

ΜΟΝΟΜΕΛΗΣ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΔΙΟΡΙΣΤΕΙ ΑΠΟ ΤΟ
ΥΠΟΥΡΓΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΓΙΑ ΝΑ ΕΞΕΤΑΣΕΙ ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ
ΓΙΑ ΤΟ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ ΤΗΣ 14.8.2005 ΜΕ ΤΗ ΣΥΝΤΡΙΒΗ
ΤΟΥ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ ΤΥΠΟΥ BOEING 737-300 ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ «HELIOS
AIRWAYS LTD» ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟΥ ΒΟΡΕΙΑ ΤΗΣ
ΑΘΗΝΑΣ

Η ΑΝΑΦΟΡΑ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Στις 14.8.2005 αεροσκάφος (α/φ) της Εταιρείας Helios Airways Ltd. κατέπεσε και συνετρίβη στην περιοχή της Κωμόπολης του Γραμματικού Αττικής στην Ελλάδα. Ως αποτέλεσμα της πτώσης και της συντριβής οι 115 επιβάτες και τα 6 μέλη του πληρώματος τραυματίσθηκαν θανάσιμα.

Τα αίτια του ατυχήματος διερευνήθηκαν από την Ελληνική Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων (ΕΔΑΑΠ). Νομικό βάθρο της διερεύνησης ήταν το Παράρτημα 13, της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας του Σικάγου του 1944, οι πρόνοιες του οποίου έχουν ενσωματωθεί στο δικό μας δίκαιο (Βλ. αρ. 214 – 230 του περί Πολιτικής Αεροπορίας Νόμου του 2002 (213(I)/2002).

Σύμφωνα με τον Καν. 5.4 του εν λόγω Παραρτήματος η έρευνα της πιο πάνω Επιτροπής περιλαμβάνει:

- (α) Τη συλλογή, καταγραφή και ανάλυση όλης της διαθέσιμης μαρτυρίας σε σχέση με το ατύχημα.
- (β) Την έκδοση συστάσεων ασφαλείας, αν κριθεί ορθό.
- (γ) Τον καθορισμό των αιτίων αν αυτό είναι δυνατό και την ετοιμασία της τελικής έκθεσης.

Οι δικαστικές ή διοικητικές διαδικασίες για τη διευκρίνιση των ζητημάτων του παιίσματος ή της ευθύνης είναι χωριστές από οποιαδήποτε έρευνα διεξαγόμενη κατά τις διατάξεις του εν λόγω Παραρτήματος (Βλ. Καν. 5.4.1. του Παραρτήματος 13 και αρ. 219 του Νόμου 213(I)/2002).

Ο Διορισμός της Επιτροπής – Οι όροι εντολής

Η παρούσα Επιτροπή διορίσθηκε με διάταγμα του Υπουργικού Συμβουλίου ημερομηνίας 24.5.2006 για να διερευνήσει το θέμα της ευθύνης για το πιο πάνω αεροπορικό ατύχημα. Το διάταγμα έχει ως εξής:

« Ο ΠΕΡΙ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΩΝ ΕΠΙΤΡΟΠΩΝ ΝΟΜΟΣ (ΚΕΦ. 44 ΚΑΙ ΝΟΜΟΙ 37 ΤΟΥ 1982 ΚΑΙ 84 ΤΟΥ 1983)

Διάταγμα Υπουργικού Συμβουλίου

Θέμα: Διεξαγωγή έρευνας σχετικά με το αεροπορικό ατύχημα της 14^{ης} Αυγούστου, 2005 στην περιοχή του Γραμματικού, βόρεια της Αθήνας

Το Υπουργικό Συμβούλιο, ασκώντας τις εξουσίες που παρέχονται σ' αυτό από τα άρθρα 2 και 3 του περί Ερευνητικών Επιτροπών Νόμου, Κεφ. 44, όπως έχει τροποποιηθεί από τους Νόμους 37/1982 και 84/1983, με Απόφαση του κατά τη συνεδρία της 10^{ης} Μαΐου 2006, διόρισε τον κ. Παναγιώτη Καλλή, πρώην Δικαστή του Ανωτάτου Δικαστηρίου, ως μονομελή Ερευνητική Επιτροπή, με όλες τις εξουσίες που προνοούν οι πιο πάνω Νόμοι, για να εξετάσει το θέμα της ευθύνης για το αεροπορικό ατύχημα της 14^{ης} Αυγούστου, 2005, με τη συντριβή του αεροσκάφους τύπου Boeing 737 – 300 της εταιρείας HELIOS AIRWAYS LTD, στην περιοχή του Γραμματικού, βόρεια της Αθήνας, με αναφορά στα ακόλουθα ζητήματα:

- (i) Τις ενέργειες, παραλείψεις, γεγονότα ή συνθήκες ή συνδυασμό τους, που οδήγησαν στο ατύχημα.
- (ii) Τα γεγονότα, τα οποία σχετίζονται με τη χορήγηση και διατήρηση σε ισχύ Άδειας Εκμεταλλεύσεως (Operating Licence) στην εταιρεία HELIOS AIRWAYS LTD για να ασκεί δραστηριότητες αερομεταφοράς.
- (iii) Τα γεγονότα που σχετίζονται με τη χορήγηση Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (Air Operator's Certificate (A.O.C.)), ήτοι πιστοποιητικού ότι ο αερομεταφορέας διαθέτει την επαγγελματική ικανότητα και οργάνωση να εξασφαλίζει την ασφαλή λειτουργία αεροσκάφων για τις αεροπορικές δραστηριότητες που αναφέρονται στο πιστοποιητικό κατά τη χορήγηση του πιστοποιητικού όπως και αργότερα καθ' όλη τη διάρκεια λειτουργίας του.
- (iv) Τα γεγονότα που σχετίζονται με την έκδοση Πιστοποιητικού Πτητικής Ικανότητας του εν λόγω αεροσκάφους και τη διαδικασία έκδοσής του.
- (v) Τα γεγονότα που σχετίζονται με τη διενέργεια τεχνικού ελέγχου του εν λόγω αεροσκάφους από την Αρμόδια Αρχή:
 - (1) Πριν τη νηολόγησή του.
 - (2) Κατά περιοδικά χρονικά διαστήματα.
 - (3) Μετά την εκτέλεση επισκευών ή μετατροπών.

- (4) Κάθε φορά που φυσικό γεγονός, βλάβη ή ελαττωματική λειτουργία επέβαλλε τον έλεγχο.
- (vi) Τα γεγονότα που σχετίζονται με την έκδοση Πιστοποιητικού Καταλληλότητας για Πτήση (Certificate of Fitness for Flight), ήτοι το πιστοποιητικό που εκδίδει ο μηχανικός συντήρησης αεροσκαφών σύμφωνα με τα οριζόμενα σε κανονισμούς.
- (vii) Τα γεγονότα που σχετίζονται με τη συντήρηση (μηχανικούς και τεχνικούς ελέγχους) του αεροσκάφους πριν τη πτήση και την εξυπηρέτηση κατά τη πτήση.
- (viii) Κατά πόσο προ του ατυχήματος το εν λόγω αεροσκάφος είχε εμπλακεί σε σοβαρό συμβάν εντός της έννοιας του άρθρου 2 του περί Πολιτικής Αεροπορίας Νόμου με αρ. 213(I)/2002 και συγκεκριμένα –
- (1) Κατά πόσο το συμβάν διερευνήθηκε.
 - (2) Ποιο το αποτέλεσμα της διερεύνησης.
 - (3) Ποια μέτρα λήφθηκαν.
 - (4) Κατά πόσο η Επιτροπή Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων προέβη σε σύσταση ασφάλειας.
- (ix) Κατά πόσο προ του ατυχήματος είχε αναφερθεί στην Αρμόδια Αρχή οποιοδήποτε περιστατικό στο αεροσκάφος εντός της έννοιας των περί Πολιτικής Αεροπορίας (Αναφορά Περιστατικού) Κανονισμών του 2005 (Κ.Δ.Π. 334/2005).
- (x) Τα γεγονότα που σχετίζονται με την πρόσληψη και την εγκυρότητα των επαγγελματικών αδειών του Ιπτάμενου Τεχνικού Πληρώματος (Flying Technical Crew), ήτοι των χειριστών, πλοηγών και μηχανικών και, σε σχέση με τους χειριστές, τα γεγονότα τα οποία σχετίζονται με τις εξής προϋποθέσεις:
- (1) Την ηλικία, την κατάσταση της ψυχικής και σωματικής τους υγείας και το χαρακτήρα τους.
 - (2) Τη δοκιμασία προς διαπίστωση των αναγκαίων γνώσεων.
 - (3) Τον έλεγχο της συνέχισης των πιο πάνω προϋποθέσεων.
- (xi) Τα γεγονότα που σχετίζονται με την εγκυρότητα των επαγγελματικών αδειών και την κατάρτιση των μηχανικών συντήρησης αεροσκαφών και λοιπών μελών του τεχνικού προσωπικού της εταιρείας.
- (xii) Κατά πόσο η Αρμόδια Αρχή, δυνάμει του περί Πολιτικής Αεροπορίας Νόμου με αρ. 213(I)/2002, διέθετε την αναγκαία και κατάλληλη υποδομή για να ασκεί την εποπτεία εκτελέσεως της αεροπορικής νομοθεσίας και κατά πόσο ασκούσε τέτοια εποπτεία.
- (xiii) Κατά πόσο το εν λόγω αεροσκάφος ήταν κατάλληλο να εκτελεί πτήσεις.
- (xiv) Κατά πόσο η κατασκευάστρια εταιρεία υπέχει ευθύνης για ανεπάρκεια στον εντοπισμό και λήψη ενδεδειγμένων μέτρων σχετικά με τον τύπο του αεροσκάφους Boeing 737, ως προς τη συμπίεση του θαλάμου επιβατών, ήτοι checklists (πίνακας ενεργειών), ως προς το σύστημα ελέγχου, τα συστήματα προειδοποίησης και τις τεχνικές διαδικασίες, ύστερα από πολυάριθμες αναφορές περιστατικών κατά το παρελθόν, εκ των

οποίων ορισμένα ήταν πανομοιότυπα με την περίπτωση του αεροσκάφους του ατυχήματος.

- (xv) Την επάρκεια των μέτρων που λήφθηκαν από τις υπηρεσίες εδάφους της εταιρείας και των οδηγιών που δόθηκαν στους χειριστές μετά την εκδήλωση του προβλήματος στο αεροσκάφος.
- (xvi) Κατά πόσο η Αρμόδια Αρχή έλεγχε τη συμμόρφωση από την εταιρεία προς τους κανόνες, διαταγές, απαγορεύσεις και όρους διοικητικών πράξεων με αντικείμενο την Πολιτική Αεροπορία.
- (xvii) Κατά πόσο υπάρχει οποιαδήποτε ευθύνη κρατικών λειτουργιών και εάν ναι, τρόποι βελτίωσής τους υπό το φως της νομοθεσίας.
- (xviii) Οποιαδήποτε άλλη Αρχή που πιθανόν θεωρηθεί εμπλεκόμενη ή άλλος τομέας, ή πεδίο ευθύνης πιθανόν να προκύψει από τη διεξαγωγή της έρευνας ή το υλικό που θα τεθεί ενώπιον της μονομελούς Ερευνητικής Επιτροπής που κατά την κρίση της χρήζει διερεύνησης.

Η Ερευνητική Επιτροπή βοηθείται στο έργο της από δύο εμπειρογνώμονες/εκτιμητές, τον Κυβερνήτη Ηλία Δ. Νικολαΐδη, Ελεγκτή Επιχειρησιακής Ασφάλειας του Προγράμματος IOSA της IATA και τον κ. Γεώργιο Μπόννη, πρώην Ιπτάμενο Αρχιμηχανικό στις Ολυμπιακές Αερογραμμές και περιβάλλεται με όλες τις εξουσίες που αναφέρονται στο άρθρο 7 του περί Ερευνητικών Επιτροπών Νόμου.

Η Ερευνητική Επιτροπή πρέπει να τελειώσει την έρευνα το συντομότερο δυνατό από την ημερομηνία που θα δώσει το σχετικό όρκο ενώπιον του Υπουργού Συγκοινωνιών και Έργων και να υποβάλει την έκθεσή της στο Υπουργικό Συμβούλιο.»

Νομικό βάθρο της πιο πάνω απόφασης του Υπουργικού Συμβουλίου ήταν τα αρ. 2(1)(α) και 3(γ) του περί Ερευνητικών Επιτροπών Νόμου, Κεφ. 44 σύμφωνα με τα οποία:

- « 2. (1) Το Υπουργικό Συμβούλιο θα έχει εξουσία –
 - (α) να διορίζει με Διάταγμα, Ερευνητική Επιτροπή, που να αποτελείται από περισσότερους από ένα Επιτρόπους, για να εξετάζει τέτοια ζητήματα που δύναται να αναφέρονται σε αυτήν από το Υπουργικό Συμβούλιο και να αναφέρει για αυτά σε αυτό.
- 3. Κάθε διάταγμα που εκδίδεται δυνάμει του πιο πάνω άρθρου περιέχει-
 - (γ) τους όρους εντολής».

Οι αρμοδιότητες και εξουσίες της Επιτροπής

Οι αρμοδιότητες και οι εξουσίες της Επιτροπής που διορίζεται δυνάμει του πιο πάνω Νόμου και η εμβέλεια των διαπιστώσεων και εισηγήσεων της έχουν

προσδιορισθεί από δύο αποφάσεις της Πλήρους Ολομέλειας του Ανωτάτου Δικαστηρίου. Λέχθηκαν τα εξής:

«Η Ερευνητική Επιτροπή δεν συνιστά δικαστικό ή πειθαρχικό σώμα. Ούτε μπορεί να συσχετιστεί η σύστασή της με το διοικητικό μέτρο της διαθεσιμότητας δημοσίων υπαλλήλων κατά τη διερεύνηση πειθαρχικών αδικημάτων. (Βλ. Payiatis v. Republic (1984) 3 C.L.R. 1239.)

Πρόκειται, για καθαρά ερευνητικό σώμα με αποκλειστική αρμοδιότητα τη διερεύνηση του θέματος ή θεμάτων, τα οποία προσδιορίζονται στους όρους που διέπουν τη σύστασή του και την υποβολή έκθεσης για τις διαπιστώσεις του στο Υπουργικό Συμβούλιο. Οι διαπιστώσεις και εισηγήσεις της Ερευνητικής Επιτροπής δεν είναι δεσμευτικές. (Βλ. Αντωνιάδης κ.α. v. Δημοκρατίας (1997) 3 Α.Α.Δ. 295, 303 και Κυριακίδης κ.α. v. Δημοκρατίας (1997) 3 Α.Α.Δ. 385, 508).»

Σχετική επί του προκειμένου είναι και η απόφαση της Ολομέλειας του Ανωτάτου Δικαστηρίου στην Πολιτική Έφεση 241/2006, που ασκήθηκε από την εταιρεία A JET AVIATION LTD (πρώην HELIOS AIRWAYS LTD) κατά της απόρριψης του αιτήματος της για άδεια καταχώρησης αίτησης προς έκδοση ενταλμάτων prohibition και certiorari με τα οποία να εμποδίζεται η περαιτέρω προώθηση των εργασιών της παρούσας Ερευνητικής Επιτροπής και να ακυρώνεται η διεξαχθείσα διαδικασία. Η Ολομέλεια υιοθέτησε το πιο κάτω απόσπασμα της πρωτόδικης απόφασης:

«Οι Ερευνητικές Επιτροπές εξετάζουν και δίνουν αναφορά στο Υπουργικό Συμβούλιο το οποίο, με βάση το Άρθρο 54 του Συντάγματος, ασκεί εκτελεστική εξουσία η οποία εκτείνεται και σε διοικητική λειτουργία. Δεν υπάρχει οτιδήποτε στο άρθρο 2(1)(α) του Νόμου που να δικαιολογεί την άποψη ότι η Ερευνητική Επιτροπή καθορίζει δικαιώματα και υποχρεώσεις οποιουδήποτε σε οποιαδήποτε σφαίρα του δικαίου.»

Η Εκπροσώπηση των Εμπλεκομένων Μερών

Με άδεια της Επιτροπής δυνάμει του αρ. 8 του Κεφ. 44, οι πιο κάτω αντιπροσωπεύθηκαν από δικηγόρο στη διάρκεια ολόκληρης της ενώπιον της Επιτροπής διαδικασίας:

- (1) Η Εταιρεία A JET AVIATION LTD (πρώην Helios Airways Ltd) (από τούδε και στο εξής η Helios Airways).
- (2) Η κατασκευάστρια εταιρεία Boeing

Οι πιο κάτω αντιπροσωπεύτηκαν στη διάρκεια μέρους της έρευνας:

- (α) Οι υπάλληλοι του Τμήματος Πολιτικής Αεροπορίας
- (β) Μερικοί από τους συγγενείς των θυμάτων.

Η Επιτροπή των συγγενών των θυμάτων εκπροσωπήθηκε από δικηγόρο μόνο κατά την έναρξη των εργασιών της Επιτροπής.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι η εκπροσώπηση και ενεργός συμμετοχή στη διαδικασία, των συγγενών των θυμάτων, δυνατόν να συνέβαλλε στην εξασφάλιση χρήσιμης μαρτυρίας και στην υποβοήθηση και διευκόλυνση του έργου της.

Τρόπος διεξαγωγής της διαδικασίας

Το αρ. 7(3), του Κεφ. 44 προβλέπει ότι η Επιτροπή έχει εξουσία να αποδέχεται ή αποκλείει το κοινό από οποιαδήποτε συνεδρίαση της Επιτροπής. Χάριν της διαφάνειας και ενόψει του μεγάλου δημόσιου ενδιαφέροντος για το έργο της Επιτροπής, η Επιτροπή αποφάσισε όπως οι συνεδριάσεις της είναι δημόσιες. Αποφάσισε, επίσης, όπως δεχθεί μόνο μαρτυρία διά ζώσης και απέκλεισε την αποδοχή μαρτυρίας μέσα από την υποβολή γραπτών ερωτήσεων ή μέσω τηλεδιάσκεψης. Εξήγησε συναφώς ότι είναι απαραίτητη η ζωντανή παρουσία των μαρτύρων ενώπιον της για να καθίσταται δυνατή η αξιολόγηση της αξιοπιστίας τους μέσα από την όλη στάση ή συμπεριφορά τους στο εδώλιο του μάρτυρα. Για τους πιο πάνω λόγους δεν δέχθηκε ως μαρτυρία το περιεχόμενο της επιστολής ημερ. 1.11.2006 που είχε αποσταλεί από την κατασκευάστρια εταιρεία Boeing Co.

Μάρτυρες που κλήθηκαν και δεν παρουσιάστηκαν

Η Επιτροπή κλήτευσε δεόντως τον Βρετανό Σύμβουλο του Τμήματος Πολιτικής Αεροπορίας κ. Jim Taylor, καθώς και τον πρώην μηχανικό της Εταιρείας Helios Airways Ltd., κ. Allan Irwin, οι οποίοι βρίσκονται στην Αγγλία, για να δώσουν μαρτυρία. Αμφότεροι αρνήθηκαν να προσέλθουν ενώπιον της Επιτροπής. Ο πρώτος με επιστολή του ημερ. 27.10.2006 πληροφόρησε την Επιτροπή ότι για προσωπικούς λόγους αδυνατεί να παραστεί ενώπιον της Επιτροπής. Ο δεύτερος με επιστολή του ημερ. 15.6.2006,

πληροφόρησε την Επιτροπή ότι δεν εργάζεται πλέον στην Εταιρεία Helios Airways, ούτε διαμένει στην Κύπρο και ως εκ τούτου δεν του είναι βολικό να παραστεί σε οποιαδήποτε συνεδρία της Επιτροπής στην Κύπρο.

Η Επιτροπή είχε πρόθεση να καλέσει τον Επικεφαλής Επιχειρησιακό Υπάλληλο (Chief Operations Officer) της Εταιρείας κ. Bryan Field, ο οποίος διαμένει στην Αγγλία. Ο τελευταίος σε τηλεφωνική επικοινωνία που είχε με τον Γραμματέα της Επιτροπής στις 20.11.2006, του δήλωσε ότι για οικογενειακούς λόγους δεν θα μπορούσε να έλθει στην Κύπρο, πριν από την παρέλευση 46 ημερών. Παρά τη σπουδαιότητα της μαρτυρίας του όπως αυτή καταγράφεται στο τελικό πόρισμα της ΕΔΑΑΠ, η Επιτροπή θεώρησε ότι δεν θα μπορούσε να περιμένει για τόσο μεγάλο χρονικό διάστημα. Συνιστά, όμως, όπως ο εν λόγω μάρτυρας προσεγγισθεί από τις αστυνομικές αρχές. Τονίζεται ότι η Επιτροπή δεν θα λάβει υπόψη το περιεχόμενο της κατάθεσής του.

Η συνεργασία με τις Ελληνικές Αρχές

Η Επιτροπή με επιστολή της προς το Υπουργείο Δικαιοσύνης της Κυπριακής Δημοκρατίας ημερ. 3.11.2006 ζήτησε όπως υποβληθεί παράκληση προς τις αρμόδιες Δικαστικές Αρχές της Ελλάδας για να της αποσταλούν ορισμένα έγγραφα, τα οποία θεωρούνται απαραίτητα για τους σκοπούς της έρευνας. Η παράκληση υποβλήθηκε στις 6.11.2006. Πλήν όμως παρά τις επανειλημμένες προφορικές υπενθυμίσεις τα ζητηθέντα έγγραφα δεν κατέστη δυνατό να αποσταλούν.

Οι εργασίες της Επιτροπής

Ιστορικό της διαδικασίας

Η δημόσια ακροαματική διαδικασία

Η Επιτροπή ορκίσθηκε στις 24.5.2006 ενώπιον του Υπουργού Συγκοινωνιών και Έργων. Με την τελευταία παράγραφο του πιο πάνω διατάγματος είχε κληθεί «να τελειώσει την έρευνα το συντομότερο δυνατό». Για το λόγο αυτό άρχισε τις εργασίες της την επομένη.

Με ανακοίνωσή της ημερ. 26.5.2006 η Επιτροπή ανακοίνωσε ότι: «Οποιοδήποτε πρόσωπο γνωρίζει οτιδήποτε σχετικό με τα υπό εξέταση ζητήματα όπως αυτά διαλαμβάνονται στους όρους εντολής της Επιτροπής μπορεί να

δώσει τα στοιχεία του στο Γραμματέα της Επιτροπής γραπτώς, είτε ταχυδρομικώς είτε με φαξ για να κληθεί να καταθέσει.» Δυστυχώς δεν υπήρξε ανταπόκριση.

Εν' όψει της απουσίας οποιασδήποτε ανταπόκρισης η μόνη επιλογή της Επιτροπής ήταν η χρησιμοποίηση του μαρτυρικού υλικού που είχε συλλεγεί από τις Αστυνομικές Αρχές στα πλαίσια της Αστυνομικής Έρευνας καθώς και άλλου υλικού. Το υλικό αυτό αποτελείτο από τους φακέλους του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων και του Τμήματος Πολιτικής Αεροπορίας, τις εκθέσεις των Διεθνών Αεροπορικών Αρχών, τη προκαταρκτική έκθεση της ΕΔΑΑΠ και τις καταθέσεις που είχαν ληφθεί από διάφορα πρόσωπα.

Κατέθεσαν 58 μάρτυρες σε 44 συνεδρίες της Επιτροπής. Τα ονόματα των μαρτύρων και οι ημερομηνίες εξέτασης τους φαίνονται στο Παράρτημα Α'.

