψη αλλά αποτελεί σύνολο συμπεριφοράς που προηγήθηκε του αποτελέσματος, για τη στοιχειοθέτηση της με τον τρόπο αυτό διαπραττόμενης ανθρωποκτονίας από αμέλεια, που αποτελεί έγκλημα τελούμενο με παράλειψη, απαιτείται η συνδρομή και των όρων του άρθρου 15 του Π.Κ., κατά το οποίο, όπου ο νόμος για την ύπαρξη αξιόποινης πράξεως απαιτεί να έχει επέλθει ορισμένο αποτέλεσμα, η μη αποτροπή του τιμωρείται όπως η πρόκλησή του με ενέργεια, αν ο υπαίτιος της παραλείψεως είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να παρεμποδίσει την επέλευση του αποτελέσματος. Κατά την έννοια της τελευταίας αυτής διατάξεως αναγκαία προϋπόθεση εφαρμογής της είναι η ύπαρξη νομικής υποχρέωσης του υπαιτίου προς ενέργεια που τείνει στην παρεμπόδιση του αποτελέσματος για την επέλευση του οποίου ο νόμος απειλεί ορισμένη ποινή. Η υποχρέωση αυτή μπορεί να πηγάζει από ρητή διάταξη του νόμου ή από σύμπλεγμα νομικών καθηκόντων που συνδέονται με ορισμένη έννομη σχέση του υποχρέου, ή από σύμβαση ή από ορισμένη συμπεριφορά του υπαιτίου, από την οποία δημιουργήθηκε ο κίνδυνος επελεύσεως του εγκλήματος αποτελέσματος. Όταν το έγκλημα της ανθρωποκτονίας από αμέλεια είναι απότοκο συνδρομής αμέλειας πολλών προσώπων, το καθένα από αυτά κρίνεται και ευθύνεται αυτοτελώς και ανεξαρτήτως των άλλων κατά το λόγο της αμέλειας που επιδείχθηκε από αυτό και εφόσον πάντως το επελθόν αποτέλεσμα τελεί σε αιτιώδη σύνδεσμο προς αυτή. Ε., η καταδικαστική απόφαση έχει την απαιτούμενη από το άρθρο 93

παρ. 3 του Συντάγματος και 139 του ΚΠΔ ειδική και εμπειριστατωμένη αιτιολογία, η έλλειψη της οποίας ιδρύει τον από το άρθρο 510 παρ. 1 στοιχ. Δ' του ΚΠΔ λόγο αναιρέσεως, όταν εκτίθενται σ' αυτή με πληρότητα, σαφήνεια και χωρίς αντιφάσεις ή λογικά κενά τα πραγματικά περιστατικά που αποδείχθηκαν και που συγκροτούν την αντικειμενική και υποκειμενική υπόσταση του εγκλήματος, για το οποίο κηρύχθηκε ένοχος ο κατηγορούμενος, τα αποδεικτικά μέσα από τα οποία αυτά προέκυψαν και οι σκέψεις με τις οποίες έγινε η υπαγωγή των περιστατικών αυτών στην ουσιαστική ποινική διάταξη που εφαρμόσθηκε. Στην προκειμένη περίπτωση το Τριμελές Εφετείο Θεσσαλονίκης δέχθηκε με την προσβαλλόμενη απόφασή του, όπως προκύπτει από το συνδυασμό και την αλληλοσυμπλήρωση του σκεπτικού με το διατακτικό αυτής, ότι από τα αναφερόμενα κατ' είδος αποδεικτικά μέσα αποδείχθηκαν τα ακόλουθα: Α) Οι κατηγορούμενοι είναι υπάλληλοι της Υπηρεσίας Π. Αεροπορίας (ΥΠΑ) και υπηρετούν, ο πρώτος από το έτος 1990 (24.1.1990) και ο δεύτερος από το έτος 1980 (18.6.1980) με την ειδικότητα του Ελεγκτή Εναέριας Κυκλοφορίας (ΕΕΚ) προσέγγισης και Πύργου (προσγείωσης) στον Αερολιμένα «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ». Στις 17.12.1997, ο πρώτος κατηγορούμενος, εκτελούσε υπηρεσία ελεγκτή προσέγγισης αεροσκαφών και ο δεύτερος υπηρεσία προϊσταμένου φυλακής ελέγχου προσέγγισης και προσγείωσης αεροσκαφών. Στα καθήκοντα του τελευταίου υπαγόταν η επίβλεψη και εποπτεία και του α' κατηγορουμένου για την πιστή τήρηση των κανονισμών που αφορούν την προσέγγιση των αεροσκαφών η διεύθυνση και ο συντονισμός των ελεγκτών της μονάδας Ε.Κ. καθώς και η υποχρέωσή του να εφιστά την προσοχή του προσωπικού σε λάθη ή παραλείψεις στη χρήση μη δημοσιευμένων διαδικασιών. Ως ελεγκτής Πύργου (προσγείωσης), υπηρετούσε ο Θεοφάνης Θ., τότε υποσημαγός της Πολεμικής Αεροπορίας και ασκούσε την εν λόγω υπηρεσία, ως ειδικευόμενος, διότι είχε μεν πετύχει στις σχετικές εξετάσεις, αλλά δεν είχε πάρει ακόμα το πτυχίο της ανωτέρω ειδικότητας. Για το λόγο αυτό κατά την εκτέλεση των εν λόγω καθηκόντων του, τελούσε υπό την εποπτεία και άμεσο έλεγχο του προϊσταμένου της βάρδιας δευτέρου κατηγορουμένου. Υπό τον έλεγχο των ως άνω ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, τελούσαν τα ευρισκόμενα στην περιοχή ελέγχου του αερολιμένα «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» αεροσκάφη. Η περιοχή αυτή εκτείνεται περιμετρικά του αεροδρομίου, σε ακτίνα 25 ναυτικών μιλίων και ύψος 23000 πόδια. Ο υπόλοιπος εναέριος χώρος, πέραν των ανωτέρω ορίων, ελέγχεται από το Κέντρο Ε. Περιοχής Αθηνών (ΚΕΠΑΘ) . Η επικοινωνία των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας (ΕΕΚ) με τα πληρώματα των ιπτάμενων αεροσκαφών, που θα προσγειωνόταν στο αεροδρόμιο «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» γινόταν μέσω των υπηρεσιών σταθερής ραδιοεπικοινωνίας, η οποία κατά την ως άνω ημέρα λειτουργούσε ικανοποιητικά (βλ. Έκθεση

Ατυχήματος της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχήματος της ΥΠΑ και Πόρισμα Αεροπορικού Ατυχήματος του Ανακριτικού Συμβουλίου Αεροπορικών Ατυχημάτων). Ο πρώτος κατηγορούμενος επικοινωνούσε με τα αεροσκάφη μέσω της συχνότητας 120,8 MHz και ασκούσε έλεγχο σ' αυτά από την είσοδό τους στην προαναφερόμενη περιοχή του αερολιμένα «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» μέχρι και τη στιγμή, που άρχιζαν τη διαδικασία προσγείωσης στο αεροδρόμιο, οπότε ο α' κατηγορούμενος μεταβίβαζε αυτά στη συχνότητα του Πύργου Ε. 118,1 MHz, μέσω της οποίας επικοινωνούσε ο ειδικευόμενος Θεοφάνης Θ., που ασκούσε έλεγχο κατά τη διαδικασία προσγείωσης. Β)Στις 17.12.1997 ο αερολιμένας «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» δεν ήταν εξοπλισμένος με ραντάρ και έτσι δεν διέθετε κάλυψη ραντάρ (radar coverage) και εξυπηρέτηση ραντάρ. Ήταν όμως εξοπλισμένος με ραδιοβοηθήματα (P/B) που είναι ηλεκτρονικά συστήματα μεγάλης ακρίβειας και υψηλής ευθύνης, εγκατεστημένα είτε γύρω από τον αερολιμένα (Τερματικά: για προσέγγιση) είτε σε κομβικά σημεία της χώρας (Διαδρομής: για χάραξη αεροδιαδρόμων) τα οποία εξυπηρετούσαν άμεσα την αεροναυτιλία. Αυτά δίδουν χρήσιμες πληροφορίες πλοήγησης (γωνία, απόσταση, θέση, κλίση κ.λ.π.), απ' ευθείας στους χειριστές των αεροσκαφών που προσεγγίζουν ή απομακρύνονται από τον Αερολιμένα ή υπερίπτανται στον εναέριο χώρο και λειτουργούν καθ' όλο το 24ωρο. Τα τερματικά ραδιοβοηθήματα είναι τα παρακάτω: 1)VOR, αυτός είναι παγκατευθυντικός ραδιοφάρος που δίνει διόπτευση (αζιμούθιο) στα αεροσκάφη, με ακρίβεια μιας μοίρας, χαράσσοντας έτσι τους αεροδιαδρόμους. Είναι σφαιρικής εκπομπής με 360 εκμεταλλεύσιμες ακτίνες, που δίνουν διόπτευση, δηλαδή καθορίζουν τη θέση του αεροσκάφους και στον γεωγραφικό ορίζοντα. 2)DME, είναι συσκευή μέτρησης απόστασης, λειτουργεί με τις αρχές του RADAR και δίνει στο αεροσκάφος απευθείας απόσταση (κεκλιμένη) με ακρίβεια μικρότερη από 0,2 N.M. Συνήθως είναι συνεγκατεστημένο και συλλειτουργεί με το VOR. 3)NDB, είναι μη κατευθυντικός ραδιοφάρος, έχει αποστολή να δίνει γενικά κατεύθυνση στα αεροσκάφη με χαμηλή ακρίβεια (10-15 μοίρες), αλλά αποτελεί και εναλλακτική λύση σε περίπτωση απουσίας ή βλάβης του VOR. Όταν είναι εγκατεστημένο σε συνδυασμό με I. (κοντά σε Outer Marker) λέγεται LOCATOR. 4)N., είναι εγκατεστημένο στο Ποσειδώνιο (πλησίον του Outer Marker εκμεταλλεύεται κυρίως ως LOCATOR και 5)I., είναι σύστημα προσγείωσης με όργανα και συμβάλλει αποφασιστικά στην προσγείωση των αεροσκαφών (τελική φάση προσέγγισης) όταν υπάρχει χαμηλή ορατότητα (ομίχλη). Στον αερολιμένα «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» (ΚΑΘΜ) είναι εγκατεστημένα τα παρακάτω Τερματικά ραδιοβοηθήματα: 1)VOR/TSL, που είναι εγκατεστημένο 4 N.M. νότια και ευθεία από τον αερολιμένα στη θέση Τρίλοφος, με εμβέλεια 10 N.M., 2)V., είναι εγκατεστημένο εντός του Αερολιμένα (Μίκρα),

στη διασταύρωση των διαδρόμων και έχει εμβέλεια 50 N.M., 3)V., που είναι εγκατεστημένο σε 36 N.M. βόρεια και ευθεία από τον αερολιμένα, στη θέση Φύσκα - Κιλκίς, με εμβέλεια 100 N.M., 4)I. /ITSL, το οποίο είναι εγκατεστημένο στον Αερολιμένα, προσγειώνει τα αεροσκάφη που προσεγγίζουν από το διάδρομο 16 με χαμηλές ορατότητες. Αποτελείται από τα επί μέρους συστήματα: α)LOCALIZER, που είναι εγκατεστημένο στην άκρη του διαδρόμου 34, δίνει ίχνος προέκτασης του διαδρόμου 16 σε απόσταση μέχρι 25 N.N., β)G. P., είναι εγκατεστημένο στο σημείο προσγείωσης του διαδρόμου 16 δίνει το ίχνος καθόδου του αεροσκάφους με κλίση 3

μοίρες, γ)D., είναι συνεγκατεστημένο με το G. P., δίνει συνεχώς την απόσταση του αεροσκάφους από το σημείο προσγείωσης του διαδρόμου 16, δ)O. M., είναι εγκατεστημένο στη θέση Ποσειδώνιο (κολυμβητήριο) Θεσσαλονίκης, περίπου 4 N.M. από το άκρο του διαδρόμου 16, βορείως αυτού και σε ευθεία, ε)MIDDLE MARKER, είναι εγκατεστημένο σε τεχνική εξέδρα, στη θάλασσα, σε απόσταση 1050 μέτρα από το άκρο του διαδρόμου 16. Ως προς τα χαρακτηριστικά του I., πρέπει να αναφερθεί ότι είναι κατ' εξοχή τερματικό ραδιοβοήθημα και μεγάλης ευθύνης σύστημα, είναι κατηγορίας I, και χρησιμοποιείται για διαδικασία προσέγγισης VOR-DME-I. στο διάδρομο 16. Η έναρξη διαδικασίας (establish) για κάθοδο με I., γίνεται από τη θέση Ωραιόκαστρο [15 N.M. βόρεια, στην προέκταση του διαδρόμου 34 και 19 N.M. βόρεια από το VOR/TSL (Τριλόφου)] και σε ύψος 3500 πόδια (Ft). Από τον OUTER MARKER το αεροσκάφος περνά περίπου στα 1300 Ft και από τον MIDDLE MARKER στα 340 Ft (ανάλογα με την κατηγορία του αεροσκάφους από 317-348 Ft. Τα 340 Ft είναι το ύψος αποφάσεως - που χαρακτηρίζει και την κατηγορία του I. - και αν στο σημείο αυτό το αεροσκάφος δεν δει το διάδρομο προχωρεί στη διαδικασία της αποτυχημένης προσέγγισης (missed approach). Στα 340 Ft η οριζόντια απόσταση από το σημείο προσγείωσης του διαδρόμου 16 είναι περίπου 1200 μέτρα και εξ αυτού συνεπάγεται ότι η απαιτούμενη οριζόντια ορατότητα (minima) θα πρέπει να είναι ίση ή μεγαλύτερη των 1200 μέτρων. Όλα τα ανωτέρω ραδιοβοηθήματα στις 17.12.1997, λειτουργούσαν καλά και ήταν αξιόπιστα και εκμεταλλεύσιμα από την αεροναυτιλία (βλ. το από 23.12.1997 έγγραφο του Τμήματος Ηλεκτρονικών του Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» (ΚΕΘΜ), το σχετικό έγγραφο ελέγχου ραδιοβοηθημάτων καθώς και την ως άνω Έκθεση της Διερευνητικής Επιτροπής Ατυχήματος της Π. Αεροπορίας και το Πόρισμα Ατυχήματος του Αεροπορικού Συμβουλίου). Εκτός όμως από τα ως άνω ραδιοβοηθήματα που διαθέτει ο Κρατικός Αερολιμένας Θεσσαλονίκης, σ' αυτόν είναι συνεγκατεστημένη μια Πτέρυγα Μάχης

της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας και όταν εκτελούνται πτήσεις στρατιωτικών αεροσκαφών, λειτουργεί ένα Σύστημα Ελεγχόμενης από το Έδαφος Προσέγγισης (GCA).

Με το GCA μπορούν να εξυπηρετηθούν και μη στρατιωτικά αεροσκάφη και βρίσκεται σε αναμονή, πλην όμως σε ώρες που δεν εκτελούνται στρατιωτικές πτήσεις, απαιτεί προειδοποίηση τριάντα λεπτών (30') για να λειτουργήσει. Την νύκτα της 17.12.1997 δεν υπήρχαν στρατιωτικές πτήσεις και το ως άνω σύστημα ήταν εκτός λειτουργίας. Τούτο επιτρέπεται να λειτουργεί μόνο σε κατάσταση ανάγκης και εφόσον γίνεται προειδοποίηση προ 30 λεπτών (βλ. το από 4.10.1983 πρακτικό συσκέψεως των Υπηρεσιών Εναερίου Κυκλοφορίας (ΠΕΑ - προσέγγιση) του ΚΑΘ και της Υπηρεσίας GCA της 113 Π.Μ., με αντικείμενο τη ρύθμιση θεμάτων σχετικών με τη συνεργασία και ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των ανωτέρω Υπηρεσιών, καθώς και το από 7.2.1977 έγγραφο του Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης, Τμήμα Εναέριας Κυκλοφορίας). Το GCA έχει δυνατότητα να εντοπίσει τη θέση του αεροσκάφους σε περίπτωση απώλειας προσανατολισμού και μόνον εφόσον ο χειριστής του αεροσκάφους είναι ενήμερος και έχει εξοικείωση με τις διαδικασίες και την τεχνική χρησιμοποίησης του σταθμού GCA, μπορεί με την καθοδήγηση αυτού να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο (βλ. και το από 21.2.1987 Υπηρεσιακό Σημείωμα της Υπηρεσίας Π. Αεροπορίας σε συνδυασμό με την υπ' αριθμ. Ε1/Γ/46303/7303/10.9.1976 απόφαση του Διοικητή της ΥΠΑ). Ε., στην Μονάδα Πολεμικής Αεροπορίας που είναι εγκατεστημένη στο Χ., λειτουργεί στρατιωτικό RADAR. Τούτο παρέχει σε όλες τις πτήσεις της πολιτικής αεροπορίας εντός των ορίων του Athinaί FIR/UIR, κατόπιν αιτήματος, υπηρεσίες συμβουλευτικού χαρακτήρα. Μεταξύ των παρεχομένων υπηρεσιών είναι και α)ο προσδιορισμός της θέσης του αεροσκάφους, β)η επιτήρηση του σωστού ίχνους της διαδρομής, γ)οδηγίες προς το αεροσκάφος για την αποφυγή επικίνδυνων ή απαγορευμένων περιοχών, δ)παροχή κάθε δυνατής βοήθειας σε περίπτωση αναταραχής ή κατάστασης ανάγκης κατόπιν συντονισμού με το Athinaί ACC. Όλες δε οι προϋποθέσεις και οι λεπτομέρειες των υπηρεσιών του στρατιωτικού ραντάρ, περιλαμβάνονται στο άρθρο 5.3 με τίτλο «Στρατιωτική Συμβουλευτική Υπηρεσία ραντάρ των πτήσεων για την πολιτική αεροπορία» και στα εδάφια αυτού 5.3.1, 5.3.2 και 5.3.4, του τόμου 1 του εγχειριδίου AIR GREECE της ΥΠΑ, ημερομηνίας 10 Μαρτίου 1980/110 (σελίδες RAC 1-5-3, RAC 1-5-4). Υπάρχει δε απ' ευθείας τηλεφωνική γραμμή μεταξύ Πύργου Ε. Αεροδρομίου και στρατιωτικού RADAR Χ. Είναι δυνατή η άμεση επίκληση βοήθειας σε περίπτωση κατάστασης ανάγκης, είτε από τον Πύργο Ε., είτε από το ίδιο το αεροσκάφος απευθείας προς

το RADAR του X. Συγκεκριμένα, υπάρχει η διεθνής συχνότητα κινδύνου 121,5, την οποία ακροώνται όλοι οι Πύργοι E. και όλα τα RADAR και επί πλέον ειδικά για την περίπτωση του X. υπάρχει δημοσιευμένη συχνότητα με την οποία μπορεί το αεροσκάφος να επικοινωνήσει απ' ευθείας με το RADAR (βλ. το υπ' αριθμ. πρωτ. ΚΑΘΜ/ΕΚ/7182/20.10.1998 έγγραφο του Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ»). Γ)Στον Αερολιμένα «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» υπάρχουν δύο διάδρομοι προσγειώσεως α)RWY 10-28, αληθής διόπτευση (ακτίνα) 104/284 και β)RWY 16-34, αληθής διόπτευση (ακτίνα) 166/344. Όταν στον αερολιμένα υπάρχει χαμηλή ορατότητα -(ομίχλη)- όπως και την νύκτα της 17.12.1997, λειτουργεί μόνο ο διάδρομος RWY 16-34 και για την προσγείωση εφαρμόζεται η διαδικασία προσέγγισης VOR/DME-I. στο διάδρομο 16. Για την εφαρμογή της διαδικασίας αυτής τα αεροσκάφη που εισερχόταν στον εναέριο χώρο της Ελλάδος από το σημείο CCO (Chouchouligono: όριο μεταξύ εναερίων χώρων Βουλγαρίας και Ελλάδος), πρέπει να πάνε στη διασταύρωση LAMBI και να κατέβουν στο επίπεδο πτήσεως των 10.000 ποδιών (Ft 100), να ακολουθήσουν τη διαδικασία άφιξης LAMBI 1F που φέρνει το εισερχόμενο αεροσκάφος σε ένα «τόξο» το λεγόμενο «arc» το οποίο απέχει 19 N.M. DME από το TSL VOR (δηλαδή 15 N.M. από το VOR-MKR (αεροδρόμιο) και με μία αριστερή στροφή οδηγείται κατευθείαν στο localizer του I. του διαδρόμου 16. Στο ως άνω τόξο (arc), το επίπεδο πτήσης του αεροσκάφους είναι 5000 πόδια και η στροφή βοηθάει για να χάσει ύψος το αεροσκάφος και όταν μπει στην ακτίνα προσέγγισης 344, του localizer, το ύψος του είναι 3500 πόδια. Σε περίπτωση δε, που το αεροσκάφος δεν ακολουθήσει το τόξο αυτό, δεν μπορεί να ευθυγραμμισθεί με το localizer, να σταθεροποιηθεί στην ακτίνα προσέγγισης και να προσγειωθεί, οπότε θα ακολουθήσει

τη διαδικασία της αποτυχημένης προσέγγισης. Ε., η άστοχη προσέγγιση στο αεροδρόμιο, μπορεί να οφείλεται σε διάφορους λόγους π.χ. το αεροσκάφος έχει μεγαλύτερο ύψος από το προβλεπόμενο όταν φθάσει στο σημείο προσγείωσης, δεν έχει θέα στο διάδρομο, έχει μεγαλύτερη από την απαιτούμενη ταχύτητα κ.λ.π. Για να εκτελέσει το αεροσκάφος τη διαδικασία αποτυχημένης προσέγγισης, όταν εφαρμόζει την VOR/DME-I., στο αεροδρόμιο «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ», πρέπει όταν φθάσει στο αεροδρόμιο να συνεχίσει ευθεία και να ανέβει στα 2000 πόδια, μετά να στρίψει δεξιά να πάει στο βόρειο σημείο κράτησης (holding) και να ανέβει στα 3500 πόδια. Σημειωτέον ότι το βόρειο σημείο κράτησης βρίσκεται στην ακτίνα 344, και ο χώρος αυτού εκτείνεται από τα 14 N.M. από το TSL/VOR απομακρυνόμενοι [outbound] μέχρι 19 N.M. από TSL/VOR προσεγγίζοντες [inbound], ενώ το ύψος ασφαλείας

σε αυτό είναι 3500 πόδια. Περιμετρικά αυτού είναι η Ζώνη Προφύλαξης (BUFFER AREA), η οποία εκτείνεται σε 29,5 N.M. από το TSL/VOR. Το ύψος ασφαλείας, στο βόρειο τμήμα αυτής εν σχέσει με το αεροδρόμιο (ήτοι αυτό που βρίσκεται μεταξύ των ακτίνων 315 και 360) ανέρχεται σε 4500 πόδια, ενώ στο ανατολικό της τμήμα εν σχέσει με το αεροδρόμιο, ανέρχεται σε 5500 πόδια. Στην BUFFER AREA κινούνται τα αεροσκάφη διατηρώντας τα ως άνω ύψη ασφαλείας μόνον κατόπιν σχετικής εξουσιοδότησεως του ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας που ασκεί τον έλεγχο αυτών. Η εφαρμογή της διαδικασίας αυτής, προϋποθέτει την σχετική εξουσιοδότηση του ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας, ο οποίος έχει καθήκον να παρεμβαίνει και να ελέγχει την ορθή εφαρμογή της, προκειμένου να πετύχει ασφαλή, κανονική και ταχεία ροή της εναέριας κυκλοφορίας που υπάρχει στο αεροδρόμιο. Ενόψει του ότι δε το αεροδρόμιο «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» κατά τον ως άνω χρόνο (17.12.1997) δεν διέθετε, ως προειπώθηκε, ραντάρ, η έκδοση αδειών και πληροφοριών από τον ελεγκτή για την εφαρμογή των επί μέρους φάσεων της διαδικασίας ενόργανης προσέγγισης, είχε ως απαραίτητη προϋπόθεση τον προσδιορισμό της ακριβούς θέσεως του αεροσκάφους. Για να επιτύχει τούτο ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας, έπρεπε να προβαίνει συνεχώς σε εκτιμήσεις, συσχετισμούς και ορθή αξιολόγηση των παρεχομένων εκ μέρους του πληρώματος των αεροσκαφών πληροφοριών. Επειδή δε ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας δεν είχε οπτική επαφή με το ίχνος του αεροσκάφους μέσω ραντάρ, και η αντίληψή του για την πρόοδο της πτήσης στηριζόταν στην εμπειρία του και στην ποιότητα των πληροφοριών, έπρεπε να εξασφαλίζει την ποιότητα αυτών μέσω μιας αποτελεσματικής επικοινωνίας και εποικοδομητικής επιβεβαιώσεως των μηνυμάτων και αναφορών του πιλότου . Δ) Η προαναφερόμενη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης VOR/DME-I., σε όλες τις ως άνω φάσεις της, συμπεριλαμβανομένης και της διαδικασίας αποτυχημένης προσέγγισης, και με όλες τις απαραίτητες λεπτομέρειες, είναι δημοσιευμένη στα εγχειρίδια Αεροναυτικών Πληροφοριών της Ελλάδας που περιλαμβάνονται στους δύο τόμους (VOL I και VOL II) του AIP Ελλάδος, οι οποίοι έχουν κατατεθεί στον ICAO. Σε αυτά τα εγχειρίδια υπάρχουν και όλες οι πληροφορίες για τα ραδιοβοηθήματα (διαδρόμους και τερματικά) με τα οποία είναι εξοπλισμένο το αεροδρόμιο «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ», για τις γεωγραφικές συνθήκες της περιοχής, τα μέσα επικοινωνίας, το είδος των εξυπηρετήσεων που παρέχει το αεροδρόμιο «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ», τις εφαρμοζόμενες διαδικασίες προσέγγισης και προσγείωσης και γενικά οποιαδήποτε πληροφορία που εξυπηρετεί άμεσα την αεροναυτιλία στην περιοχή του «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ». Σημειωτέον δε, στις ως άνω επίσημες εκδόσεις, σαφώς προσδιορίζεται ότι, η υπηρεσία στρατιωτικού «radar» (TUGRIT SERVICE) διατίθεται εφόσον συγκεκριμένως

τούτο ζητηθεί. Άλλη ένδειξη ή οποιαδήποτε άλλη αναφορά σε «radar» δεν υπάρχει στο ανωτέρω εγχειρίδιο, για την Υπηρεσία Ε. Προσέγγισης «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΑΡΡΟΑΧ» (Προσέγγιση Αερολιμένα Μακεδονία), ως ρητώς αναφέρεται και στο ΑΠ 9210/47/ΑΣ 613/22.12.1997 τηλεαντιγράφημα του ΙΑΟ που απέστειλε προς την ΥΠΑ. Όμως στα Εγχειρίδια Αεροναυτικών Πληροφοριών που εκδίδει ο ιδιωτικός εκδοτικός οίκος «JEPPESEN» τα οποία είναι πιο εύχρηστα από τα επίσημα (εγχειρίδια) και γι' αυτό διατίθενται από τις περισσότερες αεροπορικές εταιρίες και χρησιμοποιούνται από το 99% των πιλότων, υπήρχε στο χάρτη προσέγγισης 11-1 του διαδρόμου 16, ανακριβής καταχώρηση του συμβόλου, δηλαδή ότι στο αεροδρόμιο Μακεδονία υπήρχε radar προσέγγισης. Τούτο σε ορισμένους πιλότους και ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας ήταν γνωστό, όμως θεωρούσαν εσφαλμένη την αναγραφή αυτή. Ήδη ο εκδοτικός οίκος «JEPPESEN» μετά την 17.12.1997 και κατόπιν παρεμβάσεως της ΥΠΑ, διέγραψε από το ως άνω εγχειρίδιό του, την ένδειξη «R». Ε)Οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας κατά την ανάληψη των καθηκόντων τους στον Πύργο Ε., ενημερώνονται για τα αφικνούμενα αεροσκάφη, τα οποία θα τελούν υπό τον έλεγχό τους, από τα σχέδια πτήσεως, τα οποία αποστέλλουν οι αεροπορικές εταιρίες στην ΥΠΑ και διαβιβάζονται μέσω αυτής στον Πύργο Ε. Σε αυτά αναφέρονται όλα τα στοιχεία του αφικνούμενου αεροσκάφους ήτοι, αεροπορική εταιρία, τύπος του αεροσκάφους, ταχύτητα, αριθμός επιβαινόντων, υπολογιζόμενη ώρα άφιξης κ.λ.π. Τα ως άνω στοιχεία οι ελεγκτές τα αναγράφουν σε λωρίδες προόδου της κάθε πτήσης (στριπάκια), και όταν ασκούν τον έλεγχο σημειώνουν σ' αυτά κωδικοποιημένες τις εντολές που δίνουν, ώστε ανά πάσα στιγμή να έχουν την εικόνα της προόδου της πτήσεως. Μεταξύ δε των αεροσκαφών, που θα προσγειωνόταν στο αεροδρόμιο κατά το χρόνο εργασίας των κατηγορουμένων, ήταν και ένα αεροσκάφος της Ουκρανικής Αεροπορικής Εταιρίας «ΑΕΡΟΣΒΕΕΤ». Σ' αυτήν δυνάμει της υπ' αριθμ. Δ1/Β/38118/1952/29.10.1997 απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, χορηγήθηκε η άδεια να εκμεταλλεύεται προσωρινά από 25.10.1997 έως 28.3.1998 σε εβδομαδιαία βάση, σύμφωνα με τους αναφερόμενους στην απόφαση αυτή όρους, μεταξύ των άλλων τακτικών δρομολογίων και ένα στη γραμμή Κίεβο - Οδησό - Θεσσαλονίκη και αντίστροφα, με αεροσκάφη Β 737-200 για μεταφορά επιβατών, φορτίων και ταχυδρομείου. Κατά τον 8ο όρο δε της ως άνω απόφασης, οποιαδήποτε αλλαγή που αφορά το παραπάνω δρομολόγιο π.χ. αλλαγή ημερομηνίας, ώρας εκτέλεσης, ακύρωσης του και αλλαγή τύπου αεροσκάφους, έπρεπε να γίνεται γνωστή στην ΥΠΑ το γρηγορότερο δυνατόν. Εις εκτέλεση της αποφάσεως αυτής η «ΑΕΡΟΣΒΕΕΤ» προγραμματίισε για τις 17.12.1997 τακτική πτήση μεταφοράς επιβατών από

το Διεθνές Αεροδρόμιο της Οδησσού Ουκρανίας προς τον αερολιμένα «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» με αεροσκάφος τύπου B-737. Συμμορφούμενη δε με τους όρους της ανωτέρω απόφασης και τους σχετικούς κανονισμούς του ICAO, απέστειλε το σχέδιο πτήσεως στην ΥΠΑ, στο οποίο αναφερόταν μεταξύ των άλλων στοιχείων, ο τύπος του αεροσκάφους B-737 και ο αριθμός των επιβαινόντων, ήτοι 70 άτομα. Τούτο ως προαναφέρθηκε, διαβιβάσθηκε από την ΥΠΑ στον Πύργο Ε. Μακεδονία. Το αεροσκάφος όμως τύπου B-737, λόγω μηχανικής βλάβης κρίθηκε μη πλόιμο και η AEROSWEET το αντικατέστησε με αεροσκάφος τύπου ΥΑΚ-42, το οποίο μίσθωσε μαζί με το πλήρωμά του από την Ουκρανική Αεροπορική Εταιρία «Air Lvin», προκειμένου να πραγματοποιηθεί κανονικά η πτήση. Γνωστοποίησε δε εγκαίρως (ήτοι στις 2.30' της 17.12.1997) στην ΥΠΑ, την αλλαγή του τύπου του αεροσκάφους αποστέλλοντας σ' αυτήν σχετικό σχέδιο αλλαγής πτήσης. Η τελευταία το διαβίβασε στην αρμόδια Υπηρεσία Τηλεπικοινωνιών του Αερολιμένα «Μακεδονία» και ο αρμόδιος υπάλληλος αυτής (της υπηρεσίας) Εμμανουήλ Βούρος το παρέδωσε σε υπάλληλο του Πύργου Ε. Σ. της αναχωρήσεως όμως και του αεροσκάφους ΥΑΚ-42 από την Οδησσό και κατά τη διάρκεια του τεχνικού ελέγχου αυτού, διαπιστώθηκε ότι η συσκευή ναυτιλίας του αεροσκάφους Νο 1 VHF/NAY, ήταν εκτός λειτουργίας. Η συσκευή αυτή χρησιμοποιείται από τον Κ. του αεροσκάφους και είναι ο Νο 1 δέκτης του τερματικού ραδιοβοηθήματος VOR. Τούτο αποδεικνύεται από τον Καταγραφέα Στοιχείων Πτήσης (FDR) που βρέθηκε στο χώρο του ατυχήματος, στον οποίο υπάρχουν 24' καταγραφής του FDR, λειτουργίας των κινητήρων στο έδαφος (βλ. την ως άνω Έκθεση και το Πόρισμα). Από τον ως άνω FDR δεν προκύπτει βλάβη του Νο 2 VHF/NAY (δηλαδή του δευτέρου δέκτη του VOR) που χρησιμοποιεί ο συγκυβερνήτης, ούτε και άλλων οργάνων του αεροσκάφους ΥΑΚ-42. Λόγω της ως άνω βλάβης, σύμφωνα με τους κανόνες του ICAO και τις Διαδικασίες του Καταλόγου Ελαχίστου Εξοπλισμού, δεν επιτρεπόταν η πτήση του εν λόγω αεροσκάφους. Ανεξαρτήτως όμως των ως άνω απαγορευτικών διεθνών κανόνων, το αεροσκάφος ΥΑΚ-42 με μόνη τη λειτουργία του Νο 2 δέκτη του VOR, είχε τη δυνατότητα να εκτελέσει την πτήση προς το αεροδρόμιο «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ». Η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχήματος της ΥΠΑ στη σχετική Έκθεσή της και το Ανακριτικό Συμβούλιο Αεροπορικών Ατυχημάτων στο Πόρισμά του, χαρακτήρισαν το αεροσκάφος ΥΑΚ-42 ως ευρισκόμενο σε «μη άριστη κατάσταση» και «χωρίς να είναι πλήρως πλόιμο» και όχι «μη πλόιμο». Πρέπει δε να σημειωθεί ότι, στο αεροσκάφος αυτό, έγινε σε προγενέστερο χρόνο και εν αγνοία της κατασκευάστριας εταιρίας ΥΑΚΟVLEV, που είναι το εξουσιοδοτημένο κέντρο τροποποιήσεων, προσθήκη ενός μικρού πίνακα ελέγχου στην κορυφή του κεντρικού πίνακα ελέγχου οργάνων στο πιλοτήριο, για να είναι δυνατή η

επιλογή καναλιών των DME, ώστε να μπορεί να εφαρμόζει τις «δυτικού τύπου» VOR/DME-I διαδικασίες προσέγγισης. Ε. ως αποδείχθηκε το πλήρωμα του αεροσκάφους αυτού που μίσθωσε η AEROSWEET από την εταιρία «Air Lviv», αποτελείτο από τέσσερα άτομα, τα οποία είχαν άδεια διεθνών πτήσεων και πτητική εμπειρία και σε αεροσκάφη τύπου YAK-42. Συγκεκριμένα μέλη του πληρώματος ήταν ο εκπαιδευτής πτήσεων (με συνολικό χρόνο πτήσεως 16210 ώρες από τις οποίες σε YAK-42, 5350 ώρες), ο Κ. (με συνολικό χρόνο πτήσεως 9850 ώρες, από τις οποίες σε YAK-42, 2300 ώρες), ο συγκυβερνήτης (με συνολικό χρόνο πτήσεως 6300 ώρες εκ των οποίων σε YAK-42, 3000 ώρες) και ο ιπτάμενος μηχανικός (με συνολικό χρόνο πτήσεως 4036 ώρες, εκ των οποίων σε YAK-42 3900 ώρες). Οι τρεις δε πρώτοι εξ αυτών είχαν και άδεια αγγλικής γλώσσας. Το πλήρωμα όμως δεν είχε προηγούμενη πτητική εμπειρία στον Αερολιμένα Μακεδονία και θα εκτελούσε πρώτη φορά την πτήση αυτή. Και ενώ σύμφωνα με τους κανόνες του ICAO (ANNEX 6, κεφάλαιο 9.4.3, 9.4.3.2, 9.4.3.5), έπρεπε προ της πτήσεως να γίνει πλήρης ενημέρωση του πληρώματος σχετικά με το αεροδρόμιο προορισμού (των περιβαλλοντικών και γεωγραφικών συνθηκών που επικρατούν σ' αυτό, τα ραδιοβοηθήματα με τα οποία είναι εξοπλισμένο, τις εφαρμοζόμενες διαδικασίες προσέγγισης και προσγείωσης και τις εν γένει παρεχόμενες υπηρεσίες), δεν αποδείχθηκε ότι έγινε τέτοια ενημέρωση. Ως δε αναφέρεται στην έκθεση της ως άνω Επιτροπής, παρόλο που ζητήθηκαν σχετικές πληροφορίες από την AEROSWEET δεν παρασχέθηκαν. Ε. και η όλη συμπεριφορά του πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης του YAK-42, που θα αναφερθεί παρακάτω, καθιστά πρόδηλη την έλλειψη επαρκούς ενημερώσεως αυτού, για το αεροδρόμιο Μακεδονία. Έτσι, το εν λόγω αεροσκάφος ευρισκόμενο στην ως άνω κατάσταση με το προαναφερόμενο πλήρωμα αναχώρησε από την Οδησό στις 17.12.1997 και ώρα 17.23 UTC (διεθνής ώρα), με συνολικό αριθμό επιβαινόντων 74 ατόμων (συμπεριλαμβανομένων των μελών του πληρώματος και των δύο αεροσυνοδών), δηλαδή τέσσερα άτομα επιπλέον των αναγραφέντων στο σχέδιο πτήσεως και στο δηλωτικό επιβατών. Και ναι μεν η μεταφορά των τεσσάρων επιπλέον ατόμων συνιστά παράβαση των κανόνων του ICAO, πλην όμως δεν επηρεάστηκε εκ τούτου η ζυγοστάθμιση του αεροσκάφους καθώς και τα χαρακτηριστικά πτήσεως αυτού (βλ. Έκθεση και Πόρισμα). Ζ) Το αεροσκάφος αυτό με το χαρακτηριστικό πτήσης A. -241, εισήλθε ώρα 18.39'.31'' από το σημείο CCO, στον εναέριο χώρο της Ελλάδας και στις 18.40'.09'' επικοινωνήσε με τον Αερολιμένα Μακεδονία και εξουσιοδοτήθηκε από τον πρώτο κατηγορούμενο να εκτελέσει τη διαδικασία άφιξης LAMBI 1F και τη διαδικασία προσέγγισης VOR-DME-I. στο διάδρομο 16, μετά δε από πτήση διάρκειας 32'.19'' που εξελίχθηκε νύκτα και με ομίχλη, απωλέσθηκε η επικοινωνία (ώρα

19.12'.28'') με τον πρώτο κατηγορούμενο και στις 19.12'.43'' έχοντας μεγάλη απόκλιση από το προβλεπόμενο ίχνος του, προσέκρουσε, σε ορεινή περιοχή πλησίον της πόλεως Κατερίνης, σε απόσταση 37 N.M. νοτιοδυτικά του Αερολιμένα Θεσσαλονίκης. Από την πρόσκρουση καταστράφηκε ολοσχερώς το αεροσκάφος και ο θάνατος των 74 επιβαινόντων σ' αυτό ήταν ακαριαίως. Η) Η όλη πορεία της Α. -241 στον εναέριο χώρο της περιοχής του αεροδρομίου «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» και η συμπεριφορά του πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης, προκύπτει από τους αποτυπωτές στοιχείων πτήσεως, δηλαδή από τον Καταγραφέα Στοιχείων Πτήσεως (FDR) και τον Καταγραφέα Συνομιλιών στο Πιλοτήριο (CVR). Αυτοί βρέθηκαν στον χώρο του ατυχήματος χωρίς να έχουν υποστεί βλάβη και αποκωδικοποιήθηκαν στο Γερμανικό Κέντρο Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων (FUS) στο BRAUNSEHWEIG. Στον FDR, έγινε καταγραφή των κυρίων παραμέτρων της πτήσεως του αεροσκάφους και στον CVR έγινε καταγραφή των συνομιλιών μεταξύ των μελών του πληρώματος και μεταξύ αυτού και ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας του Μακεδονία, που κωδικοποίησε και το χρόνο, ώστε να γίνεται συγχρονισμός των καταγεγραμμένων συνομιλιών με τα καταγεγραμμένα δεδομένα πτήσεως από τον Καταγραφέα Στοιχείων Πτήσεως (FDR). Ως αποδείχθηκε, οι ελεγκτές του αεροδρομίου «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» δεν είχαν τη δυνατότητα να παρακολουθούν τη συνομιλία που γινόταν στο πιλοτήριο μεταξύ των μελών του πληρώματος. Η συνομιλία όμως που έγινε μεταξύ του πληρώματος και των ΕΕΚ καταγράφηκε και σε μαγνητοταινία που υπήρχε στον Πύργο Ε. Όλοι δε οι ελεγκτές που εργαζόταν στον Πύργο Μακεδονία κατά τη διάρκεια της ως άνω πτήσης του αεροσκάφους, είχαν τη δυνατότητα να παρακολουθούν την ως άνω συνομιλία, διότι ακουγόταν από τα μεγάφωνα (δηλαδή υπήρχε ανοικτή ακρόαση). Οι συνομιλίες μεταξύ των μελών του πληρώματος έγιναν στην μητρική τους γλώσσα (ρωσική) ενώ οι συνομιλίες μεταξύ πληρώματος και ΕΕΚ έγιναν στην Αγγλική γλώσσα, η οποία χρησιμοποιείται διεθνώς στην αεροναυτιλία. Το περιεχόμενο και των δύο συνομιλιών απομαγνητοφωνήθηκε στην αγγλική γλώσσα και στη συνέχεια τα κείμενα μεταφράστηκαν στην Ελληνική. Εκ των συνομιλιών τούτων, ουσιώδης θεωρείται η συνομιλία μεταξύ του πληρώματος και των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας του αεροδρομίου «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ». Τούτο διότι, μόνο, μέσω της συνομιλίας αυτής, οι κατηγορούμενοι είχαν τη δυνατότητα, από τις πληροφορίες που τους παρείχε ο χειριστής του αεροσκάφους, να μορφώσουν αντίληψη για την πορεία του αεροσκάφους και να προβούν χρησιμοποιώντας την εμπειρία τους στη δέουσα εκτίμηση της προόδου της πτήσεως. Ε. η πορεία του αεροσκάφους και η πρόοδος της διαδικασίας προσεγγίσεως που εφαρμόζεται, δεν γίνεται τυχαία, αλλά διέπεται από τους Καθιερωμένους Κανόνες (Standards) του ICAO που διατυπώνονται στα Annex και τις

εντολές των ελεγκτών και οι τελευταίοι μέσω της επικοινωνίας έχουν τη δυνατότητα, ελέγχοντας το βαθμό συμφωνίας των οδηγιών τους και των μηνυμάτων που λαμβάνουν, να αντιληφθούν την παράβαση των ως άνω κανόνων και τις

λανθασμένες ενέργειες του χειριστή και να προβλέψουν τους σοβαρούς κινδύνους που εγκυμονεί η εξέλιξη μιας τέτοιας πτήσης και έτσι να επέμβουν άμεσα προς αποφυγή των κινδύνων.

Ε., από τα απομαγνητοφωνημένα αποσπάσματα της συνομιλίας μεταξύ ελεγκτή [πρώτου κατηγορουμένου] και χειριστή του αεροσκάφους, σαφώς προκύπτει ότι, η ποιότητα των μηνυμάτων του πιλότου της Α. -241 από 18.54'.02'' μέχρι τέλους της επικοινωνίας ήταν κακή, διότι άλλοτε ολόκληρο το μήνυμα ήταν ακατάληπτο ή δύσκολα καταληπτό και άλλοτε λέξεις αυτού [π.χ. στις 18.54'.02'' (δύσκολα κατανοητή λέξη HEADINGS), στις 18.54'.10'' (δύσκολα κατανοητή λέξη HEADINGS), στις 18.55'.43'' (ακατάληπτο), στις 18.56'.56'' (δύσκολα καταληπτό πιθανόν leaving), στις 18.59'.23'' (ακατάληπτο), στις 18.59'.41'' (ακατάληπτο), στις 18.59'.52'' (ακατάληπτο), στις 19.00'.12'' (ακατάληπτο, πιθανόν διατηρούμενοι ακατάληπτο), στις 19.00'.25'' (δύσκολα καταληπτό, μάλλον: ok να σας αναφέρω), στις 19.05'.49'' (ακούγεται λέξη μάλλον: επιβεβαιώνεται), στις 19.05'.57'' (προφανώς: επιβεβαιώνω), στις 19.07'.50'' (ακατάληπτο), στις 19.08'.03'' (ακατάληπτο), στις 19.10'.10'' (δύσκολα καταληπτό μάλλον: διαδικασίες VOR), στις 19.12'.02'' (δύσκολα καταληπτόν δεξιά προς)]. Από το περιεχόμενο λοιπόν της συνομιλίας αυτής όπως, κατά τα προαναφερόμενα, αποτυπώθηκε στην απομαγνητοφωνημένη μαγνητοταινία, προκύπτει ότι, η πτήση της Α. διαχωρίζεται σε τρεις φάσεις και η κάθε μια εξελίχθηκε υπό διαφορετικές συνθήκες και περιστάσεις και με διαφορετική εκάστοτε συμπεριφορά των εμπλεκομένων (ήτοι πληρώματος της Α. και ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας). Συγκεκριμένα, η πρώτη φάση, έλαβε χώρα από 18.40'.09'' μέχρι 18.51'.30'' και περιλαμβάνει την πτήση του αεροσκάφους από την είσοδό του στον εναέριο χώρο της Ελλάδας μέχρι τη στιγμή που μεταβιβάστηκε από τον πρώτο κατηγορούμενο στον ελεγκτή προσγείωσης (Θεοφάνη Θ.). Η δεύτερη φάση εξελίχθηκε από 18.51'.49'' μέχρι 18.55'.19'' και περιλαμβάνει την πορεία του αεροσκάφους πάνω από το αεροδρόμιο «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ». Η τρίτη φάση, έλαβε χώρα από 18.55'.43'' μέχρι 19.12'.28'' και σε αυτήν διαγράφεται η πορεία του αεροσκάφους από έναρξη της διαδικασίας της αποτυχημένης προσέγγισης, μέχρι του χρόνου απώλειας της επικοινωνίας του με το «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ». ΑΑ)Ως αποδείχθηκε κατά την πρώτη φάση της

πτήσης η Α. -241 επικοινωνήσε με τον ελεγκτή προσέγγισης του Αερολιμένα «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ», δηλαδή με τον πρώτο κατηγορούμενο. Η επικοινωνία υπήρξε ικανοποιητική και η ροή αυτής κατανοητή χωρίς διακοπές και παρεμβολές. Οι συνομιλούντες (χειριστής και ελεγκτής) χρησιμοποιούσαν ικανοποιητικά την αγγλική γλώσσα. Η χρήση από αμφοτέρους της φρασεολογίας που προβλέπεται από τους κανόνες του ICAO, ήταν ικανοποιητική. Οι εξουσιοδοτήσεις που έδινε ο πρώτος κατηγορούμενος ήταν σαφείς, σύντομες και περιεκτικές, ενώ οι επιβεβαιώσεις τούτων και απαντήσεις εκ μέρους του χειριστή του αεροσκάφους, υποδήλωναν ότι ελήφθησαν, έγιναν κατανοητές και ακολουθούνται. Ο τελευταίος συνήθως επαναλάμβανε ολόκληρη την εντολή του ελεγκτή ή μόνο κατά τα κύρια και ουσιώδη σημεία αυτής, όπως επιβάλλεται από τους κανόνες του ICAO, προκειμένου ο ελεγκτής να προβαίνει στο σχετικό έλεγχο κατανόησης της προόδου της διαδικασίας.

Εξαίρεση όμως της καλής, αποτελεσματικής επικοινωνίας και εποικοδομητικής επιβεβαιώσεως των μηνυμάτων αποτελούν τα ακόλουθα περιστατικά που δημιουργήθηκαν κατά την φάση αυτή της πτήσης. 1) Η Α. -241 στην πρώτη ραδιοεπικοινωνία με τον MAK/APP (Αερολιμένα Μακεδονία) ανέφερε στον α' κατηγορούμενο, μεταξύ των άλλων στοιχείων προς προσδιορισμό της θέσης της (ήτοι ύψος 23000 ποδιών στο οποίο πετούσε, το σημείο CCO το οποίο περνούσε) και τον κωδικό SQ 6131. Αυτό το τετραψήφιο νούμερο είναι κωδικός που τοποθετείται από τον χειριστή του αεροσκάφους στο transponder. Απαιτείται η αναφορά του για την αναγνώριση και εντοπισμό του αεροσκάφους και γι' αυτό ανήκει στη διαδικασία εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας με «radar». Στην περιοχή δε που υπάρχει εξυπηρέτηση εναέριας κυκλοφορίας με «radar» προσέγγισης, ο ΕΕΚ λαμβάνοντας το ως άνω μήνυμα, ήτοι τον κωδικό SQ, απαντά «επαφή με ραντάρ» ή «αναγνωρίσθηκε». Όταν όμως ο ελεγκτής δεν ανταποκριθεί με τον ως άνω τρόπο στο μήνυμα αυτό, ο πιλότος πρέπει να αντιληφθεί ότι δεν παρέχεται εξυπηρέτηση με ραντάρ προσέγγισης (ICAO, DOC 4444 VI 2.2 και X 4.1.1). Συνηθίζεται όμως από ορισμένους επιμελείς πιλότους και σε αεροδρόμια που δεν παρέχουν ραντάρ προσέγγισης να αναφέρουν αυτόν τον κωδικό SQ, ως επιπρόσθετη πληροφορία και για την πληρότητα της αναφοράς τους, προκειμένου να χρησιμοποιηθεί σε ενδεχόμενη κατάσταση ανάγκης ως κωδικός αναγνωρίσεως και εντοπισμού του αεροσκάφους. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, ο πρώτος κατηγορούμενος λαμβάνοντας τον κωδικό SQ 6131 δεν έδωσε καμία απάντηση. Η παράλειψη αυτή τυπικά δεν αντίκειται στους κανόνες του ICAO, πλην όμως δεν συμβάλλει στην αποτελεσματική επικοινωνία, που

αποτελεί την προϋπόθεση της ασφάλειας των πτήσεων, αφού υπήρχε πιθανότητα να εκληφθεί από τον χειριστή, που η προσοχή του διασπάται στην πολυπλοκότητα των χειρισμών των οργάνων του πιλοτηρίου, ότι το μήνυμά του έγινε αποδεκτό. Προς αποφυγή δε τέτοιου είδους παρεξήγησης, ορισμένοι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας που ασκούν τα καθήκοντά τους σε αεροδρόμιο που δεν υπάρχει εξυπηρέτηση με ραντάρ προσέγγισης, απαντούν αρνητικά στο μήνυμα SQ. Όμως ανεξαρτήτως τούτων, η αναφορά του μηνύματος αυτού έπρεπε μεταγενεστέρως να συνεκτιμηθεί από τους κατηγορούμενους και με άλλα περιστατικά που συνέβησαν κατά την εξέλιξη της πτήσης και θα αναφερθούν παρακάτω, προκειμένου να αξιολογήσουν επαρκώς την ποιότητα των γνώσεων του πληρώματος για τις παρεχόμενες εξυπηρετήσεις στο αεροδρόμιο «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ». 2)Ο Κ. της Α. -241 αμέσως μετά την πρώτη αναφορά θέσεως και τον χαιρετισμό που έλαβε από τον πρώτο κατηγορούμενο, λόγω της ταυτόχρονης εκπομπής και άλλου αεροσκάφους της Ολυμπιακής Αεροπορίας, εσφαλμένως εξέλαβε την εντολή που έδωσε ο ελεγκτής στο άλλο αεροσκάφος για κάθοδο στα 3500 πόδια και ανταποκρίθηκε σ' αυτήν, δηλώνοντας ότι κατέρχεται σύμφωνα με την εξουσιοδότηση του ελεγκτή στα 3500 πόδια. Ο α' κατηγορούμενος επενέβη αμέσως, λέγοντας ότι η εντολή δεν ήταν για την Α. Και ναι μεν ως κατατέθηκε και από μάρτυρες υπάρχει περίπτωση στην εναέρια κυκλοφορία να εκλάβει κάποιος κυβερνήτης ως δικό του ένα μήνυμα, που αφορά άλλη πτήση, πλην όμως, στην παρούσα περίπτωση, η ανταπόκριση του χειριστή της Α. για κάθοδο στα 3500 πόδια, ενώ βρισκόταν στο σημείο CCO και σε ύψος 23000 πόδια, εγκυμονούσε σοβαρούς κινδύνους για την ασφάλεια της πτήσεως, γεγονός εξάλλου που προκάλεσε και την άμεση επέμβαση του ελεγκτή. Η εν λόγω παρανόηση, δεν δικαιολογείται και είναι αδιανόητο ότι θα την εκτελούσε. Η συμπεριφορά αυτή του Κ. της Α., αποτελεί ένδειξη μη επαρκούς γνώσεως των υψών ασφαλείας της περιοχής αυτής, των γεωγραφικών συνθηκών καθώς και των δημοσιευμένων διαδικασιών προσέγγισης που εφαρμόζονται στο αεροδρόμιο «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ». Παρέχει δε και αφορμή στους κατηγορούμενους προς καταβολή της προσήκουσας προσοχής κατά την άσκηση του ελέγχου της πτήσης της Α., δοθέντος ότι γνώριζαν οι κατηγορούμενοι και ότι, ορισμένοι πιλότοι των πρώην Ανατολικών χωρών, λόγω μη πλήρους εξοικειώσεώς τους στις «δυτικού τύπου» διαδικασίες προσέγγισης, παραβιάζουν τις δημοσιευμένες διαδικασίες και δημιουργούν επικίνδυνες καταστάσεις στην ασφάλεια των πτήσεων σε Ελληνικά και Ευρωπαϊκά αεροδρόμια . Τούτο έχει επικρατήσει ως γενική αντίληψη και έχει δημιουργήσει στους πιλότους και στους ελεγκτές αίσθημα ανασφάλειας και αβεβαιότητας, το οποίο επικρατεί και στο αεροδρόμιο «Μακεδονία». 3)Μετά τα ως άνω περιστατικά η επικοινωνία διεξήχθη

κανονικά, ο Κ. επιβεβαίωνε όλες τις εξουσιοδοτήσεις που λάμβανε από τον α' κατηγορούμενο και με τις αναφορές του έδειχνε την πλήρη συμμόρφωσή του σ' αυτές. Σημειωτέον ότι, όλες οι εξουσιοδοτήσεις του ελεγκτή υπαγόταν στον διαδικαστικό έλεγχο, ήτοι της διαδικασίας ενόργανης προσέγγισης και στην στιχομυθία τους αμφοτέρω χρησιμοποιούσαν την προβλεπόμενη από το DOC 4444 φρασεολογία της διαδικασίας αυτής. Οι παρεχόμενες από τον κατηγορούμενο άδειες και πληροφορίες ήταν σαφείς και περιεκτικές και από καμιά δεν θα μπορούσε να δημιουργηθεί έστω και εμμέσως η εντύπωση στον κυβερνήτη ότι υπήρχε στο αεροδρόμιο «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» ραντάρ προσέγγισης. Αλλά και οι αναφορές του χειριστή της Α. -241, δεν θα μπορούσαν να δημιουργήσουν τέτοια εντύπωση, αφού καμιά απ' αυτές δεν υποδήλωνε καθ' οιονδήποτε τρόπο την εντύπωσή του, ότι η Προσέγγιση Αερολιμένα Μακεδονία (ΜΑΚ/ΑΡΡ) διαθέτει ραντάρ προσέγγισης, παρόλο που είχε αναφέρει, ως προειπώθηκε, τον κωδικό SQ και χρησιμοποιούσε για τις αεροναυτικές πληροφορίες τους χάρτες jeppesen, στους οποίους ως προειπώθηκε υπάρχει η ένδειξη «R». Η χρήση δε από το πλήρωμα των εγχειριδίων jeppesen προκύπτει από το απομαγνητοφωνημένο κείμενο της συνομιλίας μεταξύ των μελών του πληρώματος, όπου προ της εισόδου της Α. -241 στον Ελληνικό Εναέριο Χώρο στις 18.33'.21'', ο κυβερνήτης απευθυνόμενος σε άλλο μέλος του πληρώματος αναφέρει «δώσε το jeppesen». Υπολείμματα του εγχειριδίου αυτού, βρέθηκαν και στον τόπο του ατυχήματος. Στη συνέχεια, ο πρώτος κατηγορούμενος έδωσε στην Α. -241 τις κατάλληλες εξουσιοδοτήσεις και συγκεκριμένα να κατέβει στο επίπεδο πτήσεως των 10000 ποδιών και να επιτύχει το ρυθμό καθόδου αναφέροντας στο LAMBI. Επίσης την εξουσιοδότησε μέχρι το βόρειο χώρο κράτησης (north holding pattern) και πληροφόρησε σ' αυτήν ότι είναι νούμερο δύο για τη διαδικασία LAMBI 1F και προσέγγιση VOR-DME-I. στο διάδρομο 16. Η επικοινωνία μετά διεξήχθη κανονικά, οι αναφορές του πιλότου υποδήλωναν με σαφήνεια την συμμόρφωσή του στις εξουσιοδοτήσεις του α' κατηγορουμένου. Ενώ όμως στις 18.46'.00'' ο ελεγκτής ζήτησε από το χειριστή να αναφέρει την ακτίνα 344 inbound (κατεύθυνση προσέγγισης) όταν ευθυγραμμισθεί με αυτήν και ο τελευταίος επιβεβαίωσε τούτο, στην μετέπειτα πορεία της πτήσης, ο μεν χειριστής δεν την ανέφερε, ο δε α' κατηγορούμενος δεν ξαναζήτησε τέτοια αναφορά για την ακτίνα 344. Στις 18.48'.08'' μετά από αναφορά της Α. -241 ότι είχαν φθάσει στα 5000 πόδια, ο α' κατηγορούμενος ρώτησε «τώρα on the arc». Η ερώτηση αυτή υποβλήθηκε από τον τελευταίο, διότι προφανώς υπολόγιζε ότι η πτήση έχοντας το ως άνω ύψος των 5000 ποδιών, θα βρισκόταν στο σημείο «arc» και από εκεί θα ακολουθούσε το «τόξο» της άφιξης LAMBI 1F, σύμφωνα με τη διαδικασία που έχει ήδη αναφερθεί παραπάνω.