Τα πρακτικά λήφθηκαν με το σύστημα της στενοτύπησης και καλύπτουν 3000 σελίδες.

Στη διάρκεια των εργασιών της Επιτροπής εκδόθηκαν 4 ενδιάμεσες αποφάσεις (Βλ. Παράρτηματα Β-Ε):

Η Επιτροπή όρισε την 15.6.2006 ως ημερομηνία έναρξης της δημόσιας ακροαματικής διαδικασίας. Πλην όμως στις 15.6.2006 η Επιτροπή ανέστειλε τις εργασίες της για να δοθεί η ευκαιρία στο Υπουργικό Συμβούλιο να εξετάσει αίτημα της Helios Airways ημερ. 14.6.2006 κατά του διορισμού των πιο πάνω δύο εμπειρογνομόνων / εκτιμητών. Το Υπουργικό Συμβούλιο απέρριψε το αίτημα και η δημόσια ακροαματική διαδικασία με τη λήψη προφορικής μαρτυρίας άρχισε στις 26.6.2006 και συνεχίστηκε μέχρι τις 28.6.2006. Κρίθηκε ότι η διαδικασία δεν μπορούσε να προχωρήσει περαιτέρω χωρίς τη δημοσιοποίηση της προκαταρκτικής έκθεσης της ΕΔΑΑΠ. Αυτό δεν μπορούσε να γίνει λόγω της εμπιστευτικότητας της έκθεσης και η περαιτέρω διαδικασία ορίστηκε στις 28.8.2006 και συνεχίστηκε μέχρι τις 29.11.2006

Κατά το χρονικό διάστημα που είχε μεσολαβήσει μεταξύ της 28.6.2006 και 28.8.2006, η Επιτροπή είχε την ευκαιρία να εξετάσει τον πολύ μεγάλο αριθμό των εγγράφων που είχαν παρουσιασθεί και να ετοιμάσει τον κατάλογο των θεμάτων που θα έθετε στους μάρτυρες. Τονίζεται ότι μελετήθηκαν 316

καταθέσεις που είχαν ληφθεί από τις Αστυνομικές Αρχές, οι οποίες αποτελούντο από 1345 σελίδες και διάφορα έγγραφα και φάκελοι που κάλυπταν χιλιάδες σελίδες.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι η διακοπή συνέβαλε στην επιτάχυνση παρά στην επιβράδυνση των εργασιών της.

Η ερμηνεία των όρων εντολής

Η Επιτροπή έχει διορισθεί από το Υπουργικό Συμβούλιο για να εξετάσει το θέμα της ευθύνης. Με ενδιάμεση απόφασή της ημερ. 26.6.2006, η Επιτροπή έκρινε ότι το θέμα της ευθύνης περιλαμβάνει ποινικές και αστικές ευθύνες.

Η θέση εκείνη βασίσθηκε επί της γραμματικής ερμηνείας του σχετικού όρου. Παραπέμπω στο λεξικό της Ελληνικής Γλώσσας του Μπαμπινιώτη σελ. 688:

«ευθύνη (η) (ευθυνών) 1. η υποχρέωση που έχει κανείς να πραγματοποιήσει κάτι, καθώς και να δώσει λόγο γι' αυτό: επαγγελματική / πολιτική / κοινωνική / ηθική / νομική / αστική / ποινική ~ ... 2. (συνεκδ.) οτιδήποτε αναλαμβάνει κανείς υπεύθυνα: Μην ασχοληθείς μ' αυτό! Είναι δική μου ~ 3. (ειδικότ.) το σύνολο των συνεπειών που βαρύνει κάποιον εξαιτίας της πλημμελούς τήρησης των καθηκόντων του ή της παράβασης έννομης ή ηθικής αρχής: φέρω / επωμίζομαι / αποσεύω / διαχωρίζω / αποδίδω / ρίχνω σε άλλον την ~ // (κ. στον πληθ.) επιρρίπτω / καταλογίζω ευθύνες σε κάποιον // για το ατύχημα θα αναζητηθούν ευθύνες (θα αναζητηθεί ποιοι πρέπει να λογοδοτήσουν) //».

Έχοντας υπόψη τους όρους εντολής σε συνάρτηση με την μαρτυρία η Επιτροπή αποφάσισε να περιλάβει και το θέμα της πειθαρχικής ευθύνης στην έρευνα της. Το μείζον περιλαμβάνει και το έλασσον.

Η δεσμευτικότητα της τελικής έκθεσης της ΕΔΑΑΠ

Κατά την ακροαματική διαδικασία της 28.6.2006 η Επιτροπή υπέδειξε:

- «(α) «Ότι δεσμεύεται από τα συμπεράσματα της έκθεσης της Επιτροπής Τσολάκη τα οποία σχετίζονται με τα αίτια της πτώσης.
- (β) Ότι δεν θα επιτρέψει ερωτήσεις που θα στοχεύουν στην ανατροπή τους (βλ. Πρακτικά ημερ. 28.6.2006)»

Η πλήρης αιτιολογία των πιο πάνω θέσεων της Επιτροπής βρίσκεται στην απόφασή της ημερ. 23.10.2006. Την παραθέτει:

«Η παρούσα Επιτροπή έχει ήδη υποδείξει:

- (α) Ότι δεσμεύεται από τα συμπεράσματα της έκθεσης της Επιτροπής Τσολάκη τα οποία σχετίζονται με τα αίτια της πτώσης.
- (β) Ότι δεν θα επιτρέψει ερωτήσεις που θα στοχεύουν στην ανατροπή τους (βλ. Πρακτικά ημερ. 28.6.2006).

Ως αποτέλεσμα της δημοσιοποίησης της εν λόγω έκθεσης και της κατάθεσης της ενώπιον της Επιτροπής θεωρούμε σκόπιμο να παραθέσουμε την αιτιολογία για την πιο πάνω κατάληξη της Επιτροπής.

Η σχετική κατάληξη έχει σαν έρεισμα το λεκτικό των όρων εντολής. Αυτό το λεκτικό δεν αναφέρεται στα αίτια της πτώσης. Περιορίζεται στο θέμα της ευθύνης. Επομένως δεν επιτρέπει την εξέταση ζητημάτων που σχετίζονται με τα αίτια της πτώσης. Εξέταση τέτοιων ζητημάτων θα ισοδυναμούσε με ανάληψη δικαιοδοσίας για εξέταση της ορθότητας των συμπερασμάτων της Επιτροπής Τσολάκη, τα οποία σχετίζονται με τα αίτια της πτώσης, με σκοπό την επικύρωσή τους ή την ανατροπή τους ή τον παραμερισμό τους. Θεωρούμε ότι οι όροι εντολής, όπως έχουν διατυπωθεί, δεν μας παρέχουν τέτοια εξουσία. Υπενθυμίζουμε ότι η αρμοδιότητα της Επιτροπής περιορίζεται στη διερεύνηση του θέματος ή θεμάτων τα οποία προσδιορίζονται στους όρους που διέπουν τη σύστασή της. Αυτό έχει αποφασισθεί από τις Δικαστικές Αρχές της Κυπριακής Δημοκρατίας στο Ανώτατο δυνατό επίπεδο. Σε δύο αποφάσεις της Πλήρους Ολομέλειας του Ανωτάτου Δικαστηρίου λέχθηκαν τα εξής:

«Η Ερευνητική Επιτροπή δεν συνιστά δικαστικό ή πειθαρχικό σώμα. Ούτε μπορεί να συσχετιστεί η σύστασή της με το διοικητικό μέτρο της διαθεσιμότητας δημοσίων υπαλλήλων κατά τη διερεύνηση πειθαρχικών αδικημάτων. (Βλ. Payiatas v. Republic (1984 3 C.L.R. 1239).

Πρόκειται, για καθαρά ερευνητικό σώμα με αποκλειστική αρμοδιότητα τη διερεύνηση του θέματος ή θεμάτων, τα οποία προσδιορίζονται στους όρους που διέπουν τη σύστασή του και την υποβολή έκθεσης για τις διαπιστώσεις του στο Υπουργικό Συμβούλιο. (Βλ. Αντωνιάδης κ.α. v. Δημοκρατίας (1997) 3 Α.Α.Δ. 295, 303 και Κυριακίδης κ.α. v. Δημοκρατίας (1997) 3 Α.Α.Δ. 385, 508).»

Περαιτέρω η πιο πάνω κατάληξη μας έχει σαν δεύτερο έρεισμα το Νομοθετικό πλαίσιο, το οποίο διέπει την έρευνα, η

οποία έχει διεξαχθεί από την Επιτροπή Τσολάκη. Αυτό αποτελείται από το Παράρτημα 13 της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας του Σικάγου του 1944, οι πρόνοιες του οποίου έχουν ενσωματωθεί στο δικό μας Δίκαιο. (Βλ. Αρ. 214-230 του Περί Πολιτικής Αεροπορίας Νόμου του 2002 (213(I)/2002)).

Σύμφωνα με τον Καν. 5.4 του εν λόγω Παραρτήματος η έρευνα της πιο πάνω Επιτροπής περιλαμβάνει:

- (α) Τη συλλογή, καταγραφή και ανάλυση όλης της διαθέσιμης μαρτυρίας σε σχέση με το ατύχημα.
- (β) Την έκδοση συστάσεων ασφαλείας, αν κριθεί ορθό.
- (γ) Τον καθορισμό των αιτιών αν αυτό είναι δυνατό και την ετοιμασία της τελικής έκθεσης.

Οι δικαστικές ή διοικητικές διαδικασίες για τη διευκρίνιση των ζητημάτων του πλαισίου ή της ευθύνης είναι χωριστές από οποιαδήποτε έρευνα διεξαγόμενη κατά τις διατάξεις του εν λόγω Παραρτήματος (Βλ. Καν. 5.4.1. του Παραρτήματος 13 και αρ. 219 του Νόμου 213(I)/2002).

Ίσως το Υπουργικό Συμβούλιο να είχε υπόψη του τις πιο πάνω διατάξεις όταν προέβαινε στην ετοιμασία των όρων εντολής.

Η παρούσα Επιτροπή καθιδρύθηκε με απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου της Κυπριακής Δημοκρατίας ημερ. 10.5.2006, δυνάμει των διατάξεων των αρ. 2 και 3 του περί Ερευνητικών Επιτροπών Νόμου, Κεφ. 44, με όλες τις εξουσίες που προνοεί ο εν λόγω Νόμος για να εξετάσει το θέμα της ευθύνης για το αεροπορικό ατύχημα της 14^{ης} Αυγούστου, 2005, με τη συντριβή του αεροσκάφους τύπου BOEING 737-300 της Εταιρείας HELIOS AIRWAYS LTD, στην περιοχή του Γραμματικού, βόρεια της Αθήνας, με αναφορά στα ζητήματα που περιλαμβάνονται στις παραγράφους (i) – (xviii) της πιο πάνω απόφασης.

Οι όροι εντολής καλύπτουν όλο το φάσμα της λειτουργίας του αεροσκάφους προ και κατά το χρόνο του ατυχήματος. Τα αίτια του ατυχήματος καθ' εαυτών είναι εκτός των όρων εντολής της Επιτροπής. Ούτε θα μπορούσε να αποτελέσουν αντικείμενο διερεύνησης από οποιοδήποτε Σώμα άλλο από το προβλεπόμενο από το εν λόγω Παράρτημα 13 και από τα αρ. 214 – 230 του Νόμου 213(I)/2002 τα οποία ενσωματώνουν στο ημεδαπό δίκαιο την Διεθνή Νομική Τάξη επί του προκειμένου που καθιερώθηκε από τη Διεθνή Σύμβαση του Σικάγου.

Βάσει των προνοιών του Παραρτήματος 13, αρμόδια για τη διερεύνηση των αιτιών του ατυχήματος είναι η

Επιτροπή που συστάθηκε από την αρχή της χώρας στην οποία επεσυνέβει το ατύχημα, δηλαδή της Ελλάδος.

Θεωρούμε λοιπόν ότι οι διαπιστώσεις της εν λόγω Επιτροπής για τα αίτια του ατυχήματος συνιστούν το υπόβαθρο της δικής μας έρευνας προς το σκοπό διαπίστωσης ευθυνών υπό το φως των διαπιστωθέντων αιτίων του ατυχήματος. Ευθύνονται; Εάν ναι ποίοι, για τα αίτια του ατυχήματος.

Αυτό είναι το ερώτημα που καλείται η Επιτροπή μας να απαντήσει μέσα από τη διεξαγόμενη έρευνα και θα το απαντήσει.»

Η μη κλήτευση του Προέδρου της ΕΔΑΑΠ κ. Ακριβού Τσολάκη

Οι δικηγόροι της Helios Airways και των υπαλλήλων του Τμήματος Πολιτικής Αεροπορίας (το Τ.Π.Α.) υπέβαλαν με έντονο τρόπο αίτημα για να κληθεί ενώπιον της Επιτροπής ο κ. Τσολάκης. Το αίτημα απερρίφθη. Οι λόγοι σχετίζονται με τις νομολογιακές αρχές που διέπουν τη μαρτυρία των εμπειρογνομόνων, οι οποίες έχουν ως εξής:

Το καθήκον των εμπειρογνομόνων είναι να εφοδιάσουν το Δικαστήριο – εδώ την Επιτροπή – με τα αναγκαία επιστημονικά κριτήρια για τον έλεγχο της ακρίβειας των συμπερασμάτων τους (Philippou v. Odysseos (1989) 1 C.L.R., 1 Anastassiades v. Republic (1977) 2 C.L.R. 97, Πιπτάλης κ.α. v. Ianira Enterprises Ltd. (1997) A.A.Δ. 814, Kouppis v. Republic (1977) 2 C.L.R. 361, Νεάρχου v. Στεφανίδης κ.α. (2003) A.A.Δ. 351, 360).

Ο κ. Τσολάκης είναι εμπειρογνώμονας μάρτυρας εντός της έννοιας του σχετικού όρου. Ενόψει των πιο πάνω θέσεων της Επιτροπής περί της δεσμευτικότητας των συμπερασμάτων της έκθεσης της ΕΔΑΑΠ και περί της απαγόρευσης ερωτήσεων που θα στοχεύουν στην ανατροπή τους, η μαρτυρία του κ. Τσολάκη δεν θα εξυπηρετούσε οποιοδήποτε χρήσιμο σκοπό. Δεν χρειαζόταν να θέσει ενώπιον της Επιτροπής οποιαδήποτε επιστημονικά κριτήρια για να ελεγχθεί η ακρίβεια των συμπερασμάτων του εφόσον η Επιτροπή είχε προ πολλού αποφασίσει να τα κάμει αποδεκτά.

Οι θέσεις του δικηγόρου της Helios Airways.

Η Επιτροπή ενέκρινε αίτημα του δικηγόρου της Helios Airways κ. Αραούζου για υποβολή εισηγήσεων και υπέδειξε όπως υποβληθούν γραπτώς.

Υποβλήθηκαν στις 14.12.2006. Εκτός από τις εισηγήσεις που σχετίζονται με τη νομική πτυχή του θέματος της ευθύνης ο κ. Αραούζος επέλεξε να προβάλει ορισμένες θέσεις, τις περισσότερες από τις οποίες είχε θέσει επανειλημμένως ενώπιον της Επιτροπής στη διάρκεια της ακροαματικής διαδικασίας. Μερικές από τις θέσεις έχουν ήδη απαντηθεί. Είναι το κατάλληλο στάδιο να τύχουν απάντησης και οι υπόλοιπες. Έχουν ως εξής:

(1) Ακαταλληλότητα της διαδικασίας

Η απάντηση της Επιτροπής:

Το Υπουργικό Συμβούλιο, στα πλαίσια της εξουσίας που του παρέχεται από το αρ. 2(1)(α), του Περί Ερευνητικών Επιτροπών Νόμου, Κεφ. 44, να διορίζει «Επιτροπή για να εξετάσει τέτοια ζητήματα που δύνανται να αναφέρονται σε αυτήν» διόρισε την παρούσα Επιτροπή με συγκεκριμένους όρους εντολής τους οποίους δημοσιοποίησε. Η απόφαση για διορισμό της Επιτροπής και οι λόγοι για το διορισμό της αποτελούν αποκλειστική ευθύνη και αρμοδιότητα του Υπουργικού Συμβουλίου. Η εκπροσώπηση των μερών δεν είναι υποχρεωτική. Ο κ. Αραούζος μπορούσε να συμβουλευσει τους πελάτες του να μην εκπροσωπηθούν σε μια ακατάλληλη – όπως την αποκαλεί - διαδικασία.

(2) Έλλειψη αντικειμενικότητας εφόσον η Επιτροπή τύγχανε καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας συμβουλή από δύο ειδικούς που συμμετείχαν στη διερεύνηση του ατυχήματος από την ΕΔΑΑΠ.

Η απάντηση της Επιτροπής

Ο διορισμός των δύο ειδικών από το Υπουργικό Συμβούλιο έγινε από το Υπουργικό Συμβούλιο δυνάμει του αρ. 3(δ) του Κεφ. 44, το οποίο παρέχει εξουσία στο Υπουργικό Συμβούλιο να διορίσει «οποιαδήποτε πρόσωπα που εξαιτίας των ειδικών γνώσεων τους πάνω στο θέμα της έρευνας ή διαφορετικά μπορεί να τους ζητηθεί από το Υπουργικό Συμβούλιο να παρακαθίσουν ως εκτιμητές μαζί με την Επιτροπή».

Σύμφωνα με την Νομολογία του Ανωτάτου Δικαστηρίου οι αποφάσεις και εισηγήσεις της Επιτροπής δεν είναι δεσμευτικές και δεν καθορίζουν δικαιώματα και υποχρεώσεις οποιουδήποτε σε οποιαδήποτε σφαίρα του δικαίου. Επομένως δεν υπάρχει πεδίο εφαρμογής των αρχών τις φυσικής δικαιοσύνης ή άλλων αρχών του δικαίου. Οι εν λόγω αρχές τυγχάνουν εφαρμογής μόνο όπου οι

αποφάσεις καθορίζουν δικαιώματα και υποχρεώσεις. Πρόσθετα το Υπουργικό Συμβούλιο, που αποφάσισε το διορισμό της Επιτροπής, επέλεξε τους δύο εκτιμητές έχοντας προφανώς υπόψη τη χρήση στην οποία θα υπέβαλλε την Αναφορά της Επιτροπής. Αποφασίστηκε ότι για τους σκοπούς της συγκεκριμένης έρευνας οι πιο κατάλληλοι είναι οι εν λόγω δύο εκτιμητές. Η Επιτροπή δεν έχει εξουσία να κρίνει ή να επικρίνει τις επιλογές του Υπουργικού Συμβουλίου. Τέλος σύμφωνα με το αρ. 6 του Κεφ. 44, οι υπηρεσίες των εμπειρογνομόνων 'είναι μόνο συμβουλευτικές, δικαιούνται να είναι παρόντες σε κάθε συνεδρίαση της Επιτροπής, αλλά δεν υπογράφουν την αναφορά της Επιτροπής'. Στην πραγματικότητα η Επιτροπή έχει κάμει χρήση των ειδικών γνώσεων τους επί τεχνικών θεμάτων και τους ευχαριστεί θερμά. Όπως θα φανεί στη συνέχεια τα συμπεράσματα της Επιτροπής αφορούν την εφαρμογή του Νόμου στα γεγονότα της υπόθεσης όπως τα έχει διαπιστώσει η Επιτροπή. Η εφαρμογή του Νόμου αποτελεί αποκλειστικό θέμα της Επιτροπής.

(3) Δέσμευση της Επιτροπής από τα συμπεράσματα της ΕΔΑΑΠ.

Η απάντηση της Επιτροπής

Η Επιτροπή διευκρίνισε την επί του προκειμένου θέση της από τις 28.6.2006, με σχετική αναφορά η οποία είναι καταγεγραμμένη στα πρακτικά και με αιτιολογημένη απόφασή της ημερ. 23.10.2006 (παρατίθεται στις σελ. 10-12 πιο πάνω). Η περαιτέρω ενασχόληση με το θέμα είναι αχρείαστη.

(4) Ήταν αχρείαστη η πρόσκληση 58 μαρτύρων

Η απάντηση της Επιτροπής

Η εισήγηση παραγνωρίζει ότι εκτός του θέματος της ευθύνης, η Επιτροπή είχε εντολή να διερευνήσει και αλλά 18 ζητήματα. Είναι η πεποίθησή της ότι η μαρτυρία όλων των μαρτύρων, που κλήθηκαν να καταθέσουν, ήταν απόλυτα σχετική με τους όρους εντολής. Πρόσθετα: Κατά κανόνα οι δικηγόροι αντεξετάζουν τους μάρτυρες σε σχέση με τα επίδικα θέματα – εδώ σε σχέση με τους όρους εντολής. Εγείρεται το ερώτημα: Προς τι η μακρά εξονυχιστική και πολλές φορές πιεστική αντεξέταση σχεδόν όλων των μαρτύρων, η οποία συνήθως έπαιρνε περισσότερο χρόνο από την εξέταση της Επιτροπής; Διευκρινίζεται ότι με το ερώτημα η Επιτροπή δεν προσάπτει οποιαδήποτε μομφή εναντίον του κ. Αραούζου. Αντίθετα τον ευχαριστεί. Η Επιτροπή έχει

βοηθηθεί πολλαπλώς από την αντεξέτασή του και από τα έγγραφα που ο ίδιος κατέθεσε.

(5) Ποια η χρησιμότητα της διαδικασίας

Η απάντηση της Επιτροπής

Ο κ. Αραούζος έθεσε το πιο πάνω θέμα με την μορφή ερωτήματος. Η χρησιμότητα της διαδικασίας αποτελεί ζήτημα το οποίο εμπίπτει αποκλειστικά εντός της αρμοδιότητας του Υπουργικού Συμβουλίου το οποίο αποφάσισε να διορίσει Επιτροπή για τη διεξαγωγή της παρούσας έρευνας. Ο κ. Αραούζος, ζήτησε και του δόθηκε άδεια να παρουσιασθεί εκ μέρους των πελατών του. Αν είχε επιφυλάξεις για τη χρησιμότητα της διαδικασίας μπορούσε να τους συμβουλευτεί αναλόγως.

(6) Η δημοσιοποίηση του Πορίσματος

Τέλος ο κ. Αραούζος ζήτησε όπως μεταφερθούν «αυτούσιες στο Υπουργικό Συμβούλιο» ορισμένες θέσεις του που σχετίζονται με τη δημοσιοποίηση και μεταχείριση του «Πορίσματος και των πρακτικών της διαδικασίας». Η Επιτροπή θα διαβιβάσει στο Υπουργικό Συμβούλιο με συνοδευτική επιστολή ολόκληρο το κείμενο των εισηγήσεων του.

Οι συνθήκες του ατυχήματος

Για να καταστεί κατανοητό το πλαίσιο εντός του οποίου θα κινηθεί η Επιτροπή για τους σκοπούς της διερεύνησής της παρίσταται ανάγκη να παρατεθούν τα γεγονότα που σχετίζονται με τη μοιραία πτώση.