Ε. η ερώτηση αυτή απέβλεπε τόσο στον προσδιορισμό της θέσης του αεροσκάφους (δεδομένου ότι μέχρι τότε ο χειριστής δεν είχε αναφέρει ότι ακολουθούσε την ακτίνα 344) ώστε εξ αυτής να υπολογίσει ο ελεγκτής τον χρόνο άφιξης του στο αεροδρόμιο, για να προβεί στο διαχωρισμό του από τα υπόλοιπα ιπτάμενα αεροσκάφη, όσο και στον αναγόμενο στα καθήκοντά του έλεγχο εφαρμογής εκ μέρους της Α. της δημοσιευμένης διαδικασία ενόργανης προσέγγισης . Όμως παρόλο που ο κυβερνήτης δεν απάντησε στην ως άνω ερώτηση, ο α' κατηγορούμενος παρέλειψε να επιμείνει να πάρει απάντηση παρά του ότι, για εκείνο το χρονικό σημείο της πτήσεως, η ερώτηση ήταν σημαντική, αφού από εκεί αρχίζει η διαδικασία άφιξης. Και ναι μεν, ως αποδείχθηκε, η παράλειψη αυτή του α' κατηγορουμένου να επιμείνει ώστε η Α. να επιβεβαιώσει τη θέση της στο «arc», δεν έχει αιτιώδη σύνδεσμο με την πρόσκρουση του αεροσκάφους επί της ως άνω ορεινής περιοχής και εξ αυτής το θάνατο όλων των επιβαινόντων πλην όμως η μη αναφορά της θέσεως του αεροσκάφους στο ως άνω σημείο, ούτε και της ακτίνας προσεγγίσεως 344, σε συνδυασμό και με τα περιστατικά που προηγήθηκαν και αυτά που επακολούθησαν κατά τη διάρκεια της αποτυχημένης προσέγγισης, αποτελεί ένδειξη μη συμμορφώσεως του Κ. στις δημοσιευμένες διαδικασίες και στις εξουσιοδοτήσεις του α' κατηγορουμένου, γεγονός που έπρεπε στον κατάλληλο χρόνο να αξιολογηθεί επαρκώς από τους κατηγορούμενους, από τον δεύτερο δε κατά πλειοψηφία, και να επιδείξουν τη δέουσα επιμελή συμπεριφορά, λαμβάνοντας υπόψη και τα ως άνω περιστατικά, προς αποτροπή του παράνομου αποτελέσματος. Ε. ως αποδείχθηκε και οι δύο κατηγορούμενοι, ήταν έμπειροι ελεγκτές και είχαν τη δυνατότητα να προβούν σε σωστή αξιολόγηση των ως άνω περιστατικών. Μετά δε το περιστατικό αυτό ο ελεγκτής έδωσε οδηγία στην Α., να κατέλθει στα 3500 πόδια και να αναφέρει εκτέλεση LLZ, και ότι είναι ελεύθερη για προσέγγιση Ι. στο διάδρομο 16. Στη συνέχεια η επικοινωνία μεταξύ του α' κατηγορουμένου και της Α., εξελίχθηκε και πάλι ομαλά, η τελευταία επιβεβαίωσε στις εξουσιοδοτήσεις που λάμβανε και ανέφερε ότι θα τις εκτελέσει, οπότε στις 18.51'.11'' ο κυβερνήτης ανταποκρινόμενος σε προηγούμενη οδηγία του ελεγκτή ανέφερε ότι εκτέλεσε LLZ. Τότε ο τελευταίος έδωσε εντολή να αφήσει η Α. τα 3500 πόδια και να συνεχίσει κατερχόμενη στα ελάχιστα για VOR/DME-I. διαδικασία και να έλθει σε επαφή με τον Πύργο Ε. στη συχνότητα 118,1 MHZ. Σημειωτέον ότι προηγουμένως στις 18.48'.45'' ο ελεγκτής είχε χαρακτηρίσει την Α., νούμερο ένα για κάθοδο Ι. Πράγματι ο Κ. ανταποκρίθηκε στην άδεια για αλλαγή συχνότητας και συντονίστηκε σε αυτήν. Μέχρι δε το τέλος της ως άνω επικοινωνίας ο α' κατηγορούμενος πίστευε ότι η Α. που ως είχε αναφέρει εκτέλεση LLZ, είχε σταθεροποιηθεί σ' αυτό, αγνοώντας ότι στην πραγματικότητα η Α. δεν πέτυχε να

ευθυγραμμισθεί με το Localizer, καθότι δεν ακολούθησε το «τόξο» της άφιξης LAMBI 1F, και ούτε βρισκόταν στην ακτίνα 344, πληροφορίες, εξάλλου, που ουδέποτε, έλαβε ο α' κατηγορούμενος. BB) Περαιτέρω αποδείχθηκε ότι, στη δεύτερη φάση της πτήσης, η Α. 241 επικοινωνήσε μέσω της συχνότητας 118,1 MHz με τον Πύργο Ε. και συνομίλησε με τον ειδικευόμενο Θ. Θ., ο οποίος βρισκόταν υπό την άμεση επίβλεψη και εποπτεία του προϊσταμένου του, δευτέρου των κατηγορουμένων. Από την αποτυπωθείσα απομαγνητοφωνημένη μαγνητοταινία συνομιλία του ως άνω ελεγκτή και του πληρώματος της Α. -241, προκύπτει ότι, μετά την πρώτη αναφορά της Α. στις 18.51'.42'' ότι εκτελεί Ι. στο διάδρομο 16 και την επακολούθησα οδηγία του ελεγκτή για αναφορά στο OUTER MARKER και ότι είναι νούμερο ένα, το οποίο επιβεβαίωσε ο χειριστής, επακολούθησε σύντομη συνομιλία μεταξύ τους που διήρκησε από 18.54'.02'' έως 18.55'.03''. Κατ' αυτήν η επικοινωνία δεν ήταν καλή όπως ήταν στην προηγούμενη πρώτη φάση της πτήσης. Κατά τη διάρκειά της, από τις τρεις αναφορές του τελευταίου για «πορεία», οι δύο δεν έγιναν καταληπτές όπως ο προαναφερόμενος ελεγκτής δήλωσε στην Α. -241. Συγκεκριμένα από την επικοινωνία αυτή προέκυψαν τα ακόλουθα: Μετά την ως άνω πρώτη στιχομυθία μεταξύ της Α. και του ελεγκτή που έληξε στις 18.51'.56'', ο τελευταίος ανέμενε την αναφορά στο OUTER MARKER, το οποίο ως προαναφέρθηκε είναι 4 N.M. βορείως και σε ευθεία από το αεροδρόμιο και το ύψος του αεροσκάφους πρέπει να είναι στα 1.300 πόδια. Αντί όμως της αναφοράς

αυτής και ενώ παρήλθαν 2'.20'' και σύμφωνα με τους χρονικούς υπολογισμούς της διαδικασίας VOR/DME/I. έπρεπε το αεροσκάφος να βρίσκεται στον OUTER MARKER, στις 18.54'.02" δεν ανέφερε ο πιλότος το ως άνω ραδιοβοήθημα, ως αναμένετο από τον ελεγκτή, αλλά υπέβαλλε ένα δύσκολα κατανοητό αίτημα με περιεχόμενο «επαναλάβετε HEADING =(πορεία)». Ο ελεγκτής αντιλήφθηκε την υποβολή αιτήματος, αλλά όχι και το περιεχόμενο αυτού, και ζήτησε την επανάληψη του μηνύματος. Η Α. επανέλαβε «Παρακαλώ HEADINGS» η λέξη όμως «HEADINGS» παρόλο που στο απομαγνητοφωνημένο κείμενο φέρεται ως δύσκολη κατανοητή. Ο ελεγκτής, Θ. Θ. δεν άκουσε και πάλι το περιεχόμενο του μηνύματος, αλλά αντιλήφθηκε ότι, με την εκπομπή της Α. υποβάλλεται αίτημα, δεν ζήτησε την επανάληψη αυτού, αλλά είπε «241, επαναλάβετε παρακαλώ τη θέση σας τώρα». Αντί δε η Α. να προσδιορίσει τη θέση της, δηλαδή να αναφέρει απόσταση DME/VOR, ύψος πτήσεως, ακτίνα του VOR, σημείο στον ορίζοντα απάντησε «Τώρα η πορεία μου είναι 140 μοίρες». Ο ανωτέρω ελεγκτής, δεν άκουσε ούτε αυτήν την αναφορά, διότι κατά την διάρκεια της

εκπομπής αυτής, είδε το αεροσκάφος πάνω από το αεροδρόμιο στο τέλος του διαδρόμου, γεγονός που την ίδια στιγμή ανέφερε στους δύο κατηγορούμενους, οι οποίοι είδαν το αεροσκάφος στο τέλος του διαδρόμου. Ο Θ. Θ. δεν ζήτησε από την Α. να επαναλάβει την ανωτέρω αναφορά που δεν άκουσε, αλλά έδωσε σε αυτήν οδηγία να έρθει σε επαφή στη συχνότητα 120,8, δηλαδή να επικοινωνήσει με τον ελεγκτή προσέγγισης, πρώτο κατηγορούμενο, διότι ο ίδιος ήταν αρμόδιος να ασκεί μόνο έλεγχο κατά την προσγείωση. Η Α. -241 απάντησε «20,8 είναι σωστό;», δηλαδή εσφαλμένως ανέφερε την 120,8 συχνότητα. Ο Θεοφάνης Θ. έδωσε την εξής απάντηση «Ναι σωστό. Ελάτε σε επαφή με το απρόουτς (έλεγχος προσέγγισης αεροδρομίου) στη συχνότητα 120,8. Περάσατε πάνω από το Αεροδρόμιο». Ο Κ. αντί άλλης απαντήσεως υπέβαλλε εκ νέου το αίτημα «Δώστε μου σας παρακαλώ πορεία». Η απάντηση του ως άνω ελεγκτή ήταν «Δεν ακούγεσαι καλά. Σε παρακαλώ πήγαινε στη συχνότητα 120,8 και έλα σε επαφή με το απρόουτς». Η Α. επανέλαβε τον αριθμό της συχνότητας «120,8». Από τη συνομιλία αυτή προκύπτουν με σαφήνεια τα ακόλουθα: 1) Ο Κ. της Α. -241 υπέβαλλε τρεις φορές αίτημα για πορεία, επιβεβαιώνοντας με τον τρόπο αυτό τη χρήση του χάρτη 11-1 JEPPESEN, από τον οποίο δημιούργησε πεπλανημένη εντύπωση περί υπάρξεως ραντάρ προσέγγισης στο «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ». Τούτο διότι, ως κατατέθηκε και από τους μάρτυρες, ο όρος «πορεία» ανήκει στη φρασεολογία της διαδικασίας προσέγγισης με ραντάρ, όπου ο ελεγκτής έχει οπτική επαφή με το αεροσκάφος (το ίχνος αυτού) και μπορεί να προσδιορίσει την πορεία του. Αντίθετα στην ενόργανη προσέγγιση, που εφαρμοζόταν στην προκειμένη περίπτωση, όταν το αεροδρόμιο δεν διαθέτει ραντάρ, όπως το «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ», ο ελεγκτής μη έχοντας οπτική επαφή με το ίχνος του αεροσκάφους αδυνατεί να προσδιορίσει την πορεία του ή να δώσει οποιαδήποτε πληροφορία προς τούτο. Σε αυτήν την περίπτωση, ο προσδιορισμός της πορείας του αεροσκάφους, γίνεται από τον ίδιο τον χειριστή αυτού, συντονίζοντας τα όργανα (του αεροσκάφους) με τα προαναφερόμενα τερματικά ραδιοβοηθήματα του αεροδρομίου. 2) Στα τρία αιτήματα για πορεία δεν δόθηκε η δέουσα απάντηση, ότι δηλαδή ο Πύργος Ε. λόγω μη διαθέσεως ραντάρ δεν μπορεί να δώσει πορεία. Οι κατηγορούμενοι ισχυρίζονται ότι δεν άκουσαν το περιεχόμενο των αιτημάτων, παρόλο που κατέβαλαν προσπάθειες διότι, αντιλήφθηκαν ότι ο πιλότος υποβάλλει αιτήματα. Εν πάσει όμως περιπτώσει και υπό την εκδοχή ακόμη ότι οι κατηγορούμενοι δεν άκουσαν το περιεχόμενο των τριών αιτημάτων για «πορεία», είχαν πλήρως αντιληφθεί αυτοί ότι η Α. -241 προτού να θεαθεί πάνω από το αεροδρόμιο υπέβαλλε δύο αιτήματα με περιεχόμενο μη καταληπτό και μετά τη διέλευσή της από το αεροδρόμιο εις απάντηση της πληροφορίας που της έδωσε ο ελεγκτής προσγειώσεως, ότι πέρασε πάνω από

το αεροδρόμιο, αντί άλλης αναφοράς υπέβαλλε και πάλι κάποιο αίτημα με περιεχόμενο μη καταληπτό από τους κατηγορούμενους. Οι ως άνω εκπομπές του πιλότου της Α. -241, είτε εκληφθούν ως ερωτήσεις, είτε ως αιτήματα ενόψει του χρόνου που έγιναν, δηλαδή οι δύο πρώτες ενώ αναμενόταν η προσγείωση του αεροσκάφους και η τρίτη μετά την ενημέρωση του πιλότου ότι πέρασε πάνω από το αεροδρόμιο, αλλά και λαμβανομένου υπόψη ότι πέρασε πάνω από το αεροδρόμιο σε ύψος πάνω από 1000 πόδια, κατά την κοινή λογική και πείρα, υποδηλώνουν είτε, ανάγκη κάποιας πληροφορίας της δημοσιευμένης διαδικασίας εάν πρόκειται για ερώτηση, είτε ανάγκης βοήθειας αν πρόκειται για αίτημα. Το περιστατικό τούτο, κατά την κρίση του Δικαστηρίου συνιστά σαφή ένδειξη δυσκολιών που αντιμετώπιζε το πλήρωμα στην εφαρμογή της δημοσιευμένης διαδικασίας προσέγγισης και στην πτήση του εν γένει και έπρεπε οι κατηγορούμενοι καταβάλλοντας την προσήκουσα προσοχή να το αξιοποιήσουν δεόντως στη μετέπειτα εξέλιξη της πτήσεως. 3) Το πλήρωμα της Α. -241 ενώ προσπέρασε το αεροδρόμιο δεν το αντιλήφθηκε. Τούτο το πληροφορήθηκε από τον ελεγκτή Πύργου, όταν το αεροσκάφος βρισκόταν νοτίως του αεροδρομίου στο τέλος του διαδρόμου 16 και σε ύψος πλέον των 1000 ποδιών. Η ενέργεια αυτή του πιλότου δεν μπορεί να υπαχθεί στις περιπτώσεις της αποτυχημένης προσγείωσης που αναφέρονται στο υπό στοιχείο Γ κεφάλαιο της παρούσας απόφασης και να θεωρηθεί ως συνηθισμένη, διότι έγινε σε ασύνηθες μεγάλο ύψος, το οποίο, σύμφωνα με τη διαδικασία VOR/DME-I., αντιστοιχεί περίπου στη θέση του OUTER MARKER, και επιπροσθέτως δεν αντιλήφθηκε το αεροδρόμιο ο χειριστής του αεροσκάφους. Χαρακτηρίζεται μόνο ως διέλευση από το αεροδρόμιο, ασυνήθιστη για τα δεδομένα της εναέριας κυκλοφορίας, αλλά και αδικαιολόγητη, αφού, παρά τη χαμηλή ορατότητα, το αεροδρόμιο, ήταν ορατό και γινόταν κανονικά οι προσγειώσεις και απογειώσεις των αεροσκαφών. Σημειωτέον ότι κατά τη διάρκεια της πτήσης της Α. έγιναν τρεις αφίξεις αεροσκαφών (ΟΑ 914, ΟΑ 871, ΟΑ 246) και δύο αναχωρήσεις (CUS 211, Α. 2705). Ε. και ο ελεγκτής Πύργου κατά την στιγμή που είδε την ως άνω ενέργεια της Α. -241, αντιλήφθηκε ότι, δεν έκανε αποτυχημένη προσέγγιση, αλλά διέλευση από το αεροδρόμιο. Περαιτέρω το Δικαστήριο κρίνει ότι, η διέλευση του αεροσκάφους από το αεροδρόμιο υπό τις προαναφερόμενες συνθήκες (με ύψος πτήσεως πλέον των 1000 ποδιών και χωρίς να γίνει αντιληπτό από τον πιλότο), σύμφωνα με τους κανόνες της κοινής λογικής και πείρας καθώς και με τις συνθήκες που επικρατούν σε παρόμοιες περιπτώσεις στην εναέρια κυκλοφορία, οφείλεται σε προφανή αποπροσανατολισμό του πιλότου στον περιβάλλοντα γεωγραφικό χώρο του αεροδρομίου. Ε. στο ίδιο συμπέρασμα, ήτοι τον αποπροσανατολισμό του αεροσκάφους, κατέληξε και η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχήματος της ΥΠΑ όσο και το

Ανακριτικό Συμβούλιο Αεροπορικών Ατυχημάτων (βλ. σχετική Έκθεση και Πόρισμα, αντιστοίχως). Το περιστατικό τούτο, παρείχε στους κατηγορούμενους, στο δεύτερο κατά πλειοψηφία, αφορμή όπως, με ιδιαίτερη προσοχή που επιβάλλεται από την ασφάλεια της πτήσεως και της εν γένει εναέριας κυκλοφορίας να προβούν σε ορθή αξιολόγηση τούτου για την περαιτέρω εξέλιξη της πτήσεως της Α., καθότι από τη δέουσα εκτίμηση αυτού καθ' εαυτού του περιστατικού τούτου, αλλά και σε συνδυασμό με τα προαναφερόμενα περιστατικά, που συνέβησαν από την είσοδο της Α. στον εναέριο χώρο της Ελλάδας, προκύπτουν σαφείς ενδείξεις, δυσκολιών του πληρώματος εν σχέσει με τον προσανατολισμό του, ανεπαρκής γνώση των δημοσιευμένων διαδικασιών προσεγγίσεως και των παρεχομένων εξυπηρετήσεων από τον Πύργο Ε. Ε. οι κατηγορούμενοι λόγω της ιδιότητάς των και της εμπειρίας των είχαν τη δυνατότητα και μπορούσαν να αξιολογήσουν επαρκώς τα ανωτέρω.

ΓΓ) Περαιτέρω αποδείχθηκε ότι, στη 3η φάση της πτήσης της Α. -241, η επικοινωνία διεξήχθη με τον πρώτο κατηγορούμενο μέσω της συχνότητας 120,8 MHz. Σημειωτέον, ο β' κατηγορούμενος μετά την προσγείωση της πτήσης OAL 871 στις 18.57'.41'', ελλείπει άλλης απασχολήσεως, κάθησε δίπλα στον α' κατηγορούμενο και από κοινού με αυτόν ασκούσαν τον σχετικό έλεγχο της Α. -241, υπό την έννοια ότι ο α' κατηγορούμενος συνομιλούσε με τον χειριστή της Α., και ο β' κατηγορούμενος ασκώντας έλεγχο και εποπτεία στον πρώτο ενέκρινε τις εκδιδόμενες άδειες εξουσιοδοτήσεως και πληροφορίες αυτού. Η φάση αυτή, ανάλογα με τις εξουσιοδοτήσεις τις οποίες έδινε ο ελεγκτής α' κατηγορούμενος (υπό τον έλεγχο και εποπτεία του προϊσταμένου του β' κατηγορουμένου), προς την Α., διακρίνεται σε τρία στάδια. Το πρώτο στάδιο διάρκειας 1'.10'' (ήτοι από 18.55'.43'' έως 18.57'.49''), περιλαμβάνει την εξουσιοδότηση του α' κατηγορουμένου για απομάκρυνση του αεροσκάφους νοτίως από το αεροδρόμιο και άνοδο αυτού στα 6000 πόδια. Το δεύτερο στάδιο διάρκειας 5'.39'' (ήτοι από 18.57'.58'' έως 19.03'.37'') περιλαμβάνει την εξουσιοδότηση του ελεγκτή για εκτέλεση μιας αυτοσχέδιας διαδικασίας αποτυχημένης προσέγγισης. Το τρίτο στάδιο διάρκειας 8'.45'' (ήτοι από 19.03'.43'' μέχρι την απώλεια της επικοινωνίας) περιλαμβάνει την εξουσιοδότηση του ελεγκτή για εκτέλεση διαδικασίας VOR-DME-I., προσέγγιση στο διάδρομο 16, ως νούμερο ένα αεροσκάφος. Τα χαρακτηριστικά της φάσεως αυτής είναι ότι όσο εξελίσσεται η πτήση στα επί μέρους στάδιά της, η επικοινωνία μεταξύ των εμπλεκομένων εμφανίζει όλο και περισσότερες δυσκολίες, η ποιότητα των παρεχομένων από το πλήρωμα πληροφοριών βαθμιαία γίνεται χειρότερη, ο έλεγχος εκ μέρους του α' κατηγορουμένου της συμφωνίας μεταξύ των εντολών του και των αναφορών του πληρώματος γίνεται συνεχώς ελλιπέστερος και η αντίληψη των κατηγορουμένων για την

πρόοδο της πτήσης φαίνεται να διαμορφώνεται μεμονωμένα από τις εκάστοτε πληροφορίες του πληρώματος, χωρίς τον απαραίτητο συσχετισμό τούτων με τις προηγούμενες και χωρίς να γίνεται η αναγκαία αξιολόγηση όλων των πληροφοριών με βάση τις συνθήκες και περιστάσεις υπό τις οποίες εξελίχθηκαν οι δύο προηγούμενες φάσεις της πτήσεως, λαμβάνοντας υπόψη και τις ενδείξεις που αναφέρθηκαν στα υπό των στοιχείων IAA και IBB κεφάλαια της αποφάσεως αυτής και κυρίως αυτές που αφορούσαν την πτητική ικανότητα και εμπειρία του πιλότου της Α. Ε. στη φάση αυτή οι κατηγορούμενοι, ο δεύτερος απ' αυτούς κατά την πλειοψηφούσα γνώμη του Δικαστηρίου, από αμέλειά τους, δηλαδή από έλλειψη της προσοχής που μπορούσαν και όφειλαν από τις περιστάσεις να καταβάλουν, επέδειξαν ένα σύνολο παραλλειπτικής συμπεριφοράς που προηγήθηκε του αποτελέσματος το οποίο δεν πρόβλεψαν και ως εκ τούτου δεν παρεμπόδισαν, παρόλο που είχαν ιδιαίτερη νομική υποχρέωση προς τούτο, ως θα αναπτυχθεί αναλυτικά παρακάτω ενώ θα μπορούσαν να το αποφύγουν με βεβαιότητα εάν κατέβαλαν την πιο πάνω προσοχή.

Ειδικότερα, κατά το πρώτο στάδιο αποδείχθηκε ότι η επικοινωνία μεταξύ του ελεγκτή και της Α., δεν παρουσίασε ιδιαίτερα προβλήματα με εξαίρεση τις εκπομπές της Α. στις 18.56'.43'' και 18.56'.56'', κατά τις οποίες κάποιες λέξεις ήταν ακατάληπτες για τον ελεγκτή. Ο πιλότος όμως δεν επαναλάμβανε όπως έπρεπε ολόκληρες τις εξουσιοδοτήσεις που λάμβανε από τον ελεγκτή, αλλά τμήματα αυτών και ορισμένες φορές αναγκάστηκε ο τελευταίος να ζητήσει διευκρινήσεις. Ε. και η φωνή του πιλότου σε ορισμένες απαντήσεις και ιδίως αυτές που αφορούσαν τον προσδιορισμό της θέσης του, υποδήλωναν αβεβαιότητα για την ορθότητά τους, γεγονός που έγινε αντιληπτό από τον Κ. του ιπτάμενου αεροσκάφους OAL-871, Κ. Μ. Επίσης αποδείχθηκε ότι, η ως άνω εξουσιοδότηση που έδωσε ο α' κατηγορούμενος προς την Α., ήτοι να ακολουθήσει την ακτίνα 150 απομακρυνόμενη νοτίως του TSL, με άνοδο στα 6000 πόδια, εξυπηρετούσε μεν την ταχεία ροή της εναέριας κυκλοφορίας, καθότι με τον τρόπο αυτό η πτήση της OAL-871 που είχε νούμερο δύο (2) προσγειώθηκε πρώτη, πλην όμως, η εξουσιοδότηση αυτή δόθηκε κατά παράβαση των προαναφερομένων διατάξεων του ICAO, σύμφωνα με τις οποίες, στη φάση της αποτυχημένης προσγείωσης, δεν δίδεται προτεραιότητα σε άλλο ιπτάμενο αεροσκάφος. Ενόψει δε των ως άνω επικρατουσών στο αεροδρόμιο «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» συνθηκών, κατά την κρίση του Δικαστηρίου, οι ελεγκτές είχαν πρώτιστο καθήκον, λαμβάνοντας υπόψη και τις προαναφερόμενες περιστάσεις υπό τις οποίες είχε εξελιχθεί μέχρι τότε η πτήση του αεροσκάφους, να επιτύχουν την ασφαλή και κανονική προσέγγιση τούτου στο αεροδρόμιο, εκδίδοντας σχετική εντολή για εφαρμογή της

δημοσιευμένης διαδικασίας αποτυχημένης προσέγγισης. Μάλιστα δε έπρεπε να παράσχουν στο πλήρωμα και τις σχετικές πληροφορίες προς εκτέλεση της εν λόγω διαδικασίας, διότι υπήρχαν από τη μέχρι τότε πτητική συμπεριφορά του πληρώματος σοβαροί λόγοι ικανοί προς διαμόρφωση στον κάθε επιμελή ελεγκτή της πεποιθήσεως περί του ότι το πλήρωμα δεν είναι επαρκώς ενημερωμένο με την ενόργανη διαδικασία προσέγγισης ή εν πάσει περιπτώσει ότι αντιμετωπίζει δυσκολίες στην εφαρμογή της (DOC 4444 Μέρος IV παρ. 10). Ε. ως προκύπτει από τις πρώτες στιχομυθίες που έλαβαν χώρα στο στάδιο αυτό και αυτή καθεαυτή η εντολή για απομάκρυνση από το TSL δεν ήταν ξεκάθαρη και σχεδιασμένη έτσι ώστε να αποφευχθεί η σύγχυση από το πλήρωμα. Συγκεκριμένα η Α. μόλις ήρθε σε επαφή (στις 18.56'.43'') με το MAK/APP ανέφερε μια ακατάληπτη λέξη και στη συνέχεια «πορεία 150 μίρες» και μετά από σχετική ερώτηση του α' κατηγορουμένου ανέφερε: «ύψος 1500 πόδια». Ο τελευταίος λαμβάνοντας τις ως άνω δύο πληροφορίες ζήτησε επιβεβαίωση με τη φράση «You are south of TSL on radial 150? - δηλαδή είστε νοτίως του TSL με ακτίνα 150;». Η ως άνω φράση που ήταν ερωτηματική, χωρίς όμως να χρησιμοποιηθεί ο ερωτηματικός τύπος της αγγλικής γλώσσας, υποδηλώνει την έλλειψη της δέουσας προσοχής εκ μέρους του α' κατηγορουμένου προς ορθή αξιολόγηση των ως άνω πληροφοριών, καθότι ο χειριστής του αεροσκάφους ανέφερε πορεία (ήτοι, την κατεύθυνση προς την οποία ήταν στραμμένος ο διαμήκης άξονας του αεροσκάφους εν σχέσει με το βορρά) και όχι ακτίνα του VOR/TSL όπως την εξέλαβε ο ελεγκτής. Και ναι μεν η Α. επιβεβαίωσε «Ακτίνα 150», αλλά στο σημείο εκείνο βρίσκεται και η ακτίνα 150 που είναι νοτίως του TSL και συμπίπτει με την πορεία 150 μίρες που είναι νότια, με συνέπεια από την παρανόηση αυτή καθ' αυτή να μην δημιουργείται σύγχυση περί της νότιας θέσης του αεροσκάφους, αλλά απ' αυτήν να προκύπτει η έλλειψη της δέουσας προσοχής εκ μέρους των κατηγορουμένων.

Κατόπιν τούτου ο α' κατηγορούμενος έδωσε οδηγία «Συνεχίστε απομακρυνόμενοι με άνοδο στα 6000 πόδια και QNH 1035» και η Α. επιβεβαίωσε «QNH 1031 ανερχόμενοι στα 6000 πόδια». Η επιβεβαίωση του QNH είναι εσφαλμένη, αφού το QNH είναι η βαρομετρική πίεση και η αναφορά 1031 αντί 1035 σημαίνει διαφορά στο ύψος 150 πόδια. Παρόλα αυτά όμως ο ελεγκτής δεν πρόσεξε και την ως άνω λανθασμένη αναφορά και δεν ζήτησε διευκρινήσεις, αλλά, αναθεωρώντας την προηγούμενη εξουσιοδότηση έδωσε νέα «Παραμείνετε προς το νότιο hold και στα 6000 πόδια». Σημειωτέον ότι το νότιο hold (σημείο κράτησης των αεροσκαφών) βρίσκεται στην ακτίνα 164 του VOR/TSL, οπότε για να εκτελέσει ο πιλότος την ως άνω εντολή έπρεπε, αφού πρώτα συμβουλευόταν το σχετικό χάρτη όπου

αποτυπώνεται το νότιο holding,, να πάει από την ακτίνα 150 όπου εκινείτο στην ακτίνα 164, για να εισέλθει και να παραμείνει στο νότιο holding (σημειωτέον ότι σ' αυτό οι στροφές που εκτελεί το αεροσκάφος είναι αριστερές και να επιτύχει ταυτοχρόνως και άνοδο στα 6000 πόδια). Έτσι ο πιλότος κατά την εκτέλεση της εντολής αυτής, θα ερχόταν αντιμέτωπος με ένα πολύ απαιτητικό ζήτημα, αφού ήταν υποχρεωμένος να αλλάξει τον σχηματισμό του αεροσκάφους, τη συμπεριφορά και το υψόμετρο. Μετά δε την επιβεβαίωση της Α. «'νοδος στα 6000 πόδια» ο α' κατηγορούμενος ανακαλώντας και πάλι την προηγούμενη οδηγία για παραμονή στο νότιο hold, έδωσε νέα «Συνεχίστε στην ακτίνα 150 απομακρυνόμενοι με άνοδο στα 6000 πόδια ύψος» και η Α. απάντησε «Απομακρυνόμενοι για τα 6000 πόδια». Για τις ως άνω αλληπάλληλες αναθεωρήσεις των εξουσιοδοτήσεων, που κατ' αρχήν έγιναν κατά παράβαση των κανόνων του ICAO, (ως τούτο επισημαίνεται και στην ως άνω Έκθεση και το Πόρισμα) ο α' κατηγορούμενος απολογούμενος κατέθεσε ότι, η εξουσιοδότηση για το νότιο holding αποσκοπούσε στο να κινηθεί το αεροσκάφος μέσα σ' αυτό σε περίπτωση απώλειας της επικοινωνίας. Ο ισχυρισμός όμως αυτός δεν ευσταθεί καθότι, όχι μόνο ο κατηγορούμενος δεν διευκρίνισε τούτο στο πλήρωμα δίνοντας ταυτοχρόνως και τον ενδεδειγμένο χρόνο αναμονής, ως ορίζεται από τους κανόνες του ICAO, αλλά αμέσως ήτοι σε 9'' ανακάλεσε την άδεια για παραμονή στο νότιο holding και είπε να συνεχίσουν στο ίχνος της ακτίνας 150 απομακρυνόμενοι. Περαιτέρω αποδείχθηκε ότι, ο α' κατηγορούμενος ασχολήθηκε για 17'' με την πτήση OAL 871 και στις 18.56'.53'' ζήτησε να τον πληροφορήσει η Α. για το ύψος πτήσεως. Η απάντηση του πιλότου κατά το ένα μέρος της ήταν ακατάληπτη και συγκεκριμένα «Τώρα (δύσκολα κατανοητό, πιθανόν leaving=αφήνοντας) τα 3500 πόδια». Ο ελεγκτής προκειμένου να προσδιορίσει τη θέση του αεροσκάφους υπέβαλλε την ερώτηση «Μάλιστα, θέση DME outbound (απομακρυνόμενοι)TSL». Με την απάντησή της η Α. «DME τώρα επτά» δεν προσδιορίζει τη θέση της εν σχέσει με το ραδιοβοήθημα TSL και ούτε αν απομακρύνεται ή κατευθύνεται προς αυτό, και έτσι ο ελεγκτής ρωτάει «επτά μίλια TSL σωστά» η Α. επιβεβαίωσε «Επτά μίλια TSL». Η στιχομυθία δε που επακολούθησε είχε ως αντικείμενο το ύψος ανόδου της Α., η οποία στις 18.57'.49'' ανέφερε ότι αφήνει τα 4500 πόδια. Το δεύτερο στάδιο της φάσης αυτής, άρχισε στις 18.57'.58'' με την εξουσιοδότηση του α' κατηγορουμένου

«Μάλιστα, συνεχίστε ανερχόμενοι για τα 6000 πόδια και κάνετε στροφή δεξιά προσεγγίζοντας την κατεύθυνση TSL VOR». Η άδεια αυτή, ως είναι προφανές, δόθηκε, διότι η πτήση OAL 871 προσγειώθηκε και έτσι εξέλιπε ο λόγος απομακρύνσεως της Α. νοτίως του

TSL VOR. Η ως άνω εξουσιοδότηση συνιστά την έναρξη μιας διαδικασίας αποτυχημένης προσέγγισης που δεν είναι δημοσιευμένη στα εγχειρίδια αεροναυτικών πληροφοριών της Ελλάδος (AIP Greece) και αυτοσχεδιάστηκε από τον πρώτο κατηγορούμενο κατά παράβαση όμως των αναφερομένων στη μείζονα σκέψη σχετικών διατάξεων του ICAO. Από το σύνολο των οδηγιών του α' κατηγορουμένου, που επακολούθησαν και δόθηκαν αποσπασματικά στον πιλότο της Α., προκύπτει ότι, οι φάσεις της αυτοσχέδιας αυτής διαδικασίας ήταν τρεις: 1) στροφή δεξιά του αεροσκάφους στο ύψος των 6000 ποδιών με κατεύθυνση προς το TSL/VOR (ραδιοβοήθημα Τριλόφου), 2)πέρασμα του αεροσκάφους πάνω από το TSL/VOR και στη συνέχεια πάνω από το MKR/VOR (αεροδρόμιο), 3)είσοδος στο βόρειο σημείο κράτησης («holding», το οποίο βρίσκεται στην ακτίνα 344 του VOR και απέχει από το MKR/VOR 14 N.M. και από το TSL/VOR 19 N.M.), κάθοδος μέσα σε αυτό στα 3500 πόδια και από εκεί εκ νέου έναρξη της διαδικασίας προσέγγισης VOR/DME-I. Ανεξαρτήτως του εάν μπορεί να χαρακτηριστεί το σχέδιο τούτο απλό, έπρεπε να γίνει εξ αρχής γνωστό στο σύνολό του και με όλες τις λεπτομέρειές του στον πιλότο της Α. και οι κατηγορούμενοι με ιδιαίτερη προσοχή και επιμέλεια έπρεπε να προβούν στον έλεγχο της κατανόησης της προόδου της διαδικασίας αυτής από την πλευρά της Α. Ε. η ασφαλής εφαρμογή της διαδικασίας αυτής, προϋπόθετε την σωστή καθοδήγηση της Α. από τους κατηγορούμενους, οι οποίοι από αμέλεια τους, ο δεύτερος κατά την πλειοψηφούσα γνώμη του Δικαστηρίου, παρέλειψαν να δώσουν οδηγία για εκτέλεση της δημοσιευμένης διαδικασίας αποτυχημένης προσέγγισης και αντ' αυτής έδωσαν την ανωτέρω αυτοσχέδια διαδικασία, κατά παράβαση μάλιστα των σχετικών κανόνων του ICAO. Επιπροσθέτως δε, η μη πλήρης γνώση ολοκλήρου του ανωτέρω σχεδίου, καθώς και του αναμενόμενου χρόνου προσέγγισης από την έναρξη της εφαρμογής του, εγκυμονούσε σοβαρούς κινδύνους για την ασφάλεια της πτήσης της Α. και της εν γένει κυκλοφορίας καθότι σε περίπτωση ενδεχόμενης απώλειας της μεταξύ τους επικοινωνίας, ο πιλότος μη γνωρίζοντας το επόμενο ίχνος που έπρεπε να ακολουθήσει, την υπόλοιπη πορεία που έπρεπε να διαγράψει μέχρι το τελευταίο σημείο κράτησης καθώς και τον αναμενόμενο χρόνο προσέγγισης θα περιπλανιόταν αυθαιρέτως.

Περαιτέρω αποδείχθηκε ότι, για την ασφαλή καθοδήγηση του αεροσκάφους προς εφαρμογή της εν λόγω αυτοσχέδιας διαδικασίας, οι κατηγορούμενοι έπρεπε να στηριχθούν αποκλειστικά στις πληροφορίες που θα τους παρείχε ο πιλότος της Α. για την ακριβή θέση του αεροσκάφους, εφόσον ασκούσαν έλεγχο σε περιβάλλον που δεν υπάρχει ραντάρ. Τούτο όμως, ως είναι ευνόητο, προϋπόθετε την ανάληψη εκ μέρους των κατηγορουμένων, του

δευτέρου κατά πλειοψηφία, των ενδεδειγμένων ενεργειών ώστε να εξασφαλισθεί αποτελεσματική επικοινωνία και εποικοδομητική επιβεβαίωση των εξουσιοδοτήσεων και πληροφοριών τους, που θα παρείχε τη δυνατότητα σ' αυτούς να αντιληφθούν ότι οι οδηγίες τους προς το πλήρωμα έγιναν αντιληπτές και ακολουθούνται. Ε. μέσω της αποτελεσματικής επικοινωνίας που, εν προκειμένω, αποτελούσε τη μοναδική προϋπόθεση για την ασφάλεια της πτήσεως, θα είχαν τη δυνατότητα οι κατηγορούμενοι να αντιληφθούν τις λανθασμένες ενέργειες του πιλότου και θα επέμβαιναν άμεσα προς αποτροπή του αξιοποίνου αποτελέσματος.

Οι κατηγορούμενοι όμως από αμέλειά τους, ο δεύτερος κατά την πλειοψηφούσα γνώση του Δικαστηρίου, παρέλειψαν να εξασφαλίσουν αποτελεσματική επικοινωνία κατά την καθοδήγηση του αεροσκάφους και από απερισκεψία τους αρκέστηκαν σε μια κακή επικοινωνία, που είναι ασυνήθιστη για την αεροναυτιλία. Όπως ήδη αναφέρθηκε στο υπό στοιχείο Η κεφάλαιο της απόφασης αυτής, οι εκπομπές της Α. που επακολούθησαν και δη από ώρα 18.59'.31'' και μετέπειτα μέχρι το τέλος της επικοινωνίας, ήταν ιδιαίτερα προβληματικές μη εξασφαλίζουσες την ποιότητα των πληροφοριών που παρείχε το πλήρωμα στον ελεγκτή, γεγονός που υποδήλωνε τις δυσκολίες που αντιμετώπιζε το πλήρωμα στην εκτέλεση των οδηγιών του ελεγκτή και εγκυμονούσε κίνδυνο στην ασφάλεια της πτήσεως. Συγκεκριμένα αποδείχθηκε ότι, οι εκπομπές του χειριστή του αεροσκάφους παρουσίαζαν ακατάληπτα ή δύσκολα κατανοητά σημεία, διακοπές, κενά, καθυστερήσεις, ελλιπή ή ανύπαρκτη επιβεβαίωση των εξουσιοδοτήσεων που έγινε ο ελεγκτής, ασαφείς απαντήσεις και κακή χρήση της αγγλικής γλώσσας. Στις ιδιαιτέρως δε κρίσιμες ερωτήσεις του ελεγκτή για τον προσδιορισμό της θέσης του αεροσκάφους, όλες οι απαντήσεις του πιλότου ήταν ανεπαρκείς και από αυτές και μόνο δεν ήταν δυνατός ο προσδιορισμός της θέσης του. Επίσης κρίσιμες ερωτήσεις του ελεγκτή δεν απαντήθηκαν, όπως θα εκτεθεί παρακάτω και ο πιλότος χρησιμοποιούσε το «μπουτόν», δηλαδή ακούγονταν ο ήχος του μικροφώνου, πράγμα το οποίο όμως αντέβαινε στους διεθνείς κανόνες εναέριας κυκλοφορίας. Ε. και ο πρώτος κατηγορούμενος στο δελτίο

συμβάντων που συνέταξε στις 17.12.1997 και ώρα 23.00, μετά την απώλεια της επικοινωνίας με την Α., ενώ

αναφέρει με πολύ συνοπτικό τρόπο κάποια στοιχεία από την πτήση, καταγράφει τέσσερις διαφορετικές περιπτώσεις, από τις οποίες αδιαμφισβήτητα προκύπτει η μεταξύ τους κακή επικοινωνία που ήταν συνάμα και επικίνδυνη για την ασφάλεια της πτήσεως. Συγκεκριμένα επί λέξει αναφέρει: 1) «ON R 244 (εννοεί 344) δεν μου

απάντησε», 2) «Επειδή βρισκόταν βόρεια και δεν μπορούσα να καταλάβω τη θέση του, του έδωσα οδηγία να εκτελέσει την VOR/DME-I.», 3) «Του είπα Report establish LOCALIZER. Δεν μου απάντησε». 4) «Κάπου βρισκόμενος βόρεια κατάλαβα να μου λείει Request radar vectoring. Του απάντησα NO RADAR..... Do you have

the field in sight? Γιατί κάτι μου είπε για Light και θεώρησα μήπως έβλεπε κάποια φώτα».

Με αυτές λοιπόν τις συνθήκες επικοινωνίας ο α' κατηγορούμενος καθοδηγούσε το αεροσκάφος για να εκτελέσει την εν λόγω διαδικασία. Ειδικότερα αποδείχθηκε ότι,

στις 18.58'.16'' ζήτησε από την Α. να αναφέρει στο TSL VOR, διατηρούμενοι στο ύψος των 6000 ποδιών. Δεν πήρε απάντηση από την Α. και επανέλαβε στις 18.58'.26'' την ίδια ερώτηση. Η Α. στο δεύτερο μήνυμα ανταποκρίθηκε και απάντησε με μια λέξη ακατάληπτη και στη συνέχεια «6000 πόδια TSL». Ο κατηγορούμενος στις 18.59'.20'' ρώτησε «Α. 241 η θέση σου;». Η Α. απάντησε «(ακατάληπτο) 6000 πόδια στα 5 μίλια από το TSL». Με την απάντηση αυτή, της οποίας η πρώτη λέξη ήταν ακατάληπτη για τον ελεγκτή η Α. δεν προσδιορίζει τη θέση της, διότι δεν αναφέρει και σε ποια ακτίνα του VOR βρίσκεται καθώς και αν είναι inbound ή outbound προς το TSL. Σημειωτέον αποδείχθηκε ότι η θέση του αεροσκάφους προσδιορίζεται από τρία στοιχεία ήτοι 1)τη διόπτευση (ακτίνα) σε σχέση με το σταθμό, δηλαδή η γωνία που βρίσκεται το αεροσκάφος σε σχέση με το σταθμό και το γεωγραφικό βορρά, 2)την απόσταση από το σταθμό και αν προσεγγίζει

(inbound) ή απομακρύνεται (outbound) και 3)το ύψος του . Αλλά και ο α' κατηγορούμενος μη ικανοποιούμενος προφανώς από την απάντηση που του έδωσε η Α.,

ζήτησε να αναφέρουν την ακτίνα προσέγγισης «Μάλιστα, σταθεροποιηθείτε στην ακτίνα προσέγγισης, αναφέρατε σταθεροποίηση ακτίνας προσέγγισης». Η Α. απάντησε

πάλι με μια ακατάληπτη λέξη και στη συνέχεια «σταθεροποιήθηκα 241». Το νούμερο 241 είναι προφανές ότι δεν αφορά ακτίνα προσέγγισης, αλλά τον αριθμό της πτήσης

της Α. Και ενώ από τις πληροφορίες που μέχρι τη στιγμή εκείνη έδωσε η Α. δεν ήταν δυνατός ο προσδιορισμός της θέσης της, ο α' κατηγορούμενος, δεν επέμενε, από απεισκευσία του, με περισσότερες διευκρινιστικές ερωτήσεις, ώστε να γίνει ακριβής καθορισμός της θέσης του αεροσκάφους με αναφορά της ακτίνας. Παραλείποντας δε να πράξει τούτο έδωσε εντολή για εκτέλεση της δεύτερης φάσης της ως άνω αυτοσχέδιας διαδικασίας και συγκεκριμένα είπε: «Α. 241 διατηρούμενοι

στα 6000 πόδια να αναφέρετε άνωθεν TSL VOR». Η Α. απάντησε «Διατηρούμενοι στα 6000 πόδια (ακατάληπτο) αναφέρουμε TSL». Ενόψει του ότι η ως άνω απάντηση περιείχε ακατάληπτες λέξεις, ο α' κατηγορούμενος ζήτησε επιβεβαίωση «241 6000 πόδια τώρα διατηρούμενοι, σωστό;». Η Α. όμως αποκρίθηκε με μια πρόταση, που κατά το μεγαλύτερο μέρος της ήταν ακατάληπτη «(ακατάληπτο, πιθανόν διατηρούμενοι) 6000 (ακατάληπτο) TSL». Στη συνέχεια, αφού με σχετική ερώτηση ο α' κατηγορούμενος επιβεβαίωσε ότι η Α. διατηρούσε το ύψος των 6000 ποδιών, έδωσε την εξής εξουσιοδότηση «Διατηρούμενοι στα 6000 πόδια, 241 να αναφέρετε άνωθεν του MIKRA VOR». Δηλαδή παρόλο που οι προηγούμενες εκπομπές της Α. ήταν ακατάληπτες και από αυτές δεν προέκυπτε με βεβαιότητα ότι ο πιλότος εκτελεί τις εντολές, συνέχισε ο α' κατηγορούμενος με την εντολή αυτή να τον καθοδηγεί για να εφαρμόσει τη δεύτερη φάση της ως άνω διαδικασίας στην οποία ως προαναφέρθηκε περιλαμβάνεται και το πέρασμα του αεροσκάφους πάνω από το MKR/VOR. Η Α. αποκρίθηκε «(δύσκολα καταληπτό μάλλον: Ok να σας αναφέρω) Α. ». Στην απάντηση αυτή, οι λέξεις ήταν ακατάληπτες [εν προκειμένω δεν μπορεί να γίνεται λόγος για ανεπαρκή γνώση της αγγλικής γλώσσας αφού η λέξη «O.k» είναι γνωστή και στους μη κατέχοντες την αγγλική] το «O.K.» δε στη φρασεολογία της αεροναυτιλίας δηλώνει αβεβαιότητα. Τούτο δε επιβεβαιώνεται όχι μόνο από τον ως άνω τρόπο με τον οποίο εκφράσθηκε η αγγλική λέξη «O.k.», αλλά και από την ερώτηση του α' κατηγορουμένου που επακολούθησε σε 43'', ήτοι στις 19.01'.08'' «Α. 241 έχετε περάσει πάνω από το TSL προσεγγίζοντας το MIKRA VOR;». Με την ερώτηση αυτή ο α' κατηγορούμενος αμφισβητεί όλη την προηγούμενη πορεία του αεροσκάφους, δηλαδή το πέρασμα αυτού πάνω από το TSL/VOR, που πίστευε, ως ισχυρίσθηκε ότι είχε γίνει πριν από 56'', ήτοι στις 19.00'12''. Με την ελλιπέστατη απάντηση της Α. που επακολούθησε «Proceeding TSL», δηλαδή «κατευθυνόμαστε προς το TSL» επιβεβαιώνεται πλέον ότι η Α. μέχρι τη στιγμή εκείνη δεν

είχε πλησιάσει ούτε το ραδιοβοήθημα του Τριλόφου και συνεπώς δεν εκτελούσε τις προαναφερόμενες οδηγίες του α' κατηγορουμένου. Το συμπέρασμα αυτό προκύπτει με σαφήνεια από την ορθή αξιολόγηση των ως άνω πληροφοριών που παρείχε η Α., το οποίο θα εξήγαγε κατ' αντικειμενική κρίση ο κάθε μέσος συνετός και εχέφρων ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας. Η ως άνω συμπεριφορά του πιλότου, ο οποίος ενώ δεν συμμορφωνόταν με τις οδηγίες του ελεγκτή, δεν εξέφραζε και τις δυσκολίες που αντιμετώπιζε σχετικά με την ικανότητά του να ακολουθήσει τις οδηγίες του ελεγκτή αναιρεί την υπάρχουσα μεταξύ του τελευταίου και του πιλότου εμπιστοσύνη. Έτσι και στην περίπτωση ακόμα, που θα μπορούσε να γίνει αποδεκτή στην αεροναυτιλία και δη στην εναέρια κυκλοφορία, η αρχή της εμπιστοσύνης μεταξύ των εμπλεκόμενων σ' αυτήν (πιλότου και ελεγκτή), στην συγκεκριμένη περίπτωση η ως άνω συμπεριφορά του πιλότου αποτελεί σοβαρή ένδειξη, που δεν δικαιολογεί στην περαιτέρω εμπιστοσύνη των κατηγορουμένων στις πληροφορίες που τους παρέχει ο πιλότος της Α. Περαιτέρω αποδείχθηκε ότι, μετά την ανωτέρω αναφορά του πιλότου, ο πρώτος κατηγορούμενος ασχολήθηκε με το αεροσκάφος CUS-211 του οποίου κυβερνήτης ήταν ο μάρτυρας Κ. Α. . Στις 19.02'.19'' ο α' κατηγορούμενος, επικοινωνήσε και πάλι με την Α., ήτοι μετά 1'.4'' από την προηγούμενη επικοινωνία τους και ζήτησε τη θέση της Α. Η τελευταία απάντησε «Η θέση μας είναι 10 μίλια από το TSL» (δηλαδή από τον Τρίλοφο). Κατ' αρχήν με τα στοιχεία αυτά που έδωσε ο πιλότος δεν προσδιορίζεται η θέση του αεροσκάφους και ο α' κατηγορούμενος υποβάλλει διευκρινιστική ερώτηση «Είστε 10 μίλια DME απομακρυνόμενοι TSL προς βορράν;». Η Α. απαντά με πάτημα μπουτόν. Ο α' κατηγορούμενος επανέρχεται με νέα διευκρινιστική ερώτηση «Στην ακτίνα 344 απομακρυνόμενος» και η Α. απάντησε «Ακτίνα.....» και διακόπηκε η εκπομπή προτού ολοκληρώσει τη φράση της. Από τη στιχομυθία αυτή, με σαφήνεια προκύπτει ότι, η Α. δεν δίνει τα απαιτούμενα στοιχεία προς προσδιορισμό της θέσης της παρά τις ερωτήσεις που υποβάλλει ο α' κατηγορούμενος. Συγκεκριμένα ο πιλότος της Α. δεν επιβεβαιώνει ότι βρίσκεται βορείως του TSL και ούτε ότι βρίσκεται στην ακτίνα 344 απομακρυνόμενος. Ε. το γεγονός ότι η αναφορά της ακτίνας 344 σε εκείνη τη φάση της πτήσης αποτελούσε κρίσιμο στοιχείο προς εξακρίβωση της θέσης

του αεροσκάφους, προκύπτει από το δελτίο συμβάντων που συνέταξε ο κατηγορούμενος στο οποίο, ως προαναφέρθηκε, το μνημονεύει ως αξιοσημείωτο γεγονός. Έτσι, εφόσον ως προειπώθηκε, απαραίτητη προϋπόθεση για την καθοδήγηση του αεροσκάφους και την πρόοδο της πτήσεως αποτελούσε εν προκειμένω η ακριβής αντίληψη των κατηγορουμένων

για τη θέση του αεροσκάφους, παρέλειψαν οι τελευταίοι από απερισκεψία τους, ο δεύτερος κατά την πλειοψηφούσα γνώμη του Δικαστηρίου, να επιμένουν με διευκρινιστικές ερωτήσεις και να απαιτήσουν από το πλήρωμα απαντήσεις σ' αυτές, προτού μεταδώσουν σ' αυτό τις επόμενες οδηγίες για την πρόοδο της εν λόγω διαδικασίας. Τούτο ανάγεται στα καθήκοντά τους, δοθέντος ότι ασκούσαν συμβατικό έλεγχο και έπρεπε ανά πάσα στιγμή να γνωρίζουν τη θέση του αεροσκάφους και να είναι σίγουροι γι' αυτήν. Ο πρώτος κατηγορούμενος στην απολογία του κατέθεσε ότι με την αναφορά των 10 μιλίων από το TSL, σχημάτισε την εικόνα ότι το αεροσκάφος έχει κάνει παράλληλη πορεία εν σχέσει με τα ραδιοβοηθήματα (TSL και MKR) και βρίσκεται βορείως του αεροδρομίου απομακρυνόμενος. Όμως η εικασία αυτή ανεπίτρεπτη για ελεγκτή δεν ήταν ορθή δοθέντος ότι όχι μόνο από καμιά αναφορά του χειριστή δεν προέκυπτε βόρεια θέση του αεροσκάφους αλλά ο χειριστής δεν γνώριζε τη στιγμή εκείνη ότι μέρος της αυτοσχέδιας διαδικασίας ήταν η απομάκρυνσή του προς βορρά προκειμένου να εισέλθει στο βόρειο holding, ώστε να γίνεται λόγος περί επιλογής άλλης πορείας προς επίτευξη του τελικού σκοπού. Έτσι παρόλο που από κανένα στοιχείο δεν επιβεβαιώνονταν η βόρεια θέση του αεροσκάφους ο α' κατηγορούμενος στις 19.02'.56'' έδωσε την εξής οδηγία «Α. 241 συνέχισε προς το βόρειο σημείο κρατήσεως hold, το βόρειο hold, κατέβα σε ύψος 4500 ποδών σε βαρομετρική QNH 1035, εντός του χώρου του βορείου hold». Η Α. με τρόπο διστακτικό απάντησε «Continue passing north hold descending 4500 QNH 1035», δηλαδή «Συνεχίζουμε για να περάσουμε το βόρειο σημείο κράτησης και να κατέβουμε στα 4500 QNH 1035». Μετά δε την ως άνω αναφορά του πιλότου, ο α' κατηγορούμενος ρώτησε «Α. 241 βρίσκεσαι βορείως του TSL; Επιβεβαίωσε». Η ερώτηση αυτή είναι προφανές ότι έγινε, διότι η ως άνω αναφορά του πιλότου δημιούργησε αμφιβολίες στον α' κατηγορούμενο ως προς τη θέση του αεροσκάφους. Η Α. στην ως άνω ερώτηση του ελεγκτή αποκρίθηκε «Ναι βορείως TSL Α. ».

Περαιτέρω αποδείχθηκε ότι, μετά την ως άνω απάντηση της Α. οι κατηγορούμενοι παρέλειψαν, ο δεύτερος κατά την πλειοψηφούσα γνώμη του Δικαστηρίου, να προβούν σε περαιτέρω έλεγχο της κατανοήσεως εκ μέρους του πιλότου της προόδου της διαδικασίας και ο α' κατηγορούμενος στις 19.03'.43'' έδωσε την οδηγία «Α. 241, εντάξει, συνέχισε την κάθοδο στα 3500 πόδια σε QNH 1035, ελεύθερα VOR-DME-I. προσέγγιση διάδρομος 16, αναφέρατε εκτέλεση LLZ, νούμερο ένα». Ο πιλότος απάντησε στις 19.04'.04'' «Κάθοδος σε ύψος 3500 ποδιών σε QNH 1035, αναφορά εκτέλεσης LLZ RWY 36.....16». Έτσι με την εξουσιοδότηση αυτή του ελεγκτή αρχίζει η τρίτη φάση της πτήσεως, δηλαδή η διαδικασία

προσεγγίσεως VOR-DME-I. που η εφαρμογή της προϋποθέτει ότι το αεροσκάφος βρίσκεται ήδη στο βόρειο σημείο κράτησης. Μετά την εξουσιοδότηση αυτή ο α' κατηγορούμενος ασχολήθηκε με την πτήση CUS 211 και δίνει οδηγίες σ' αυτήν. Στις 19.05'.30'', ήτοι μετά την πάροδο 1'.26'' από την τελευταία εκπομπή της Α., ο α' κατηγορούμενος επικοινωνεί και πάλι με την Α. και ρώτησε: «Α. 241 τη θέση του τώρα;». Η Α. αποκρίθηκε «Η θέση μου τώρα 8 μίλια DME από TSL». Στη συνέχεια ο ελεγκτής ρωτάει «Βρίσκεσαι βορείως TSL 8 μίλια DME; Επιβεβαίωσε». Η Α. αποκρίθηκε με μια λέξη που δεν γίνεται καταληπτή μάλλον ανέφερε τη λέξη «(επιβεβαιώνεται) στα 3500 πόδια». Το μήνυμα αυτό προφανώς δεν έγινε κατανοητό και στον α' κατηγορούμενο, ο οποίος υπέβαλλε και πάλι την ίδια ερώτηση «241 βρίσκεσαι βορείως του TSL; επιβεβαίωσε». Η Α. απάντησε με μια λέξη δύσκολα κατανοητή, που προφανώς ήταν η λέξη «Confirm» δηλαδή «επιβεβαιώνω». Από τη στιχομυθία αυτή προκύπτει ότι η Α. όταν ερωτήθηκε για τη θέση της δεν έδωσε τα απαραίτητα στοιχεία για τον προσδιορισμό αυτής, ήτοι ακτίνα, θέση στον ορίζοντα και αν κατευθύνεται ή απομακρύνεται από το TSL, ούτε και το επίπεδο της πτήσης της. Οι δύο ίδιες ερωτήσεις του α' κατηγορουμένου που επακολουθούν υποδηλώνουν σαφέστατα την αμφιβολία του ως προς τη γεωγραφική θέση του αεροσκάφους. Οι επιβεβαιώσεις της Α. όχι μόνο γίνονται με διστακτικότητα, αλλά είναι δύσκολα κατανοητές και ελλιπείς. Ανεξαρτήτως όμως τούτου και υπό την εκδοχή ακόμη ότι, οι ως άνω απαντήσεις της Α. ήταν ικανές να διασκεδάσουν τις αμφιβολίες του α' κατηγορουμένου ως προς τη βόρεια θέση του αεροσκάφους, δεν προσδιορίζεται με αυτές και η κατεύθυνση αυτού, ενώ και η θέση αυτή 8 μίλια DME βορείως του TSL και στην περίπτωση που υποτεθεί αληθής δεν δικαιολογείται από τη δημοσιευμένη διαδικασία προσέγγισης VOR/DME-I. την οποία εξουσιοδοτήθηκε προ 1'.52'' (ήτοι στις 19.03'.43'') να εφαρμόσει. Σημειωτέον ότι τα 8 μίλια βορείως του TSL είναι εκτός βορείου «holding» στο οποίο προηγουμένως είχε εξουσιοδοτηθεί για να κάνει κάθοδο στα 3500 πόδια. Το βόρειο σημείο κράτησης (holding) ως προαναφέρθηκε, βρίσκεται στην ακτίνα 344 και απέχει από το TSL 19 ναυτικά μίλια και από το MKR 14 N.M. Ενόψει τούτων το Δικαστήριο κρίνει ότι εφόσον το αεροσκάφος βρίσκεται εκτός διαδικασίας προσέγγισης VOR/DME-I., την οποία προ 1' και 52'' είχε εξουσιοδοτηθεί να εφαρμόσει, σε θέση «αδικαιολόγητη», «πρωτάκουστη» και «αδιανόητη» με άγνωστη κατεύθυνση και πορεία στο γεωγραφικό ορίζοντα και με μη εξακριβωμένες προθέσεις του χειριστή του αεροσκάφους και εκτός του βορείου holding, είχε τούτο όλα τα χαρακτηριστικά του χαμένου αεροσκάφους, υπό την

αναφερόμενη στο DOC 4444 έννοια. Δηλαδή, έχει αποκλίνει σημαντικά από την προβλεπόμενη πορεία του, ως αυτή καθορίζεται από την ως άνω δημοσιευμένη

διαδικασία προσέγγισης VOR/DME-I. Τούτο θα αντιλαμβανόταν κάθε μέσος, συνετός και εχέφρων ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας με βάση τους αναφερόμενους στη μείζονα σκέψη κανόνες της αεροπλοΐας, ευρισκόμενος σε παρόμοιες περιστάσεις. Την αντίληψη δε αυτή όφειλαν να έχουν και οι κατηγορούμενοι, ο δεύτερος κατά πλειοψηφία, οι οποίοι λόγω της εμπειρίας τους μπορούσαν να έχουν. Ε. οι κατηγορούμενοι έπρεπε να αξιολογήσουν την ως άνω συμπεριφορά του πιλότου σε συνδυασμό και με τη συμπεριφορά που είχε επιδείξει αυτός καθ' όλη τη διάρκεια της πτήσης, από την οποία προέκυψαν σοβαρές ενδείξεις αδυναμίας αυτού να εφαρμόσει τη δημοσιευμένη διαδικασία προσέγγισης και προσανατολισμού του στην γεωγραφική περιοχή του αεροδρομίου (κατά τις δύο πρώτες φάσεις της πτήσεως ως προεκτέθηκε), ενώ, κατά την παρούσα τρίτη φάση ο πιλότος επέδειξε αδυναμία συμμορφώσεως και με τις οδηγίες του α' κατηγορουμένου (ήτοι δεν πέρασε από τα ραδιοβοηθήματα TSL και MKR/VOR ως είχε εξουσιοδοτηθεί, οι εκάστοτε αποστάσεις που ανέφερε δεν δικαιολογούντο εν σχέσει με το χρόνο και την ταχύτητα, ενώ οι εκπομπές του ως επί το πλείστον ήταν ακατάληπτες και δεν παρείχε όλα τα απαιτούμενα στοιχεία για τον ακριβή προσδιορισμό της θέσης του). Υπό τις περιστάσεις αυτές έπρεπε οι κατηγορούμενοι προβαίνοντας σε ορθή αξιολόγηση όλων

τούτων και εφόσον δεν μπορούσαν να πληροφορηθούν και από άλλα στοιχεία - π.χ. την ακτίνα, που ως κατατέθηκε από τους μάρτυρες ήταν καθοριστική για τον προσδιορισμό της θέσης του αεροσκάφους στο γεωγραφικό ορίζοντα-, την ακριβή θέση τούτου, να παράσχουν τη δέουσα βοήθεια, χρησιμοποιώντας όλα τα διαθέσιμα μέσα για να καθορίσουν τη θέση του, ήτοι να δώσουν στον πιλότο εντολή για άνοδο

και να ζητήσουν από το στρατιωτικό ραντάρ που είναι εγκατεστημένο στο Χ. τον εντοπισμό του. Παρόλο όμως, έχοντας οι κατηγορούμενοι και ιδιαίτερη νομική υποχρέωση σύμφωνα με τους παραπάνω κανόνες του ICAO, να πράξουν τούτο, ο δεύτερος κατά την πλειοψηφούσα γνώμη του Δικαστηρίου, όπως θα έκανε κάθε μέσος συνετός και εχέφρων ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας, με βάση τους νομικούς κανόνες ευρισκόμενος σε παρόμοιες περιστάσεις, ο α' κατηγορούμενος υπό την εποπτεία και τον έλεγχο του δευτέρου, έδωσε στις 19.05'.56'' εντολή «241 εντάξει, συνέχισε VOR-DME-I. προσέγγιση, αναφορά εκτέλεσης LLZ». Ο πιλότος της Α. επιβεβαίωσε «Εντάξει, θα αναφέρω εκτέλεση LLZ για το διάδρομο RWY 16».