Το μεταφέρει από την έκθεση της ΕΔΑΑΠ:

«ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΟΜΕΝΟΣ :	HELIOS AIRWAYS
ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ :	DEUTSCHE STRUCTURED FINANCE & LEASING GMBH & CO
ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ :	BOEING CO
ΤΥΠΟΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ :	B 737 – 31S
ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ :	ΚΥΠΡΙΑΚΗ
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ:	5B-DBY
ΤΟΠΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ :	Λοφώδης περιοχή πλησίον κωμόπολης Γραμματικού, περίπου 33 km βορειοδυτικά του Διεθνούς Αεροδρομίου Αθηνών 38° 13.894'Β, 23° 58,214'Α
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ και ΩΡΑ :	14 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 2005 – 09.03:32 h
	ΣΗΜΕΙΩΣΗ:

1. Όλοι οι χρόνοι είναι Coordinated Universal Time (UTC) (Τοπική ώρα Ελλάδας ήταν UTC + 3h).
2. Η συσχέτιση των χρόνων radar και καταγραφών ραδιο - επικοινωνιών με τους χρόνους του Καταγραφέα Δεδομένων Πτήσης (FDR) και του Καταγραφέα Ομιλίας Θαλάμου Διακυβέρνησης (CVR) έδειξε αποκλίσεις μικρότερες των 12 sec. Ο χρόνος του FDR χρησιμοποιήθηκε ως κύριος χρόνος σε αυτό το πόρισμα.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Την 14^η Αυγούστου 2005 και ώρα 06:07 h το υπό στοιχεία νηολογίου 5B-DBY αεροσκάφος (α/φ) Boeing 737-300 του εκμεταλλευόμενου, Helios Airways, αναχώρησε από την Λάρνακα της Κύπρου, με προορισμό την Πράγα, της Δημοκρατίας της Τσεχίας, μέσω Αθηνών. Το α/φ έλαβε εξουσιοδότηση να ανέλθει στα 34 000 ft και να συνεχίσει κατ' ευθείαν προς το Ραδιοβοήθημα της Ρόδου (RDS VOR). Καθώς το α/φ διήρχετο ανερχόμενο τα 16 000 ft, ο Κυβερνήτης (K1) επικοινωνήσε με την Επιμελητεία Πτήσεων της εταιρίας του και ανέφερε ότι είχε ένα Προειδοποιητικό Σήμα Διαμόρφωσης Απογείωσης (Take-off Configuration Warning), καθώς και ένα πρόβλημα στο σύστημα Ψύξης Συσκευών (Equipment Cooling). Διάφορες επικοινωνίες έλαβαν χώρα μέσα στα επόμενα οκτώ λεπτά, σχετικά με τα ανωτέρω προβλήματα, μεταξύ του K1 και της Επιμελητείας Πτήσεων του εκμεταλλευόμενου, οι οποίες τερματίστηκαν τη στιγμή που το α/φ ανερχόμενο διήρχετο από τα 28 900 ft. Στη συνέχεια, δεν υπήρχε ραδιοτηλεφωνική επικοινωνία των σταθμών εδάφους με το α/φ. Στη διάρκεια της ανόδου, σε ύψος α/φ περίπου 18 200 ft, έπεσαν οι μάσκες οξυγόνου στον θάλαμο επιβατών. Το α/φ οριζοντιώθηκε στα 34 000 ft και συνέχισε την πτήση του σύμφωνα με τα στοιχεία του δρομολογίου, τα οποία είχαν προτυποποιηθεί στον υπολογιστή του α/φ από το έδαφος.

Την 07:21 h, το α/φ διήλθε πάνω από Ραδιοβοήθημα Κέας (KEA VOR), στην συνέχεια πάνω από τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελ. Βενιζέλος» (ΔΑΑ) και κατόπιν εισήλθε στο Ίκνος της Δημοσιευμένης Διαδικασίας Κράτησης (Holding Pattern) του KEA VOR την 7:38 h. Την 08:24 h, στη διάρκεια του έκτου κύκλου στο Ίκνος Κράτησης, το Boeing 737 αναχαιτίστηκε από δύο F-16 της Πολεμικής Αεροπορίας (ΠΑ). Ο ένας εκ των χειριστών των F-16 παρατήρησε το α/φ από πολύ κοντά και την 08:32 h ανέφερε ότι η θέση του K1 ήταν κενή, η θέση του Συγκυβερνήτη (K2) ήταν κατειλημμένη από ένα άτομο που είχε γύρει μπροστά πάνω από το χειριστήριο, οι μάσκες οξυγόνου των επιβατών αιωρούντο και τρεις επιβάτες στον θάλαμο επιβατών ήταν καθισμένοι και φορούσαν μάσκες

οξυγόνου. Δεν παρατηρήθηκε εξωτερική ζημιά ή πυρκαγιά και το α/φ δεν απαντούσε στις κλήσεις δια του ασυρμάτου. Την 08:49 h, ο χειριστής των F-16 ανέφερε ότι ένα άτομο που δεν φορούσε μάσκα οξυγόνου εισήλθε στον θάλαμο διακυβέρνησης και κάθισε στη θέση του K1. Ο χειριστής του F16 προσπάθησε ανεπιτυχώς να αποσπάσει την προσοχή του. Την 08:50 h, έσβησε ο αριστερός κινητήρας από εξάντληση καυσίμου και το α/φ άρχισε κάθοδο. Την 08:54 h, κατεγράφησαν στον Καταγραφέα Ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης (CVR) δύο εκπομπές κινδύνου (MAYDAY).

Την 09:00 h, έσβησε και ο δεξιός κινητήρας σε ύψος περίπου 7 100 ft. Το α/φ συνέχισε με ραγδαία κάθοδο και προσέκρουσε επί λοφώδους επιφάνειας την 09:03 h στην περιοχή της Κωμόπολης του Γραμματικού Αττικής, περίπου 33 km ΒΔ του ΔΑΑ. Οι 115 επιβάτες και τα 6 μέλη του πληρώματος που επέβαιναν του α/φ τραυματίστηκαν θανάσιμα. Το α/φ κατεστράφη.»

ΤΑ ΑΙΤΙΑ ΤΗΣ ΠΤΩΣΗΣ – ΤΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΔΑΑΠ

Στην πιο πάνω ενδιάμεση απόφασή της ημερ. 23.10.2006, η Επιτροπή είχε υποδείξει ότι οι διαπιστώσεις της ΕΔΑΑΠ για τα αίτια του ατυχήματος συνιστούν το υπόβαθρο της δικής της έρευνας προς το σκοπό διαπίστωσης ευθυνών υπό το φως των διαπιστωθέντων αιτίων του ατυχήματος. Είχε θέσει το ερώτημα: «Ευθύνονται; Εάν ναι, ποίοι, για τα αίτια του ατυχήματος.» Επομένως η Επιτροπή θεωρεί ότι για πληρέστερη κατανόηση των διαπιστώσεων της θα πρέπει να παρατεθούν τα αίτια της πτώσης όπως έχουν διαπιστωθεί από την ΕΔΑΑΠ. Στο κατάλληλο στάδιο θα παρατεθούν και τα συμπεράσματα και οι διαπιστώσεις της.

Παρατίθενται τα αίτια της πτώσης (ενεργά και λανθάνοντα) καθώς και οι συμβάλλοντες παράγοντες:

«3.2 Αίτια

3.2.1.1 Ενεργά Αίτια

1. Μη αναγνώριση ότι ο επιλογέας τρόπου λειτουργίας του συστήματος συμπίεσης ήταν στην θέση MAN (χειροκίνητο) κατά την εκτέλεση:
 - α) Της Προ Πτήσης Διαδικασίας.
 - β) Του Προ Εκκίνησης καταλόγου ελέγχου.
 - γ) Του Μετά την Απογείωση καταλόγου ελέγχου.
2. Αδυναμία αναγνώρισης των προειδοποιήσεων και της ερμηνείας των αιτιών ενεργοποίησης αυτών (Προειδοποιητική Σειρήνα Ύψους Θαλάμου, φωτεινή ένδειξη πτώσης μασκών

οξυγόνου επιβατών. Κύριος Προειδοποιητικός Σηματοδότης) και συνέχιση της ανόδου.

3. Αδυναμία χειρισμού του α/φ από το ΠΘΔ λόγω υποξίας, με αποτέλεσμα την συνέχιση της πτήσης δια του υπολογιστή και του αυτόματου πιλότου, την εξάντληση του καυσίμου, την κράτηση των κινητήρων και την πρόσκρουση του α/φ στο έδαφος.

3.2.2 Λανθάνοντα Αίτια

1. Ελλείψεις του εκμεταλλευόμενου στην οργάνωση, διαχείριση ποιότητας (quality management) και στην νοοτροπία της ασφάλειας πτήσεων (safety culture), όπως κατεγράφησαν διαχρονικά σε πολυάριθμες αξιολογήσεις.
2. Διαχρονική αδυναμία εκτέλεσης από πλευράς της Ρυθμιστικής Αρχής των υποχρεώσεων επίβλεψης ώστε να εξασφαλίζεται το ασφαλές επιχειρησιακό έργο των υπό την δικαιοδοσία της αεροπορικών εταιριών και η ανεπαρκής ανταπόκριση στις παραλείψεις που είχαν καταγραφεί σε πολυάριθμες αξιολογήσεις.
3. Μη επαρκής εφαρμογή από το πλήρωμα των αρχών του CRM.
4. Αναποτελεσματικότητα και ανεπάρκεια των μέτρων που ελήφθησαν από την κατασκευάστρια εταιρία εξαιτίας προγενέστερων συμβάντων σχετιζομένων με την συμπίεση στον συγκεκριμένο τύπο α/φ, τόσο όσον αφορά σε τροποποιήσεις στα συστήματα του α/φ, όσο και σε οδηγίες στα πληρώματα.

3.2.3 Συμβάλλοντες Παράγοντες

1. Παράλειψη επανατοποθέτησης του επιλογέα τρόπου λειτουργίας του συστήματος συμπίεσης στην θέση ΑΥΤΟ μετά από μη προγραμματισμένη συντήρηση του α/φ.
2. Έλλειψη συγκεκριμένων διαδικασιών ΠΘΕ (σε διεθνές επίπεδο) για την αντιμετώπιση της περίπτωσης απώλειας συμπίεσης θαλάμου και συνέχισης της ανόδου του α/φ παρά την πώση των μασκών οξυγόνου επιβατών.
3. Αναποτελεσματικότητα των διεθνών αεροπορικών Αρχών για επιβολή της εφαρμογής των σχεδίων λήψης διορθωτικών μέτρων (corrective action plans) μετά από σχετικές αξιολογήσεις.»

ΠΟΙΟΙ ΕΥΘΥΝΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΑ ΑΙΤΙΑ ΤΗΣ ΠΤΩΣΗΣ:

A. ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ

Η ΕΔΑΑΠ έχει διαπιστώσει ενεργά και λανθάνοντα αίτια καθώς και συμβάλλοντες παράγοντες. Όλα τα ενεργά αίτια σχετίζονται με την Helios Airways. Το ίδιο ισχύει για τα λανθάνοντα αίτια με αρ. 1 και 3 και για τον συμβάλλοντα παράγοντα με αρ. 1.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτό είναι το κατάλληλο στάδιο για την παράθεση εκείνων εκ των συμπερασμάτων και διαπιστώσεων της ΕΔΑΑΠ, τα οποία σχετίζονται με την Helios Airways.

Τα παραθέτει:

«B. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

3. Συμπεράσματα

5. Κατά την Προ Πτήσης Διαδικασία και την εκτέλεση των Καταλόγων Ελέγχου Προ Εκκίνησης και Μετά την Απογείωση, το ΠΘΔ δεν αναγνώρισε και δεν διόρθωσε την εσφαλμένη θέση του επιλογέα τρόπου συμπίεσης (MAN αντί σε θέση AUTO).
6. Η πράσινη λυχνία που υποδείκνυε ότι ο επιλογέας του τρόπου συμπίεσης ήταν σε θέση MAN (χειροκίνητο) θα έπρεπε να είχε γίνει αντιληπτή από το ΠΘΔ κατά την διάρκεια του χρόνου πριν από την πτήση, κατά την απογείωση και την άνοδο.
7. Σε ύψος α/φ 12 040 ft και σε πίεση θαλάμου που αντιστοιχεί σε ύψος 10 000 ft, 5 min περίπου μετά την απογείωση, ήχησε η Προειδοποιητική Σειρήνα Ύψους Θαλάμου.
8. Οι αρχικές ενέργειες του ΠΘΔ να αποσυνδέσει τον αυτόματο πιλότο να φέρει πίσω και να επαναφέρει εμπρός τους μοχλούς ισχύος, έδειξαν ότι ερμήνευσε την Προειδοποιητική Σειρήνα Ύψους Θαλάμου σαν Προειδοποίηση Διαμόρφωσης Απογείωσης.
9. Η εσφαλμένη ερμηνεία της αιτίας ήχησης της Προειδοποιητικής Σειρήνας Ύψους Θαλάμου έδειξε ότι το ΠΘΔ δεν αντελήφθη την ελλιπή συμπίεση του α/φ.
10. Υπήρχε αριθμός παρατηρήσεων τα τελευταία πέντε έτη από εκπαιδευτές και ελεγκτές χειριστές στον φάκελο του K2, αναφερομένων σε δυσκολίες σχετικά με την εκτέλεση των καταλόγων ελέγχων και τις Τυποποιημένες Διαδικασίες Εκμετάλλευσης (SOP).
11. Το ΠΘΔ κάλεσε τον Επιμελητή Πτήσεων του Επιχειρησιακού Κέντρου της εταιρείας και αναφέρθηκε στην Προειδοποιητική Σειρήνα Διαμόρφωσης Απογείωσης και στις λυχνίες της Ψύξης Ηλεκτρονικού Εξοπλισμού.
12. Η επικοινωνία μεταξύ του ΠΘΔ και του Επιμελητή Πτήσεων του Επιχειρησιακού Κέντρου της εταιρείας δεν καταγράφηκε, ούτε υπήρχε απαίτηση από κάποιον κανονισμό για καταγραφή τέτοιων επικοινωνιών.
13. Σε ύψος μεταξύ 17 000 ft και 18 000 ft, ενεργοποιήθηκε ο Κύριος Προειδοποιητικός Σηματοδότης (Master Caution), ο οποίος ακυρώθηκε μετά από 53 sec. Η αιτία ενεργοποίησης του Κυρίου Προειδοποιητικού Σηματοδότη

μπορεί να ήταν είτε η ελλιπής ψύξη του Ηλεκτρονικού Εξοπλισμού, είτε η πτώση των масκών οξυγόνου στον θάλαμο επιβατών. Η ανωτέρω ενεργοποίηση από οποιαδήποτε των δύο αιτιών δεν επιτρέπει την αναγνώριση της άλλης αιτίας. Ανεξαρτήτως της ένδειξης του Κύριου Προειδοποιητικού Σηματοδότη, στον υπεράνω των χειριστών πίνακα υπάρχουν προειδοποιητικές λυχνίες δυσλειτουργίας και για τα δύο αίτια.

14. Το ΠΘΔ πιθανώς αντελήφθη από τον Κύριο Προειδοποιητικό Σηματοδότη μόνον την αιτία της ελλιπούς Ψύξης του Ηλεκτρονικού Εξοπλισμού, στον υπεράνω των χειριστών πίνακα και δεν αντελήφθη την δεύτερη αιτία ενεργοποίησης, δηλαδή της πτώσης των масκών η οποία σημάνθηκε επίσης, αργότερα, στον υπεράνω των χειριστών πίνακα. Η προσοχή του απορροφήθηκε με την κατάσταση του ανεμιστήρα Ψύξης Ηλεκτρονικού Εξοπλισμού και δεν εντόπισε το πρόβλημα συμπίεσης του α/φ.
15. Ο φόρτος εργασίας στον θάλαμο διακυβέρνησης στη διάρκεια της αρχικής ανόδου ήταν ήδη υψηλός και επιδεινώθηκε από την ηχηρή προειδοποιητική σειρήνα, την οποία το ΠΘΔ δεν ακύρωσε.
16. Οι σημειώσεις και παρατηρήσεις των εκπαιδευτών και των ελεγκτών χειριστών σχετικά με τον Κ2 δικαιολογούσαν τις παραλείψεις του ΠΘΔ στην εκτέλεση των προ πτήσης διαδικασιών, των προ εκκίνησης και μετά την Απογείωση καταλόγων ελέγχου, καθώς και τον μη εντοπισμό των προειδοποιήσεων και των αιτιών για την ενεργοποίηση των προειδοποιήσεων στον θάλαμο διακυβέρνησης κατά την άνοδο προς το τελικό επίπεδο πτήσης.
17. Πριν ακόμη αρχίσει η επίδραση της υποξίας στην απόδοση του ΠΘΔ, ανεπαρκές CRM συνέβαλε στην μη διάγνωση του προβλήματος.
18. Το ΠΘΔ πιθανόν να έχασε τις αισθήσεις του, λόγω υποξίας, λίγο μετά την 06:21 h, όταν κατεγράφη η τελευταία του επικοινωνία στην εταιρική συχνότητα, περίπου 13 min μετά την απογείωση.

3.1.8 Εκμεταλλευόμενος

1. Το τμήμα του Μετά την Απογείωση καταλόγου ελέγχου που αφορούσε το σύστημα συμπίεσης, στο QRH της εταιρείας, δεν είχε ενημερωθεί σύμφωνα με την τελευταία αναθεώρηση της Boeing.
2. Τα εγχειρίδια, οι διαδικασίες και η εκπαίδευση του εκμεταλλευόμενου και σε ευρύτερη έκταση της διεθνούς αεροπορικής βιομηχανίας, δεν αναφέρονται στις απαιτούμενες ενέργειες από πλευράς μελών ΠΘΕ στην περίπτωση που, έχουν πέσει οι μάσκες οξυγόνου στον θάλαμο επιβατών και στην διάρκεια της ανόδου προς το ύψος πτήσης, το α/φ δεν έχει αρχίσει κάθοδο ή

τουλάχιστον δεν έχει οριζοντιωθεί και ακόμα δεν έχει γίνει σχετική ανακοίνωση από τον θάλαμο διακυβέρνησης.

3. Η έλλειψη εφαρμοσμένης εκπαίδευσης στην υποξία των χειριστών εναερίων γραμμών, τόσο στην εταιρεία, όσο και σε άλλες εταιρείες, ηύξανε τον κίνδυνο για ατύχημα λόγω της ύπουλα επερχόμενης αδυναμίας χειρισμού του α/φ, ως αποτέλεσμα δυσλειτουργιών συμπίεσης ή βαθμιαίας απώλειας συμπίεσης κατά την άνοδο στο ύψος πτήσης.
4. Υπήρχαν οργανωτικές αδυναμίες στον τομέα της ασφάλειας πτήσεων, στην διοικητική δομή και στην νοοτροπία της ασφάλειας πτήσεων στην εταιρεία, όπως μαρτυρείται από διαχρονικά ευρήματα σε αξιολογήσεις πριν το ατύχημα, ήτοι:
 - α) Ανεπαρκές Σύστημα Ποιοτικού Ελέγχου,
 - β) Ανεπαρκής έλεγχος Διαχείρισης Επιχειρησιακού έργου (Operational Management),
 - γ) Ανεπαρκές Εγχειρίδιο Ποιοτικού Ελέγχου και Πτητικής Εκμετάλλευσης,
 - δ) Περιπτώσεις παραλείψεων του διευθυντικού προσωπικού να παρακολουθήσει τριμηνιαίες συναντήσεις για την ανασκόπηση της ποιότητας διαχείρισης ως απαιτείτο,
 - ε) Οργάνωση, διοίκηση και σχετική εποπτεία σε επιχειρησιακό επίπεδο μη ανταποκρινόμενη επαρκώς στην κλίμακα και στον σκοπό του επιχειρησιακού τομέα,
 - στ) Ανεπαρκής παρακολούθηση των πτυχίων των χειριστών και της εκπαίδευσής τους,
 - ζ) Λόγω έλλειψης χρόνου, οι χειριστές με διευθυντικά καθήκοντα δεν ασχολούντο επαρκώς με αυτά,
 - η) Μη πλήρως ενημερωμένοι φάκελοι εκπαίδευσης και απασχόλησης,
 - θ) Μη ενημέρωση ορισμένων εγχειριδίων και μη τήρησή τους σύμφωνα με τους κανονισμούς,
 - ι) Διευθυντικό προσωπικό σε θέσεις κλειδιά, κατά περιόδους εκτελούσε διπλά καθήκοντα,
 - ια) Περίοδοι κατά τις οποίες ήσαν κενές σημαντικές διευθυντικές θέσεις,
 - ιβ) Ανεπαρκείς διορθωτικές ενέργειες επί των διαπιστώσεων των αξιολογήσεων, συμπεριλαμβανομένων ευρημάτων επιπέδου ένα, τα οποία θα μπορούσαν να είχαν οδηγήσει σε αναστολή του AOC».

Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΩΝ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ

Η αναγνώριση που αναφέρεται στο πιο πάνω πρώτο ενεργό αίτιο (βλ. σελ. 17 πιο πάνω) προβλέπεται από τα σχετικά εγχειρίδια της κατασκευάστριας εταιρείας, τα οποία είχαν υιοθετηθεί από την Helios Airways. Βαρύνει τους χειριστές του αεροσκάφους. Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι δύο χειριστές

παρέλειψαν να λειτουργήσουν σύμφωνα με τις επιταγές των εν λόγω εγχειριδίων.

Η υποχρέωση διεξαγωγής της προ πτήσης διαδικασίας, του προ εκκίνησης καταλόγου ελέγχου και του μετά την απογείωση καταλόγου ελέγχου βαρύνει τους χειριστές όχι μόνο δυνάμει των εγχειριδίων αλλά και δυνάμει των αρχών του κοινοδικαίου. Η Επιτροπή παραπέμπει στο σύγγραμμα Charlesworth & Percy on Negligence 9^η εκ. παραγ. 9 – 175.

«Liability of pilot of aircraft. It is the duty of the pilot to take reasonable care at all material times, which must include his making all necessary and proper inquiries concerning the proposed flight, taking with him on the aircraft the items of equipment, including any maps, that he will need, filing a flight plan, carrying out the proper preflight checks on the aircraft, keeping a proper lookout during the taxi-ing, take off and the flight, and carrying out the requisite checks before attempting to land at the airfield of destination.»

Σε μετάφραση:

«Ευθύνη του χειριστή αεροσκάφους. Είναι καθήκον του χειριστή να λαμβάνει εύλογη επιμέλεια σε όλους τους ουσιώδεις χρόνους, η οποία πρέπει να περιλαμβάνει τη διεξαγωγή από τον ίδιο όλων των αναγκαίων και κατάλληλων ερευνών που αφορούν την προτεινόμενη πτήση, παίρνοντας μαζί του επί του αεροσκάφους τα είδη εξοπλισμού, περιλαμβανομένων και χαρτών που θα χρειασθεί, καταχωρώντας σχέδιο πτήσης, διεξάγοντας κατάλληλους προπτητικούς ελέγχους επί του αεροσκάφους, τηρώντας δέουσα παρατηρητικότητα κατά την απογείωση και την πτήση και διεξάγοντας όλους τους απαραίτητους ελέγχους πριν αποπειραθεί να προσγειωθεί στον αερολιμένα του προορισμού του.»

Με βάση το πόρισμα της ΕΔΑΑΠ η Επιτροπή θεωρεί ότι η τοποθέτηση του επιλογέα τρόπου λειτουργίας συμπίεσης στη θέση που προβλέπεται από τα σχετικά εγχειρίδια, ήτοι στη θέση αυτο, στοχεύει στο να διασφαλίσει την επαρκή συμπίεση του αεροσκάφους κατά την πτήση. Θεωρεί επίσης ότι η μη τοποθέτησή του στη θέση αυτο μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την ανεπαρκή συμπίεση κατά την πτήση.

Σύμφωνα με τη μαρτυρία, έλλειψη συμπίεσης ή ανεπαρκής συμπίεση, οδηγεί σε καταστροφικά αποτελέσματα σε περίπτωση που οι χειριστές δεν λάβουν τα ενδεικνυόμενα μέτρα για επίλυση του προβλήματος. Η δυνατότητα

εμφάνισης κινδύνου λόγω της μη ορθής τοποθέτησης του επιλογέα ήταν εύλογα εμφανής. Εύλογα εμφανής ήταν και η πρόκληση βλάβης στα άτομα που επέβαιναν του αεροσκάφους. Έπεται πως οι χειριστές είχαν υποχρέωση έναντι των εν λόγω ατόμων να επιδείξουν τη δέουσα επιμέλεια, με το να προβούν στους ελέγχους που προβλέπονται από τα εγχειρίδια. Η διεξαγωγή των εν λόγω ελέγχων θα είχε ως αποτέλεσμα την αναγνώριση ότι ο επιλογέας ήταν στην θέση MAN (χειροκίνητο). **Παρέλειψαν να επιδείξουν τέτοια επιμέλεια. Ως εκ τούτου η μαρτυρία αποκαλύπτει ευθύνη των δύο χειριστών για το αστικό αδίκημα της αμέλειας.**

ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ HELIOS AIRWAYS LTD

Η ευθύνη του ιδιοκτήτη αεροσκάφους καθορίζεται ως εξής στην παραγ. 9 – 172 του πιο πάνω συγγράμματος:

«Liability of aircraft owner. At common law, the liability of the owner of an aircraft does not differ from that of the owner of a highway vehicle. An Aircraft, when at rest, is quite harmless and, although it is a potential source of danger when in motion or flight it compares with a motor vehicle and a railway train in this respect. An aircraft in motion is not an inherently dangerous thing or a thing dangerous in itself. Accordingly, the principle of Rylands v. Fletcher (1866) L.R.1 Ex. 265 does not apply to it. The result is that, apart from the statutory provisions, liability for aircraft is based on negligence. When negligence is in question, the doctrine *res ipsa loquitur* applies».

Σε μετάφραση:

«Ευθύνη ιδιοκτήτη αεροσκάφους

Σύμφωνα με το κοινοδίκαιο η ευθύνη του ιδιοκτήτη ενός αεροσκάφους δεν διαφέρει από εκείνη του ιδιοκτήτη ενός οχήματος που διακινείται στο δρόμο. Ένα αεροσκάφος, ενώ βρίσκεται στο έδαφος, είναι πλήρως αβλαβές, και, αν και συνιστά δυνητική πηγή κινδύνου όταν βρίσκεται σε κίνηση ή κατά την πτήση, συγκρίνεται με μηχανοκίνητο όχημα και τραίνο από αυτή την άποψη. Ένα αεροσκάφος που βρίσκεται σε κίνηση δεν συνιστά ένα εγγενώς επικίνδυνο πράγμα ή πράγμα επικίνδυνο από μόνο του. Συνακόλουθα η αρχή της Rylands v. Fletcher (1866) L.R.1 Ex 265 δεν τυχάνει εφαρμογής σε σχέση με αυτό. Το αποτέλεσμα είναι ότι, εκτός από τις νομοθετικές διατάξεις, η ευθύνη για το αεροσκάφος βασίζεται επί της αμέλειας. Όταν εγείρεται θέμα αμέλειας, τυχάνει εφαρμογής το δόγμα *res ipsa loquitur*.»

Ως εκ των ανωτέρω η Επιτροπή θεωρεί ότι ισχύουν οι αρχές της εκ προστήσεως ευθύνης, οι οποίες έχουν ως εξής:

«Εκ προστήσεως ευθύνη υπάρχει όταν οι πράξεις άλλου προσώπου (α) εξουσιοδοτούνται ή επικυρώνονται ή (β) συνιστούν πράξεις εργοδοτουμένου στο πλαίσιο της εργασίας του (Φιλίππου κ.α. ν. Παναγή κ.α. Πολιτική Έφεση 10194/18.7.2000).»

Η αμέλεια των χειριστών, η οποία μνημονεύεται στη σελ. 23 πιο πάνω, έλαβε χώραν στο πλαίσιο της εργασίας των χειριστών στη διάρκεια της εργοδότησής τους από την Helios Airways. Ως εκ τούτου **η Επιτροπή διαπιστώνει, ότι η μαρτυρία αποκαλύπτει εκ προστήσεως ευθύνη της Helios Airways για αμέλεια.**

ΑΙΤΙΟ Αρ. 2

Το αίτιο αρ. 2 έχει παρατεθεί στη σελ. 17 πιο πάνω.

Για τις ενέργειες στις οποίες έπρεπε να είχαν προβεί οι δύο χειριστές, υπάρχει η μαρτυρία δύο έμπειρων κυβερνητών του R. Lascelles και του I. Lewis, η οποία κρίνεται αξιόπιστη.

Σύμφωνα με την εν λόγω μαρτυρία ο τρόπος αντιμετώπισης της κατάστασης από τους χειριστές σε περίπτωση που ηχεί το σήμα προειδοποίησης του υψόμετρου καμπίνας είναι να σταματήσουν την άνοδο, να ελέγξουν τον πίνακα (panel) της συμπίεσης, να φορέσουν τη μάσκα οξυγόνου και να κατεβάσουν το αεροσκάφος στα 10,000 πόδια (βλ. μαρτυρία I.Lewis και R. Lascelles), δηλαδή να προβούν στις ενέργειες που προβλέπονται στο Quick Reference Handbook (Εγχειρίδιο Ταχείας Αναφοράς).

Σύμφωνα με τη μαρτυρία του R. Larcelles: «Οι χειριστές δε θα έπρεπε να παρερμηνεύουν το σήμα, διότι οι πιλότοι είναι εκπαιδευμένοι όταν αντιμετωπίζουν πολλαπλά προβλήματα να θέτουν προτεραιότητες για την αντιμετώπιση των εν λόγω προβλημάτων. Άρα λοιπόν θα πρέπει να κατανοήσουν ποιο είναι το πιο σημαντικό πρόβλημα και μετά να ελέγξουν στα check-lists πώς να ενεργήσουν. Να κάνουν το «check-list» και έτσι να προχωρήσεις στο επόμενο, διότι γι' αυτό εκπαιδευόμαστε στον εξομοιωτή. Όταν αντιμετωπίζουμε πολλαπλά προβλήματα».

Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τα πιο κάτω συμπεράσματα της ΕΔΑΑΠ (βλ. σελ. 170 του Πορίσματος της).

- «8. Οι αρχικές ενέργειες του ΠΘΔ να αποσυνδέσει τον αυτόματο πιλότο να φέρει πίσω και να επαναφέρει εμπρός τους μοχλούς ισχύος, έδειξαν ότι ερμήνευσε την Προειδοποιητική Σειρήνα Ύψους Θαλάμου σαν Προειδοποίηση Διαμόρφωσης Απογείωσης.
9. Η εσφαλμένη ερμηνεία της αιτίας ήχησης της Προειδοποιητικής Σειρήνας Ύψους Θαλάμου έδειξε ότι το ΠΘΔ δεν αντελήφθη την ελλιπή συμπίεση του α/φ.
10. Υπήρχε αριθμός παρατηρήσεων τα τελευταία πέντε έτη από εκπαιδευτές και ελεγκτές χειριστές στον φάκελο του K2, αναφερομένων σε δυσκολίες σχετικά με την εκτέλεση των καταλόγων ελέγχων και τις Τυποποιημένες Διαδικασίες Εκμετάλλευσης (SOP)».

Περαιτέρω η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη την επί του προκειμένου μαρτυρία των δύο κυβερνητών (I. Lewis και Lascelles). Ιδιαίτερα λαμβάνει υπόψη το πιο κάτω μέρος της μαρτυρίας του Κυβερνήτη R. Lascelles.

«Πιστεύω ότι η συνομιλία με τους μηχανικούς σε εκείνο το στάδιο δεν είναι το πιο σωστό πράγμα να κάνει κανείς. Διότι εκπαιδευόμαστε να αντιμετωπίζουμε το πρόβλημα μόνοι μας και το να σπαταλάμε χρόνο για να επικοινωνήσουμε με την εταιρεία και τον μηχανικό είναι ως να παίρνουμε χρόνο σημαντικό από τον χρόνο που έχουμε για να αντιμετωπίσουμε το πρόβλημα το οποίο έχουμε να αντιμετωπίσουμε και δεν έχουμε εκπαιδευτεί για να το κάνουμε αυτό.

Πρόεδρος:

Εσείς που αποδίδετε τον όλο χειρισμό του προβλήματος από το πλήρωμα;

R. Lascelles:

Κατά τη δική μου άποψη το πρώτο πράγμα που είχαν κάνει εσφαλμένα είναι ότι είχαν εντοπίσει εσφαλμένα το πρόβλημα, πιστεύοντας ότι ήταν το σήμα προειδοποίησης διαμόρφωσης απογείωσης και ότι αυτό κατά κάποιο τρόπο ήτανε συνδεδεμένο με το σύστημα ψύξεως. Με το να καλέσουν την εταιρεία χρησιμοποίησαν πολύτιμο χρόνο ενόσω το αεροπλάνο συνεχίζει να ανεβαίνει χωρίς να έχουν τις μάσκες οξυγόνου, αυτό θα επηρέαζε την κρίση τους.»

Είναι η διαπίστωση της Επιτροπής ότι οι χειριστές δεν προέβησαν στους πιο πάνω χειρισμούς. Αντίθετα σπατάλησαν πολύτιμο χρόνο με το να έλθουν σε επαφή με το έδαφος, αφήνοντας το αεροσκάφος στον αυτόματο πιλότο σε συνεχή άνοδο.

Είναι, επομένως, το συμπέρασμα της Επιτροπής ότι η παράλειψη λήψης των ενδεδειγμένων υπό τις περιστάσεις μέτρων αναδεικνύει όχι μόνο την αμέλεια τους αλλά και την ανικανότητα και ανεπάρκεια τους και την αδυναμία τους να χειρισθούν αποτελεσματικά έκτακτες καταστάσεις.

Έχοντας υπόψη το σύνολο της μαρτυρίας η Επιτροπή θεωρεί ότι οι δύο χειριστές δεν ήταν ικανοί και επαρκείς χειριστές (Competent). Οι δύο χειριστές ήταν εργοδοτούμενοι της Helios Airways. Η Νομολογία υπαγορεύει στους εργοδότες να εργοδοτούν ικανούς (competent) υπαλλήλους και να τους δίδουν επαρκείς οδηγίες ως προς το σύστημα εργασίας και τον τρόπο λειτουργίας τους. Βλ. Winter v. Cardiff Rural District Council (1950) 1 All E.R. 819, Wilson and Clyde Coal Co. Ltd. v. English (1937) 3 All E.R. 628 και Weir (or Wilson) v. Merry & Cunningham (1868) 6 Macq (H.L.) 84.

Βλ. επίσης Halsbury's Laws of England 3^η εκ. Τόμος 28, Παρ. 7 σελ. 9.:

«7. Reliance on others. An employer is vicariously liable for the negligence of his servant while acting in the course of his employment. The employer may also be under a direct and personal duty to employ competent persons».

Σε μετάφραση

«Ο εργοδότης είναι εκ προσήσεως υπεύθυνος για την αμέλεια του εργοδοτούμενου του ενώ αυτός λειτουργεί στη διάρκεια της εργοδότησης του. Ο εργοδότης δυνατόν επίσης να τελεί υπό άμεση και προσωπική υποχρέωση να εργοδοτεί ικανό προσωπικό».

Ως εκ των ανωτέρω η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η Helios Airways παραβίασε την πιο πάνω υποχρέωσή της – περί εργοδότησης (competent) ικανού προσωπικού. **Κατά συνέπεια η μαρτυρία αποκαλύπτει αστική ευθύνη της Helios Airways και σε σχέση με το αίτιο αρ. 2.**

Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι πιο πάνω χειρισμοί των χειριστών δεν οφείλονται στην επίδραση της υποξίας. Σύμφωνα με τα συμπεράσματα της ΕΔΑΑΠ «πριν ακόμη αρχίσει η επίδραση της υποξίας στην απόδοση του ΠΘΔ ανεπαρκές CRM συνέβαλε στην μη διάγνωση του προβλήματος». Για το ανεπαρκές CRM ευθύνονται και πάλι οι εργοδότες γιατί εργοδοτούσαν χειριστές με ανεπαρκές CRM.

ΑΙΤΙΟ ΑΡ. 3:

Το τρίτο ενεργό αίτιο έχει παρατεθεί στη σελ. 18 πιο πάνω.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν υπάρχει περιθώριο καταλογισμού ευθύνης σε οποιοδήποτε άτομο ή φορέα. Είναι πρόδηλο ότι η υποξία αφαιρεί από τους χειριστές τη δυνατότητα να προβούν σε οποιαδήποτε ενέργεια. Τονίζεται ωστόσο ότι οι συνέπειες της υποξίας εκδηλώθηκαν περίπου 13 λεπτά μετά την απογείωση. (Βλ. συμπέρασμα 18 της ΕΔΑΑΠ στη σελ. 171 της έκθεσης της).

ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΕΥΘΥΝΕΣ

Στη συνέχεια θα εξεταστεί κατά πόσο η μαρτυρία αποκαλύπτει οποιαδήποτε ποινική ευθύνη.

Τα αρ. 105 (1)(2), 250 (1)(i) (2) (3) και 4 του περί Πολιτικής Αεροπορίας Νόμου του 2002 (213 (I)/2002) (Ο Νόμος 213(I)/2002) ποινικοποιούν την επικίνδυνη πτήση. Προβλέπουν:

«Αρ. 105, Επικίνδυνη πτήση

1. Απαγορεύεται ο αμελής ή απερίσκεπτος χειρισμός αεροσκάφους.
2. Απαγορεύονται κατά τη διάρκεια της πτήσεως ενέργειες ή παραλείψεις που θέτουν σε αδικαιολόγητο κίνδυνο την ασφάλεια της πτήσεως, πρόσωπα, ζώα, πράγματα ή το περιβάλλον.

Αρθρο 250

Αξιόποινες πράξεις

1. Όποιος παραβαίνει τις εξής διατάξεις του παρόντος νόμου τελεί αξιόποινη πράξη:
«(i) άρθρο 105 (επικίνδυνη πτήση)
παράγραφοι 1 και 2,
3. Όποιος τελεί μια από τις αναφερόμενες στις παραγράφους 1 και 2 αξιόποινες πράξεις τιμωρείται με φυλάκιση για χρονική περίοδο που δεν υπερβαίνει τα δύο έτη ή/και με χρηματική ποινή που δεν υπερβαίνει τις χίλιες πεντακόσιες λίρες, αν η πράξη δεν τιμωρείται αυστηρότερα σύμφωνα με άλλες διατάξεις.

4. Όποιος τελεί μια από τις αναφερόμενες στις παραγράφους 1 και 2 αξιόποινες πράξεις εξ αμελείας τιμωρείται με φυλάκιση για χρονική περίοδο που δεν υπερβαίνει του έξι μήνες ή/και με χρηματική ποινή που δεν υπερβαίνει τις πεντακόσιες λίρες».

Η Επιτροπή έχει την άποψη πως οι παραλείψεις που σημειώνονται στο αίτιο αρ. 1 συνιστούν παραλείψεις εντός της έννοιας του πιο πάνω αρ. 105(2). Περαιτέρω θεωρεί ότι έχουν τελεσθεί εξ' αμελείας εντός της έννοιας του πιο πάνω αρ. 250(4).

Διαπιστώνει επομένως ότι η μαρτυρία αποκαλύπτει ποινική ευθύνη των χειριστών δυνάμει των εν λόγω αρ. 105(2) και 250(4).

Το αρ. 258(4) του Νόμου 213(I)/2002 προβλέπει ότι «υπό την επιφύλαξη της παρ. 2, ο Ποινικός Κώδικας εφαρμόζεται και στο πεδίο της Πολιτικής Αεροπορίας».

Η Επιτροπή θεωρεί ότι ο Ποινικός Κώδικας Κεφ. 154 αποτελεί κώδικα καθολικής εφαρμογής και τυγχάνει εφαρμογής σε σχέση με όλες τις αξιόποινες πράξεις που διαλαμβάνει ανεξάρτητα από τις διατάξεις οποιουδήποτε άλλου νομοθετήματος.

ΠΟΙΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΔΥΝΑΜΕΙ ΤΟΥ ΑΡ. 210

ΤΟΥ ΠΟΙΝΙΚΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΚΕΦ. 154

Θα εξεταστεί κατά πόσο η μαρτυρία αποκαλύπτει τη διάπραξη του αδικήματος της πρόκλησης θανάτου λόγω αλόγιστης, απερίσκεπτης ή επικίνδυνης πράξης κατά παράβαση του αρ. 210 του Ποινικού Κώδικα, Κεφ. 154 το οποίο είναι και το αδίκημα που διερευνάται από τις αστυνομικές αρχές στα πλαίσια της αστυνομικής έρευνας που είχε αρχίσει ευθύς μετά το ατύχημα.

Για τη διακρίβωση της ποινικής ευθύνης, δυνάμει του πιο πάνω άρθρου, είναι ανάγκη να παρατεθούν τα στοιχεία της μαρτυρίας που σχετίζονται με τους δύο χειριστές.

A. Στοιχεία που σχετίζονται με τον Κ.1.

Ενώπιον της Επιτροπής τέθηκε αξιόπιστη μαρτυρία από κυβερνήτες και συγκυβερνήτες σε σχέση με την επαγγελματική συμπεριφορά του Κ.1 Από τη μαρτυρία εκείνη προκύπτουν τα εξής:

1. Ότι η προσγείωση (κατά την πτήση Tel-Aviv - Λάρνακα) δεν έγινε με τον κανονικό τρόπο. (Βλ. μαρτυρία του συγκυβερνήτη Α. Σωκράτους, ο οποίος έκαμε και γραπτό παράπονο στο Διευθυντή Πτητικών Επιχειρήσεων κ. Κικκίδη και στον Αρχιπιλότο κ. Stoimenov).
2. Ότι μερικές φορές ο Κ.1 «παρέκκλινε από τα SOPs». (Βλ. μαρτυρία Α. Σωκράτους).
3. Ότι ο Κ.1 επέμβαινε «εν ώρα εργασίας» ενώ λειτουργούσαν οι συγκυβερνήτες και ότι υπήρχαν προβλήματα επικοινωνίας με τον Κ.1. (Βλ. μαρτυρία του συγκυβερνήτη Μ. Ιωάννου).
4. Ότι όταν ο Κ.1 ήλθε αρχικά στην εταιρεία – το έτος 2004 - δεν «ακολουθούσε ακέραια» τα SOPs. (Βλ. μαρτυρία συγκυβερνήτη Μ. Ιωάννου και μαρτυρία του συγκυβερνήτη Α. Κατσουρομάλλη).
5. Ότι υπήρχαν κάποιες μικροδιαφορές με τους συγκυβερνήτες στα SOPs. (Βλ. μαρτυρία συγκυβερνήτη Σ. Μαυρογένη).
6. Ότι κατά τη διάρκεια μιας προσγείωσης χρησιμοποίησε αερόφρενα σε πολύ χαμηλό ύψος. (Βλ. μαρτυρία συγκυβερνήτη Σ. Μαυρογένη, ο οποίος έκαμε και γραπτή αναφορά στην εταιρεία).
7. Ότι ο Κ.1 δεν ακολουθούσε τα SOPs και στον προηγούμενο εργοδότη του. Ο κυβερνήτης R. Lascelles, ο οποίος γνώριζε τον Κ.1 γιατί είχαν εργασθεί και οι δύο μαζί στην προηγούμενη εταιρεία, όταν του ζητήθηκε να αξιολογήσει τον Κ.1 είπε:

«R. Lascelles:

Κατάλαβα ότι είχε προβλήματα. Εξ' όσων αντιλαμβάνομαι του είχε ζητηθεί να φύγει από την προηγούμενη εταιρεία διότι δεν συμμορφωνόταν με τις τυποποιημένες διαδικασίες. Αντιλήφθηκα ότι είχε προβλήματα και έχει περιέλθει στην αντίληψή μου ότι η εταιρεία Ήλιος του είχε μιλήσει για αυτά

τα προβλήματα και του είχε ζητήσει να συμμορφώνεται με τις διαδικασίες.»

8. Ότι ο Κ.1 λειτουργούσε όχι 100% με βάση τους τύπους αλλά αυτό είναι αναμενόμενο εφόσον δούλευε με συμβόλαιο. (Βλ. μαρτυρία του κυβερνήτη I. Lewis).
9. Ότι 5 συγκυβερνήτες έκαναν απευθείας παράπονα στην Εταιρεία εναντίον του Κ.1 και 2 συγκυβερνήτες έκαναν γενικές παρατηρήσεις εναντίον του Κ.1 στον κυβερνήτη Lascelles. (Βλ. μαρτυρία του κυβερνήτη Lascelles και το τεκμήριο 193).
10. Ότι ο Κ.1 ήταν κυβερνήτης με συμβόλαιο και ότι οι κυβερνήτες με συμβόλαιο είναι πάντοτε χαμηλότερης ποιότητας. (Βλ. μαρτυρία του I. Lewis).
11. Ότι 4 ή 5 συγκυβερνήτες έκαναν παράπονα στον Διευθυντή Πτητικών Επιχειρήσεων κ. Κικκίδη εναντίον του Κ.1 και ότι συγκυβερνήτες έκαναν παράπονα στο κ. Κικκίδη ότι ο Κ.1 επενέβαινε στα Πηδάλια κατά τη διάρκεια της κρίσιμης φάσης της προσγείωσης. (Βλ. μαρτυρία Γ. Κικκίδη).
12. Ότι η διεύθυνση της Helios Airways γνώριζε ότι ο Κ.1 δεν συμμορφωνόταν με τους κανόνες και τις διαδικασίες της Εταιρείας και ανησυχούσε. Γνώριζε επίσης ότι ο Κ.2 δεν ήθελε να πετά μαζί του και τους λόγους αυτής της στάσης του.
13. Ότι ο Κ1 δεν ήταν συνεργάσιμος (βλ. μαρτυρία του γιού του Κ2).
14. Ένα άλλο σχετικό στοιχείο σε σχέση με τον Κ.1 βρίσκεται στη μαρτυρία της συζύγου του Κ.2, σύμφωνα με την οποία ο σύζυγός της – ο Κ. 2 – δεν ήθελε να πετά μαζί με τον Κ.1. Παρατίθεται αυτούσια η μαρτυρία της:

«Σ. Χαραλάμπους:

Αυτό ήταν και συγκεκριμένα με το άτομο αυτό, ήταν ιδιόρρυθμος άνθρωπος, δεν μπορούσε να επικοινωνήσει μαζί του στο πιλοτήριο.

Πρόεδρος:

Τι σας είπε συγκεκριμένα αν θυμάστε;

Σ. Χαράλαμπος:

Συγκεκριμένα και στην κυπριακή διάλεκτο μου είχε αναφέρει «αυτόν τον άνθρωπο εκοτσιανιάσαν μου τον να είναι μαζί μου συνέχεια». Στο σημείο που δεν μπορούσε άλλο, γιατί ήθελε να γίνεται πάντα ότι ήθελε αυτός να γίνεται στο αεροπλάνο και ένωθε άσχημα, διότι είχε φορές που έπρεπε να γίνει κάτι άλλο και λόγω εγωισμού ο καπετάνιος δεν άφηνε ...

Πρόεδρος:

Είπατε σε απάντηση ερωτήσεων του κυρίου Χατζιώτη, υπήρχε πίεση δουλειάς, συναισθηματικά είπατε που κατέληγαν να μην μπορούν να δουλεύουν. Τι εννοείτε πίεση δουλειάς συναισθηματικά;

Σ. Χαράλαμπος:

Συγκεκριμένα με τον καπετάνιο με τον οποίο υπήρχε αρκετές φορές που τους έλεγαν ότι δεν μπορούμε να πετούμε με το συγκεκριμένο καπετάνιο, γιατί υπάρχει μια ασυνεννόηση μέσα στο πιλοτήριο και συνέχισαν να τον έχουν και να πετούν. Ένα παράδειγμα λέω τώρα.