Στη συνέχεια αποδείχθηκε ότι από την τελευταία αναφορά της Α. που έγινε στις 19.06'.05'', ο α' κατηγορούμενος ασχολήθηκε επί 1' και 45'' με τις πτήσεις CUS 211 και Α. 2702 και στις 19.07'.50'' η Α. ανέφερε «Μακεδονία Α. 241» και στη συνέχεια όλη η πρόταση ήταν ακατάληπτη. Ο πρώτος κατηγορούμενος αποκρίθηκε «Α.

241 παρακαλώ μίλησε ξανά». Η Α. στις 19.08'.03'' επανέλαβε «Ζητώ (παρεμβάλλονται ακατάληπτες λέξεις) VECTOR». Ο α' κατηγορούμενος αποκρίθηκε στις 19.08'.08": «Δεν υπάρχει εδώ ραντάρ πορείας (VECTORIZING) κύριε, δεν υπάρχει, δεν έχουμε, δεν μπορούμε να σας παρέχουμε πορεία με ραντάρ. Σε παρακαλώ εφάρμοσε τις διαδικασίες VOR-DME-I. προσέγγισης για διάδρομο RWY 16». Η Α. απάντησε με πάτημα μπουτόν. Ο α' κατηγορούμενος συνέχισε τις οδηγίες «Αναφέρατε εκτέλεση LLZ στο διάδρομο 16 στα 3500 πόδια» και η Α. αποκρίθηκε «Ο.κ. (εντάξει) θα αναφέρω LLZ». Για τη στιχομυθία αυτή αποδείχθηκαν τα ακόλουθα: α) Ο όρος «VECTOR» υπάγεται στη φρασεολογία της εξυπηρέτησης της Εναέριας Κυκλοφορίας με τη χρήση του ραντάρ. Σημαίνει καθοδήγηση της πορείας του αεροσκάφους από τον ελεγκτή που έχει οπτική επαφή με το ίχνος του αεροσκάφους μέσω της οθόνης του ραντάρ. Ο ελεγκτής προσδιορίζει το σημείο του ορίζοντα στο οποίο βρίσκεται το αεροσκάφος και με τις κατάλληλες διαδοχικές οδηγίες το κατευθύνει και το προσγειώνει. β) Και ναι μεν, ως προαναφέρθηκε, το πλήρωμα της Α. συμβουλευόμενο τους χάρτες «JEPPESEN» είχε την πεπλανημένη εντύπωση ότι στο αεροδρόμιο «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» παρέχεται και εξυπηρέτηση με ραντάρ προσέγγισης, πλην όμως, οι κατηγορούμενοι αγνοούσαν την εν λόγω πλάνη του πληρώματος και καθ' όλη τη διάρκεια της μέχρι τότε επικοινωνίας τους, πίστευαν, ότι συνεργάζονται με ένα πλήρωμα που γνωρίζει ποιες εξυπηρετήσεις παρέχει το αεροδρόμιο. γ) Η υποβολή αιτήματος vector είναι πρωτοφανής σε ελεγκτή που διεξαγάγει συμβατικό έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας και κατά την κοινή αντίληψη που επικρατεί στην εναέρια κυκλοφορία συνιστά παράδοξο γεγονός, που αποτελεί συνάμα και στοιχείο για συνέγερση των κατηγορουμένων. Στην κρίση αυτή οδηγείται το Δικαστήριο από το γεγονός ότι οι κατηγορούμενοι λογικά πίστευαν ότι ο χειριστής του ουκρανικού αεροσκάφους πρέπει να είχε αντιληφθεί ότι δεν εξυπηρετούνταν από radar, ενόψει του ότι δεν είχε γνωστοποιηθεί σ' αυτόν ότι εντοπίστηκε από radar, μόλις εξέπεμψε τον πιο πάνω κωδικό αριθμό [6131]. δ) Το αίτημα «vector», στην συγκεκριμένη περίπτωση, ενόψει των προαναφερόμενων συνθηκών και περιστάσεων υπό τις οποίες εξελίχθηκε η πτήση, του χρόνου κατά τον οποίο υποβλήθηκε καθώς και του τρόπου με τον οποίο εκφράστηκε, αποτελούσε κατ' ουσίαν σαφές αίτημα για παροχή βοήθειας, προκειμένου

να προσδιορισθεί η ακριβής θέση του αεροσκάφους και η κατεύθυνσή του στο γεωγραφικό ορίζοντα. Τα στοιχεία αυτά προσδιορίζονται με το «vector». Ε. οι κατηγορούμενοι, ο δεύτερος κατά πλειοψηφία, σύμφωνα με τους κανόνες του ICAO, που περιλαμβάνονται στο DOC 4444 «Τμήμα Χ Φρασεολογίες», είχαν υποχρέωση να γνωρίζουν και να χρησιμοποιούν όταν είναι απαραίτητο, φρασεολογίες από άλλες κατηγορίες όπως εν προκειμένω το «vector», εκτός από αυτές που αναφέρονται συγκεκριμένα στον τύπο των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που παρέχουν. Ένα δε, από τα στοιχεία αυτά που προσδιορίζονται με το «vector» είναι η ακριβής θέση του αεροσκάφους στον γεωγραφικό ορίζοντα. Και ενώ ο πιλότος δεν έχει δώσει σαφή αναφορά για την ακριβή θέση του, οι κατηγορούμενοι μέχρις ότου υποβλήθηκε το αίτημα για vector, ήτοι για χρονικό διάστημα 2'.28'' που αποτελεί για την αεροπλοΐα μεγάλο χρονικό διάστημα, διότι το αεροσκάφος μπορεί να διανύσει με την ταχύτητα που έχει κατά την προσέγγιση τουλάχιστον 8 N.M., δεν ζήτησαν τον επαναπροσδιορισμό της θέσης του αεροσκάφους, ούτε ανέλαβαν άλλες άμεσες ενέργειες για τη λήψη της αναφοράς θέσης (ενόψει και του ότι η τελευταία αναφορά θέσεως των 8 DME ήταν εκτός διαδικασίας), ως είχαν σχετική νομική υποχρέωση από τους κανόνες του DOC 4444, Μέρος II παρ. 14.1.5, 14.2.1, δοθέντος ότι, από τη σωστή αναφορά της θέσεως της Α., εξαρτιόταν και ο έλεγχος των άλλων αεροσκαφών. Από την τελευταία αναφορά δε της Α. στις 19.04'.04'' για έναρξη της διαδικασίας προσέγγισης VOR/DME-I., είχαν παρέλθει ήδη τέσσερα λεπτά, κατά τα οποία το αεροσκάφος ευρισκόμενο στη φάση της προσέγγισης, έπρεπε να είχε διανύσει φυσιολογικά 16 N.M. περίπου (σε

ένα λεπτό διανύει περίπου 4 N.M.) και λαμβανομένου υπόψη ότι, ως προαναφέρθηκε, η έναρξη διαδικασίας (establish) για κάθοδο με I. γίνεται από τη θέση Ωραιόκαστρο που απέχει 15 N.M. από τον διάδρομο 34, ενδεχομένως το αεροσκάφος να είχε διέλθει και πάλι πάνω από το αεροδρόμιο και να βρισκόταν ένα (1) N.M. νοτίως αυτού και συνεπώς η ως άνω βοήθεια που ζήτησε, ήταν ιδιαίτερα σημαντική για την πρόοδο της πτήσης. Ενόψει τούτων, η ερμηνεία του αιτήματος «vector» ως αίτημα για βοήθεια προσδιορισμού θέσεως και κατεύθυνσης του αεροσκάφους στο γεωγραφικό ορίζοντα, ήταν, κατ' αντικειμενική κρίση, ευχερής και αποτελούσε το αβίαστο συμπέρασμα στο οποίο, μετά την ορθή αξιολόγηση των προαναφερομένων συνθηκών και περιστάσεων, θα κατέληγε, ο μέσος συνετός και εχέφρων ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας, με βάση τους κανόνες του ICAO, ευρισκόμενος σε παρόμοιες περιστάσεις. Η κρίση αυτή του Δικαστηρίου ενισχύεται και από το Πόρισμα του Ανακριτικού Συμβουλίου Αεροπορικών Ατυχημάτων. Συγκεκριμένα στο ως άνω Πόρισμα

αναφέρεται στη σελίδα 51 of 64: «Ερευνήθηκε αν τα δύο αιτήματα για καθοδήγηση ραντάρ στις 19.07'50'' και στις 19.08'.03'' θα μπορούσαν να έχουν δώσει ενδείξεις ότι η πτήση Α. 241 αντιμετώπιζε δυσκολίες και έτσι να αντιληφθεί ο ελεγκτής ότι το πλήρωμα ήταν σε δύσκολη κατάσταση. Μολονότι το πλήρωμα δεν εξέφρασε δυσκολίες σχετικά με την ικανότητά του να ακολουθήσει τις οδηγίες του ΕΕΚ, τα παραπάνω αιτήματα θα μπορούσαν να αποτελέσουν ενδείξεις δυσκολιών που υπήρχαν ή θα προέκυπταν», στη σελίδα 56 of 64 «Η πτήση Α. -241 ζήτησε «route vectors» δύο φορές (18.55'.03'' και 19.08'.03'') τις οποίες ο προϊστάμενος βάρδιας έπρεπε να ερμηνεύσει ότι εννοούσαν radar εξυπηρέτησης. Αμφότεροι, ελεγκτής και επόπτης, ο δεύτερος κατά πλειοψηφία, δεν αξιολόγησαν επαρκώς τη σοβαρότητα της κατάστασης στο Θ.Δ., ούτως ώστε να παρέμβουν με δική τους πρωτοβουλία και να προσφέρουν βοήθεια μέσω του στρατιωτικού radar της περιοχής.

Η κρίση των ελεγκτών περιορίστηκε σημαντικά από την εμμονή του Π.Θ.Δ., ότι ήταν

σε θέση να συμμορφωθούν με τις οδηγίες και εξουσιοδοτήσεις του ΕΕΚ, αντί να δηλώσουν κατάσταση ανάγκης». Τέλος στη σελίδα 59 of 64 στο κεφάλαιο «Συμβάλλοντες παράγοντες» και στην παράγραφο 5 αναφέρεται «Η ελλιπής αξιολόγηση

του Ε. Προσέγγισης, κάτω από τις προαναφερθείσες συνθήκες, των δυσχερειών που αντιμετώπιζε το Π.Θ.Δ. σχετικά με την εκτέλεση των διαδικασιών και εντολών του ΕΕΚ, που δεν επέτρεψε στους ελεγκτές να προσφέρουν κάθε είδους βοήθεια με δική τους πρωτοβουλία ώστε να αποτραπεί το ατύχημα». Ο ισχυρισμός των κατηγορουμένων

περί του ότι, ο όρος «vector» δεν δηλώνει κατάσταση ανάγκης, για την οποία υπάρχει ειδική φρασεολογία και η μη χρησιμοποίηση αυτής από το χειριστή, είχε ως αποτέλεσμα, να μην γίνει αντιληπτή σ' αυτούς η κρίσιμη κατάσταση στην οποία βρισκόταν το αεροσκάφος, δεν ευσταθεί. Τούτο διότι αυτό καθ' αυτό το αίτημα, είναι, ως προαναφέρθηκε, παράδοξο και δημιουργεί στον μέσο ελεγκτή - ο οποίος σημειωτέον λόγω του είδους των καθηκόντων που εκτελεί και της αυξημένης επικινδυνότητας που παρουσιάζει η αεροπλοΐα, οφείλει να χρησιμοποιεί την άριστη

κρίση του κατά την άσκηση του ελέγχου των αεροσκαφών - σοβαρές υπόνοιες περί υπάρξεως σοβαρού και αμέσου κινδύνου του αεροσκάφους εκ του οποίου επιβάλλεται η ανάληψη πρωτοβουλίας εκ μέρους του ελεγκτή για προσφορά κάθε είδους βοήθειας ώστε να αποτραπεί τυχόν ατύχημα. Περαιτέρω το εν λόγω αίτημα, υπό τις προαναφερόμενες συνθήκες υπό τις

οποίες υποβλήθηκε, από χειριστή ο οποίος λογικά θα έπρεπε να αντιληφθεί ότι δεν είχε εντοπισθεί από radar, δεν καταλείπει αμφιβολία στο μέσο ελεγκτή περί της υπέρβασης καταστάσεως ανάγκης, ανεξαρτήτως του αν αυτή, δεν δηλώθηκε ρητά από το χειριστή του αεροσκάφους και με τη χρήση της ενδεδειγμένης φρασεολογίας του ICAO. Ε. οι ελεγκτές οφείλουν λόγω της ιδιότητάς των να γνωρίζουν ότι οι αεροναυτιλόμενοι ενδεχομένως να μην χρησιμοποιήσουν την κατάλληλη φρασεολογία για να δηλώσουν την κατάσταση ανάγκης

και τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν, είτε λόγω απώλειας της συνειδητοποίησης της επικρατούσας κατάστασης, που συμβαίνει όταν δεν έχουν αντίληψη της θέσης του αεροσκάφους στο χώρο και το χρόνο, σε συσχετισμό με το έδαφος πάνω από το οποίο πετάει, των δυνατοτήτων του αεροσκάφους και των συστημάτων του, είτε λόγω

συγχύσεως, που αναιρεί την πνευματική διαύγεια και την καλή ψυχολογική κατάσταση που πρέπει να διαθέτουν για τον ασφαλή χειρισμό του αεροσκάφους και η

οποία οδηγεί σε αδυναμία κατανόησης του ορθού εγχειρήματος, σε πίστη, σε αντιφάσκουσες απόψεις και σε απώλεια προσανατολισμού (βλ. Έκθεση Ατυχήματος της

Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχήματος της ΥΠΑ). Για το λόγο αυτό η αντίληψη του ελεγκτή για την πρόοδο μιας πτήσης στηρίζεται στην εμπειρία του, στην ορθή αξιολόγηση των πληροφοριών που παρέχει το πλήρωμα και στις εν γένει συνθήκες υπό τις οποίες εξελίσσεται η πτήση, από τις οποίες στη συγκεκριμένη περίπτωση προέκυπταν σοβαρές ενδείξεις δυσκολιών που υπήρχαν ή θα προέκυπταν. Ενόψει τούτων όφειλαν οι κατηγορούμενοι και μπορούσαν λόγω της εμπειρίας των, ο δεύτερος κατά πλειοψηφία, να ερμηνεύσουν το αίτημα vector, ως αίτημα για παροχή

της ανωτέρω βοήθειας. Εν πάσει όμως περιπτώσει, το αίτημα τούτο υποδήλωνε τουλάχιστον την αδυναμία του πιλότου να εφαρμόσει τη δημοσιευμένη διαδικασία προσέγγισης και τις οδηγίες του κατηγορουμένου, συμπεριφορά που είχε επιδείξει και προηγουμένως καθ' όλη τη διάρκεια της πτήσης (διέλευση πάνω από το αεροδρόμιο χωρίς να το αντιληφθεί, μη συμμόρφωση στις οδηγίες να περάσει πάνω από τα ραδιοβοηθήματα, ατελής προσδιορισμός της θέσης του στον ορίζοντα, κακή και ακατάληπτη επικοινωνία σε κρίσιμα σημεία της πτήσης, αναφορά σε θέσεις που φανερώνει σημαντική απόκλιση από την προβλεπόμενη

πορεία της διαδικασίας προσέγγισης). Έτσι και στην περίπτωση αυτή, που ήθελε δοθεί μια τέτοια ερμηνεία

στο αίτημα vector, υπήρχε ανάγκη βοήθειας και διευκόλυνσης στο πλήρωμα, γεγονός

που όφειλαν και μπορούσαν οι κατηγορούμενοι να αντιληφθούν. ε)Οι κατηγορούμενοι

με τις ως άνω ιδιότητές των, ο δεύτερος κατά πλειοψηφία, και υπό την ιδιότητά του ως προϊσταμένου φυλακής, που ήταν υπεύθυνος να διευθύνει και να συντονίζει τον έλεγχο να διενεργεί συχνούς ελέγχους στα εκπεμπόμενα μηνύματα, να εφιστά την προσοχή του προσωπικού για τυχόν λάθη, παραλείψεις, παρατυπίες ή την χρήση μη δημοσιευμένων διαδικασιών, είχαν ιδιαίτερη νομική υποχρέωση απορρέουσα από το σύμπλεγμα των αναφερομένων στη μείζονα σκέψη κανόνων του ICAO, αλλά και δυνατότητα να παράσχουν στο πλήρωμα της Α., την ενδεδειγμένη και αποτελεσματική

βοήθεια, ώστε να επιτευχθεί με ασφάλεια η προσέγγιση και η προσγείωση του αεροσκάφους και να αποτραπεί η πρόσκρουσή του επί της ορεινής περιοχής. Για παροχή τέτοιου είδους βοήθεια έπρεπε οι κατηγορούμενοι να διατηρήσουν πλήρη και

απόλυτη συνεργασία με το πλήρωμα. Όμως η ανωτέρω απάντηση του α' κατηγορουμένου

στο αίτημα για vector, όχι μόνο δεν προώθησε, αλλά απέκοψε, σύμφωνα με τους κανόνες της κοινής λογικής και πείρας την μεταξύ τους συνεργασία, καθότι ο τελευταίος χρησιμοποιώντας στην απαντητική του πρόταση επί τέσσερις συνεχείς φορές το αρνητικό μόριο «δεν» ήτοι «δεν υπάρχει εδώ radar vectoring κύριε, δεν υπάρχει, δεν έχουμε, δεν μπορούμε να σας παρέχουμε ραντάρ vectoring» και στη συνέχεια δίνοντας εντολή για εφαρμογή της ίδιας διαδικασίας VOR-DME-I., την οποία επί 27'.54'' αφότου εισήλθε το αεροσκάφος στον εναέριο χώρο της Ελλάδος δεν μπόρεσε να εφαρμόσει, απέκλεισε με απόλυτο τρόπο και με ιδιαίτερα μεγάλη έμφαση κάθε είδους συνδρομή. Και ναι μεν, η πληροφορία που έδωσε στο πλήρωμα για ανυπαρξία ραντάρ vectoring στο αεροδρόμιο «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» ήταν αληθής, πλην όμως εφόσον ζητείτο βοήθεια έπρεπε ταυτοχρόνως να αναφερθούν και όλα τα μέσα που είχαν οι κατηγορούμενοι στη διάθεσή του για παροχή βοήθειας καθώς και εναλλακτικές διαδικασίες προσέγγισης. Κατ' αρχήν έπρεπε να δώσουν οδηγία για άνοδο του αεροσκάφους σε ασφαλές ύψος πτήσεως (σημειωτέον σε ένα λεπτό ανεβαίνει το αεροσκάφος 2000 πόδια] και να αναλάβουν πρωτοβουλία για να ενημερωθούν

για τους λόγους για τους οποίους υποβλήθηκε το αίτημα τούτο να προβούν σε ενδεδειγμένες ενέργειες για τον προσδιορισμό της ακριβούς θέσεως του

αεροσκάφους υποβάλλοντας στον πιλότο σχετική ερώτηση και διασταυρώνοντας τις πληροφορίες που θα τους παρείχε μέσω του στρατιωτικού ραντάρ του X. Έχοντας δε με τον τρόπο αυτό την εικόνα της πραγματικής κατάστασης του αεροσκάφους θα έδιναν τις δέουσες οδηγίες για την ασφαλή πρόοδο της πτήσης. Ειδικότερα, ως προαναφέρθηκε κατά την ανάπτυξη των επί μέρους σταδίων της τρίτης φάσης της πτήσεως, το κρίσιμο ζήτημα που προέκυψε για την ασφάλεια των επιβαινόντων ήταν ο μη ακριβής προσδιορισμός της θέσεως του αεροσκάφους. Ήδη μετά την υποβολή του

αιτήματος vector, - οποιαδήποτε από τις ως άνω δύο ερμηνείες δοθεί σε τούτο, δηλαδή είτε ότι αυτό υποδηλώνει κατάσταση ανάγκης, είτε αδυναμία εφαρμογής της δημοσιευμένης διαδικασίας προσέγγισης VOR/DME-I. - το ζήτημα τούτο καθίστατο επιτακτικότερο και αποτελούσε το μοναδικό στοιχείο, από την ακριβή γνώση του οποίου εξαρτιόταν η ασφάλεια της πτήσεως. Τούτο κατατέθηκε από την πλειοψηφία των μαρτύρων. Ο πλέον δε ασφαλέστερος τρόπος για να πληροφορηθούν οι κατηγορούμενοι για την ακριβή θέση του αεροσκάφους ήταν η χρήση ραντάρ και επειδή δεν διέθεταν έπρεπε να ζητήσουν τη βοήθεια του στρατιωτικού ραντάρ. Όπως

δε λεπτομερώς έχει αναπτυχθεί στο με στοιχείο Β κεφάλαιο της παρούσας αποφάσεως, οι κατηγορούμενοι είχαν δυνατότητα να ζητήσουν από την Πολεμική Αεροπορία, αφ' ενός μεν, να θέσει σε λειτουργία το σύστημα GCA με το οποίο ως προειπώθηκε μπορεί να προσδιορισθεί η θέση του αεροσκάφους στον γεωγραφικό ορίζοντα και αφετέρου να εντοπισθεί το αεροσκάφος με το στρατιωτικό ραντάρ που είναι εγκατεστημένο στο X. Ως προς τη χρήση του GCA στη συγκεκριμένη περίπτωση,

που συνιστά κατάσταση ανάγκης, πρέπει να λεχθεί ότι, παρόλο που απαιτείται προειδοποίηση προ τριάντα λεπτών προκειμένου να ενεργοποιηθεί, θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί τούτο. Συγκεκριμένα από το σχέδιο πτήσης προέκυπτε ότι το αεροσκάφος είχε καύσιμα για πτήση 3 ωρών και 30 λεπτών και λαμβανομένου υπόψη του ότι από την αναχώρηση του παρήλθε ήδη χρόνος 1.45'.03'' (αναχώρηση από Οδησό 17.23' και αίτημα για vector 19.08'.03'') είχε υπόλοιπο καυσίμων τουλάχιστον για μια ώρα και συνεπώς με εντολή για άνοδο σε ύψος πτήσεως ασφαλείας και κράτησης σ' αυτό εωσότου λειτουργήσει το GCA, θα μπορούσε να

παρασχεθεί η εν λόγω βοήθεια. Αλλά αμεσότερη, αποτελεσματικότερη και χωρίς καμία προετοιμασία και καθυστέρηση βοήθεια θα παρείχετο στο αεροσκάφος με το στρατιωτικό ραντάρ του Χ. Το εν λόγω στρατιωτικό ραντάρ έχει ως σκοπό την αεράμυνα της χώρας. Ελέγχει και καταγράφει το ίχνος και την πορεία όλων των αεροσκαφών που εισέρχονται στον Ελληνικό εναέριο χώρο. Όταν ο χειριστής του ραντάρ πληροφορηθεί από το ΚΕΠΑΘ ότι το εισερχόμενο στο FIR αεροσκάφος είναι φίλιο, διακόπτει την παρακολούθηση τούτου, πλην όμως το ίχνος του και η όλη πορεία που διαγράφει στον εναέριο χώρο καταγράφεται. Έχει τη δυνατότητα να προσδιορίζει με ακρίβεια τη θέση του αεροσκάφους στον γεωγραφικό ορίζοντα, την πορεία αυτού (κατεύθυνση στον ορίζοντα και απόστασή του από το αεροδρόμιο) όσο όμως αφορά το ύψος του έχει πιθανότητα λάθους συν, πλην 3000 πόδια. Ως προαναφέρθηκε δε η βοήθεια που προσφέρει είναι συμβουλευτική και οι πληροφορίες

χρησιμοποιούνται δεόντως από τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας. Το Αεροδρόμιο «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» έχει, ως προαναφέρθηκε στο κεφάλαιο Β, τηλεφωνική σύνδεση με την Πολεμική Αεροπορία του Χ. και ο εντοπισμός του αεροσκάφους από τη στιγμή που θα

ειδοποιηθεί ο χειριστής του ραντάρ, δεν υπερβαίνει τα δύο λεπτά, ενώ στην περίπτωση που το αεροσκάφος είχε αναφέρει τον κωδικό SQ, ο εντοπισμός του είναι

γρηγορότερος. Σε περίπτωση δε που οι κατηγορούμενοι καλούσαν το εν λόγω στρατιωτικό ραντάρ ο προσδιορισμός της θέσης του αεροσκάφους θα ήταν σίγουρος και άμεσος εντός ενός λεπτού περίπου δοθέντος ότι η Α. είχε αναφέρει το SQ 6131, και τούτο ως προαναφέρθηκε στο με στοιχείο IAA κεφάλαιο της απόφασης αυτής, διευκολύνει τον εντοπισμό του και είναι βέβαιο ότι σε εκείνο το στάδιο της πτήσεως θα είχε αποφευχθεί το ατύχημα. Παρόλο όμως που η βοήθεια της Α. μέσω του στρατιωτικού ραντάρ απαιτούσε μια απλή ενέργεια των κατηγορουμένων, ήτοι να επικοινωνήσουν με τον Χ. και να ζητήσουν τον εντοπισμό της θέσεως του αεροσκάφους. Περαιτέρω αποδείχθηκε ότι, η επικοινωνία των κατηγορουμένων με το στρατιωτικό ραντάρ προκειμένου να εξακριβωθεί η ακριβής θέση του αεροσκάφους, δεν θα είχε ως συνέπεια την κήρυξη αβεβαιότητας στην εναέρια κυκλοφορία της περιοχής του αεροδρομίου «Μακεδονία» ως ισχυρίστηκαν οι κατηγορούμενοι και κατατέθηκε και από ορισμένους μάρτυρες. Τούτο διότι, και χωρίς να υπάρχει κατάσταση ανάγκης ή ιδιαίτερα σοβαρός λόγος ζητείται από το στρατιωτικό ραντάρ ο εντοπισμός θέσεως των αεροσκαφών κυρίως από τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, αλλά και από τους

πιλότους. Παρόλο όμως που η βοήθεια της Α. μέσω του στρατιωτικού ραντάρ απαιτούσε μια απλή ενέργεια των κατηγορουμένων, ήτοι να

επικοινωνήσουν με τον Χ. και να ζητήσουν τον εντοπισμό της θέσεως του αεροσκάφους και οι κατηγορούμενοι είχαν τέτοια δυνατότητα, παρέλειψαν, από απεισκευσία τους, ο δεύτερος κατά πλειοψηφία, να πράξουν τούτο προκειμένου να αποτρέψουν το θανατηφόρο αποτέλεσμα. Ανεξαρτήτως όμως της ως άνω βοήθειας που θα ήταν καθοριστική για την αποτροπή του ατυχήματος, είχαν οι κατηγορούμενοι και άλλες δυνατότητες παροχής βοήθειας που θα μπορούσε να ήταν αποτελεσματική, δοθέντος ότι θα έδινε και τη δυνατότητα στο πλήρωμα να προβούν σε διορθωτικές ενέργειες, ανατρεπτικές του αξιοποιήσιμου αποτελέσματος. Είχαν τη δυνατότητα δηλαδή οι κατηγορούμενοι να χρησιμοποιήσουν ενόψει των επικρατουσών εκείνη τη στιγμή συνθηκών, την κατάλληλη βοηθητική φρασεολογία προκειμένου να πληροφορηθούν τις δυσκολίες που αντιμετώπιζε το πλήρωμα εξ αιτίας των οποίων υπέβαλε το αίτημα για vector (βλ. σχετικά Πόρισμα Ανακριτικού Συμβουλίου) και αν αντιλαμβάνονταν (οι κατηγορούμενοι) ότι αγνοούσε ο πιλότος τη δημοσιευμένη διαδικασία θα έδιναν τις σχετικές πληροφορίες ως τούτο προβλέπεται από τους κανόνες του ICAO που αναφέρονται παραπάνω. Επίσης θα μπορούσαν οι κατηγορούμενοι να υποδείξουν στον πιλότο να καλέσει ο ίδιος το ραντάρ του Χ., η

συχνότητα του οποίου αναφερόταν στους δημοσιευμένους χάρτες. Ε. και ο πρώτος κατηγορούμενος στην απολογία του κατέθεσε ότι, αν μάθαινε ότι είχαν βλάβη τα όργανα του αεροσκάφους θα του έδινε τη διαδικασία NDB/I., ώστε να φέρει ασφαλώς

το αεροσκάφος για προσγείωση χωρίς ραντάρ. Οι κατηγορούμενοι όμως, ο δεύτερος κατά πλειοψηφία, παραλείποντας και τις ως άνω ενέργειες που ήταν απλές και αναμενόμενες υπό τις προαναφερόμενες συνθήκες και περιστάσεις που τελούσε η πτήση, αρκέστηκαν στο πάτημα μπουτόν στο οποίο προέβει η Α., αντί να επιβεβαιώσουν ότι έλαβαν το μήνυμα περί μη εξυπηρετήσεως με ραντάρ και την οδηγία εφαρμογής της δημοσιευμένης διαδικασίας. Στη συνέχεια επανήλθε ο α' κατηγορούμενος με εντολή για αναφορά εκτέλεσης LLZ και η Α. στις 19.08'.33'' είπε «Ο.k. θα αναφέρω LLZ». Περαιτέρω αποδείχθηκε ότι ο α' κατηγορούμενος μετά την ως άνω τελευταία εκπομπή της Α., ασχολήθηκε για χρονικό διάστημα 1'.05'', με τις πτήσεις CUS 211 και OAL 246. Στις 19.09'.38'' επικοινωνήσε και πάλι με την Α. -241 και ζήτησε να μάθει την θέση της. Ο πιλότος απάντησε σε δύο δευτερόλεπτα(ήτοι στις 19.09'.40'') «Θέση (διακοπή ομιλίας) δύο οκτώ μίλια» (ήτοι 28

μίλια, δοθέντος ότι, στην αεροπλοΐα, οι αριθμοί εκφέρονται με τον ως άνω τρόπο, δηλαδή κάθε νούμερο χωριστά). Από αυτό το περιεχόμενο του μηνύματος, ουδόλως προκύπτει ούτε και εμμέσως η θέση του αεροσκάφους. Τούτο διότι, δεν αναφέρει κανένα στοιχείο προσδιοριστικό της θέσης του, ήτοι απόσταση

από κάποιο ραδιοβοήθημα (TSL/VOR ή MKR/VOR), κατεύθυνση (εάν είναι inbound ή outbound προς το αεροδρόμιο), ακτίνα του VOR, ύψος και τέλος κάποιο από τα τέσσερα σημεία του ορίζοντα εν σχέσει με το αεροδρόμιο (βόρεια, νότια, ανατολικά, δυτικά). Και ενώ, με την αναφορά αυτή, δεν μπορεί να προσδιορισθεί η

θέση του αεροσκάφους, δεν είναι δυνατός ο καθορισμός της θέσης του ούτε και από

τον συνδυασμό του στοιχείου των 28 μιλίων με τα στοιχεία που δόθηκαν από το πλήρωμα στην προηγούμενη αναφορά θέσης που έγινε στις 19.05'.35'', δηλαδή όταν ο πιλότος ανέφερε «Η θέση μου τώρα 8 μίλια DME από TSL». Η αδυναμία της

συνεκτιμήσεως των δύο αυτών αναφορών και συναγωγής ασφαλούς συμπεράσματος προς καθορισμό της ακριβούς θέσεως του αεροσκάφους, οφείλεται αφενός μεν, στο μεγάλο χρονικό διάστημα που μεσολάβησε μεταξύ των δύο αυτών αναφορών ήτοι 4'.05'' (από

19.05'.35'' μέχρι 19.09.40'') κατά το οποίο το αεροσκάφος με την ταχύτητα που κινείται στον εναέριο χώρο μπορεί να βρεθεί σε οποιοδήποτε σημείο του ορίζοντα και σε οποιαδήποτε θέση έχουσα απόσταση 28 μίλια από το αεροδρόμιο και αφετέρου

στο ότι η θέση της Α. και στις 19.05'.35'' που ανέφερε τα 8 μίλια δεν ήταν επακριβώς καθορισμένη και μάλιστα, ως προειπώθηκε, τότε έφερε τα χαρακτηριστικά

του χαμένου αεροσκάφους. Ε. στην αναφορά των 8 μιλίων, ο πιλότος εκτός των άλλων στοιχείων που παρέλειψε για τον προσδιορισμό της θέσης του αεροσκάφους, δεν ανέφερε και την κατεύθυνση αυτού, και ως προαναφέρθηκε από καμία άλλη προγενέστερη πληροφορία δεν ήταν δυνατόν να συναχθεί η κατεύθυνση που είχε τότε. Συνεπώς, εφόσον το ως άνω κρίσιμο στοιχείο ήταν άγνωστο, κατά λογική ακολουθία δεν είναι δυνατός και ο συσχετισμός των δύο ως άνω αναφορών και η συναγωγή κάποιου ασφαλούς συμπεράσματος για θέση του αεροσκάφους στο γεωγραφικό

ορίζοντα όταν αναφέρθηκαν τα 28 μίλια και την κατεύθυνση αυτού. Και στην περίπτωση δε που υποτεθεί ότι στην αναφορά των 8 μιλίων το αεροσκάφος είχε βόρεια θέση εν σχέσει με το αεροδρόμιο, εφόσον είχε άγνωστη κατεύθυνση, μετά από διάρκεια πτήσεως 4'.05'' μέχρι την αναφορά των 28 μιλίων, η θέση του στο γεωγραφικό ορίζοντα θα μπορούσε να έχει αλλάξει και να είναι νότια, δυτική ή ανατολική εν σχέσει με το αεροδρόμιο. Επίσης και όταν η Α. υπέβαλλε το αίτημα για vector, παρόλο που είχαν παρέλθει 2 λεπτά και 28 δευτερόλεπτα από την αναφορά των 8 μιλίων, δεν είχε αναφέρει τη θέση της στον ορίζοντα και την κατεύθυνσή της. Ενόψει των δεδομένων αυτών και εφόσον ο πιλότος δεν παρείχε σε καμία από τις ως άνω αναφορές του τα απαραίτητα στοιχεία για τον προσδιορισμό της θέσης του, οποιαδήποτε προσπάθεια προσδιορισμού της θέσεως του αεροσκάφους από μόνη την αναφορά των 28 μιλίων ή συσχετίζοντας αυτήν με τις προηγούμενες στηρίζεται αναγκαίως σε μια ακολουθία διαδοχικών υποθέσεων και εικασιών που αποτελούν υποκειμενικές εκτιμήσεις και είναι όλες αμφισβητήσιμες. Ανεξαρτήτως όμως των ανωτέρω, η θέση του αεροσκάφους έστω και αν προσδιορισθεί εντός της «BUFFER AREA» σε απόσταση 28 N.M. από το TSL, όπως κατατέθηκε από ορισμένους μάρτυρες, συνιστά σημαντική απόκλιση του αεροσκάφους από τη προτιθέμενη πορεία του, όπως αυτή καθορίζεται από τη διαδικασία VOR-DME-I., η οποία ως προειπώθηκε

έχει ως απώτερο σημείο έναρξης τα 19 N.M. και ήδη προ 1' λεπτού και 32'' δευτερολέπτων, ο α' κατηγορούμενος είχε επαναλάβει την εξουσιοδότησή του προς την Α. για εφαρμογή της ως άνω διαδικασίας. Εν προκειμένω δε η προτιθέμενη πορεία του αεροσκάφους είναι το ίχνος τελικής καθόδου αυτού στο διάδρομο 16. Συνεπώς από την αναφορά των 28 μιλίων αδιαμφισβήτητα συνάγονται τα ακόλουθα: 1)Ελλόχευαν κίνδυνοι για την ασφάλεια του αεροσκάφους και των επιβαινόντων διότι βρίσκονταν σε απόσταση 28 N.M. από το αεροδρόμιο με άγνωστη κατεύθυνση και ύψος πτήσεως 3500 πόδια. 2)Είχε αποκλίνει σημαντικά από την προτιθέμενη πορεία του, ως αυτή διαγράφεται στη διαδικασία προσέγγισης VOR/DME-I. και έτσι θεωρείται χαμένο αεροσκάφος κατά την αναφερόμενη στο DOC 4444 έννοια. 3)Ενόψει τούτων οι κατηγορούμενοι, ο δεύτερος κατά πλειοψηφία, είχαν υποχρέωση να βοηθήσουν το αεροσκάφος και να εξασφαλίσουν την ασφάλεια της πτήσης. Πρωτίστως λοιπόν εφόσον είχαν επικοινωνία με την Α. έπρεπε να δώσουν οδηγία για άνοδο σε ασφαλές ύψος πτήσεως, και στη συνέχεια έπρεπε να χρησιμοποιήσουν όλα τα διαθέσιμα μέσα για να καθορίσουν τη θέση του (βλ. παρ. 18 DOC 4444). Για να εξακριβώσουν δε τη θέση του αεροσκάφους όφειλαν οι κατηγορούμενοι: α)Να επιμένουν με

διευκρινιστικές ερωτήσεις για να πληροφορηθούν από το πλήρωμα την ακτίνα του VOR/TSL στην οποία κινείται το αεροσκάφος και αν τούτο έχει κατεύθυνση inbound ή outbound από το αεροδρόμιο. Η ακτίνα στην συγκεκριμένη περίπτωση ήταν το πλέον σημαντικό και κρίσιμο στοιχείο διότι από αυτήν προσδιορίζεται και η θέση του στον γεωγραφικό ορίζοντα. Δοθέντος δε ότι, βορείως του VOR/TSL βρίσκονται όλες οι ακτίνες από την 270 μέχρι την 90, έπρεπε οι κατηγορούμενοι να επιμείνουν για να πληροφορηθούν εάν το αεροσκάφος κινείται

στο ίχνος της ακτίνας 344 ή εν πάσει περιπτώσει μεταξύ των ακτίνων 315 και 360,

διότι μόνο σε αυτές τις ακτίνες εξασφαλιζόταν η ασφάλεια της πτήσεως. Ε. αυτή είναι και η περιοχή από την οποία μπορεί να εκτελεσθεί και η διαδικασία προσέγγισης. Ταυτόχρονα δε έπρεπε οι κατηγορούμενοι επιμόνως να ζητήσουν πληροφορίες και ως προς την κατεύθυνση του αεροσκάφους εν σχέσει με το αεροδρόμιο. β) Να ζητήσουν από το στρατιωτικό ραντάρ του Χ. να εξακριβώσει τη θέση του αεροσκάφους, που ως προαναφέρθηκε υπάρχει προς τούτο δυνατότητα. Η πληροφορία αυτή θα ήταν χρήσιμη και αναγκαία ακόμη και στην περίπτωση που η Α.

241 παρείχε όλες τις απαραίτητες πληροφορίες για τη θέση της, καθώς θα γινόταν διασταύρωση αυτών. Τούτο διότι οι πληροφορίες από το ραντάρ, ως προς τη θέση του αεροσκάφους στο γεωγραφικό ορίζοντα καθώς και ως προς την πορεία αυτού (κατεύθυνση εν σχέσει με τον ορίζοντα) είναι ασφαλείς, εν αντιθέσει με τις πληροφορίες της Α. που για την ορθότητα και ακρίβεια τούτων υπήρχαν αμφιβολίες ενόψει της μέχρι τότε συμπεριφοράς του πιλότου όπως αναλυτικώς εκτέθηκε παραπάνω, καθώς και διστακτικού και αβέβαιου τρόπου με τον οποίο εκφράζονταν τα

μηνύματα κατά την επικοινωνία, που έλαβε χώρα στη δεύτερη και τρίτη φάση της πτήσης. Αντί, όμως οι κατηγορούμενοι να προβούν στις ως άνω ενέργειες (όταν έλαβαν το μήνυμα των 28 μιλίων) στις οποίες λόγω της ιδιότητός των όφειλαν και είχαν ιδιαίτερη νομική υποχρέωση, σύμφωνα με τους Καθιερωμένους Κανόνες του ICAO, να προβούν, υπό τις ως άνω περιστάσεις κατά τις οποίες είχε εξελιχθεί η πτήση, λαμβανομένου κυρίως υπόψη ότι ο πιλότος προ 1'.37'' είχε ζητήσει vector,

υποδηλώνοντας με τον τρόπο αυτό ότι αγνοεί τη θέση του στον ορίζοντα, παρέλειψαν από απερισκεψία τους να ενεργήσουν με τον ως άνω τρόπο ενώ μπορούσαν

με βάση τις ιδιότητές τους, τις προσωπικές τους ικανότητες και γνώσεις και ήταν

ο απαιτούμενος και ενδεδειγμένος τρόπος για να εξασφαλισθεί η ασφάλεια της πτήσης και να αποτραπεί το αξιόποιο αποτέλεσμα. Αντί λοιπόν να πράξουν τα ανωτέρω, ο α' κατηγορούμενος ρώτησε την Α. : «Εντάξει Α. είσαι σε θέση να εφαρμόσεις τις διαδικασίες VOR-DME-I. για το διάδρομο 16», η Α. αποκρίθηκε «Willco» δηλαδή έλαβα το μήνυμα και θα εφαρμόσω. Με την ως άνω ερώτηση του α' κατηγορουμένου, η οποία ήταν άστοχη (καθώς ως προαναφέρθηκε έπρεπε να υποβάλλει

τις σχετικές ερωτήσεις για την εξακρίβωση της θέσης του αεροσκάφους και να χρησιμοποιήσει όλα τα διαθέσιμα μέσα προς τούτο) και άκαιρη (αφού από απόσταση 28 μιλίων έστω και αν βρισκόταν βορείως το αεροσκάφος δεν είναι δυνατή η εφαρμογή της εν λόγω διαδικασίας) υποδηλώνεται με σαφήνεια η ανησυχία του α' κατηγορουμένου για την παράδοση αναφορά των 28 μιλίων. Η απάντηση δε της Α. «Willco», η οποία κατά τους διεθνείς κανόνες του ICAO, δεν είναι ορθή, στην ερώτηση που της υποβλήθηκε, καθότι η λογική απάντηση είναι «ναι είμαι ικανός ή δεν είμαι ικανός», προκάλεσε την περαιτέρω ανησυχία του πρώτου κατηγορουμένου, ως τούτο σαφώς καταδεικνύεται από την επόμενη ερώτηση που υπέβαλλε «Α. 241, γνωρίζεις τη διαδικασία προσεγγίσεως VOR/DME-I. ». Στην ερώτηση αυτή, που κατά λογική ακολουθία προηγείται της προηγούμενης (αφού η γνώση της διαδικασίας προηγείται της ικανότητας εφαρμογής της) η Α. απάντησε: «Τώρα (δύσκολα κατανοητό μάλλον «proceeding» (δηλαδή προχωρώ) VOR..... διακοπή ομιλίας..... ύψος 3500 πόδια, επιβεβαιώνεται;». Με την αναφορά αυτή ο πιλότος δεν απάντησε και πάλι καταφατικά ή αρνητικά στην ως άνω ερώτηση του α' κατηγορουμένου και από τις ασυνάρτητες λέξεις που ανέφερε, ήταν αδύνατη η εξαγωγή λογικού συμπεράσματος ως προς τις ενέργειες του πιλότου και τη θέση του

στο γεωγραφικό ορίζοντα. Μετά την αναφορά αυτή της Α. ήταν επιβεβλημένες περισσότερο από κάθε άλλη φορά, οι προαναφερόμενες ενέργειες εκ μέρους των κατηγορουμένων. Οι τελευταίοι όμως από απερισκεψία τους παρέλειψαν να προβούν σ' αυτές για τις οποίες ως προειπώθηκε είχαν ιδιαίτερη νομική υποχρέωση και αντί αυτών (ενεργειών) ο α' κατηγορούμενος ανέφερε στις 19.10'.18'' «Affirmative κύριε, εκτέλεση LLZ στο I. στα 3500

πόδια, κατόπιν θα εφαρμόσεις προσέγγιση με I. για το διάδρομο RWY 160 μοιρών στα ελάχιστα, στα δημοσιευμένα ελάχιστα». Και η A. στις 19.10'.33'' απάντησε «O.k.». Κατ' αρχήν ο α' κατηγορούμενος άρχισε την ως άνω οδηγία του με την αγγλική λέξη «affirmative» που σημαίνει καταφατική απάντηση στο ύψος των 3500 ποδιών για το οποίο εκ μέρους του πιλότου ζητήθηκε να γίνει επιβεβαίωση (δηλαδή αν είναι το ασφαλές ύψος πτήσεως στο οποίο πρέπει να βρίσκεται το αεροσκάφος). Ο πρώτος κατηγορούμενος απάντησε καταφατικά ως προς το ύψος, παρόλο που αγνοούσε τη στιγμή εκείνη την ακριβή θέση του αεροσκάφους, αφού στην προηγούμενη σχετική ερώτησή του δεν πήρε καμιά πληροφορία προσδιοριστική της θέσης, ενώ από την παρούσα απάντηση της A. «πλησιάζω VOR» ήταν παντελώς απροσδιόριστη η θέση του αεροσκάφους. Επίσης ο α' κατηγορούμενος δίνει εντολή για εφαρμογή της δημοσιευμένης διαδικασίας προσέγγισης VOR/DME-I. παρόλο που αγνοεί την ακριβή θέση του αεροσκάφους και δεν πήρε καταφατική απάντηση από τον πιλότο περί του αν γνωρίζει αυτή και αν είναι ικανός να την εφαρμόσει. Η οδηγία αυτή ενόψει των

ως άνω δεδομένων είναι ανακόλουθη και εσφαλμένη. Περαιτέρω προέκυψε ότι, η αντίληψη περί του ότι η θέση του αεροσκάφους της A. ήταν άγνωστη στο γεωγραφικό

ορίζοντα και ότι ήταν πιθανή η αυθαίρετη περιπλάνησή του στον εναέριο χώρο του αεροδρομίου, λόγω της έκδηλης άγνοιας του πιλότου για να εφαρμόσει τις δημοσιευμένες διαδικασίες, ήταν διάχυτη και στους κυβερνήτες των άλλων ιπταμένων αεροσκαφών. Συγκεκριμένα ο Ν. Δ., κυβερνήτης της πτήσης A. 2705 που είχε νούμερο 3 καθόδου και ο Κ. Λ., κυβερνήτης της πτήσης CUS 211 που είχε νούμερο 2 καθόδου, παρακολουθώντας μέσω της ίδιας συχνότητας την προηγούμενη συνομιλία που έλαβε χώρα μεταξύ του α' κατηγορουμένου και της Α., αισθάνθηκαν απειλητική την παρουσία της Α. για την ασφάλεια των δικών τους αεροσκαφών. Επιδεικνύοντας δε, οι ως άνω πιλότοι, την ενδεδειγμένη προνοητικότητα που επιβάλλεται από την αυξημένη επικινδυνότητα που παρουσιάζει η εναέρια κυκλοφορία όταν διεξάγεται υπό τις προαναφερθείσες συνθήκες, με δική τους πρωτοβουλία, ζήτησαν και πήραν από τον α' κατηγορούμενο την άδεια να πάνε σε ασφαλές χώρο προς αποφυγή συγκρούσεως που ήταν πιθανή λόγω της δυναμικής των γεγονότων υπό της οποίας εξελισσόταν η πτήση της Α. Πάντα ταύτα ανενδοιάστως προκύπτουν, από το περιεχόμενο των συνομιλιών των ανωτέρω πιλότων με τον α' κατηγορούμενο που έλαβαν χώρα στην Ελληνική γλώσσα μετά την τελευταία εκπομπή της Α. -241, ήτοι κατά το χρονικό διάστημα από 19.10'33'' έως 19.11'.51''. Ειδικότερα ο Ν. Δ. κυβερνήτης της Α. 2705 ευρισκόμενος στην νότια περιοχή του αεροδρομίου, είχε προηγουμένως (ήτοι μεταξύ του

χρονικού διαστήματος από 19.06'.05'' έως 19.07'.50'') εξουσιοδοτηθεί από τον α' κατηγορούμενο να κατέλθει στα 12000 πόδια. Επικοινωνήσε όμως με τον α' κατηγορούμενο (μετά από την ώρα 19.10'.33'') και υπέβαλε το ακόλουθο αίτημα: «Αν δεν έχετε αντίρρηση να

μείνουμε στα 140 (ήτοι 14000 πόδια) στο Νότιο holding μέχρι ο κύριος να έλθει στο έδαφος». Ο α' κατηγορούμενος απάντησε: «Βεβαίως κύριέ μου, είστε στα 140 τώρα;» και ο ανωτέρω πιλότος αποκρίθηκε: «Αυτή τη στιγμή το προσεγγίζουμε να μείνουμε στα 140 στο νότιο holding μέχρι ο αγαπητός φίλος μπροστά με τη βοήθεια

του Θ. να κατέβει». Κατόπιν τούτου ο α' κατηγορούμενος έδωσε τη σχετική άδεια αναφέροντας: «Ελήφθη παραμείνατε». Ε. ο Κ. Α. κυβερνήτης της CUS 211 που κατευθυνόταν στο βόρειο hold με ύψος πτήσεως 8000 ποδιών κατόπιν εξουσιοδοτήσεων που έδωσε σ' αυτόν ο α' κατηγορούμενος, κατά το χρονικό διάστημα από 19.04'.04'' έως 19.05'.30'' ανέφερε στον τελευταίο: «CUS 211, μπαίνουμε στο holding αν έχετε την καλοσύνη μπορούμε να κάνουμε confirm (επιβεβαίωση) το ύψος που πετάει το άλλο αεροσκάφος που είναι νούμερο ένα (1);». Ο α' κατηγορούμενος απάντησε: «Να το ξανακάνουμε πάντως είναι κάτω από τα 6000 πόδια». Ε. η άμεση ανταπόκριση του α' κατηγορουμένου στα ως άνω αιτήματα των ιπταμένων πιλότων, υποδηλώνει με σαφήνεια και την αμφιβολία των κατηγορουμένων περί της ακριβούς θέσης της Α. -241. Τούτο διότι, εάν πράγματι οι

κατηγορούμενοι είχαν διαμορφώσει σαφή αντίληψη περί της θέσεως της Α. και δη ότι βρισκόταν βορείως του αεροδρομίου σε ύψος 3500 πόδια, τότε υπήρχε ασφαλέστατος κάθετος και διαμήκης διαχωρισμός από το αεροσκάφος που κυβερνούσε ο πιλότος Ν. Δ., που ως προαναφέρθηκε, βρισκόταν σε ύψος πτήσεως 14000 πόδια και στο νότιο holding, το οποίο, ως αποδείχθηκε, απέχει 30-35 ναυτικά μίλια από

το βόρειο holding. Συνεπώς με βάση τους κανόνες που ισχύουν στην εναέρια κυκλοφορία περί του ασφαλούς διαχωρισμού των αεροσκαφών, ο α' κατηγορούμενος έπρεπε να απαντήσει αρνητικά στο ως άνω αίτημα του πιλότου ή εν πάσει περιπτώσει να τον ενημερώσει ότι δεν διατρέχει κανέναν κίνδυνο από την Α. -241,

διότι, ενόψει του διαφορετικού χώρου στον οποίο κινούνται τα δύο αεροσκάφη, της

μεγάλης αποστάσεως που έχουν μεταξύ τους και της πολύ μεγάλης διαφοράς στο ύψος

πτήσεώς των, ο διαχωρισμός είναι ασφαλέστατος. Ήλωστε, η κάθοδος της A. 2705 που είχε νούμερο 3, θα γινόταν μετά την κάθοδο και προσγείωση της A. 241. Εκτός

τούτου όμως, ο εμφαντικός τρόπος, με τον οποίο, ο Ν. Δ. εκδήλωσε την ανησυχία του για την προσγείωση της A. (ήτοι ανέφερε δύο φορές το λόγο για τον οποίο ζητούσε να παραμείνει στο ύψος 14000 ποδιών στο νότιο holding, δηλαδή την προηγούμενη προσγείωση της A.) και επικαλέσθηκε μάλιστα για την πραγματοποίηση

αυτής τη βοήθεια του Θ., φράση το νόημα της οποίας επιχείρησε να ανασκευάσει κατά την κατάθεσή του στο παρόν ακροατήριο, δεν προκάλεσε την σχετική αντίδραση

του α' κατηγορουμένου, που λογικά θα συνέβαινε τούτο, εάν ο τελευταίος πίστευε το αντίθετο, και δη ότι πρόκειται για αβάσιμους φόβους ή για ευφυολογήματα ή ειρωνείες του ως άνω πιλότου. Ε., την ανησυχία και τους φόβους του Ν. Δ. συμμεριζόταν και ο πιλότος Κ. Λ., ο οποίος κατευθυνόμενος προς το βόρειο holding, με ύψος πτήσεως 8000 ποδιών, παρόλο που από τη συνομιλία άκουσε ότι το

ύψος πτήσεως της A. είναι τα 3500 πόδια και συνεπώς υπήρχε ασφαλής κάθετος διαχωρισμός με την πτήση της A. -241 έστω και αν κινείτο στο βόρειο χώρο του αεροδρομίου, ζήτησε από τον α' κατηγορούμενο να επιβεβαιώσει το ύψος της A. Ο τελευταίος καίτοι προ 1'.40'' περίπου είχε επιβεβαιώσει το ύψος των 3500 ποδιών

της A., δεν ανέφερε τούτο στον ανωτέρω πιλότο, αλλά έχοντας και ο ίδιος προφανώς αμφιβολίες για την ορθότητα και του ως άνω στοιχείου, έδωσε την προαναφερόμενη απάντηση «Να το ξανακάνουμε πάντως είναι κάτω από τα 6000 πόδια»

και έσπευσε αμέσως να ρωτήσει την A. 241. Στις 19.11'.51'' υπέβαλε στην A. τη σχετική ερώτηση μέρος της οποίας ήταν στην Ελληνική γλώσσα. Η A. απάντησε μονολεκτικά «3500 πόδια». Ο α' κατηγορούμενος παραλείποντας να ρωτήσει τη θέση αυτής, παρόλο που τα τελευταία λεπτά δεν είχε γίνει σχετική αναφορά εκ μέρους της A. υπέβαλλε την ερώτηση: «Εντάξει, έχεις σταθεροποιηθεί στο LLZ;». Η απάντηση της A. ακούσθηκε κατά το μεγαλύτερο μέρος της ακατάληπτη και οι μόνες λέξεις που από την μαγνητοταινία γίνονται

με δυσκολία καταληπτές είναι «right (δεξιά) to beacon». Ο α' κατηγορούμενος ισχυρίζεται ότι άκουσε την αγγλική λέξη