Πρόεδρος:

Αυτό το ... αυτό το συγκεκριμένο ζήτημα, αν γνωρίζετε, οι αρμόδιοι της Ηλίου, το έλαβαν γνώση, το γνώριζαν;

Σ. Χαράλαμπος:

Το γνώριζαν ναι. Και συγκεκριμένα είχα μιλήσει και αρκετές φορές και με τον κύριο Κικκίδη και μάλιστα την προηγούμενη μέρα του συμβάντος, γιατί ήξερα μερικά πράγματα, τον είχα πάρει τηλέφωνο και του είπα, αφού σας έλεγε ότι αυτός ο άνθρωπος δεν μπορούσε, δεν υπήρχε συνεννόηση και ότι και το αεροπλάνο δεν ήταν εντάξει, γιατί το συνεχίζετε; Και η απάντηση του ήταν, εμένα μου τα έλεγε ο Πάμπος μας, γιατί ήταν κατά κάποιο τρόπο και φίλοι, εγώ τα ανάφερνα μου λέει, εγώ δεν ξέρω τι γινόταν.

Παρατίθεται και η μαρτυρία της που δόθηκε σε απάντηση ερωτήσεων από τους δικηγόρους της Helios Airways.

«Ε. Σου είπε κάτι συγκεκριμένο γιατί δεν του άρεσε να πετά με τον καπετάνιο αυτό;

Α. Συγκεκριμένο, ακριβώς συγκεκριμένο, αυτά που είχα αναφέρει και πριν. Ότι δεν υπήρχε επικοινωνία μέσα στο πιλοτήριο. Μεταξύ τους δεν μπορούσαν, δηλαδή έλεγε κάτι, ο κυβερνήτης ήθελε να κάνει αυτό που ήθελε αυτός. Και αυτό το σύζυγό μου τον δυσαρεστούσε. Έπρεπε να υπήρχε μια επικοινωνία.

Ε. Ναι αλλά ξέρεις πολύ καλά ότι είναι ο κυβερνήτης που αποφασίζει για οτιδήποτε.

- A. Είχε φορές όμως που ήταν σίγουρο ότι αυτό που έπρεπε να γίνει, έπρεπε να γίνει, αλλά λόγω εγωισμού ο καπετάνιος έκανε το αντίθετο.
- E. Τι συγκεκριμένα πράγματα;
- A. Δεν ξέρω συγκεκριμένα.
- E. Δεν ρώτησες τον άντρα σου;
- A. Όχι.
- E. Κυρία Χαραλάμπους, αν ξέρεις, ο άντρας σου έκανε παράπονο στην εταιρεία ότι ο κυβερνήτης αυτός ενεργούσε λανθασμένα και επέμενε στη λανθασμένη απόφαση του;
- A. Όχι έκανε παράπονα ότι δεν μπορούσε να πετά μαζί του.
- E. Στην κατάθεσή σου κυρία Χαραλάμπους, είπες ότι ο σύζυγος σου είπε ότι ο κυβερνήτης ήταν πολύ άσχημος χαρακτήρας. Μπορείς να εξηγήσεις περισσότερο γι' αυτό το θέμα;
- A. Κοίταξε δεν μιλούσε και συγκεκριμένα τι έκανε ακριβώς, απλώς δεν υπήρχε μια συνεννόηση στο πιλοτήριο. Ο χαρακτήρας του ήταν τέτοιος που δεν μπορούσε να συνεννοηθεί κάποιος μαζί του. Όχι συγκεκριμένα με το σύζυγό μου, αλλά και με οποιοδήποτε άλλο συγκυβερνήτη πετούσε μαζί του.
- E. Για ζητήματα που αφορούσαν την πτήση δεν μπορούσαν να συνεννοηθούν ή για κοινωνικά και άλλα διάφορα;
- A. Για ζητήματα που αφορούσαν την πτήση ή για κοινωνικά και άλλα διάφορα ζητήματα;
- E. Σου είπε ο Πάμπος ότι έπρεπε να γίνει κάτι και δεν μπορούσε να το αναφέρει δίπλα στον κυβερνήτη; Δεν μπορούσε να του μιλήσει; Αυτό σου είπε;
- A. Όχι, απλώς δεν υπήρχε συνεννόηση. Δεν μου έλεγε ακριβώς τι έλεγαν μέσα ... ε να μου εξακριβώσει ποιές λέξεις έλεγαν μέσα στο πιλοτήριο».

Η πιο πάνω μαρτυρία προέρχεται τόσο από συναδέλφους του Κ.1 όσο και από διευθυντικά στελέχη της Helios Airways Ltd. Θεωρείται αξιόπιστη και γίνεται δεκτή. Συγκλίνει στο ότι ο Κ.1 δεν τηρούσε τα SOPs και ότι 5 συγκυβερνήτες έκαναν παράπονο εναντίον του. Μερικοί από αυτούς επεδίωξαν να συνδέσουν τη μη τήρηση των SOPs με τον τρόπο εργοδότητησής του – ήταν με συμβόλαιο – και σε σχέση μόνο με την εργοδότητησή του κατά το έτος 2004.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι προκειμένου περί της ασφάλειας των πτήσεων η εργοδότηση με συμβόλαιο δεν αποτελεί δικαιολογία. Ο εργοδότης οφείλει να διασφαλίσει ότι ένας χειριστής ενημερώνεται πλήρως με τα SOPs προτού του εμπιστευθεί το χειρισμό του αεροσκάφους. Ούτε μπορεί να γίνει δεκτό ότι η μη συμμόρφωση με το SOPs αφορούσε το πρώτο έτος της εργοδότησής του – το έτος 2004 – και έπαυσε να υφίσταται κατά τα δεύτερο έτος – το έτος 2005. Ένας έμπειρος κυβερνήτης - ο R. Lascelles - κατέθεσε ότι ο K.1 δεν τηρούσε τα SOPs και στους προηγούμενους εργοδότες του. Η Επιτροπή επομένως θεωρεί ότι η εν λόγω συμπεριφορά ήταν σύμφυτη, διέπει την επαγγελματική συμπεριφορά και νοοτροπία του K.1 και δεν θα μπορούσε να εγκαταλειφθεί. Πρόσθετα ο Κυβερνήτης Lascelles μίλησε για τελευταία προειδοποίηση της Εταιρείας προς το K1 (βλ. σελ. 34 πιο κάτω). Αυτή η προειδοποίηση δεν μπορούσε να σχετιζόταν με το έτος 2004.

Αξιολόγηση της μαρτυρίας της συζύγου του K2 (Βλ. παρ. 14 πιο πάνω)

Η Επιτροπή εξέτασε από το Τεχνικό Εγχειρίδιο του αεροσκάφους (Technical Log Book) τον αριθμό των πτήσεων που έκαναν μαζί οι δύο χειριστές στη διάρκεια της εργοδότησης του K.1 από την Helios Airways κατά την καλοκαιρινή περίοδο των ετών 2004 και 2005. Διαπίστωσε ότι πέταξαν μαζί 9 φορές κατά το έτος 2004 και 4 φορές κατά το έτος 2005. Αυτή η διαπίστωση δεν υποστηρίζει πλήρως τη θέση περί «κοιτιανιάσματος». Πλην όμως η θέση της συζύγου του K.2 ότι και άλλοι συγκυβερνήτες δεν ήθελαν να πετούν μαζί με τον K.1 υποστηρίζεται και από τη μαρτυρία του κυβερνήτη R. Lascelles, η οποία κρίνεται αξιόπιστη. Περαιτέρω η μαρτυρία της συζύγου του K2 ότι ο K1 δεν ήταν συνεργάσιμος υποστηρίζεται – και πάλιν - από τη μαρτυρία του Κυβερνήτη Lascelles. Είπε ο Κυβερνήτης Lascelles.

«Δεν μπορώ παρά να βασιστώ σε αυτά που μου είχε πει ο Πάμπος ότι έβρισκε δύσκολο να περάσει το μήνυμα του στον εν λόγω πιλότο όταν γίνονταν θέματα μέσα στο πιλοτήριο. Και πιστεύω αυτό προσωπικά, ότι ο πιλότος ίσως να κυριαρχούσε επί του Πάμπου Χαραλάμπους. Φρονώ ότι θα ήταν δύσκολο για τον Πάμπο Χαραλάμπους να αμφισβητήσει τον πιλότο και ίσως εάν είχε ένα θέμα το οποίο θα επιθυμούσε να θέσει στην προσοχή του πιλότου ίσως θα του ήτανε δύσκολο να περάσει αυτό που θα ήθελε να πει με τρόπο τον οποίο ο πιλότος θα τον άκουγε.

Ε. Κάτι τέτοιο κατά τη γνώμη σας, πιθανόν να συνέβηκε στη μοιραία πτήση;

- A. Ναι, εγώ βλέπω ότι θα μπορούσε να είχε συμβεί.
- E. Δηλαδή για να το πούμε απλά, ο Γερμανός πιλότος της μοιραίας πτήσης ήταν γενικότερα η τακτική του να είναι κάθε φορά ο κυρίαρχος του παιχνιδιού;
- A. Ναι, ήταν γνωστός ότι ήταν έτσι. Ωστόσο όμως πιστεύω ότι υπήρχαν και άλλοι παράγοντες, αυτή δεν είναι παρά η προσωπική μου άποψη, που εκείνη την ημέρα ίσως να είχαν επηρεάσει τον Γερμανό πιλότο, Και ένας από αυτούς του παράγοντες ήτανε ότι στο πίσω στο μυαλό του, επειδή του είχε πει η Διεύθυνση της Helios ότι θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις επίσημες διαδικασίες και του είχανε δώσει την τελευταία προειδοποίηση ότι είχε αυτό κατά νου και γι' αυτό προσπάθησε, ήθελε να δείξει ότι μπορούσε να συνεχίσει με την πτήση.
- E. Άρα γνωρίζοντας αυτό το γεγονός που μόλις μας είπατε αλλά και γενικότερα το πως αντιδρούσε ο Γερμανός συνάδελφός σας, είναι σχεδόν βέβαιο για εσάς ότι στην μοιραία πτήση ότι ο ρόλος του μακαρίτη Πάμπου Χαραλάμπους δεν ήταν ρόλος co-pilot αλλά ένας τυπικός ρόλος ενός συνοδού ή συντρόφου;
- A. Ίσως ναι, αλλά αυτό είναι η δική μου άποψη, ίσως ναι».

Η ουσία της μαρτυρίας της της κας Χαραλάμπους είναι ότι για τους λόγους που παρέθεσε ο σύζυγός της δεν επιθυμούσε να πετά με τον Κ.1.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι η αναφορά σε «κοτσιάνιασμα» αποτελεί υπερβολή του Κ.2 ή της συζύγου του. Δεν είναι ωστόσο ικανή να πλήξει την αξιοπιστία της.

B. Στοιχεία που σχετίζονται με τον Κ.2

1. Δοκιμασία δεξιότητα/έλεγχος ικανότητας που υπέβαλε τον Κ.2 το Ελβετικό Ομοσπονδιακό Γραφείο Πολιτικής Αεροπορίας (Swiss Federal Office for Civil Aviation) μεταξύ της 15.10.2000 και 16.10.2000. Καταγράφονται τα εξής συμπεράσματα:

- Flying General Good)
- System Knowledge has to improve)Limited capacity
- Standard Operation Procedures (SOP) +
Boeing Procedure has to improve)
- FMC Landing + Knowledge has to improve)

Σε μετάφραση:

- Πτήση γενικά καλή)
- Η γνώση του συστήματος πρέπει να βελτιωθεί) Περιορισμένη
- Τυποποιημένες διαδικασίες εκμετάλλευσης και) ικανότητα
διαδικασίες Boeing πρέπει να βελτιωθούν)
- Προσγγείωση FMC και γνώση πρέπει να βελτιωθούν)

Υπογραμμίζεται ότι κατά το χρόνο της εξέτασης ο Κ.2 είχε 4.400 ώρες πτήσης και 400 ώρες εξομοιωτή.

2. Αποτυχία του Κ.2 στον έλεγχο επί τύπου (type rating proficiency check) ημερ. 24.1.2002. Υπογραμμίζεται ότι απέτυχε στα εξής στοιχεία:

- i. Χρήση μη κανονικού καταλόγου ελέγχου,
- ii. Διαδικασία αναχώρησης / άφιξης,
- iii. Προσέγγιση με ακρίβεια,
- iv. Έλεγχος ικανότητας.

Υπογραμμίζεται επίσης ότι στις παρατηρήσεις καταγράφονται, ανάμεσα σ' άλλα και τα εξής:

- « - Use of Non-normal checklist not up to the standard,
 - Loss of confidence during non-normal situations,
 - Good crew coordination.
- Σε μετάφραση:
- Χρησιμοποίηση μη κανονικού καταλόγου ελέγχου δεν ήταν μέχρι του επιπέδου,
 - Απώλεια εμπιστοσύνης στη διάρκεια μη κανονικών καταστάσεων,
 - Καλός συντονισμός του πληρώματος».

3. Έλεγχος στον εξομοιωτή από τον εξεταστή Wolfgang Betz, ημερ. 31.1.2001.

Καταγράφεται ότι η πιητική ικανότητα του Κ.2 ήταν εντός των ορίων «ενόσω δεν υπάρχει πίεση» (as long as there is no stress).

4. Πέτυχε στον έλεγχο ημερ. 8.5.2004 με το βαθμό «Good» (καλός). Η κλίμακα αξιολόγησης ήταν: «Excellent, Good, Average, Below average» (άριστος, καλός, μέσος όρος, κάτω του μέσου όρου).

5. Πέτυχε στον έλεγχο ημερ. 3.2.2005.

6. Πέτυχε στον έλεγχο ημερ. 9.3.2005 με το βαθμό «Average» (μέσος όρος). Η

κλίμακα αξιολόγησης ήταν «πάνω από το μέσο όρο, μέσος όρος, κάτω από το μέσο όρο».

Στο σχετικό έντυπο είναι καταγραμμένες οι πιο κάτω παρατηρήσεις:

«Επετεύχθη το όριο, αλλά επιδέχονται πολλές βελτιώσεις. Μερικές δυσκολίες σε περίπλοκες καταστάσεις. Μην βιάζεσαι στην εκτέλεση των καταλόγων ελέγχου. Σύσταση – βελτιώσου στην κατανόηση της χρήσης των AFS» (Automatic Flight System).

7. Στα δύο πιο κάτω OPCs καταγράφονται οι εξής παρατηρήσεις:

«13 Απριλίου 2004

Συνολική απόδοση κανονική – Καλός χειρισμός του α/φ δια χειρός και εκτέλεση διαδικασίας επανακύκλωσης με ένα κινητήρα. Συνιστάται θετικότερος έλεγχος του α/φ μετά την απώλεια κινητήρα κατά την απογείωση για να μην χάνει την πορεία του. Επανάληψη άσκησης – επιτυχής.

3 Σεπτεμβρίου 2004

Συνολική απόδοση άνω του μέσου όρου. Πολύ Καλή αναγνώριση ανωμαλιών σε πτητική λειτουργία χαμηλής ορατότητας (Low Visibility Operation (LVO)). ΚΑΘΟΔΟΣ ΑΝΑΓΚΗΣ (EMERGENCY DESCENT) (τα κεφαλαία είναι του TRE) επανελήφθη πολύ καλά. Συνέχισε να αποδίδεις καλά».

8. Σε έγγραφο με την επικεφαλίδα «Helios Airways Individual Performance Report» καταγράφονται τα εξής:

«HELIOS AIRWAYS INDIVIDUAL PERFORMANCE REPORT

Helios Airways Ltd. herewith is giving Mr. Bambos Charalambous a written notice by implementing a three-month period, starting on the 2nd of November 2000 and completing on the 31st of January 2001, based on his performance, which does not fulfill the standard required by Helios Airways.

PERFORMANCE:

a) Initial Training in Bremen

The individual has shown below average standard performance combined with a slow progress related to his learning capabilities, even though he had received additional SIM training hours.

b) Lufthansa Examiner

The Lufthansa training examiner agreed to give the trainee a low standard grading, based on the fact that the trainee will

show a significant improvement in his performance during his next recurrent check.

c) Flight Operations Manager De-briefing

During a debriefing with Capt. Pantillon the low performance of Mr. Charalambous was discussed and it was agreed that a performance improvement would be made till the next SIM recurrent check.

d) Second Recurrent SIM Check

The individual showed only little improvement however not enough to meet Helios performance standards. This again resulted in a low standard grading.

Frederic Pantillon
Flight Operations Manager

Jurg Bachmann
Chief Pilot

I have read and understood the above individual performance report. In order to reach and prove the minimum standard requirements of Helios Airways, I agree to undertake an additional SIM check at the end of January 2001. The examiner will not be Capt. Bachmann. Ακολουθεί η υπογραφή του K2

Σε μετάφραση:

«Δια του παρόντος η Helios Airways Ltd. δίδει στον K.2 γραπτή προειδοποίηση με το να εφαρμόσει τρίμηνη περίοδο, που αρχίζει την 2.11.2000 και τελειώνει στις 31.1.2001, βασιζόμενη επί της απόδοσης του, η οποία δεν ικανοποιεί το επίπεδο που απαιτείται από την Helios.

ΑΠΟΔΟΣΗ:

α) Αρχική εκπαίδευση στο Bremen

Ο ενδιαφερόμενος έχει επιδείξει απόδοση κάτω από το επίπεδο του μέσου όρου συνδυασμένη με βραδεία πρόοδο σχετιζόμενη με την ικανότητα εκμάθησης έστω και αν πήρε πρόσθετες ώρες εκπαίδευσης εξομοιωτή.

β) Εξεταστής της Lufthansa

Ο εξεταστής εκπαίδευσης της Lufthansa συμφώνησε να δώσει στον εκπαιδευόμενο βαθμολογία χαμηλού επιπέδου, βασιζόμενος στο γεγονός ότι ο εκπαιδευόμενος θα δείξει σημαντική βελτίωση στην απόδοσή του κατά τον επόμενο επαναλαμβανόμενο έλεγχο του.

γ) Αλληλοενημέρωση με τον Διευθυντή Πτητικών Επιχειρήσεων

Στη διάρκεια της αλληλοενημέρωσης με τον καπετάνιο Pantillon συζητήθηκε η χαμηλή απόδοση του K.2 και συμφωνήθηκε ότι θα γίνει βελτίωση της απόδοσης μέχρι τον επόμενο επαναλαμβανόμενο έλεγχο εξομοιωτή.

δ) Δεύτερος Επαναλαμβανόμενος Έλεγχος Εξομοιωτή

Ο ενδιαφερόμενος έδειξε μόνο λίγη βελτίωση όμως όχι αρκετή που να συνάδει με τα επίπεδα απόδοσης της Helios Airways. Αυτό πάλι είχε σαν αποτέλεσμα βαθμολογία χαμηλού επιπέδου.

(Υπ.) Frederic Pantillon
Διευθυντής Πτητικών Επιχειρήσεων

(Υπ.) Jurg Bachmann
Αρχιχειριστής

Έχω αναγνώσει και αντιληφθεί την πιο πάνω έκθεση ατομικής απόδοσης. Για να πετύχω και αποδείξω τα ελάχιστα επίπεδα που απαιτούνται από την Helios Airways συμφωνώ να υποστώ πρόσθετο έλεγχο εξομοιωτή στο τέλος του Ιανουαρίου του 2001. Ο εξεταστής δεν θα είναι ο καπετάνιος Bachmann. Ακολουθεί η υπογραφή του ενδιαφερόμενου.
Ημερ. 2.11.2000»

9. Σύμφωνα με την μαρτυρία του κυβερνήτη I. Lewis, ο οποίος παρακολουθούσε τον K2 ενώ πετούσε με άλλο κυβερνήτη «το επίπεδο του ήταν επίπεδο μέσος όρος και λίγο πιο κάτω από το μέσο όρο ως συγκυβερνήτης δεν ήταν κατάλληλος για να ήταν κυβερνήτης».

10. Στις αρχές του έτους 2005 ο K.2 εξετάστηκε για σκοπούς ανάλιξης στη θέση K.1. Σε επιστολή του ημερ. 21.7.2005 «ο Διευθυντής Πτητικών Επιχειρήσεων της Helios Airways Ltd. πληροφόρησε τον K.2 ότι δεν είχε βρεθεί κατάλληλος για να αρχίσει την εκπαίδευση καπετάνιου. Παρατίθεται σε μετάφραση της Επιτροπής το σχετικό μέρος της επιστολής:

«Έλαβα τα αποτελέσματα αναφορικά με την απόδοση και πρόοδό σας από τους εκπαιδευτές επι γραμμών της HCY. Δυστυχώς τα αποτελέσματα υποδεικνύουν ότι δεν έχει ικανοποιηθεί σ' αυτό το στάδιο το απαιτούμενο επίπεδο που θα σας επιτρέπει να προχωρήσετε στην εκπαίδευση κυβερνήτη».

11. Η εξέταση που αναφέρεται στην παρ. 10 πιο πάνω έλαβε χώραν κάτω από συνθήκες πραγματικής πτήσης. Οι παρατηρήσεις των εξεταστών κατά τις διάφορες πτήσεις καταγράφονται στο τεκμήριο 82. Από την εξέταση των παρατηρήσεων προκύπτουν, ανάμεσα σ' άλλα, τα εξής σχετικά:

- (i) Ότι ο K.2 συμμορφωνόταν μερικώς με τις τυποποιημένες διαδικασίες εκμετάλλευσης (SOPs) λόγω έλλειψης γνώσεων σε μερικά πεδία των εν λόγω διαδικασιών (SOPs) και ότι ακολουθεί άλλους,
- (ii) Ότι η ποιότητα των αποφάσεων του K.2 ήταν πτωχή,
- (iii) Ότι η επίγνωση της κατάστασης του ήταν κάτω του μέσου όρου,
- (iv) Ότι χρειαζόταν καθοδήγηση,
- (v) Ότι οι υπολογισμοί επιδόσεων του αεροσκάφους ήταν λανθασμένοι διότι αγνοούσε τις διορθώσεις του εγχειριδίου πτήσης,
- (vi) Ότι η προσέγγιση και προσγείωση ήταν ασφαλείς αλλά ανεπαρκείς,
- (vii) Ότι η ενημέρωση απογείωσης ήταν άνευ δομής όσον αφορά τις

διαδικασίες ανάγκης,

- (viii) Ότι δεν ήταν ενήμερος ότι η επίδοση του αεροσκάφους είναι υποβαθμισμένη λόγω βρεγμένου χιονιού και στους δύο διαδρόμους,
- Ότι ήταν ανίκανος να υπολογίσει ορθά τις επιδόσεις του αεροσκάφους σε λιωμένο χιόνι και σε λιμνάζοντα ύδατα.
- (x) Σε σχέση με την πιο πάνω εξέταση και κάτω από την επικεφαλίδα «εκτίμηση για να κυβερνά» (ημερ. 2 και 3.4.2005) αναφέρονται ανάμεσα σ' άλλα τα εξής:

«Αύξηση φόρτου εργασίας: επίγνωση της κατάστασης πωχή, επειδή επιτρέπει στο αεροσκάφος να διατηρήσει ταχύτητα 250 κόμβων στη τελική προσέγγιση. Προσχεδιάζοντας τον παρότρυνα να μειώσει ταχύτητα και να κατέλθει, συνάντησε την κλίση καθόδου στα 700 πόδια. Εν συνεχεία σταθερή προσέγγιση αναστροφή ώσης περίπου στους 70 κόμβους.

Μετά πτήση: Έχει τάση να ξεχνά μερικά στοιχεία.

ΣΥΣΤΑΣΗ: ΑΠΟΤΥΧΙΑ

BAM πρέπει να προσχεδιάζει για να είναι μπροστά από το αεροπλάνο και να μάθει να μην βιάζεται όταν βρίσκεται υπό πίεση. Παραγωγική αξιοποίηση ανθρώπινου δυναμικού (CRM) να αυξήσει την διαβεβαιωτικότητα / να υποστηρίξει την άποψη του, να είναι περισσότερο θετικός στην διαδικασία λήψης απόφασης. Δεν συνιστάται για κυβερνήτης».

12. Ο τότε αρχιπιλότος της Helios Airways κ. Bachmann παρέπεμψε τον K2 για εξέταση από το Institute for Applied Psychology της Ζυρίχης (Ινστιτούτο Εφαρμοσμένης Ψυχολογίας). Εξετάστηκε από τον ψυχολόγο κ. A. Wittner. Στην έκθεσή του τελευταίου ημερ. 21.9.2000 – μέρος του τεκμηρίου 46 – καταγράφονται τα εξής:

“Personal qualifications:

Of Friendly appearance, a conciliatory man with humor and a good portion of “sly” charm. He is clever, makes the effort to respond to the requirements he is confronted with. The subject possesses indeed well developed intellectual abilities. But these are not particularly well structured and show, under pressure, rapidly signs of quality deterioration.

Also in the area of interpersonal relationship a surprisingly low ability to withstand pressure. Even though he possesses a well trained feeling for the needs of his environment the subject cannot make use of this

ability in situations of pressure. An otherwise honest, jovial comradeship turns in such situations into a rather stiff insisting on the own point of view, whereby the subject seems a little helpless.

Interpersonal behavior:

With an open and jovial appearance the subject is able to gain the sympathies of his environment. In surroundings that exert little pressure the subject is cooperative and helpful, ensures a good atmosphere through his humor and charm.

He possesses a good feeling for the mood and the needs of his company. But when under pressure his social competence loses quickly the ability to differentiate. Then the danger might arise that the subject "encapsulates himself" and for his environment rather unusual, reacts rather tensely.

Intellectual performance and working attitude:

In fact quite well developed intellectual abilities. In the situation of the examination it appears quite quickly that the subject cannot make sufficiently use of these under pressure.

The understanding is rather laborious, partially lacks precision. The work speed is measured. An autonomous working attitude is not given to the required degree. Decisions are being made partly too fast and partly with uncertainty. Concentration proves to be easily disrupted. Sense of obligation and conscientiousness of responsibility are beyond reproach.

Ability as leader:

The subject does absolutely possess the necessary willingness to take responsibility of the duties of a leader, even if the inner motivation to take a leading position is not particularly well formed. The factually well-developed feeling for people and the skillfulness are good prerequisites.

Due to the poor handling of pressure situations an authoritative leadership style would form, which will lack the necessary trustfulness due to an oscillation between stiff insisting and a rather helpless lack of orientation ability.

In medium term one should refrain from entrusting the applicant with a leading position with a set area of activity.

Potential for further development:

Despite his already mature age, the subject seems to have a still little differentiated self-image. An honest and transparent attitude towards his own strengths and weaknesses would help him to better handle situations which potentially are beyond his performance ability. The

subject does have the necessary sense for reality to achieve this.

Conclusions:

The subject cannot convince due to his little formed pressure handling ability and the resulting, partially insufficient working attitude.

From a psychological view the applicant's suitability only rates as weak

INSTITUTE FOR APPLIED
PSYCHOLOGY (IAP) ZURICH

Traffic, public services
and security

A. Wittwer

Lic., Phil. Psychologist FSP»

Σε Μετάφραση:

“Προσωπικά προσόντα:

Φιλικής εμφάνισης, συμφιλωτικός άνδρας με χιούμορ και καλή δόση πονηρής γοητείας. Είναι ευφυής, καταβάλλει την προσπάθεια να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις που αντιμετωπίζει. Το άτομο κατέχει πράγματι καλώς ανεπτυγμένες διανοητικές ικανότητες. Πλην όμως αυτές δεν είναι ειδικώς καλώς δομημένες και δείχνουν, κάτω από πίεση, ραγδαία σημεία ποιοτικής χειροτέρευσης.

Επίσης στον τομέα διαπροσωπικών σχέσεων υπάρχει μια εκπληκτικά χαμηλή ικανότητα αντοχής στην πίεση. Έστω και αν κατέχει μιαν καλώς εκπαιδευμένη αίσθηση για τις ανάγκες του περιβάλλοντός του, το άτομο δεν μπορεί να κάμει χρήση αυτής της ικανότητας κάτω από καταστάσεις πίεσης. Μια κατά τα άλλα πρόσχαρη συντροφικότητα μετατρέπεται σε τέτοιες καταστάσεις σε μια στριφνή που εμμένει στη δική της άποψη, όπου το άτομο φαίνεται λίγο ανήμπορο.

Διαπροσωπική συμπεριφορά:

Με ανοικτή και πρόσχαρη εμφάνιση το άτομο είναι ικανό να κερδίσει τις συμπάθειες του περιβάλλοντός του. Σε περιβάλλον που απαιτεί λίγη πίεση το άτομο είναι συνεργάσιμο και βοηθητικό και διασφαλίζει μια καλή ατμόσφαιρα μέσα από το χιούμορ και τη γοητεία του.

Διακατέχεται από καλό αίσθημα για τη διάθεση και τις ανάγκες της εταιρείας του. Πλην όμως όταν βρίσκεται κάτω από πίεση η κοινωνική καταλληλότητά του χάνει απότομα την ικανότητα διαφοροποίησης. Τότε δυνατόν να εγερθεί ο κίνδυνος όπως το άτομο εγκλωβίσει τον εαυτό του και για το περιβάλλον του μάλλον ασυνήθιστα, αντιδρά μάλλον τεταμένα.

Διανοητική απόδοση και στάση έναντι της εργασίας:

Πράγματι αρκετά καλώς ανεπτυγμένες διανοητικές ικανότητες. Στις συνθήκες της εξέτασης φαίνεται αρκετά γρήγορα ότι το άτομο δεν μπορεί να τους κάμει επαρκή χρήση κάτω από πίεση.

Η αντίληψη είναι μάλλον δύσκολη – μερικώς στερείται ακρίβειας. Μετράται η ταχύτητα εργασίας. Δεν δίνεται μια αυτόνομη στάση εργασίας στον απαιτούμενο βαθμό. Αποφάσεις λαμβάνονται μερικώς πολύ γρήγορα και μερικώς με αβεβαιότητα. Συγκέντρωση αποδεικνύει ότι κρύβει διάσπαση. Η αίσθηση υποχρέωσης και συναίσθηση της ευθύνης είναι άψογες.

Ηγετική ικανότητα:

Το άτομο κατέχει απόλυτα την αναγκαία προθυμία να αναλάβει την ευθύνη των καθηκόντων του ηγέτη, έστω και αν το εσωτερικό κίνητρο να αναλάβει ηγετική θέση δεν είναι ειδικώς καλώς σχηματισμένο. Η πραγματική καλώς αναπτυγμένη αίσθηση για τον κόσμο και η δεξιότητα είναι καλές προϋποθέσεις.

Λόγω του φτωχού χειρισμού καταστάσεων πίεσης θα σχηματιζόταν ένα αυθεντικό ηγετικό ύφος, το οποίο θα στερείτο της αναγκαίας εμπιστοσύνης λόγω μιας ταλάντωσης ανάμεσα στην αλύγιστη εμμονή και μιας μάλλον αδύναμης έλλειψης προσανατολισμένης δραστηριότητας.

Με το ορθό μέτρο ένας πρέπει να απέχει από του να εμπιστεύεται στον αιτητή μια θέση ηγετική με καθορισμένο τομέα δραστηριότητας.

Πρόγνωση για περαιτέρω βελτίωση:

Παρά το ότι είναι ήδη σε ώριμη ηλικία το άτομο φαίνεται να έχει ακόμη μικρή διαφοροποιημένη εικόνα του εαυτού του. Μια έντιμη και διάφανη στάση προς τις δικές του δυνάμεις και αδυναμίες θα τον βοηθήσουν να χειρίζεται καλύτερα καταστάσεις οι οποίες δυνητικά βρίσκονται πέραν από τις δυνατότητες απόδοσης του. Το άτομο έχει το αναγκαίο αίσθημα για τη πραγματικότητα να το πετύχει.

Συμπεράσματα:

Το άτομο δεν μπορεί να πείσει λόγω της μικρής διαμορφωμένης ικανότητάς του να χειριστεί πίεση και την συνακόλουθη μερικώς ανεπαρκή στάση έναντι της εργασίας. Από ψυχολογικής απόψεως η καταλληλότητα του αιτητή θεωρείται αδύνατη.»

Η πιο πάνω αξιολόγηση φέρει ημερ. 21.9.2000.

Βρέθηκε στο φάκελο της εταιρείας Helios Airways. Το άτομο αυτό εργοδοτήθηκε το Μάρτιο του 2000.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΜΑΡΤΥΡΙΑΣ ΤΩΝ

ΠΑΡΑΓΡΑΦΩΝ 1-12

(α) Αξιολόγηση της μαρτυρίας των παραγράφων 1-8

Η μαρτυρία που σχετίζεται με τις πιο πάνω παραγράφους βρίσκεται σε έγγραφα της Helios Airways που καταρτίσθηκαν σε ανύποπτο χρόνο. Η Επιτροπή θεωρεί ότι αντανakλούν την πραγματικότητα και τα δέχεται.

(β) Αξιολόγηση της μαρτυρίας του I. Lewis (Βλ. παρ. 9 πιο πάνω)

Ο Κυβερνήτης I. Lewis ήταν εκπαιδευτής κυβερνήτης. Το σχετικό μέρος της μαρτυρίας του σχετίζεται με την εκτέλεση των καθηκόντων του. Η μαρτυρία του θεωρείται αξιόπιστη.

(γ) Αξιολόγηση της μαρτυρίας των παραγράφων 10 - 11

Είναι αλήθεια ότι η εξέταση που αναφέρεται στις πιο πάνω παραγράφους αφορούσε την ανέλιξη του Κ.2 σε Κυβερνήτη. Είναι επίσης αλήθεια ότι τα καθήκοντα των δύο θέσεων είναι διαφορετικά. Το ίδιο ισχύει και για τις υποχρεώσεις τους. Πλην όμως και στην εξέταση αυτή ο Κ.2 παρουσίασε τις ίδιες αδυναμίες που παρουσίαζε ως συγκυβερνήτης, ήτοι σε σχέση με τα SOPs, την πτωχή ποιότητα αποφάσεων, και την πτωχή επίγνωση της κατάστασης υπό συνθήκες αύξησης φόρτου εργασίας.

Στην ενώπιον της Επιτροπής μαρτυρία του ο κ. Κικκίδης ρωτήθηκε σχετικά με τα αποτελέσματα που αναφέρονται στην πιο πάνω επιστολή του ημερ. 21.7.2005.

Παρατίθεται το σχετικό μέρος της μαρτυρίας του:

«Πρόεδρος:

Ποια ήταν τα αποτελέσματα; Τι έχετε υπόψη σας;

Γ. Κικκίδης:

Όπως έχετε ήδη λάβει από το κύριο Stoimenon ο οποίος ήταν και ο TRI της εταιρείας και τα λοιπά, πιστεύω στην κατάθεσή του, εγώ ως operation manager είχα μια ομάδα training captains εμείς αποφασίσαμε να κάνουμε αυτή την διαδικασία το οποίο policy της εταιρείας πριν να κοιτάξεις κάποιον για να τον προωθήσεις για να γίνει κυβερνήτης πρέπει να περάσει άλλα courses κλπ. Κάναμε αυτό το

assessment, το οποίο είναι, κοινή πρακτική από όλες τις εταιρείες σε παγκόσμια κλίμακα. Μετά που συνέλεξα όλα τα reports γι' αυτό το assessment το οποίο έγινε πήρα την απόφαση ότι υπήρχαν αρνητικά στοιχεία μέσα, τα οποία νομίζω τα έχετε εσείς.

Πρόεδρος:

Όχι θέλουμε να τα ακούσουμε και από εσάς, λόγω της φύσεως της θέσης σας.

Γ. Κικκίδης:

Ο Πάμπος δεν ήταν έτοιμος να γίνει καπετάνιος σε εκείνο το στάδιο.

Πρόεδρος:

Γιατί; Ποια ήταν τα αρνητικά στοιχεία;

Γ. Κικκίδης:

Τα αρνητικά στοιχεία νομίζω είχε να κάνει με CRM απ' ότι θυμάμαι δεν τα έχω μπροστά μου εάν τα είχα μπροστά μου να σας τα αναλύσω.

Πρόεδρος:

Το CRM τι σημαίνει;

Γ. Κικκίδης:

Cockpit Resource Management

Πρόεδρος:

Και τι σημαίνει Cockpit Resource Management;

Γ. Κικκίδης:

Στα ελληνικά δεν ξέρω.

Πρόεδρος:

Παραγωγική Αξιοποίηση Ανθρώπινου Δυναμικού του Θαλάμου Διακυβέρνησης, έτσι λέει ο εκ των συμβούλων μου, κύριος Νικολαΐδης.

Πρόεδρος:

Καλά, λέτε εσείς, δυστυχώς τα αποτελέσματα υποδεικνύουν ότι δεν έχει ικανοποιηθεί αυτό ήταν μόνο δεν είχε οτιδήποτε άλλο;

Γ. Κικκίδης:

Δεν έχω μπροστά μου τα reports.»

Επειδή το CRM καλύπτει ένα ευρύτατο φάσμα θεμάτων η Επιτροπή επανήλθε επί του ιδίου θέματος σε κατοπινό στάδιο. Ζήτησε από τον κ. Κικκίδη να διευκρινίσει σε τι υστερούσε ο Κ.2.

Παρατίθεται η σχετική μαρτυρία:

«Πρόεδρος:

Σε τι υστερούσε,

Γ. Κικκίδης:

Υστερούσε στο ότι το CRM του ήθελε δουλειά, δηλαδή πρέπει να κάτσει πίσω να κοιτάξει αυτά που έχει τα δεδομένα μπροστά του και να βάλει το μυαλό σε ενέργεια να σκεφτεί δηλαδή ένα απλό, όπως έγινε σε αυτή την περίπτωση εδώ.

Πρόεδρος:

Μας είπατε ότι εκείνος ο έλεγχος που έγινε που έχετε μπροστά σας το τεκμήριο ήταν ένα δρομολόγιο για να τον δείτε. Με ένα δρομολόγιο που τον είδατε πώς συστήσατε ότι δεν ήταν κατάλληλος;

Γ. Κικκίδης:

Θα σας πω, αυτή η πτήση ήταν από την Λάρνακα στο Birmingham αν δεν λανθάνομαι και όπως γράφω εγώ στο report είναι αντικειμενικό εκείνο που έχω γράψει από πάνω μην κοιτάξετε μόνο τις τελευταίες γραμμές από κάτω. Λέει: (διαβάζει στα αγγλικά) cockpit checks very good, πολύ καλή ενημέρωση, μικρά σημεία πέταγμα πολύ καλό, SOP πολύ καλά.

Πρόεδρος:

Μας είπατε ότι ήταν καλός επαγγελματίας, αλλά αδημονούμε να ακούσουμε ποιο ήταν το πρόβλημα μετά από τόσα χρόνια πείρα και στην ηλικία που βρισκόταν, γεννήθηκε το '54, πρέπει να ήταν 51 ετών, να μην γίνει Κυβερνήτης.

Γ. Κικκίδης:

Σας έχω πει, είχε προβλήματα ως CRM.

Πρόεδρος:

Είναι το μόνο που μας είπατε και τι εννοείτε προβλήματα CRM;

Γ. Κικκίδης:

Το πρόβλημα το οποίο είχε CRM το οποίο σας εξηγώ άμα κοιτάξετε ...

Πρόεδρος:

Πέστε μας το τώρα δια ζώσης, διότι είναι και κακογραμμένο και καλύτερα να το ακούσουμε από εσάς.

Γ. Κικκίδης:

Στο σχεδιασμό της καθόδου να πας να κάνεις την ενημέρωση σου όπως είναι σύμφωνα με τα SOP γιατί και

αυτά εξετάζονται και εάν δείτε ένας για παράδειγμα έχει λέω ενημέρωση ικανοποιητική εδώ υπήρχε ένα πρόβλημα στο αεροδρόμιο του Birmingham μερικά από τα φώτα λόγω εργασιών του αεροδρομίου δεν εργάζονταν. Εκείνο αμέσως σου ανεβάζει το αποφασιστικό ύψος αμέσως, δηλαδή ένας που πάει να γίνει κυβερνήτης και με αυτή την πείρα πρέπει να τα ξέρει αυτά τα πράγματα, διότι αν δεν τα ξέρεις αυτά τα πράγματα και πας να κάνεις μια προσέγγιση σ' ένα αεροδρόμιο και υπάρχει αυτό το πράγμα, τότε πας σε παρανομίες. Αυτό υπήρχε και δεν το ανέφερε καν».

Παρά τις επίμονες ερωτήσεις της Επιτροπής ο καθ' ύλην αρμόδιος της Helios Airways, για λόγους που ο ίδιος γνωρίζει, δεν διαφώτισε επαρκώς την Επιτροπή σε σχέση με το CRM. Δεν ήταν σαφής ως προς τις αδυναμίες του Κ.2 σε σχέση με το CRM. Η Επιτροπή αναζήτησε τους σχετικούς κανονισμούς. Βρίσκονται στο JAR-OPS 1 Subpart N.

**«AMC OPS 1.943/1.945(a)(9)/1.955(b)(6)/1.965(e)
Crew Resource Management (CRM)**

- 1.1 Crew Resource Management (CRM) is the effective utilization of all available resources (e.g. crew members, aeroplane systems, supporting facilities and persons) to achieve safe and efficient operation.
- 1.2 The objective of CRM is to enhance the communication and management skills of the flight crew member concerned. The emphasis is placed on the non-technical aspects of flight crew performance».

Σε μετάφραση:

- 1.1 Το CRM είναι η παραγωγική αξιοποίηση όλων των διαθέσιμων πόρων (π.χ. μελών του πληρώματος, συστήματα αεροσκάφους, υποστηρικτικές διευκολύνσεις και πρόσωπα) για να επιτευχθεί ασφαλής και ικανή λειτουργία.
- 1.2 Οι στόχοι του CRM είναι η επαύξηση των δεξιοτήτων επικοινωνίας και διεύθυνσης του ενδιαφερόμενου μέλους του πληρώματος. Η έμφαση δίνεται στις μη τεχνικές πτυχές της απόδοσης του πληρώματος πτήσης».

Στο JAR-OPS 1 Subpart O βρίσκουμε τα εξής σχετικά:

- «3. Emphasis should be placed on the importance of effective co-ordination and two-way communication between flight crew and cabin crew in various abnormal and emergency situations.

1. Crew Resource Management training should include:
 - a. The nature of operations as well as the associated crew operating procedures and areas of operations which produce particular difficulties. Adverse climatological conditions and unusual hazards should also be addressed;
 - b. Awareness of flight crew management of various emergency situations and consequential effects on the operation of the aeroplanes; and».

Σε μετάφραση:

«3. Πρέπει να δίδεται έμφαση στην σπουδαιότητα του αποτελεσματικού συντονισμού και της διπλής επικοινωνίας ανάμεσα στο πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης και στο πλήρωμα θαλάμου επιβατών σε διάφορες ανώμαλες καταστάσεις και καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.

1. Το CRM πρέπει να περιλαμβάνει:
 - a) Τη φύση των επιχειρήσεων καθώς και τις συνδεδεμένες διαδικασίες λειτουργίας του πληρώματος και τομείς λειτουργίας που παράγουν συγκεκριμένες δυσκολίες. Δυσμενείς κλιματολογικές συνθήκες και ασυνήθιστοι κίνδυνοι πρέπει επίσης να προσέχονται (addressed).
 - b) Γνώση (awareness) της διαχείρισης του πληρώματος πτήσης των διαφόρων καταστάσεων έκτακτης ανάγκης και συνεπακόλουθες συνέπειες στη λειτουργία των αεροσκαφών».

Το Section 2 του JAR-OPS 1 Subpart N, εδάφιο 6.1 περιλαμβάνει ανάμεσα σ' άλλα, τα ακόλουθα στοιχεία CRM τα οποία πρέπει να περιλαμβάνονται σε κάθε τύπο εκπαίδευσης

- «- Human error and reliability, error chain, error prevention and detection - in depth
- Company safety culture, SOPs, organizational factors - in depth
- Stress, stress management, fatigue & vigilance - in depth
- Decision making - in depth
- Communication and co-ordination inside and outside the cockpit - in depth
- Leadership and team behavior synergy - in depth».

Σε μετάφραση:

«- Ανθρώπινο σφάλμα και αξιοπιστία, αλυσίδα σφάλματος, πρόληψη σφάλματος και ανίχνευση – σε βάθος

- Κουλτούρα ασφάλειας της εταιρείας, SOPs, οργανωτικοί παράγοντες – σε βάθος
- Πίεση, διαχείριση της πίεσης, κόπωση και επαγρύπνηση – σε βάθος
- Λήψη αποφάσεων – σε βάθος
- Επικοινωνία και συντονισμός εντός και εκτός του θαλάμου διακυβέρνησης – σε βάθος
- Ηγετική ικανότητα και συνέργεια στην ομαδική συμπεριφορά – σε βάθος».

Η παράλειψη του κ. Κικκίδη να εξειδικεύσει σε ποιους τομείς του CRM υστερούσε ο Κ.2 παρέχει την ευχέρεια στην Επιτροπή να συμπεράνει ότι υστερούσε στους τομείς που καταγράφονται πιο πάνω. Προστίθεται ότι η μη επαρκής εφαρμογή από το πλήρωμα των αρχών του CRM συνιστά ένα από τα 4 λανθάνοντα αίτια της πτώσης. Προστίθεται επίσης και το εξής συμπέρασμα της ΕΔΑΑΠ.

«Πριν ακόμη αρχίσει η επίδραση της υποξίας στην απόδοση του ΠΘΔ ανεπαρκές CRM συνέβαλε στη μη διάγνωση του προβλήματος.

Η σημασία του CRM και οι επιπτώσεις από την απουσία ενός καλού CRM αναλύονται από την ΕΔΑΑΠ, στις σελ. 144-145 της έκθεσης της. Παρατίθενται πιο κάτω:

«2.4 Αξιοποίηση του Δυναμικού και των Διαθέσιμων Μέσων υπό του Πληρώματος (CRM)

Η Επιτροπή εξέτασε θέματα που άπτονται της Αξιοποίησης του Δυναμικού και των Διαθεσίμων Μέσων υπό του Πληρώματος (CRM) και σχετίζονται με την ροή των γεγονότων που έλαβαν χώρα κατά την πτήση HCY522, ώστε να κατανοήσει τα βαθύτερα αίτια του ατυχήματος. Είναι αποδεδειγμένο, ότι κατά την εκτέλεση του αεροπορικού έργου λαμβάνουν χώρα ατομικά σφάλματα. Παρόλα αυτά, τα συγκεκριμένα σφάλματα σπάνια καταλήγουν σε ατύχημα, επειδή υπάρχουν πολλές δικλείδες ασφαλείας στο αεροπορικό γίγνεσθαι. Ένα από τα σημαντικά προγράμματα με σκοπό να μετριασθούν τα ατομικά σφάλματα αποτελούν η εκπαίδευση και οι διαδικασίες του CRM. Το Εγχειρίδιο Εκπαίδευσης στον Ανθρώπινο Παράγοντα (Human Factors Training Manual) του ICAO (Doc 9683) αναφέρει (Μέρος 2, παράγραφος 2.2.9) ότι *‘Το CRM αποτελεί μια ευρέως εφαρμοσμένη στρατηγική στην αεροπορική κοινότητα, ως αντίμετρο, υπό μορφή εκπαίδευσης, στο ανθρώπινο σφάλμα. Παραδοσιακά, το*

CRM έχει ορισθεί ως η χρήση όλων των διαθέσιμων στο ιπτάμενο πλήρωμα πόρων, ώστε να ελέγξουν το ανθρώπινο σφάλμα'.