«light» (φως) αντί «right» και στο βιβλίο συμβάντων που συνέταξε μετά το ατύχημα, ως προειπώθηκε, ανέφερε για το σημείο αυτό της πτήσης: «Κάπου βρισκόμενος βόρεια κατάλαβα να μου λέει Request radar vectoring. Τον απάντησα «NO RADAR VECTORING here COMPLY With VOR/DME/I. APPROACH RWY 16. DO YOU KNOW THE procedure Do you have the Field in sight;» γιατί κάτι μου είπε για Light και θεώρησα μήπως έβλεπε κάποια φώτα. Όμως με αυτά που ισχυρίζεται ο α' κατηγορούμενος ότι άκουσε, έπρεπε να συνεγερθεί δοθέντος ότι πρόκειται για παράδοξη αναφορά θέσης του αεροσκάφους. Συγκεκριμένα, προ 2'.22'' είχε γίνει η αόριστη αναφορά της αποστάσεως των 28 μιλίων, χωρίς προσδιορισμό του ραδιοβοηθήματος, αλλά και στην περίπτωση που γίνει αποδεκτό ότι υπονοούσε ο πιλότος το ραδιοβοήθημα TSL/VOR, είναι αδιανόητο το αεροσκάφος - που στο ένα λεπτό διανύει μέγιστη απόσταση τεσσάρων ναυτικών μιλίων - να έχει διανύσει 20 N.M. περίπου αφού το beacon είναι εγκατεστημένο στο Ποσειδώνιο, δηλαδή σε απόσταση 4 N.M. από το αεροδρόμιο και 8 N.M. από το TSL/VOR. Ε., η Α. -241 προ 08'' είχε αναφέρει ότι έχει ύψος πτήσεως 3500 πόδια και ήταν αδύνατον να κατέλθει σε χρόνο 08'' στο ύψος των 1500 ποδιών περίπου, που σύμφωνα με τη διαδικασία πρέπει να έχει στο «beacon», εκτός του ότι η χαμηλή νέφωση που υπήρχε εμπόδιζε τη θέα των φώτων του αεροδρομίου στα αεροσκάφη που πλησίαζαν στο beacon. Όμως οι κατηγορούμενοι υπό τις ως άνω ιδιότητές των, ο δεύτερος κατά την πλειοψηφούσα γνώμη του Δικαστηρίου, από αμέλειά τους παρέλειψαν να προβούν στη δέουσα εκτίμηση των ως άνω δεδομένων και από απεισκευσία τους δεν κατανόησαν το μέγεθος της κρίσιμης κατάστασης που εγκυμονούσε σοβαρούς κινδύνους για την ασφάλεια της πτήσεως της Α. και της εν γένει εναέριας κυκλοφορίας, γεγονός που ως προειπώθηκε, είχε γίνει προηγουμένως αντιληπτό και από τους δύο ιπτάμενους πιλότους. Έτσι αρκέσθηκαν στην ως άνω εν μέρει ακατάληπτη και παράδοξη αναφορά της Α. και ο α' κατηγορούμενος ανέφερε: «Α. νούμερο ένα, συνέχισε VOR-DME-I. προσέγγισε ελάχιστα, συνέχισε και κάνε αναφορά

πλησιάζοντας στο O.M. (Outer Marker). Η Α. στις 19.12'.28'' αποκρίθηκε «Θα αναφέρω στο OUTER MARKER». Δηλαδή, με την αναφορά του αυτή ο α' κατηγορούμενος έδωσε εντολή εφαρμογής της ως άνω διαδικασίας I. και μάλιστα κάθοδο του αεροσκάφους στο ελάχιστο ύψος της πτήσεως που προβλέπεται από την διαδικασία αυτή, παραλείποντας και πάλι να εξακριβώσει προηγουμένως τη θέση του αεροσκάφους. Έκτοτε διακόπηκε η επικοινωνία και

επί χρονικό διάστημα 7'.28'' (ήτοι από 19.12'.51'' έως 19.20'.19'') ο α' κατηγορούμενος καλούσε την Α. -241 η οποία δεν απαντούσε. Στη συνέχεια μετά την πάροδο 4 περίπου λεπτών κάλεσε το

ΚΕΠΑΘ και ανέφερε την απώλεια της επικοινωνίας και κατόπιν κάλεσε το στρατιωτικό ραντάρ του Χ. και ζήτησε βοήθεια προς εξακρίβωση της θέσης του αεροσκάφους. Ήδη, όμως στις 19.12'.43'' το αεροσκάφος με ύψος πτήσεως 3300 πόδια είχε προσκρούσει στα Πιέρια όρη κοντά στην κορυφή «Πέντε Πύργοι» με υψόμετρο 3300 πόδια, και σε απόσταση 37 Ν.Μ. νοτιοδυτικά του Αερολιμένα «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ», τούτο συνετρίβει και σκοτώθηκαν όλοι οι επιβαίνοντες σ' αυτό. Επιπροσθέτως από την προαναφερόμενη πορεία της Α. -241 στον εναέριο χώρο της περιοχής του αεροδρομίου «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» που διεξήχθη με τον, κατά τα προεκτεθέντα, λεπτομερώς αναφερόμενο τρόπο, κατά τη διάρκεια της τρίτης φάσης της πτήσεως αυτής προκλήθηκε διαταραχή στην εναέρια κυκλοφορία των ανωτέρω αεροσκαφών, τα οποία ίπταντο του αεροδρομίου καθ' όλη τη διάρκεια της τρίτης φάσης, αναφορικά προς την ασφάλειά τους, καθόσον η πορεία της Α. -241 ήταν άγνωστη στους κατηγορουμένους, και δη στον πρώτο που ως ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας προσέγγισης έδινε οδηγίες σε όλα τα αεροσκάφη που προσέγγιζαν στο αεροδρόμιο και στον δεύτερο που επέβλεπε ως προϊστάμενος τον πρώτο και ενέκρινε

τις εν λόγω οδηγίες, και ως εκ τούτου υπήρχε κίνδυνος συγκρούσεως αεροσκαφών μεταξύ τους ή πρόσκρουση του αποπροσανατολισμένου Ουκρανικού αεροσκάφους σε έδαφος ορεινών περιοχών, η οποία και πράγματι συνέβη στην ως άνω ορεινή περιοχή, με συνέπεια το θάνατο των 74 ατόμων που επέβαιναν σ' αυτό. Αυτά τα αποτελέσματα ήταν απότοκα της επιδειχθείσας υπό των κατηγορουμένων, του δευτέρου κατά πλειοψηφία, κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους αμελούς συμπεριφοράς, όπως καθορίστηκε κατ' είδος και περιεχόμενο δι' εκθέσεως των επί μέρους ειδικών συνθηκών και των κατά στάδια παραλειπομένων ενεργειών εκ μέρους των κατηγορουμένων, έστω και αν συνέτρεξαν και παραλήψεις άλλων (ήτοι του Πληρώματος Θαλάμου Διακυβέρνησης του αεροσκάφους Α. -241, της Ουκρανικής Αεροπορικής Εταιρίας «AEROSWEET» και του Ιδιωτικού Εκδοτικού Οίκου «JEPPESEN»).

Οι παραλείψεις δε των κατηγορουμένων, που σε συνδυασμό με τις πράξεις και παραλείψεις του πληρώματος της Α. -241 βρίσκονται σε άμεση αιτιότητα με το ως άνω εγκληματικό αποτέλεσμα (ήτοι τον θάνατο των 74 ανθρώπων και στη διατάραξη της ασφάλειας της αεροπλοΐας με συνέπεια να προκύψει κοινός κίνδυνος σε ξένα πράγματα και να επέλθει ο

θάνατος των ως άνω ανθρώπων), συνοπτικά συνίστανται στη μη παροχή της ενδεδειγμένης βοήθειας που αναλυτικά αναφέρεται παραπάνω, προς επαναπροσανατολισμό του αεροσκάφους, προσδιορισμό της ακριβούς θέσης του, και τη διόρθωση της πορείας του προκειμένου να κατευθυνθεί στο αεροδρόμιο «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» και να προσγειωθεί με ασφάλεια σ' αυτό, όταν από ώρα 19.05'.35'' με

την αναφορά της θέσεως των 8 μιλίων ήταν σαφέστατος ο αποπροσανατολισμός του και έφερε τα χαρακτηριστικά του χαμένου αεροσκάφους, όταν στις 19.08'.03'' έχοντας τα ίδια χαρακτηριστικά (του χαμένου αεροσκάφους) ζήτησε ο πιλότος βοήθεια με ραντάρ, όταν με την αναφορά στις 19.09'.40'' των 28 μιλίων ήταν εμφανέστατος ο αποπροσανατολισμός του και αναμφισβήτητα έφερε τα χαρακτηριστικά

του χαμένου αεροσκάφους και τέλος όταν στις 19.12'.02'' εμφάνιζε και πάλι τα εν

λόγω χαρακτηριστικά, παρόλο που οι κατηγορούμενοι είχαν ως αναλυτικώς εκτέθηκε παραπάνω, ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να παράσχουν στο αεροσκάφος την απαιτούμενη βοήθεια προς παρεμπόδιση του ως άνω αξιοποίνου αποτελέσματος. Περαιτέρω το Δικαστήριο από την εκτίμηση των ως άνω αποδεικτικών στοιχείων πείσθηκε ότι, κάθε μετρίως συνετός και ευσυνείδητος ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας και κάθε προϊστάμενος φυλακής ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας που ασκεί εποπτεία και έλεγχο στον υφιστάμενό του ελεγκτή, ασκώντας έλεγχο εναέριας

κυκλοφορίας προσέγγισης στο αεροσκάφος Α. -241, ο δεύτερος κατά πλειοψηφία, θα κατέβαλαν την απαιτούμενη από τις ιδιότητές των αυτές και τις ως άνω περιστάσεις επιμέλεια και ότι οι κατηγορούμενοι με τις προσωπικές ικανότητες, γνώσεις και εμπειρία που είχαν μπορούσαν να καταβάλουν την από τις ιδιότητές των, ως ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας προσέγγισης αεροσκαφών ο πρώτος και ως προϊστάμενος ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας προσέγγισης και προσγείωσης αεροσκαφών ο δεύτερος υπό τον έλεγχο και την άμεση εποπτεία του οποίου ασκούσε τα καθήκοντά του ο πρώτος κατηγορούμενος και από τις λοιπές ως άνω περιστάσεις επιβαλλόμενη σ' αυτούς ιδιαίτερη επιμέλεια ώστε να προβλέψουν και να αποφύγουν το ως άνω αξιόποιο αποτέλεσμα, που επήλθε από το σύνολο της ως άνω παραλειπτικής τους συμπεριφοράς έστω και αν συνέτρεξαν πράξεις και παραλείψεις και άλλων, και μάλιστα κατά το μεγαλύτερο ποσοστό, αλλά μολονότι μπορούσαν, δεν

κατέβαλαν την επιμέλεια αυτή με συνέπεια να επέλθει το κατά τα άνω αξιόποιο αποτέλεσμα που είχαν ιδιαίτερη νομική υποχρέωση με βάση το σύμπλεγμα των νομικών κανόνων που αναφέρεται στη μείζονα σκέψη να αποτρέψουν και το οποίο (αποτέλεσμα) λόγω της μη καταβολής της προσοχής αυτής δεν προέβλεψαν, παρότι έπρεπε και ήταν σε θέση να προβλέψουν τούτο καταβάλλοντας την οφειλόμενη προσοχή. Συγκεκριμένα, ως προειπώθηκε, οι κατηγορούμενοι ασκούν επί πολλά χρόνια το εν λόγω επάγγελμα και αποδείχθηκε ότι έχουν τις απαραίτητες γνώσεις προς άσκηση τούτου και μεγάλη εμπειρία. Και ενώ οι κατηγορούμενοι λόγω των γνώσεων και της εμπειρίας των είχαν τη δυνατότητα να προβλέψουν την πρόσκρουση του αεροσκάφους επί ορεινής περιοχής, που θα γινόταν ενόψει των επικίνδυνων συνθηκών και περιστάσεων υπό των οποίων εξελισσόταν η πτήση της Α. από απερισκεψία τους, ο δεύτερος κατά την πλειοψηφούσα γνώμη του Δικαστηρίου, δεν προέβλεψαν καν την πιθανότητα επελεύσεως του εν λόγω αξιοποίνου αποτελέσματος. Στο σημείο αυτό πρέπει να λεχθεί ότι δεν εξέλιπε ο αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ των παραλείψεων των κατηγορουμένων και του επελθόντος αξιοποίνου αποτελέσματος,

του θανάτου των προαναφερθέντων προσώπων και της διατάραξης της ασφαλείας των αεροσκαφών από αμέλεια, από το γεγονός ότι όπως ισχυρίζονται αυτοί, ο χειριστής

του απολεσθέντος ουκρανικού αεροσκάφους μολονότι έλαβε προειδοποιητικό φωνητικό

σήμα από την ειδική συσκευή προειδοποίησεως προσέγγισης σε έδαφος που υπήρχε στο αεροσκάφος, λίγο πριν προσκρούσει αυτό στα Πιέρια όρη και συντριβεί, διάρκειας 11 δευτερολέπτων, δεν έσπευσε αμέσως και πριν από τη λήξη των πιο πάνω 11 δευτερολέπτων να ανεβάσει αυτό [αεροσκάφος] έτσι ώστε να αποφύγει την υψηλότερη κορυφή των Πιερίων Ορέων, πράγμα που μπορούσε ευχερώς να πράξει, οπότε και θα αποφευγόταν το μοιραίο. Και τούτο γιατί όπως προκύπτει από το αναγνωσθέν εγχειρίδιο πτήσης του πιο πάνω αεροσκάφους, το οποίο προσκομίσθηκε σε νόμιμη μετάφραση, όταν αυτό [αεροσκάφος] πετάει πάνω από εμπόδια, η συσκευή προειδοποίησης προσέγγισης με εμπόδια εδάφους, ενεργοποιείται για τρία δευτερόλεπτα, σ' αυτή δε την περίπτωση δεν απαιτείται καμμία ενέργεια από το πλήρωμα. Περαιτέρω, από το επίσης αναγνωσθέν από 17.12.1997 πόρισμα του προκειμένου αεροπορικού ατυχήματος αποδείχθηκε ότι το σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους του συντριβέντος αεροσκάφους ήχησε στις 19.12.08 επί τέσσερα δευτερόλεπτα, με συνέπεια και αφού ληφθεί υπόψη το περιεχόμενο των εγχειριδίων πτήσης του αεροσκάφους αυτού, στο οποίο όπως προεκτέθηκε, αναγράφεται, ότι όταν το πιο πάνω

σύστημα ενεργοποιηθεί για τρία δευτερόλεπτα, δεν απαιτείται καμμία ενέργεια από το πλήρωμα, για αλλαγή της πορείας του. Όταν

δε ήχησε αυτό [ως άνω σύστημα] εκ νέου στις 19.12.32 καθήν στιγμή το αεροσκάφος

είχε προσεγγίσει σε σημείο επαφής περίπου τις κορυφές των Πιερίων ορέων, ήταν πλέον αργά, για οποιαδήποτε αντίδραση του χειριστή για να του δώσει ύψος, ώστε να αποφύγει την πρόσκρουση, η οποία άλλωστε και επήλθε στις 19.12.43, δηλαδή μετά πάροδο έντεκα δευτερολέπτων λαμβανομένου υπόψη ότι και στην περίπτωση αυτή, τα τρία πρώτα δευτερόλεπτα και με βάση το προλεχθέν εγχειρίδιο πτήσης, δεν είχε κανένα λόγο το πλήρωμα να προβεί σε οποιαδήποτε ενέργεια. Η κρίση αυτή

του Δικαστηρίου ενισχύεται και από το ότι μέσα στο πιλοτήριο όπως προκύπτει από

την συνομιλία μεταξύ των μελών του πληρώματος που αναφέρεται στο παραπάνω πόρισμα για τα αίτια της συντριβής του, επικρατούσε πολύ μεγάλη ένταση και ψυχική φόρτιση η οποία σε συνδυασμό με την παντελή άγνοια του πληρώματος των γεωγραφικών δεδομένων της περιοχής του αεροδρομίου ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ της Θεσσαλονίκης αλλά και της ευρύτερης περιοχής και των δυσμενών μετεωρολογικών συνθηκών [πυκνή

ομίχλη] και του σκότους που επικρατούσε που επίσης αποδεικνύονται από το εκτεθέν πόρισμα, καθιστούσε πρακτικά αδύνατη την απαιτούμενη ακαριαία αντίδραση

του χειριστή, η οποία όπως προαναφέρθηκε, δεν θα μπορούσε να οδηγήσει στην αποφυγή της πρόσκρουσης του ουκρανικού αεροσκάφους, πάνω στα Πιέρια Όρη. Πέραν δε όλων αυτών και με το δεδομένο της ύπαρξης αμελείας ασυνείδητης και ως προς το σημείο αυτό του χειριστή του μοιραίου αεροσκάφους, με την έννοια της παράλειψης εκ μέρους του να σηκώσει εγκαίρως αυτό μόλις ακούσθηκε για δεύτερη φορά το προειδοποιητικό σήμα του αναφερθέντος συστήματος προειδοποίησης προσέγγισης στο έδαφος, εξακολουθεί και υφίσταται και συγκλίνουσα υπαιτιότητα των κατηγορουμένων με την προλεχθείσα μορφή της ασυνείδητης αμέλειας, ενόψει του ότι οι προεκτεθείσες παραλείψεις εκ μέρους τους, του δευτέρου κατά πλειοψηφία, των οφειλομένων ενεργειών του συνόλου συμπεριφοράς που προηγήθηκε του αποτελέσματος ήταν αυτές που οδήγησαν το μοιραίο αεροσκάφος πάνω στα Πιέρια

όρη, και συνακόλουθα υπάρχει μεταξύ αυτών [των πιο πάνω παραλείψεων και επελθόντος αποτελέσματος] αιτιώδης σύνδεσμος [βλ. σχετ. ΑΠ 1242/2001, ΠΧ ΝΒ 432,

ΑΠ 433/2001 ΠΧ ΝΒ 33]. Στην παραπάνω κρίση για όλα τα προλεχθέντα πραγματικά περιστατικά καταλήγει το Δικαστήριο από τις καταθέσεις όλων των μαρτύρων κατηγορίας και υπεράσπισης που εξετάστηκαν, μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνονται και αυτές [καταθέσεις] των παραστάντων πολιτικώς εναγόντων και εξετασθέντων χωρίς όρκο και ιδίως απ' αυτές των μαρτύρων Δ., Μ. και Λ., πιλότων, οι οποίοι και επιβεβαιώνουν ότι υπήρχε δυσχέρεια στην επικοινωνία μεταξύ ελεγκτή προσέγγισης και πιλότου ως προς τη χρήση της αγγλικής καθώς και κάποια ένταση και ταραχή στη φωνή του παραπάνω πιλότου του ουκρανικού αεροσκάφους κατά τη διάρκεια της επικοινωνίας τους, ότι αυτοί αντιλήφθηκαν ότι υπήρχε κάποιο πρόβλημα γενικά με την πτήση του πιο πάνω αεροσκάφους, μάλιστα δε

ο εξ αυτών Μ. εξέφρασε και ανησυχία, σε σημείο που και μετά την προσγειώσή του,

να παραμείνει μέσα στο πιλοτήριο του αεροσκάφους που κυβερνούσε, προκειμένου να

παρακολουθήσει στη συχνότητα του ελέγχου προσέγγισης, την επικοινωνία μεταξύ του Ουκρανού πιλότου και του ελεγκτή προσέγγισης, [πρώτου κατηγορουμένου]. Επίσης οι από τους ως άνω μάρτυρες Δ. και Λ. κατέθεσαν, ότι αντιληφθέντες ότι υπήρχε πρόβλημα με την πτήση του Ουκρανικού αεροσκάφους ζήτησαν εξουσιοδότηση από τον πρώτο κατηγορούμενο να παραμείνουν σε μεγάλα ύψη, μέχρι να προσγειωθεί ο πιο άνω χειριστής του μοιραίου αεροσκάφους, και οι τρεις δε οι μάρτυρες αυτοί

εξέφρασαν την άποψη ότι δεν ήταν συνηθισμένο πράγμα να ζητείται καθοδήγηση με ραντάρ από αεροδρόμιο που δεν διαθέτει τέτοιο και αφού είχε περάσει αρκετή ώρα από την προσέγγιση του αεροσκάφους σ' αυτό [αεροδρόμιο] και αφού προηγήθηκε μια

αποτυχημένη προσέγγιση, ουσιαστικά δε διέλευση, πάνω από το αεροδρόμιο και ότι αυτό το αίτημα έπρεπε να είχε συνεγείρει τον ελεγκτή της προσέγγισης, ότι κάτι δεν πάει καλά με την πτήση. Περαιτέρω, και αναφορικά με την ποινική ευθύνη του δεύτερου κατηγορουμένου και σε σχέση με το ότι αυτός με την ιδιότητα του προϊσταμένου βάρδιας [φυλακής] κατά την ημέρα που συνέβη το μοιραίο συμβάν [17.12.1997] είχε νομική υποχρέωση να αποτρέψει την απώλεια του πιο πάνω αεροσκάφους κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του, παρεμβαίνοντας και καθιστώντας τον πρώτο κατηγορούμενο στο να εκτιμήσει ορθά την

κατάσταση και να δώσει τις δέουσες οδηγίες στον χειριστή του αεροσκάφους, η πλειοψηφούσα γνώμη του Δικαστηρίου στηρίζει στην παράγραφο 6 εδ.α και ε του παραρτήματος Β [Appendix] του doc 9426 AN/924 του ICAO, που αναφέρεται στις Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας, και όντας σύμπλεγμα διεθνών κανόνων που ισχύουν και στην Ελλάδα για τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας με ισχύ νόμου, προβλέπει όπως προλέχθηκε, ότι ο Προϊστάμενος της φυλακής [βάρδιας] κάθε μονάδας εναέριας κυκλοφορίας θα είναι υπεύθυνος μέσα στην περίοδο των καθηκόντων του μεταξύ των άλλων και για να διευθύνει και συντονίζει τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας μέσα στον εναέριο χώρο, για τον οποίο είναι υπεύθυνη αυτή η μονάδα και να πραγματοποιεί συχνούς ελέγχους στις οθόνες πληροφοριών, στα κανάλια επικοινωνίας και στα μηνύματα που εκπέμπονται από τη μονάδα, εφιστώντας την προσοχή του προσωπικού σχετικά με λάθη, παραλείψεις, αντικανονικότητες ή τη χρήση μη καθιερωμένων [δημοσιευμένων] διαδικασιών [βλ.σχετ. υπ' αριθμ. 9426 AN/924 έγγραφο του ICAO για τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας που προσκομίσθηκε σε νόμιμη μεταγραφή και αναγνώσθηκε στο ακροατήριο]. Η πιο πάνω κρίση της πλειοψηφίας του Δικαστηρίου, σχετικά με το ζήτημα της νομικής υποχρέωσης του δευτέρου κατηγορουμένου να ανατρέψει την πτώση του μοιραίου αεροπλάνου, με την ιδιότητα του προϊσταμένου φυλακής, την οποία δεν αμφισβήτησε

ούτε ο ίδιος, ενισχύεται και από το ότι αυτός παρέμεινε συνεχώς στο χώρο του πύργου ελέγχου μαζί με το συγκατηγορούμενό του, Γ. και τον εκπαιδευόμενο ελεγκτή προσγείωσης Θ., χωρίς να έχει ουσιαστικά καμία απασχόληση, από το χρονικό σημείο που μεταβιβάσθηκε ο έλεγχος του αεροσκάφους από τον ελεγκτή του πύργου [προσγείωσης] στον ελεγκτή προσέγγισης πρώτο κατηγορούμενο, είχε δε την ευχέρεια να παρακολουθεί την επικοινωνία μεταξύ Ουκρανού χειριστή και πρώτου κατηγορουμένου, καθόσον αυτή, γινόταν σε ανοικτή ακρόαση, αλλά και από το ότι ορισμένοι από τους μάρτυρες ελεγκτές βεβαίωσαν ότι αυτός [δεύτερος κατηγορούμενος] εκτελούσε την ημέρα εκείνη χρέη προϊσταμένου φυλακής [βλ.και από 17.12.97 δελτίο παρουσίας 24ωρης φυλακής] και ότι σε κάθε περίπτωση, μπορούσε αυτός να παρέμβει με την πιο πάνω ιδιότητά του εφόσον αντιλαμβανόταν εάν ο πρώτος κατηγορούμενος δεν έδιδε τις δέουσες οδηγίες, πράγμα που επιβεβαίωσε και ο πρώτος κατηγορούμενος στην απολογία του, λέγοντας χαρακτηριστικά ότι «δεν θα καθόμουν να μαλώσω γι' αυτό και θα σηκωνόμουν από τη

θέση μου, αν μου το ζητούσε αρχαιότερος συνάδελφός μου, εκτελώντας χρέη προϊσταμένου φυλακής», άλλοι δε μάρτυρες κατέθεσαν ότι ο δεύτερος κατηγορούμενος είχε και δεν είχε

νομική υποχρέωση να παρεμβαίνει και να διορθώνει τυχόν εσφαλμένες οδηγίες υφισταμένων του, με την έννοια του νεότερου υπηρεσιακά υπαλλήλου. Ε. από την κατάθεση του μάρτυρα Σ. Γ., επισημναγού ο οποίος υπηρετούσε την εποχή εκείνη στο στρατιωτικό ραντάρ του Χ., προκύπτει ότι

αυτό ήταν σε επιφυλακή 24 ώρες κάθε ημέρα και εφόσον ενημερώνονταν τηλεφωνικώς,

δοθέντος ότι υπήρχε μεταξύ αυτού και του Πύργου Ε. του ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ, απευθείας τηλεφωνική επαφή, η οποία πραγματοποιούνταν με τη χρήση ενός κουμπιού [μπουτόν], θα ήταν κατά τρόπο απόλυτο, σε θέση να εντοπίσει το μοιραίο αεροσκάφος μέσα σε δύο έως τρία λεπτά, και αφού του δώσει το ανάλογο ύψος, ακολούθως, με τη συνεργασία του ελεγκτή προσέγγισης να τον επαναφέρει στην περιοχή του αεροδρομίου, από την οποία πλέον θα αναλάμβανε αποκλειστικά την προσγείωσή του ο πύργος ελέγχου. Ήταν δε, όπως προλέχθηκε βεβαία η διάσωση του πιο πάνω αεροσκάφους, αφού από το χρονικό σημείο κατά το οποίο ζητήθηκε η καθοδήγηση με ραντάρ μέχρι την πτώση αυτού παρεμβλήθηκε χρονικό διάστημα τεσσάρων λεπτών και σαράντα δευτερολέπτων. Πολύ δε περισσότερο που το αεροσκάφος αυτό, είχε εκπέμψει τον κωδικό αριθμό αναγνώρισης από ραντάρ, οπότε όπως λέχθηκε παραπάνω ο εντοπισμός του θα ήταν δυνατός μέσα σε ένα λεπτό. Η κρίση αυτή ενισχύεται και από την κατάθεση του πιο πάνω μάρτυρα καθώς και απ' αυτές των μαρτύρων Κ. και Θ. από τις οποίες προκύπτει ότι η δυνατότητα του στρατιωτικού ραντάρ του Χ. σε εντοπισμό αεροσκαφών, είναι να σαρώνει τον ορίζοντα έξι φορές το λεπτό κατά τον τελευταίο και τρεις φορές το λεπτό κατά τους λοιπούς, δηλαδή είκοσι και δέκα δευτερόλεπτα κάθε φορά, αντίστοιχα, δυνατότητα η οποία αποδείχθηκε και από τη στιχομυθία που επακολούθησε της απωλείας του μοιραίου αεροσκάφους μεταξύ του εκτελούντος την ώρα του ατυχήματος

χρέη ελεγκτή πύργου Θ. και του ραντάρ του Χ., από την οποία, αναγνωσθείσα στο ακροατήριο, προκύπτει ότι μέσα σε επτά δευτερόλεπτα από τότε που κλήθηκε το ραντάρ του Χ. από τον πύργο ελέγχου του αεροδρομίου ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ εντοπίστηκαν δύο αεροσκάφη να ίπτανται σε ύψος 14.000 ποδιών. Επίσης πρέπει να λεχθεί ότι δεν αναιρείται η κρίση του Δικαστηρίου για την ευθύνη του πρώτου κατηγορουμένου και

συνακόλουθα και της πλειοψηφίας αυτού, ως προς την ευθύνη και του δεύτερου κατηγορουμένου, από το ότι προβλέπεται από τις γενικές διατάξεις, αλλά κατατέθηκε και από ορισμένους μάρτυρες, ότι στους σκοπούς των κανόνων εναέριας κυκλοφορίας δεν

περιλαμβάνεται σ' αυτούς [πιο πάνω σκοπούς] η αποφυγή σύγκρουσης αεροσκαφών και φυσικών εμποδίων, με συνέπεια να μην απαλλάσσεται της

ευθύνης ο κυβερνήτης του αεροσκάφους. Και τούτο γιατί στο κεφάλαιο των κανόνων αυτών με τον τίτλο άλλες καταστάσεις πτήσεων, ρητά ορίζεται αφενός η έννοια του

χαμένου αεροσκάφους, που είναι όταν αυτό έχει αποκλίνει σημαντικά από το προτιθέμενο ίχνος του ή αναφέρει ότι έχει χάσει τον προσανατολισμό του, και αφετέρου ότι όταν ένας ελεγκτής διεγερθεί [αντιληφθεί] ότι έχει χαθεί ένα αεροσκάφος πρέπει να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα, τέτοια δε είναι μεταξύ των άλλων να χρησιμοποιεί όλα τα διαθέσιμα μέσα για τον προσδιορισμό της θέσης του,

να ενημερώνει άλλες μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας στην περιοχή των οποίων το αεροσκάφος, είτε ήδη έχει χαθεί είτε πιθανόν να έχει χαθεί, και να ενημερώνει τις αρμόδιες στρατιωτικές υπηρεσίες, στις οποίες πρέπει να παρέχει το σχετικό σχέδιο πτήσης. Από τα παραπάνω συνάγεται ότι υποχρέωση του ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας είναι ότι μόλις αντιληφθεί ότι ένα αεροσκάφος που προσεγγίζει προκειμένου να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο έχει χαθεί, να προστρέξει