Το ανώτερο Εγχειρίδιο αναφέρει επίσης ότι, εν μέρει (Μέρος 1, παράγραφος 1.4.25), *‘Η συντονισμένη συνεργασία του πληρώματος αποτελεί το πλεονέκτημα που προσφέρει η συλλογική εργασία έναντι ενός συνόλου από άτομα με μεγάλες ικανότητες. Τα κύρια οφέλη της είναι:*

- *αύξηση της ασφάλειας μέσω της υπερεπάρκειας πόρων για τον εντοπισμό και την θεραπεία ατομικών σφαλμάτων και*
- *αύξηση της αποδοτικότητας μέσω της οργανωμένης χρήσης των υπάρχοντων πόρων, η οποία βελτιώνει την διαχείριση (management) κατά τη διάρκεια της πτήσης’.*

Ένα από τα βασικά στοιχεία του CRM περιλαμβάνει την πειθαρχία στην εκτέλεση των καταλόγων ελέγχου (checklist discipline). Η γενική ιδέα είναι, ότι ο ένας χειριστής εκτελεί τον κατάλογο ελέγχου, ενώ ο άλλος χειριστής επιβεβαιώνει ή παρακολουθεί, ώστε να διασφαλίσει ότι έγιναν οι κατάλληλες ενέργειες.

Το Εγχειρίδιο αναφέρει περαιτέρω, σε ένα σημείο (Μέρος 1, παράγραφος 1.4.26). *‘Οι βασικές μεταβλητές προσδιορισμού της έκτασης συντονισμένης συνεργασίας του πληρώματος είναι οι συμπεριφορές, το κίνητρο και η εκπαίδευση των μελών της ομάδας. Ειδικά υπό συνθήκες πίεσης (φυσικής, ψυχολογικής, ή διαχειριστικής φύσεως [managerial stress]), υπάρχει μεγάλος κίνδυνος να καταρρεύσει η συντονισμένη συνεργασία του πληρώματος. Τα αποτελέσματα είναι να ελαττώνεται το επίπεδο επικοινωνίας (σε οριακό επίπεδο ή μέχρι σε καμία ανταλλαγή πληροφοριών), να αυξάνονται τα σφάλματα (π.χ. λάθος αποφάσεις) και να υπάρχει μικρότερη πιθανότητα να διορθώνονται οι αποκλίσεις είτε από τις τυποποιημένες διαδικασίες λειτουργίας είτε από το επιθυμητό ίκνος πτήσης...’*

Το Εγχειρίδιο προσθέτει (Μέρος 1, παράγραφος 1.4.27), σε ένα σημείο, *‘Ο υψηλός κίνδυνος κατάρρευσης της συντονισμένης συνεργασίας του πληρώματος δείχνει την επιτακτική ανάγκη για εκπαίδευση στο CRM,... Αυτό το είδος εκπαίδευσης διασφαλίζει ότι:*

- *ο χειριστής μεγιστοποιεί την ικανότητά του να εκτελεί το κύριο καθήκον του να κυβερνά το αεροσκάφος και να λαμβάνει αποφάσεις,*
- *ισοκατανέμεται ο φόρτος εργασίας στα μέλη του πληρώματος, ώστε να αποφεύγεται η περίπτωση συγκεκριμένο άτομο να έχει υπερβολικό φόρτο εργασίας και*
- *διατηρείται συντονισμένη συνεργασία συμπεριλαμβανομένης της ανταλλαγής πληροφοριών, υποστήριξης των συναδέλφων μελών*

του πληρώματος και εποπτείας της απόδοσης των άλλων – υπό κανονικές και μη κανονικές συνθήκες».

Σχετικά είναι και τα συμπεράσματα της ΕΔΑΑΠ – στις σελ. 145 – 147 της έκθεσης της τα οποία σχετίζονται με το CRM των δύο χειριστών: Παρατίθενται πιο κάτω:

«Σύμφωνα με τους φακέλους εκπαίδευσης, αμφότεροι ο Κ1 και ο Κ2 είχαν εκπαιδευτεί στο CRM τον Ιούνιο και τον Φεβρουάριο του 2005, αντίστοιχα. Τα καταγεγραμμένα στοιχεία έδειξαν ότι και το ΠΘΕ είχε εκπαιδευτεί στο CRM το 2005. Ωστόσο, η Επιτροπή έχει την γνώμη, ότι τα πραγματικά γεγονότα του ατυχήματος δείχνουν ότι κατέρρευσε η συντονισμένη συνεργασία του πληρώματος και υπήρξε ανεπαρκές επίπεδο CRM που δεν μετρίασε τα ατομικά σφάλματα που έλαβαν χώρα σε διάφορα στάδια της πτητικής λειτουργίας.

Κατά την διάρκεια των αρχικών ελέγχων στον θάλαμο διακυβέρνησης από πλευράς ΠΘΔ και κατά την διάρκεια της εκτέλεσης του καταλόγου ενεργειών Προ Πτήσης, το ΠΘΔ δεν έθεσε και επιβεβαίωσε ότι ο επιλογέας τρόπου συμπίεσης ήταν στην θέση AUTO. Ο Κ2 έφερε την κύρια ευθύνη για την κατάλληλη ρύθμιση, ωστόσο ο Κ1 είχε την αρμοδιότητα να επιβλέπει και να παρακολουθεί το αν ενεργεί σωστά ο Κ2, ειδικά κατά την εκτέλεση του καταλόγου ενεργειών Προ Πτήσης. Εκεί έγκειται και η ουσία του καλού CRM.

Ομοίως, το ΠΘΔ δεν σημείωσε την μη ορθή θέση στην οποία ευρίσκετο ο επιλογέας του τρόπου συμπίεσης κατά την διάρκεια της εκτέλεσης του καταλόγου ενεργειών Μετά την Απογείωση. Την ευθύνη για την ρύθμιση της συμπίεσης την είχε ο επιβλέπων χειριστής. Ωστόσο, ο χειριστής που είχε τον έλεγχο του αεροσκάφους είχε την ευθύνη να επιβεβαιώσει ότι είχε πραγματοποιηθεί η σωστή ρύθμιση, πράγμα το οποίο θα είχε συμβεί αν είχε εφαρμοστεί σωστό CRM.

Όταν ενεργοποιήθηκε η προειδοποιητική σειρήνα συμπίεσης θαλάμου, καθώς το υψόμετρο θαλάμου υπερέβη τα 10 000 ft, το ΠΘΔ επέδειξε ανεπαρκούς επιπέδου CRM, καθόσον δεν κατόρθωσαν να προσδιορίσουν το αληθές αίτιο του προειδοποιητικού σήματος και δεν ακύρωσαν την ενεργοποίηση της σειρήνας. Ως επακόλουθο, δεν διέκοψαν την άνοδο και δεν φόρεσαν τις δικές τους μάσκες οξυγόνου. Ο Κ1 επέδειξε καλό CRM με το να επικοινωνήσει με την εταιρία, μέσω συχνότητας, προκειμένου να ζητήσει βοήθεια, κατά την διάρκεια της ανόδου. Παρόλα αυτά, η σύγκυση που επεκράτησε σε αυτή την επικοινωνία και η πιθανότητα ότι είχε αρχίσει η επίδραση της υποξίας απέκλεισαν το να αντιμετωπισθεί ικανοποιητικά η κατάσταση. Το ΠΘΔ της πτήσης HCY522 δεν ανέπτυξε επαρκές επίπεδο CRM ώστε να αντιμετωπίσει τα ατομικά σφάλματα και να εντοπίσει μια

επικίνδυνη κατάσταση συνεχώς επιδεινούμενη καθώς το αεροσκάφος συνέχιζε την άνοδο.

Είναι αποδεδειγμένο ότι πλήθος προγενεστέρων ατυχημάτων και συμβάντων αεροπορικών εταιριών έχουν σχέση με την μη τήρηση της σωστής εκτέλεσης των καταλόγων ελέγχου από πλευράς ΠΘΔ. Το αρχείο, το οποίο εξετάστηκε από την Επιτροπή που αφορά παρελθόντα συμβάντα και ατυχήματα σχετιζόμενα με αποσυμπίεση, επιδεικνύει ότι ένα σημαντικό ποσοστό των περιστατικών περιελάμβανε μη τήρηση των διαδικασιών εκτέλεσης καταλόγων ελέγχου. Ένας από τους σημαντικούς λόγους τήρησης πρακτικών σωστού CRM είναι η διασφάλιση πειθαρχίας σε ότι αφορά τους καταλόγους ελέγχου και η αποτελεσματική χρησιμοποίηση των υπάρχοντων πόρων ώστε να αυξηθεί το επίπεδο ασφάλειας πτήσεων, προσεγγίζοντας το πρόβλημα ως «ομάδα» ώστε να αντιμετωπιστούν επιτυχώς τα έμφυτα ανθρώπινα σφάλματα.

Εάν ένας από τους δύο χειριστές στον θάλαμο διακυβέρνησης επιδεικνύει μη βέλτιστη πειθαρχία στην εκτέλεση των καταλόγων ελέγχου και δεν είναι τόσο αποτελεσματικός στην αντιμετώπιση μη κανονικών καταστάσεων (ως καταγράφεται σε μερικές περιπτώσεις στον φάκελο εκπαίδευσης του K2), το σωστό CRM θα έδινε την δυνατότητα στο διμελές πλήρωμα να λειτουργήσει ως ομάδα ώστε να αποφύγει ακούσιες παραλείψεις, να τις διορθώσει το συντομότερο δυνατόν και αποτελεσματικά και γρήγορα να διαχειριστεί τις μη κανονικές καταστάσεις.

Το σωστό CRM περιλαμβάνει επίσης συνεργασία μεταξύ ΠΘΔ και ΠΘΕ για την αντιμετώπιση συγκεκριμένων μη-κανονικών περιστατικών, ιδιαιτέρως προβλημάτων συμπίεσης. Στο παρόν περιστατικό, δεν κατέστη δυνατόν να προσδιοριστούν ποιες ενέργειες, εάν υπήρξαν, ελήφθησαν από το ΠΘΕ προκειμένου να προκαλέσουν την προσοχή του ΠΘΔ μετά την ενεργοποίηση των μασκών οξυγόνου των επιβατών, δοθέντος ότι το αεροσκάφος ούτε οριζοντιώθηκε ούτε άρχισε κάθοδο. Σε πολλές μη κανονικές καταστάσεις, το ΠΘΕ έχει σημαντική αρμοδιότητα στην ομαδική επίλυση των εν εξελίξει προβλημάτων. Για παράδειγμα, σε ένα από τα συμβάντα που διερευνήθηκαν και αναφέρθηκαν από την Ιρλανδική Επιτροπή Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων (AAIU), *‘Η συνεχής εμμονή [από την Προϊσταμένη θαλάμου επιβατών] στο να ενημερώνει το ΠΘΔ για την κατάσταση που επικρατούσε στον θάλαμο επιβατών, αποτέλεσε μείζονα παράγοντα διασφάλισης της επιτυχούς έκβασης αυτού του σοβαρού συμβάντος’*. Σε εκείνη την περίπτωση, οι πρακτικές του σωστού CRM υπερίσχυαν των ατομικών σφαλμάτων που δημιούργησαν το περιστατικό.

Πλήθος αεροπορικών ατυχημάτων έχουν λάβει χώρα στο παρελθόν λόγω ανεπαρκούς CRM. Πολλά από τα παρελθόντα συμβάντα αποσυμπίεσης που εξέτασε η Επιτροπή αποκάλυψαν ατομικά σφάλματα και ανεπαρκούς επιπέδου CRM που προκάλεσε τα αρχικά προβλήματα. Παρόλα αυτά η μετέπειτα σωστή αντίδραση

από πλευράς ΠΘΔ, που περιελάμβανε σωστό CRM, απέτρεψε το να εξελιχθούν τα περιστατικά σε ατύχημα».

Από τις πιο πάνω αναφορές η Επιτροπή θεωρεί σκόπιμο να σχολιάσει την αναγκαιότητα όπως οι χειριστές προσεγγίσουν το πρόβλημα ως «ομάδα». Η μαρτυρία αποκαλύπτει ότι ο Κ1 δεν ήταν συνεργάσιμος. Επομένως δεν ήταν σε θέση να προσεγγίσει το πρόβλημα ως «ομάδα». Θα σχολιάσει επίσης την αναφορά ότι το σωστό CRM θα έδινε την δυνατότητα στο διμελές πλήρωμα να λειτουργήσει ως ομάδα ώστε να αποφύγει ακούσιες παραλείψεις, να τις διορθώσει το συντομότερο δυνατόν και αποτελεσματικά και γρήγορα να διαχειριστεί τις μη κανονικές καταστάσεις. Όλα αυτά σύμφωνα με τα πιο πάνω συμπεράσματα της ΕΔΑΑΠ, θα ήταν δυνατά παρά την επίδειξη από το Κ2 μη βέλτιστης πειθαρχίας στην εκτέλεση των καταλόγων ελέγχου και παρά το ότι «δεν είναι τόσο αποτελεσματικός στην αντιμετώπιση μη κανονικών καταστάσεων».

Ενώ όμως ο Κ2 υστερούσε στα CRM και δεν ήταν τόσο αποτελεσματικός στην αντιμετώπιση έκτακτων καταστάσεων του είχαν εμπιστευθεί τον χειρισμό αεροσκάφους. Του είχαν εμπιστευθεί την τύχη τόσων ανθρώπινων ζώων. Η Επιτροπή θα δώσει στη σπουδαιότητα του C.R.M., όπως καταγράφεται πιο πάνω, τη δέουσα βαρύτητα.

(δ) Αξιολόγηση της έκθεσης του ψυχολόγου A. Wittner (Βλ. παρ. 12 πιο πάνω)

Η πιο πάνω έκθεση τέθηκε ενώπιον του Διευθυντή Πτητικών Επιχειρήσεων, κ. Κικκίδη, για να την σχολιάσει. Είπε στην Επιτροπή ότι οι συγκυβερνήτες που είχαν προσληφθεί στη διάρκεια της θητείας του «πρέπει να περάσουν από ψυχολογικά test» και υπήρχαν άτομα που δεν πέρασαν και δεν τους δέκτηκαν.

Ο κ. Κικκίδης ρωτήθηκε τι θα έκανε εάν έβλεπε την πιο πάνω έκθεση. Απάντησε:

« Εάν μου φέρνανε αυτό το πράγμα το οποίο είναι τελείως διαφορετικό το reporting system που έχω δει εγώ, δεν είναι αυτό το πράγμα, εγώ πρώτη φορά βλέπω τέτοιο πράγμα, στην καριέρα μου ως πιλότος στα 35 χρόνια μου, ασφαλώς δεν θα τον δεχόμουν. Και σας είπα ότι έχω απορρίψει στους 10, 3-4 άτομα διότι πέρασε σε αυτή την εξέταση. Δεν είναι αυτή η εξέταση όμως, είναι διαφορετικά σας λέω».

Στη διάρκεια της εξέτασης του από το δικηγόρο της Helios Airways, η οποία έλαβε χώρα την επομένη, ο κ. Κικκίδης επεδίωξε να υποβαθμίσει την σημασία του ψυχομετρικού test. Είπε στην Επιτροπή ότι το test είχε επινοηθεί από τους τότε Ελβετούς αξιωματούχους της Helios Airways με στόχο τον παραγκωνισμό των Κυπρίων χειριστών και την ανέλιξη των Ελβετών. Είπε ακόμη ότι οι Ελβετοί καταπίεζαν τους Κύπριους χειριστές. «Τους παίρνανε στους εξομοιωτές και τους καταστρέφανε ψυχολογικά». Δέχθηκε ότι τα επίπεδα ασφάλειας της Ελβετικής Αεροπορικής σχολής είναι πολύ ψηλά. Δεν μπόρεσε όμως να εξηγήσει γιατί άτομα που ανήκαν σε μια τέτοια αεροπορική σχολή θα έφθαναν μέχρι του σημείου να χρησιμοποιήσουν τέτοιες μεθόδους. Η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτό το μέρος της μαρτυρίας του κ. Κικκίδη στερείται πειστικότητας και δεν γίνεται δεκτό. Άλλωστε και ο ίδιος δέχθηκε ότι χρησιμοποίησε το ψυχομετρικό test. Πειστικότητας στερείται και η επί του προκειμένου μαρτυρία του I. Stoimenov. Ενώ δέχθηκε ότι οι χειριστές πρέπει να υποβάλλονται σε ψυχομετρικά test, όταν αντιλήφθηκε ότι η έκθεση – τεκ. 46 – αναφέρεται στον Κ.2, προσπάθησε να υποβαθμίσει τη σημασία της. Η Επιτροπή θα αποδώσει στην έκθεση (Τεκμήριο 46) τη δέουσα βαρύτητα.

Πρόκληση θανάτου λόγω αλόγιστης, απερίσκεπτης ή επικίνδυνης πράξης – άρθρο 210 του Ποινικού Κώδικα, Κεφ. 154 – Η νομική πτυχή

Το πιο πάνω άρθρο όπως έχει διαμορφωθεί ύστερα από σχετικές τροποποιήσεις του Νόμου (Βλ. Νόμους 111/89 και Νόμο 181(Ι)/2000) προβλέπει:

«Όποιος λόγω αλόγιστης, απερίσκεπτης ή επικίνδυνης πράξης ή συμπεριφοράς που δεν ανάγεται σε υπαίτια αμέλεια χωρίς πρόθεση επιφέρει το θάνατο άλλου προσώπου είναι ένοχος πλημμελήματος και υπόκειται σε φυλάκιση μέχρι τεσσάρων χρόνων ή σε χρηματική ποινή που δεν υπερβαίνει τις δυο χιλιάδες πεντακόσιες λίρες»

Το πιο πάνω άρθρο έτυχε ερμηνείας στην *Πέτρου ν Αστυνομίας* (1994) 2 Α.Α.Δ 233. Λέχθηκαν τα εξής:

«Με την τροποποίηση του αρχικού άρθρου είναι φανερόν ότι έχουν παραληφθεί οι φράσεις έλλειψη προφύλαξης και απρόσεκτη πράξη και έχουν αντικατασταθεί με τις φράσεις απερίσκεπτη και επικίνδυνη πράξη. Έτσι, για να βρεθεί τώρα κάποιος ένοχος πρέπει η πρόκληση θανάτου να οφειλόταν σε αλόγιστη (rash), απερίσκεπτη (reckless) ή επικίνδυνη πράξη ή συμπεριφορά. Το άρθρο δεν καθορίζει κριτήρια ως προς το τι

αποτελεί αλόγιστη ή επικίνδυνη πράξη και αφήνεται στο Δικαστήριο να ερμηνεύσει το νομοθέτημα με βάση τα γεγονότα της κάθε υπόθεσης. Σε σχέση με επικίνδυνη οδήγηση, σύμφωνα με τη νομολογία, απαιτείται τουλάχιστο απόδειξη κάποιας παράλειψης ή λάθους (fault) εκ μέρους του οδηγού.

Στην Αγγλική υπόθεση R. v. Gosney (1971) 55 Cr. App.R. 502 σε σχέση με κατηγορία επικίνδυνης οδήγησης αναφέρεται ότι: fault certainly does not necessarily involve deliberate misconduct or recklessness or intention to drive in a manner inconsistent with proper standards or driving ... Fault involves a failure; a falling below the care or skill of a competent and experienced driver, in relation to the manner of the driving and to the relevant circumstances of the case.

Σε μετάφραση

Λάθος οριστικώς δεν συνεπάγεται κατ' ανάγκη σκόπιμη, ανάρμοστη συμπεριφορά ή απερίσκεψία ή πρόθεση οδήγησης με τρόπο ασύμβατο με τα ορθά κριτήρια ή την οδήγηση... Λάθος συνεπάγεται παράλειψη πτώση κάτω από το επίπεδο επιμέλειας ή δεξιότητας ενός ικανού και έμπειρου οδηγού σε σχέση με τον τρόπο οδήγησης και τις σχετικές περιστάσεις της υπόθεσης.

Όσον αφορά την έννοια της απερίσκεπτης (reckless) οδήγησης σχετική είναι η απόφαση R. v. Lawrence [1981] 1 All E.R. 974, όπου αποφασίστηκε ότι ένα στοιχείο του αδικήματος της απερίσκεπτης οδήγησης είναι η πρόθεση (mens rea) με την έννοια ότι τέτοια πρόθεση είναι εκείνη σύμφωνα με την οποία ένας οδηγός ο οποίος πριν αρχίσει να οδηγά με τρόπο που περιέχει καθαρό και σοβαρό κίνδυνο πρόκλησης σωματικής βλάβης ή άλλης ζημιάς παραλείπει να λάβει υπόψη μια τέτοια πιθανότητα ή την αγνοεί και αποφασίζει να διακινδυνεύσει οδηγώντας με αυτό τον τρόπο. (Δείτε και R. v. Caldwell 1034 (1981) 1 All E.R. 961)».

Σημειώνεται ότι η Caldwell δεν είχε ακολουθηθεί από την Δικαστική Επιτροπή της Βουλής των Λόρδων στην Regina v. G. and Another (2004) 1 A.C. 1034.

Στην Gavalas v. The Police (1985) 2 C.L.R. 114 το Εφετείο πραγματεύθηκε την έννοια του όρους recklessness (απερίσκεψία). Λέχθηκε ότι ως μπορεί να αποδοθεί στα Ελληνικά με την σημασία που του αποδόθηκε από την Αγγλική νομολογία υποδηλώνει αδιαφορία έναντι εμφανούς κινδύνου.

Στην Lawrence πιο πάνω κρίθηκε ότι το actus reus του αδικήματος της απερίσκεπτης οδήγησης δεν είναι απλώς οδήγηση χωρίς τη δέουσα προσοχή και φροντίδα αλλά είναι οδήγηση με τρόπο που δημιουργεί ένα έκδηλο και σοβαρό κίνδυνο πρόκλησης σωματικής βλάβης σε οποιοδήποτε άλλο χρήστη

του δρόμου ή σημαντικής ζημιάς σε περιουσία. Το mens rea του αδικήματος είναι η οδήγηση με τέτοιο τρόπο που να μη δίνει οποιαδήποτε σκέψη στον κίνδυνο ή εφόσον αναγνωρίσθηκε ότι υπάρχει ο κίνδυνος παρά ταύτα τον ανέλαβε. Εναπόκειται στους Ενόρκους να αποφασίσουν κατά πόσο ο κίνδυνος που δημιουργήθηκε από την οδήγηση ήταν και έκδηλος και σοβαρός το δε επίπεδο είναι εκείνο του συνηθισμένου, συνετού οδηγού όπως αντιπροσωπεύεται από τους ίδιους.