αμέσως στις υπηρεσίες τις στρατιωτικές, μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνονται και τα στρατιωτικά ραντάρ, όπως του X. εν προκειμένω, και όλοι αυτοί ανεξάρτητα

από τους προαναφερθέντες σκοπούς της Υπηρεσίας της εναέριας κυκλοφορίας, οι οποίοι δεν αποκλείουν την ευθύνη του ελεγκτή της εναέριας κυκλοφορίας, εφόσον αντιληφθεί ότι ένα αεροσκάφος έχει χαθεί πράγμα όμως που σημαίνει περαιτέρω ότι

αυτός [ελεγκτής] χρεωστεί καταβάλλοντας την προσοχή που οφείλει και μπορεί, λόγω και της ιδιαίτερης φύσης του επαγγέλματός του από τη σωστή εκτέλεση των οποίων, εξαρτάται σε καθημερινή βάση η ζωή εκατοντάδων χιλιάδων ανθρώπων, οι οποίοι ταξιδεύουν αεροπορικώς, να πραγματοποιήσει όλες τις προαναφερθείσες ενέργειες, προκειμένου να αποφευχθεί οποιαδήποτε πτώση ή πρόσκρουση αυτού στο έδαφος. Ακόμη δεν αναιρείται η πιο πάνω κρίση, ως προς την ευθύνη των κατηγορουμένων, και κατά το ποσοστό που τους αναλογεί από το γεγονός ότι, όπως προκύπτει από την αναγνωσθείσα από 26.2.1998 επιστολή του Προϊσταμένου του τμήματος Διερεύνησης και Πρόληψης Ατυχημάτων του Γραφείου Αεροπλοΐας του ICAO Καζ Φρόστελ, ο τελευταίος επιρρίπτει την ευθύνη για την πτώση του

ουκρανικού αεροσκάφους όχι στους κατηγορουμένους, αλλά στο πλήρωμα αυτού και τούτο γιατί και πέρα από όλα όσα εκτέθηκαν παραπάνω, από την επίσης αναγνωσθείσα από 15.11.2002 επιστολή του Λούντβιχ Βέμπερ, διευθυντή του νομικού Τμήματος του ICAO προκύπτει ότι ο προαναφερθείς δεν είχε καμμία αρμοδιότητα να εκθέσει επισήμως την πιο πάνω άποψη, η επιστολή του δε αυτή ενείχε την έννοια της διευκρίνισης των κανονισμών ICAO. Ε. από το υπ' αριθμ.Δ13/551/12/10.1.1999 έγγραφο της ΥΠΑ προς το Διοικητικό Πρωτοδικείο Θεσσαλονίκης, αποδεικνύεται ότι η χρήση του στρατιωτικού ραντάρ του Χ. από την πολιτική αεροπορία είχε την εποχή του ατυχήματος, συμβουλευτικό - βοηθητικό χαρακτήρα, πράγμα το οποίο προκύπτει και από την από 12.1.1998 προκαταρκτική πραγματογνωμοσύνη, χωρίς αυτό

να ασκεί καμμία επιρροή στην υποχρέωση των κατηγορουμένων να ζητήσουν τη συνδρομή του, αφού αυτή ακριβώς τη βοήθεια θα προσέφερε το ως άνω ραντάρ, όπως ήδη προλέχθηκε, δηλαδή θα προέβαινε στον εντοπισμό του αεροσκάφους στον ορίζοντα και ακολούθως με τη συνεργασία του ελεγκτού του αεροδρομίου ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ,

θα το οδηγούσε στην περιοχή του αεροδρομίου, από όπου και μετά θα αναλάμβαναν οι τελευταίοι [ελεγκτές] την προσέγγισή του στο χώρο του αεροδρομίου και ακολούθως την προσγείωσή του. Τέλος, δεν αίρεται η νομική υποχρέωση του δευτέρου κατηγορουμένου, με την ιδιότητα του προϊσταμένου φυλακής [βάρδιας] να αποτρέψει την προεκτεθείσα πτώση του ουκρανικού αεροσκάφους, παρεμβαίνοντας και

διορθώνοντας τον πρώτο κατηγορούμενο, από το χωρίς ημερομηνία έγγραφο που προσκόμισε ο δεύτερος κατηγορούμενος και αναγνώσθηκε, και στο οποίο αναγράφονται τα καθήκοντα του προϊσταμένου φυλακής. Και τούτο γιατί μέσα σ' αυτά περιλαμβάνεται και διάταξη, με βάση την οποία, ο προϊστάμενος φυλακής είναι υπεύθυνος για την κανονική διεξαγωγή της υπηρεσίας κατά τη διάρκεια της φυλακής του. Πέραν όμως αυτών και πριν την περιγραφή των καθηκόντων των ελεγκτών, αναγράφεται ότι τα αναφερόμενα στο πιο πάνω έγγραφο καθήκοντα, δεν αποκλείουν την εκτέλεση και άλλων καθηκόντων, από τα προβλεπόμενα στο εγχειρίδιο καθηκόντων και στη σχετική νομοθεσία, τέτοια δε αποτελεί και το ήδη προεκτεθέν υπ' αριθμ. 9426 ΑΝ/924 έγγραφο [doc] του ICAO.

Βάσει των πραγματικών αυτών περιστατικών, το Δικαστήριο πείσθηκε ότι στοιχειοθετούνται τα αδικήματα της ανθρωποκτονίας από αμέλεια κατά συρροή και της διαταράξεως της ασφάλειας αεροσκαφών από αμέλεια για τα οποία ασκήθηκε κατά

των κατηγορουμένων και υπό την προαναφερόμενη ιδιότητα που έχει ο καθένας, ποινική δίωξη, με ακριβέστερο όμως προσδιορισμό των αναφερομένων στο διατακτικό

της παρούσας πραγματικών περιστατικών που αφορούν την παραλειπτική συμπεριφορά των κατηγορουμένων και τα οποία απαρτίζουν την αντικειμενική υπόσταση των εν λόγω αδικημάτων, του δευτέρου αυτών [κατηγορουμένων] κατά την πλειοψηφούσα γνώμη του Δικαστηρίου. Συνακόλουθα πρέπει να κηρυχθούν ένοχοι αυτοί, ο δεύτερος

κατά πλειοψηφία, ανεξαρτήτως από την αμέλεια των άλλων αναφερομένων στην απόφαση προσώπων (ήτοι των παθόντων μελών του πληρώματος του αεροσκάφους και της Ουκρανικής Αεροπορικής Εταιρίας AEROSWEET) και δη: α)για την ανθρωποκτονία 74 ανθρώπων από μη συνειδητή αμέλεια, τελούμενη δια παραλείψεως συντρεχόντων των προϋποθέσεων του άρθρου 15 ΠΚ, δοθέντος ότι με βάση το προαναφερόμενο σύμπλεγμα νομικών κανόνων είχαν ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να παρεμποδίσουν την

επέλευση του θανάτου των ανωτέρω ατόμων, που συρρέουν μεταξύ τους αληθώς κατ' ιδέαν και β)για τη διατάραξη της ασφάλειας αεροσκαφών από μη συνειδητή αμέλεια δια παραλείψεως τελούμενης κατά τα ανωτέρω, που συρρέει κατ' ιδέα αληθινή με την ως άνω πράξη της ανθρωποκτονίας από αμέλεια, συντρεχόντων επίσης των όρων του άρθρου 15 ΠΚ, δοθέντος ότι με βάση το παραπάνω σύμπλεγμα νομικών κανόνων, είχαν ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να παρεμποδίσουν την επέλευση του αξιοποιήσιμου αποτελέσματος [της αποτροπής της βλάβης σε ξένα πράγματα και της επέλευσης του θανάτου των παραπάνω ατόμων].

Με βάση τις παραδοχές αυτές έκρινε ενόχους τους αναιρεσείοντες α)ανθρωποκτονίας

από μη συνειδητή αμέλεια κατά συρροή, που τελέσθηκε με παράλειψη και β)διαταράξεως ασφαλείας αεροσκαφών από μη συνειδητή αμέλεια, που τελέσθηκε με παράλειψη και τους καταδίκασε σε συνολική ποινή φυλακίσεως τεσσάρων ετών και δέκα πέντε ημερών τον καθένα, η εκτέλεση της οποίας αναστάλει επί τριετία. Έτσι

κρίνοντας το Εφετείο διέλαβε στην προσβαλλόμενη απόφασή του την κατά τα άνω ειδική και εμπεριστατωμένη αιτιολογία, αφού εκθέτει στο σκεπτικό της με σαφήνεια, πληρότητα και χωρίς αντιφάσεις ή λογικά κενά τα πραγματικά περιστατικά που αποδείχθηκαν από την ακροαματική διαδικασία και συγκροτούν την αντικειμενική και υποκειμενική υπόσταση των ανωτέρω αξιόποινων πράξεων, για τις

οποίες καταδικάστηκαν οι αναιρεσειόντες, τις αποδείξεις από τις οποίες συνήγαγε

αυτά, καθώς επίσης και τους συλλογισμούς με βάση τους οποίους υπήγαγε τα προαναφερθέντα πραγματικά περιστατικά στις ουσιαστικές ποινικές διατάξεις που εφάρμοσε. Ειδικότερα το Εφετείο ανέφερε στο σκεπτικό της προσβαλλόμενης αποφάσεώς του τα αποδεικτικά μέσα, που έλαβε υπόψη του για την εξενεχθείσα ως άνω κρίση του, χωρίς να παρίσταται ανάγκη να αναφέρεται σε καθένα απ' αυτά, καθώς και στο τι προκύπτει ξεχωριστά από το καθένα, αρκεί ότι τα συνεκτίμησε όλα και όχι μόνο μερικά απ' αυτά. Περαιτέρω εξέθεσε με σαφήνεια και πληρότητα τα συγκροτούντα την αμελή συμπεριφορά των αναιρεσειόντων περιστατικά και προσδιόρισε σαφώς τη μορφή της μη συνειδητής αμέλειας αυτών. Συγκεκριμένα όσον αφορά την αμέλεια των αναιρεσειόντων δέχεται, ότι τόσο ο πρώτος απ' αυτούς, υπό

την ιδιότητα του ελεγκτή προσεγγίσεως αεροσκαφών στον αερολιμένα «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ», στα καθήκοντα του οποίου υπαγόταν η φροντίδα για την ασφάλεια των πτήσεων αεροσκαφών, που τελούν υπό τον έλεγχό του, η αποτροπή των δημιουργούμενων για τη ζωή και σωματική ακεραιότητα των επιβαινόντων στα αεροσκάφη αυτά, τη σύγκρουση ενός απ' αυτά με άλλο και την πρόσκρουσή του επί εμποδίων και εν γένει η παρεμπόδιση κάθε διαταράξεως στην εναέρια κυκλοφορία, που μπορεί να προκληθεί από τη μη ασφαλή πτήση του υπό τον έλεγχό του ευρισκόμενου αεροσκάφους, όσο και ο δεύτερος απ' αυτούς, υπό την ιδιότητα του προϊσταμένου φυλακής στον ίδιο αερολιμένα στα καθήκοντα του οποίου υπαγόταν η επίβλεψη και εποπτεία του πρώτου, για την πιστή τήρηση των αφορώντων την προσέγγιση αεροσκαφών κανονισμών, η διεύθυνση και ο συντονισμός των ελεγκτών της μονάδας εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και η υποχρέωσή του να εφιστά την προσοχή του προσωπικού σε λάθη ή παραλείψεις στη χρήση μη δημοσιευμένων διαδικασιών, αν και

είχαν ιδιαίτερη νομική υποχρέωση, που απέρρεε από το σύμπλεγμα των κανόνων του ICAO, αλλά και τη δυνατότητα να παράσχουν στο πλήρωμα του υπό στοιχεία UR 42334

αεροσκάφους τύπου ΥΑΚ-42, που στις 17-12-1997 εκτελούσε την υπό στοιχεία Α. 241

πτήση μεταφοράς επιβατών από την Οδησό Ουκρανίας προς Θεσσαλονίκη, την ενδεδειγμένη και αποτελεσματική προστασία, ώστε να επιτευχθεί με ασφάλεια η προσέγγιση και προσγειώση του ως άνω αεροσκάφους στον αερολιμένα Θεσσαλονίκης «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» και να αποτραπεί η πρόσκρουση και συντριβή του στην κορυφή «Πέντε Πύργου» των Πιερίων ορέων, παρέλειψαν να παράσχουν την ενδεδειγμένη βοήθεια που

εκτίθεται κατωτέρω, προκειμένου να κατευθυνθεί το εν λόγω αεροσκάφος στον προαναφερόμενο αερολιμένα και να προσγειωθεί σ' αυτόν με ασφάλεια. Αναλυτικότερα

κατά την 18.55',48'' μετά την μη πραγματοποίηση της αναμενόμενης προσγειώσεως του αεροσκάφους στον αερολιμένα ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ και τη διέλευση εκείνου πάνω από τον τελευταίο, σε ύψος 1.000 ποδών, χωρίς να γίνει αντιληπτό από το πλήρωμα του Θαλάμου διακυβερνήσεως, οι κατηγορούμενοι αντί να δώσουν εξουσιοδότηση στον κυβερνήτη του αεροσκάφους να εκτελέσει τη δημοσιευμένη στα εγχειρίδια αεροναυτικών πληροφοριών Ελλάδος διαδικασία αποτυχημένης προσεγγίσεως, όπως επέβαλάν οι κανόνες του ICAO, έδωσαν οδηγία σ' αυτόν να απομακρυνθεί από του TSL VOR νοτίως του αεροδρομίου, όπου βρισκόταν το αεροσκάφος μετά την αποτυχημένη προσέγγιση και να ακολουθήσει το ίχνος της ακτίνας 150 του VOR, επιτυχάνοντας άνοδο σε ύψος 6.000 ποδών. Στη συνέχεια και μετά από αλλεπάλληλες αναθεωρήσεις εξουσιοδοτήσεων έδωσαν εντολή στον κυβερνήτη να εκτελέσει αυτοσχέδια διαδικασία αποτυχημένης προσεγγίσεως, μη δημοσιευμένη στα εγχειρίδια αεροναυτικών πληροφοριών Ελλάδος, παραλείποντας να καταστήσουν γνωστό σ' εκείνον ολόκληρο το σχέδιο αυτής αλλά και τον αναμενόμενο χρόνο προσεγγίσεως, που ήταν απαραίτητος για την ασφάλεια της πτήσεως, σε ενδεχόμενη περίπτωση απώλειας της επικοινωνίας. Παρά δε την από τις απαντήσεις του κυβερνήτη κατάδηλη μη συμμόρφωση αυτού στις οδηγίες τους και την αδυναμία τούτου να προσδιορίσει την ακριβή θέση του αεροσκάφους σε σχέση με τον γεωγραφικό ορίζοντα και την κατεύθυνση εκείνου σε σχέση με το αεροδρόμιο επέμεναν στην εκτέλεση της αυτοσχέδιας διαδικασίας αποτυχημένης προσεγγίσεως και την 19.02'.38'' εξουσιοδότησαν τον κυβερνήτη να κατευθυνθεί στο βόρειο σημείο κρατήσεως και μέσα σ' αυτό να πραγματοποιήσει κάθοδο στα 4500 πόδια και μετά ταύτα στα 3500 πόδια, εκτελώντας τη διαδικασία προσεγγίσεως VOR-DME-I. στο

διάδρομο 16 του αεροδρομίου. Και ενώ από τις απαντήσεις του κυβερνήτη προέκυπτε

ανεπιδόαστα ο αποπροσανατολισμός του αναιρεσεύοντος και η σημαντική απόκλιση από την πορεία του, έδωσαν οδηγία στον κυβερνήτη συνεχίσεως της διαδικασίας προσεγγίσεως VOR-DME-I. Ακολούθως μετά το κατά την 19.08'.03'' υποβληθέν αίτημα

του κυβερνήτη για VECTOR, το οποίο προδήλως αποτελούσε αίτημα παροχής βοήθειας μέσω RADAR, προκειμένου να προσδιορισθεί η θέση του αεροσκάφους στον γεωγραφικό

ορίζοντα και η κατεύθυνση αυτού σε σχέση με το αεροδρόμιο, οι κατηγορούμενοι παρέλειψαν α)να υποβάλουν στον κυβερνήτη διευκρινιστικές ερωτήσεις για τον καθορισμό της θέσεως του αεροσκάφους, β)να υποδείξουν σ' αυτόν να καλέσει ο ίδιος το στρατιωτικό RADAR του X., χρησιμοποιώντας την αναφερόμενη στα εγχειρίδια αεροναυτικών πληροφοριών συχνότητα και γ)να παράσχουν πληροφορίες για εφαρμογή της διαδικασίας NDB/I., που ακολουθείται για προσγείωση, όταν υπάρχει βλάβη των οργάνων του θαλάμου διακυβερνήσεως, αλλά με απόλυτο και κατηγορηματικό τρόπο απέκλεισαν την παροχή βοήθειας μέσω RADAR και έδωσαν σαφή οδηγία για εφαρμογή της διαδικασίας VOR-DME-I., την οποία μέχρι τότε ο κυβερνήτης επί 27'.54'' αδυνατούσε να εφαρμόσει. Επίσης μετά τον κατά την 19.09'40'' εμφανέστατο αποπροσανατολισμό του αεροσκάφους, το οποίο έκτοτε έφερε

αναμφισβήτητα τα χαρακτηριστικά του χαμένου αεροσκάφους, παρέλειψαν να δώσουν οδηγία στον κυβερνήτη για άνοδο του αεροσκάφους σε ασφαλές ύψος και με δική τους πρωτοβουλία να ζητήσουν τη βοήθεια του στρατιωτικού RADAR του X., για εντοπισμό της θέσεως του αεροσκάφους, προκειμένου να αποτραπεί η ανέλεγκτη πορεία του και οι εξ αυτής κίνδυνοι, αντί δε τούτου διαβεβαίωσαν τον κυβερνήτη,

το ύψος ασφάλειας, όπου βρισκόταν το αεροσκάφος, τη θέση του οποίου αγνοούσαν, ήταν 3500 πόδια, αν και σε ακτίνα 28 ναυτικών μιλίων, περιστροφικά του αεροδρομίου, δεν υπήρχε τέτοιο ύψος ασφάλειας σε οποιοδήποτε σημείο του ορίζοντος. Περαιτέρω δεν υπάρχει αντίφαση στις παραδοχές της προσβαλλόμενης αποφάσεως, αναφορικά με την παράλειψη των κατηγορουμένων να εξασφαλίσουν αποτελεσματική, κατά την καθοδήγηση του αεροσκάφους, επικοινωνία, καθόσον διευκρινίζεται σ' αυτήν, ότι η μη επίτευξη αποτελεσματικής αμφίδρομης επικοινωνίας, μεταξύ του θαλάμου διακυβερνήσεως του αεροσκάφους και των κατηγορουμένων, αφορούσε όχι την για μικρά χρονικά διαστήματα έλλειψη ευκρίνειας και καθαρότητας στα εκατέρωθεν εκπεμπόμενα και λαμβανόμενα

μηνύματα της αρξάμενης την 18.40'.09'' και διακοπείσας την 19.12'.28'' ως άνω επικοινωνίας, αλλά στο ότι οι κατηγορούμενοι, παρά το διαπιστωθέντα διστακτικό και αβέβαιο τρόπο, με τον οποίο εκφράζονταν τα μηνύματα του κυβερνήτη, δεν επέμεναν με διευκρινιστικές ερωτήσεις, για τον προσδιορισμό της ακριβούς θέσεως

του αεροσκάφους και δεν απαίτησαν από εκείνον (κυβερνήτη) να απαντήσει στις ερωτήσεις αυτές, προτού, μεταδώσουν σ' αυτόν τις οδηγίες για εκτέλεση της διαδικασίας αποτυχημένης προσεγγίσεως (δημοσιευμένης ή αυτοσχέδιας). Ούτε εξάλλου η προσβαλλόμενη απόφαση στερείται της ειδικής και εμπειριστατωμένης αιτιολογίας, από το ότι δεν επεξηγείται πως υπήρχε η δυνατότητα εξασφαλίσεως αποτελεσματικής επικοινωνίας μεταξύ του αεροσκάφους και των κατηγορουμένων, εφόσον η συσκευή Νο 1 VHF/NAY του αεροσκάφους προ της αναχωρήσεώς του από την Οδησό ήταν εκτός λειτουργίας και εν αγνοία της κατασκευάστριας εταιρίας YALOVLEV είχε προστεθεί, στην κορυφή του κεντρικού πίνακα ελέγχου οργάνων του πιλοτηρίου, μικρός πίνακας ελέγχου, για να είναι δυνατή η επιλογή καναλιών DME,

αφού οι εν λόγω συσκευές ήταν άσχετες με την επικοινωνία του αεροσκάφους με τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας και χρησίμευαν για την πλοήγηση εκείνου, η μεν πρώτη ως δέκτης του τερματισμού ραδιοβοηθήματος VOR, η δε άλλη για την εκτέλεση της διαδικασίας προσεγγίσεως VOR-DME-I. Επίσης δεν ήταν αναγκαίο, για να έχει η προσβαλλόμενη απόφαση ειδική και εμπειριστατωμένη αιτιολογία, η εξειδίκευση α) του τρόπου με τον οποίο το πλήρωμα του θαλάμου διακυβερνήσεως του

αεροσκάφους είχε τη δυνατότητα ικανοποιητικής επικοινωνίας με τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, ενόψει ελλείψεως ενημερώσεως εκείνου, πριν από την πτήση,

για τις περιβαλλοντικές και γεωγραφικές συνθήκες του αεροδρομίου προορισμού, τα

ραδιοβοηθήματα εξοπλισμού του, τις εφαρμοζόμενες διαδικασίες προσεγγίσεως και προσγειώσεως και τις εν γένει παρεχόμενες υπηρεσίες, β) του λόγου για τον οποίο,

παρά την επιβίβαση στο αεροσκάφος τεσσάρων επί πλέον ατόμων από τα αναγραφόμενα

στο σχέδιο πτήσεως και στο δηλωτικό επιβατών, δεν επηρεάσθηκε η πτητική ικανότητα του αεροσκάφους και γ) σε πιο βαθμό το επελθόν αποτέλεσμα συναρτάται με την άγνοια του

πληρώματος, ως προς τις δημοσιευμένες στα επίσημα εγχειρίδια διαδικασίες προσεγγίσεως και προσγειώσεως, αφού οι προαναφερόμενες ενέργειες και παραλείψεις, που υποδηλώνουν εκδήλωση αμελούς συμπεριφοράς του πληρώματος είναι αυτοτελείς και ανεξάρτητες με την επιδειχθείσα από τους κατηγορούμενους συγκλίνουσα αμέλεια, προς την οποία το επελθόν αποτέλεσμα τελεί σε αιτιώδη σύνδεσμο. Ακόμα όσον αφορά την αποδιδόμενη στους κατηγορούμενους παράλειψη να επικαλεσθούν τη βοήθεια του στρατιωτικού RADAR του Χ., η προσβαλλόμενη απόφαση έχει την απαιτούμενη αιτιολογία, δοθέντος ότι διαλαμβάνεται σ' αυτή, ότι οι κατηγορούμενοι όχι μόνο απέκλεισαν με απόλυτο και κατηγορηματικό τρόπο, από το πλήρωμα του θαλάμου διακυβερνήσεως του αεροσκάφους, την παροχή βοήθειας μέσω του πιο πάνω στρατιωτικού RADAR, αποτρέψαντες έτσι εκείνο να προβεί στην ενέργεια αυτή, παρά την ύπαρξη στη διάθεσή του, τόσο της διεθνούς συχνότητας κινδύνου 121,5 όσο και της δημοσιευμένης στα εγχειρίδια αεροναυτικών πληροφοριών συχνότητας επικοινωνίας απ' ευθείας με το εν λόγω RADAR, αλλ' επί πλέον ότι ούτε μετά τον εμφανέστατο αποπροσανατολισμό του αεροσκάφους, που έκτοτε έφερε αναμφισβήτητα τα χαρακτηριστικά του χαμένου, αεροσκάφους, ζήτησαν οι ίδιοι, μέσω της συνδέουσας τον πύργο ελέγχου του αεροδρομίου και το στρατιωτικό RADAR του Χ. τηλεφωνικής γραμμής, βοήθεια από τον χειριστή του τελευταίου, για τον εντοπισμό της θέσεως του αεροσκάφους προς αποτροπή της ανέλεγκτης πορείας του και των εξ αυτής κινδύνων. Τέλος δεν υπάρχει ασάφεια ή αντίφαση στις παραδοχές της προσβαλλόμενης αποφάσεως περί του ότι το υποβληθέν από τον κυβερνήτη αίτημα vector, έπρεπε να εκκληθθεί από τους κατηγορούμενους ως

δήλωση υπάρξεως καταστάσεως ανάγκης, ανεξαρτήτως του αν αυτή δεν δηλώθηκε ρητά από τον κυβερνήτη και με την χρήση της ενδεδειγμένης φρασεολογίας του ICAO, αφού η υποβολή τέτοιου αιτήματος από κυβερνήτη αεροσκάφους, ο οποίος λογικά θα έπρεπε να αντιληφθεί ότι δεν είχε εντοπισθεί από RADAR, σε ελεγκτή που διεξάγει

συμβατικό έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας, δηλαδή χωρίς καθοδήγηση της πορείας του αεροσκάφους, κατόπιν οπτικής επαφής με το ίχνος αυτού, μέσω της οθόνης του RADAR συνιστά παράδοξο γεγονός και δημιουργεί σοβαρές υπόνοιες για ύπαρξη σοβαρού και άμεσου κινδύνου του αεροσκάφους. Με βάση τα προεκτεθέντα ο από το άρθρο 510 παρ. 1 στοιχ. Δ' του ΚΠΔ πρώτος λόγος της υπό κρίση αιτήσεως με τον οποίο υποστηρίζονται τα αντίθετα, των όσων προαναφέρθηκαν, πρέπει να απορριφθεί

ως αβάσιμος.

Επειδή από τις συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 329, 331, 333 παρ. 2, 358, 364

παρ. 1 και 361 του Κ.Π.Δ. σαφώς συνάγεται, ότι σε περίπτωση που το δικαστήριο λάβει υπόψη του έγγραφο το οποίο δεν αναγνώσθηκε κατά την προφορική συζήτηση της υποθέσεως στο ακροατήριο, παραβιάζεται η άσκηση του από το άρθρο 358 Κ.Π.Δ.

δικαιώματος του κατηγορουμένου να προβαίνει σε δηλώσεις και να παρέχει εξηγήσεις επί του αποδεικτικού αυτού μέσου και επέρχεται απόλυτη ακυρότητα κατά

το άρθρο 171 παρ. 1 εδ. δ' του Κ.Π.Δ., ιδρύουσα τον από το άρθρο 510 παρ. 1 στοιχ. Α' του ίδιου κώδικα λόγο αναιρέσεως. Περίπτωση μη αναγνώσεως εγγράφου, που δημιουργεί την αναφερόμενη ακυρότητα, υπάρχει και όταν το έγγραφο, το οποίο

έλαβε υπόψη του το δικαστήριο, φέρεται μεν ότι αναγνώσθηκε, ήταν όμως συνταγμένο σε ξένη γλώσσα και δεν βεβαιώνεται στην απόφαση, ότι ο κατηγορούμενος ήταν σε θέση να αντιληφθεί το περιεχόμενό του, όχι δε και όταν δεν βεβαιώνεται στην απόφαση ότι οι δικαστές που συγκροτούν το δικαστήριο γνώριζαν τη γλώσσα αυτή. Επομένως ο από το άρθρο 510 παρ. 1 στοιχ. Α' του Κ.Π.Δ., δεύτερος λόγος αναιρέσεως, ότι επήλθε απόλυτη ακυρότητα κατά τη διαδικασία στο ακροατήριο, αφού δεν βεβαιώνεται στην προσβαλλόμενη απόφαση ότι οι συγκροτήσαντες το Εφετείο δικαστές γνώριζαν την αγγλική γλώσσα, στην οποία ήταν συνταγμένα τα αναφερόμενα στην 195 σελίδα της αποφάσεως αυτής ως αναγνωσθέντα ξενόγλωσσα έγγραφα, πρέπει να απορριφθεί ως απαράδεκτος. Μετά ταύτα, αφού δεν υπάρχει άλλος λόγος αναιρέσεως, η υπό κρίση αίτηση πρέπει να απορριφθεί εξολοκλήρου και να καταδικασθούν οι αναιρεσεύοντες στα δικαστικά έξοδα (άρθρο 583 παρ. 1 Κ.Π.Δ) και στη δικαστική δαπάνη των παραστάτων πολιτικώς εναγόντων (άρθρα 176 και 183 Κ.Πολ.Δικ.).

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Απορρίπτει την από 14-2-2003 αίτηση των Ι. Γ. του Ε. και Α. Φραγκιουδάκη του Ι., για αναίρεση της υπ' αριθμ. 3802/2002 αποφάσεως του Τριμελούς Εφετείου Θεσσαλονίκης. Και

Καταδικάζει τους αναιρεσεύοντες στα δικαστικά έξοδα, που ανέρχονται σε διακόσια δέκα (210) ευρώ για τον καθένα και στη δικαστική δαπάνη των πολιτικώς εναγόντων Α. Ν., Α. Ν.,

Β. Φ., Ε. Β., Ι. Κ., Μ. συζ. Α. Μ., Ν. Κ., Χ. Ζ. και Χ. Σ., που ορίζεται σε πεντακόσια (500) ευρώ και της πολιτικώς ενάγουσας Χ. χήρας Ε. Π., που ορίζεται σε πεντακόσια (500) ευρώ.

Κρίθηκε και αποφασίσθηκε στην Αθήνα στις 1 Φεβρουαρίου 2005. Δημοσιεύθηκε στην Αθήνα σε δημόσια συνεδρίαση στο ακροατήριό του στις 20 Μαΐου 2005.