Στην παρούσα υπόθεση οι δυο χειριστές παρέλειψαν να συμμορφωθούν με τις επιταγές των εγχειριδίων αναφορικά με ένα πολύ ζωτικό όργανο του αεροσκάφους- τον επιλογέα - και να προβούν ως όφειλαν στους αναγκαίους προ πτήσης και μετά την απογείωση ελέγχους. Προκειμένου περί της ασφάλειας των πτήσεων η πλήρης και άκαμπτη τήρηση των προνοιών των εγχειριδίων και η διεξαγωγή των πιο πάνω ελέγχων αποτελεί απόλυτη υποχρέωση των χειριστών. Η μη τοποθέτηση του επιλογέα στην ορθή του θέση ήταν εύλογα προβλεπτό ότι θα προκαλούσε έλλειψη συμπίεσης. Εύλογα προβλεπτό ήταν ότι η εμφάνιση της αποσυμπίεσης αν δεν ετύχανε του κατάλληλου χειρισμού θα προκαλούσε σωματικές βλάβες και ζημιά σε περιουσία. Οι δυο χειριστές, λόγω της εκπαίδευσής τους, γνώριζαν ή όφειλαν να γνωρίζουν τις συνέπειες από τη μη ορθή τοποθέτηση του επιλογέα. Έπεται πως οι δυο χειριστές είχαν υποχρέωση να επιδείξουν όχι μόνο τη δέουσα επιμέλεια αλλά την ύψιστη δυνατή επιμέλεια κατά τη διαδικασία του προ πτήσης καταλόγου ενεργειών. Δεν την επέδειξαν με αποτέλεσμα τον τραγικό θάνατο τους και τον τραγικό θάνατο άλλων 119 ατόμων. Η επιτροπή θεωρεί ότι η εν λόγω παράλειψη των χειριστών βρίσκεται πολύ κάτω από την επιμέλεια ή δεξιοότητα που αναμένεται από έναν ικανό (competent) και πεπειραμένο χειριστή. Ήταν κατά συνέπεια αλόγιστη (Βλ. Πέτρου και Gavalas πιο πάνω). Παρόλο ότι η ύπαρξη του στοιχείου της αλόγιστης πράξης ή συμπεριφοράς είναι αρκετή για τη στοιχειοθέτηση του αδικήματος (Βλ. Αυδρέου ν. Αστυνομίας (1997) 2 Α.Α.Δ 409) η Επιτροπή έχει εξετάσει κατά πόσο υπάρχει και το στοιχείο της απερίσκεπτης συμπεριφοράς. Επί του προκειμένου θεωρεί ότι ο τρόπος με τον οποίο λειτούργησαν οι δυο χειριστές ήταν τρόπος που θα δημιουργούσε ένα εμφανή και σοβαρό κίνδυνο πρόκλησης σωματικής βλάβης στους επιβάτες ή σημαντικής ζημιάς σε περιουσία. "Ήταν τρόπος που δεν έλαβε υπόψη τον πιο πάνω έκδηλο και σοβαρό κίνδυνο σύμφωνα με τα επίπεδα ενός συνηθισμένου και συνετού χειριστή». Η όλη συμπεριφορά των χειριστών

δηλώνει αδιαφορία έναντι του πιο πάνω εμφανούς κινδύνου. Ήταν κατά συνέπεια απερίσκεπτος χειρισμός. **Για τους πιο πάνω λόγους η Επιτροπή κρίνει ότι η μαρτυρία αποκαλύπτει τη διάπραξη του αδικήματος που προβλέπεται από το άρθρο 210 του Κεφ. 154 από τους δυο χειριστές.**

Στη συνέχεια η Επιτροπή θα εξετάσει κατά πόσο η μαρτυρία αποκαλύπτει τη διάπραξη του πιο πάνω αδικήματος από την Helios Airways και τους αξιωματούχους της.

Επί του προκειμένου η Επιτροπή έλαβε, επίσης, καθοδήγηση από τα νομολογηθέντα στην υπόθεση Κώστας Ζυπίτης ν. Αστυνομίας (2003) 2 Α.Α.Δ. 220. Παρίσταται ανάγκη παράθεσης των γεγονότων της υπόθεσης.

Ο εφεσείων κλήθηκε από τον εργοδότη του να μεταφέρει με το λεωφορείο αριθμό αλλοδαπών (από τις Φιλιππίνες) κατοίκων Λάρνακας που ήθελαν να εκδράμουν στο χιονισμένο Τρόοδος. Το λεωφορείο παρουσίασε μηχανική δυσλειτουργία κατά την ανάβαση στο Τρόοδος σε βαθμό που να καθιστά προβληματική τη συνέχιση της πορείας του. Ο εφεσείων το θεώρησε ανασφαλές να συνεχίσει την πορεία του μέχρι το τέλος της διαδρομής και οι επιβάτες πήγαν με τα πόδια ως την πλατεία Τροόδους. Ο εφεσείων αφού επικοινωνήσει τηλεφωνικώς με τον εργοδότη του πήρε την απόφαση να οδηγήσει το λεωφορείο και να μεταφέρει τους επιβάτες του πίσω στη Λάρνακα. Η δυσλειτουργία επανεμφανίστηκε, το σύστημα πέδισης δεν λειτουργούσε με αποτέλεσμα το λεωφορείο να ανατραπεί. Το δυστύχημα είχε μοιραίες συνέπειες για 8 από τους επιβάτες. Εναντίον του εφεσείοντα προσάφθηκαν 8 κατηγορίες για πρόκληση θανάτου κατά παράβαση του πιο πάνω άρθρου 210. Εναντίον του εργοδότη του προσάφθηκαν τέσσερις κατηγορίες για διάφορα άλλα αδικήματα όχι όμως για το αδίκημα που προβλέπεται από το άρθρο 210. Το πρωτόδικο Δικαστήριο καταδίκασε τον εφεσείοντα στις πιο πάνω 8 κατηγορίες. Η έφεση εξετάστηκε από την πλήρη ολομέλεια του Ανωτάτου Δικαστηρίου η οποία επικύρωσε την καταδίκη. Παρατίθεται το σκεπτικό της απόφασης.

«Η δυσλειτουργία του λεωφορείου ήταν εμφανής, τόσο στους επιβάτες όσο και στον ίδιο τον εφεσείοντα, γεγονός που τον ανάγκασε να ακινητοποιήσει το λεωφορείο σε σημείο του δρόμου πριν το τέρμα της ακολουθητέας διαδρομής. Οι επιβάτες αναγκάστηκαν να πεζοπορήσουν προς την Πλατεία Τροόδους, διανύοντας απόσταση διακοσίων, περίπου, μέτρων. Ο ίδιος ο εφεσείων το θεώρησε ανασφαλές ή επικίνδυνο να θέσει σε λειτουργία και να οδηγήσει το λεωφορείο παρά πέρα.

Επικαλέστηκε (ο εφεσείων) τη βοήθεια του οδηγού διερχόμενου Rajero, για τη ρυμούλκηση του λεωφορείου στον προορισμό του. Εμφανής ήταν στον εφεσείοντα η ύπαρξη μηχανικής βλάβης, καθιστώσα προβληματική και αβέβαιη την περαιτέρω χρήση του λεωφορείου. Γνωστοποίησε το γεγονός στον εργοδότη του, πληροφορώντας τον, συγχρόνως, ότι, κατά την άποψη του, η βλάβη εντοπίζεται στο συμπλέκτη. Παρόλο που ο εφεσείων δεν είχε μηχανικές γνώσεις, η δυσλειτουργία του συμπλέκτη μπορούσε να γίνει αισθητή από κάθε οδηγό αυτοκινήτου. Άλλη ένδειξη για την ύπαρξη της μηχανικής βλάβης, πήρε, και το σημείωσε ο εφεσείων, από την άνοδο του δείκτη της θερμοκρασίας, που πλησίασε το κόκκινο σημείο. Τις διαπιστώσεις του για την ύπαρξη μηχανικής βλάβης τις διαβίβασε στον εργοδότη του, αναζητώντας, ως συνάγεται, οδηγίες για το τι δέον γενέσθαι με τη μεταφορά των επιβατών πίσω στη Λάρνακα. Αποθαρρυσμένος από την αρνητική του στάση για την παροχή διαζευκτικού μέσου για τη μεταφορά των επιβατών πίσω, ο εφεσείων πήρε την απόφαση να κάμει το δρόμο της επιστροφής με το λεωφορείο και έδρασε ανάλογα. Οδήγησε το λεωφορείο χωρίς μηχανική επιθεώρηση και χωρίς να μεριμνήσει για τη διόρθωση της εκδηλωθείσας βλάβης, προτού το χρησιμοποιήσει. Ο ίδιος δεν είχε μηχανικές γνώσεις, ούτε μπορούσε να προβεί σε ουσιαστική διάγνωση για τα αίτια της μηχανικής βλάβης του λεωφορείου. Είναι αυτή του η απόφαση και, στη συνέχεια, η υλοποίησή της που συνθέτουν το αλόγιστο, το απερίσκεπτο και το επικίνδυνο της συμπεριφοράς του.

Το αυτοκίνητο αποτελεί, ως υποδεικνύει το Δικαστήριο με αναφορά στην **R. v. Reid (1992) 3 All E.R. 873**, αντικείμενο ικανό να προκαλέσει το θάνατο ή σοβαρή βλάβη, κατά πάντα χρόνο, όταν αυτό βρίσκεται σε κίνηση, γεγονός που προσδιορίζει και τις ευθύνες του οδηγού για τη χρήση και το καθήκον του για την προστασία της ασφάλειας τρίτων, πρωτίστως των επιβατών, η ασφάλεια των οποίων εξαρτάται άμεσα από την καλή μηχανική κατάσταση του αυτοκινήτου. Η ανάληψη ευθύνης από τον εφεσείοντα να χρησιμοποιήσει το λεωφορείο για τη μεταφορά των επιβατών εγκυμονούσε άμεσο κίνδυνο για την ασφάλειά τους, κίνδυνο τον οποίο αψήφησε. Είναι αυτή του η πράξη που στοιχειοθετεί το αλόγιστο της συμπεριφοράς του. Δεν ήταν λελογισμένη ενέργεια, δηλαδή απόρροια της κοινής λογικής, να χρησιμοποιήσει, κάτω από αυτές τις συνθήκες το λεωφορείο για τη μεταφορά των επιβατών. Ταυτόχρονα, η πράξη του ήταν απερίσκεπτη, υποδηλώνουσα αδιαφορία για την ασφάλεια των επιβατών και, παράλληλα, επικίνδυνη, διότι εγκυμονούσε ορατούς κινδύνους.

Η μαρτυρία απέδειξε συντριπτικά ότι το λεωφορείο είχε υποστεί μηχανική βλάβη, γεγονός που καθιστούσε τη χρήση του προβληματική και επικίνδυνη, πράγμα του οποίου ο εφεσείων ήταν ενήμερος, ως επιμαρτυρεί η απόφασή του να ακινητοποιήσει το λεωφορείο και να αναζητήσει βοήθεια για τη ρυμούλκησης του στον προορισμό του. Είναι αδιαμφισβήτητο

και, εξ αντικειμένου, αδιάσειστο ότι η κατάρρευση του συστήματος πέδησης και η επακολουθήσασα αδυναμία του οδηγού να ελέγξει το λεωφορείο οφειλόταν σε μηχανική βλάβη.

Τα ακριβή αίτια της μηχανικής βλάβης, που οδήγησαν στην κατάρρευση του συστήματος πέδησης του λεωφορείου, δεν υπεισέρχονται στον καθορισμό της ευθύνης του οδηγού για την ανεύθυνη πράξη και συμπεριφορά του να οδηγήσει το λεωφορείο, παρά τους κινδύνους που εγκυμονούσε η πράξη του. Αυτό διαπιστώνει και το πρωτόδικο Δικαστήριο, παρά την προγενέστερη αναφορά του στην προσαχθείσα μαρτυρία εμπειρογνομόνων, που έτεινε να επιβεβαιώσει ότι, όντως, η βλάβη εντοπιζόταν στο συμπλέκτη, όπως και ο ίδιος ο εφεσείων είχε διαπιστώσει.»

(Οι υπογραμμίσεις είναι της Επιτροπής)

Η πλήρης Ολομέλεια του Ανωτάτου Δικαστηρίου παρατήρησε τα εξής σε σχέση με τη μη δίωξη του εργοδότη για το αδίκημα που προβλέπεται από το αρ. 210 του Κεφ. 154. « **Προκαλεί εντύπωση γιατί ο εργοδότης δε διώχθηκε και ως συνεργός για τα αδικήματα για τα οποία κατηγορήθηκε ο εφεσείων**»

Η Επιτροπή σημειώνει ότι η πιο πάνω παρατήρηση δεν αποτελεί μέρος του λόγου (ratio) της απόφασης. Εντούτοις αποτελεί παρατήρηση της πλήρους Ολομέλειας και είναι ως εκ τούτου πολύ μεγάλης πειστικότητας.

Αυτό που προκύπτει από το σκεπτικό της απόφασης και από την πιο πάνω παρατήρηση είναι το εξής. Αν ένας είναι ενήμερος μιας κατάστασης πραγμάτων η οποία εάν αφεθεί να λειτουργήσει εγκυμονεί άμεσο κίνδυνο για την ασφάλεια τρίτων και τον αψηφήσει αυτό συνιστά αλόγιστη συμπεριφορά.

Η Επιτροπή αφού έλαβε υπόψη τη μαρτυρία που σχετίζεται με τους δυο χειριστές όπως έχει αξιολογηθεί πιο πάνω προβαίνει στις πιο κάτω διαπιστώσεις σε σχέση με τον K1

1. Ο K1 δεν ήταν συνεργάσιμος. Δεν επικοινωνούσε με τους συγκυβερνήτες στο πιλοτήριο και δεν συνεννοείτο μαζί τους. Αυτή ήταν η αιτία που ο K2 δεν επιθυμούσε να πετά μαζί του και πληροφόρησε σχετικά τον κύριο Κικκίδη. Δεν τηρούσε τα SOPs και

είχε για τον λόγο αυτό φύγει από την προηγούμενη εταιρεία στην οποία εργαζόταν. Δεν μπορούσε να εργασθεί ως “ομάδα”.

2. Πέντε συγκυβερνήτες παραπονέθηκαν εναντίον του στην εταιρεία.
3. Σε δυο περιπτώσεις στο παρελθόν ο Κ1 είχε κάνει ελιγμούς – χειρισμούς κατά την προσγγείωση εκτός των πλαισίων των κανονισμών και σε μια μάλιστα περίπτωση είχε επέμβει στο πηδάλιο.
4. Ότι ο Κ1 ήταν εργοδοτούμενος με συμβόλαιο και ότι οι εργαζόμενοι με συμβόλαιο είναι χαμηλότερης ποιότητας.
5. Ότι η διεύθυνση της εταιρείας γνώριζε ότι ο Κ1 δεν τηρούσε τα SOPs. Γνώριζε, επίσης, ότι ο Κ2 δεν ήθελε να πετά μαζί του καθώς και τους λόγους αυτής της στάσης του.
6. Ότι ο Κ1 δεν ήταν ικανός (competent) και επαρκής χειριστής.

Αναφορικά με τον Κ2 η επιτροπή έχει εξετάσει προσεκτικά το σύνολο της μαρτυρίας που αναφέρεται στον Κ2. Έχει λάβει ιδιαίτερα υπόψη το περιεχόμενο της έκθεσης του Ελβετού ψυχολόγου, **Τεκμήριο 46**, στο οποίο ανάμεσα σε άλλα καταγράφονται τα εξής, τα οποία αποτελούν και διαπιστώσεις της Επιτροπής.

- (α) Κάτω από πίεση οι διανοητικές του ικανότητες δείχνουν ραγδαία σημεία ποιοτικής χειροτέρευσης και δεν μπορεί να τους κάμει επαρκή χρήση.
- (β) Κάτω από καταστάσεις πίεσης δεν μπορεί να κάμει χρήση της ικανότητας του και μετατρέπεται σε στριφνό άτομο που επιμένει επί της δικής του άποψης και καθίσταται λίγο ανήμπορος.
- (γ) Ότι ένας πρέπει να απέχει από του να αναθέτει στον Κ2 ηγετική θέση με προκαθορισμένους τομείς δραστηριότητας.
- (δ) Ότι όταν βρίσκεται υπό πίεση δυνατό να εγερθεί ο κίνδυνος όπως ο Κ2 εγκλωβίσει τον εαυτό του και αντιδρά μάλλον τεταμένα.
- (ε) Ότι ο Κ2 λαμβάνει αποφάσεις μερικώς πολύ γρήγορα και μερικώς με αβεβαιότητα

Τελικό συμπέρασμα της Έκθεσης (Τεκμήριο 46) ήταν ότι ο «Κ2 δεν μπορεί να πείσει λόγω της μικρής διαμορφωμένης ικανότητας του να χειριστεί πίεση

και της συνακόλουθης ανεπαρκούς στάσης του έναντι της εργασίας του. Από ψυχολογικής απόψεως του η καταλληλότητα του θεωρείται αδύνατη».

Περαιτέρω η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι πιο πάνω αξιολόγηση του Κ2 είχε αποδειχθεί και στην πράξη. Η Επιτροπή παραπέμπει στα εξής:

- (α) Στην εξέταση ημερομηνίας 24/01/2002 στην οποία καταγράφεται:
«απώλεια εμπιστοσύνης στη διάρκεια μη κανονικών καταστάσεων»
- (β) Στα σχόλια του εξεταστή Wolfgang Betz (βλ. σελίδα 37 πιο πάνω)
- (γ) Στις παρατηρήσεις της εξέτασης ημερομηνίας 9/03/2005 η οποία ομιλεί για “μερικές δυσκολίες σε περίπλοκες καταστάσεις”.
- (δ) Στις ακόλουθες παρατηρήσεις των εκπαιδευτών.
 - i. Ότι η ποιότητα των αποφάσεών του ήταν πτωχή
 - ii. Ότι η επίγνωση της κατάστασής του ήταν κάτω του μέσου όρου
 - iii. Αύξηση φόρτου εργασίας, επίγνωση της κατάστασης πτωχή.
 - iv. Πρέπει να προσχεδιάζει για να είναι μπροστά από το αεροπλάνο και να μάθει να μη βιάζεται όταν βρίσκεται υπό πίεση.
- (ε) Στη μαρτυρία του κ. I. Stoimenov ο οποίος είπε ότι όταν ο Κ2 λάμβανε περισσότερη εξουσία πάνω στους δικούς του ώμους αυτό προκαλούσε στρεσογόνα κατάσταση την οποία θα πρέπει να χειριζόταν καλύτερα.

Η Επιτροπή σημειώνει ότι οι τελευταίες δυο παρατηρήσεις σχετίζονται με τον έλεγχο που είχε υποστεί ο Κ2 σε σχέση με την ανέλιξη του σε Κυβερνήτη. Εντούτοις θεωρεί ότι τη δυνατότητα αντοχής στην πίεση πρέπει να την έχουν και οι δυο χειριστές γιατί πρέπει – σύμφωνα με τη μαρτυρία - να λειτουργούν ως ομάδα. Πρόσθετα, την ευθύνη για την ασφάλεια του αεροσκάφους τη φέρει μεν ο Κυβερνήτης πλην όμως σε περίπτωση που ο Κυβερνήτης κατά τη διάρκεια της πτήσης χάνει για οποιοδήποτε λόγο την ικανότητα του να κυβερνά το αεροσκάφος η ευθύνη για την ασφάλεια του αεροσκάφους μετατίθεται στον συγκυβερνήτη (βλ. άρθρο 31(1)(2) του Νόμου 213(I)/2002). Σχετική επί του

προκειμένου είναι και η μαρτυρία του αρχιπilotού Stoimenon ο οποίος είπε ότι βασικά η απαίτηση είναι ο συγκυβερνήτης να είναι περίπου εξίσου ικανός με τον κυβερνήτη και σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ο συγκυβερνήτης θα πρέπει να κατέχει τη γνώση, τις δυνατότητες να φέρει το αεροσκάφος στο έδαφος με ασφάλεια. Ο κ. Stoimenon ρωτήθηκε κατά πόσο θα θεωρούσε κατάλληλο ένα χειριστή ο οποίος κάτω από πίεση δεν αντιδρά κανονικά και οι δυνατότητες του μειώνονται και απάντησε μετά από υποβολή και άλλων ερωτήσεων « Βεβαίως αν έχετε ένα άτομο το οποίο δεν είναι καθόλου ικανό να χειριστεί μια κατάσταση, λόγου λογικού όγκου άγχους τότε συμφωνώ ότι η απόφαση θα έπρεπε να ήταν να μην επιτραπεί σε αυτό το άτομο».

Η Επιτροπή έχει αξιολογήσει την Έκθεση, **Τεκμήριο 46**, με μεγάλη προσοχή σε συνάρτηση με τις παρατηρήσεις που είχαν διατυπωθεί στις διάφορες εξετάσεις ή δοκιμασίες που είχε υποστεί ο K2. Διαπιστώνει ότι επρόκειτο για άτομο το οποίο δεν μπορούσε να λειτουργήσει αποτελεσματικά κάτω από συνθήκες πίεσης. Η Επιτροπή λαμβάνει πολύ σοβαρά υπόψη αυτή τη πτυχή της προσωπικότητας του K2 γιατί προκειμένου περί πτήσεων είναι εύλογα προβλεπτό να δημιουργηθούν συνθήκες πίεσης για τους χειριστές. Πρόσθετα, σύμφωνα με τη μαρτυρία ένα επεισόδιο έλλειψης συμπίεσης δημιουργεί πίεση στους χειριστές. Σχετική επί του προσκειμένου είναι η μαρτυρία του Κυβερνήτη R. Lascelles ο οποίος στις 16.12.2004 βίωσε επεισόδιο αποσυμπίεσης ενώ κυβερνούσε το αεροπλάνο που συνετρίβη.

Πρόσθετα η Επιτροπή έλαβε πολύ σοβαρά υπόψη τις πρόνοιες του άρθρου 20 του Νόμου 213(I)/2002 σύμφωνα με τις οποίες:

- «1. Άδεια χειριστή αεροσκάφους χορηγείται μόνο για ορισμένου τύπου αεροσκάφος και προϋποθέτει ότι –
 - (α).....
 - (β) η κατάσταση της σωματικής και ψυχικής του υγείας, σύμφωνα με τον προσδιοριζόμενο σε διάταγμα του Υπουργού ιατρικό έλεγχο, δεν δημιουργεί εύλογες αμφιβολίες για τον ασφαλή χειρισμό αεροσκάφους,
 - (γ).....
 - (δ) Δεν συντρέχουν γεγονότα που αφορούν τον χαρακτήρα ή τον τρόπο ζωής του υποψηφίου και θεμελιώνουν εύλογες αμφιβολίες για την καταλληλότητα του να κυβερνά αεροσκάφος».

Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα όσα αναφέρονται στο **Τεκμήριο 46** αφορούν τον χαρακτήρα του K2 (Βλέπε Γ. Μπαμπινιώτη, λεξικό της Νέας Ελληνικής Γλώσσας, σελίδα 1935).

«Χαρακτήρας (ο) 1. Το σύνολο των ιδιοτήτων και των γνωρισμάτων που διαμορφώνουν και απαρτίζουν την ιδιαιτερότητα ενός ατόμου που καθορίζουν και συγχρόνως εκφράζονται με το ξεχωριστό τρόπο συμπεριφοράς, σκέψης, αντίδρασης του ατόμου.....».

Διαπιστώνει, επομένως, ότι το περιεχόμενο του **Τεκμηρίου 46** αναφερόταν σε γεγονότα που αφορούν το χαρακτήρα του K2. Διαπιστώνει, περαιτέρω, ότι τα γεγονότα ήταν τέτοια που θεμελιώνουν εύλογες αμφιβολίες για την καταλληλότητα του να κυβερνά αεροσκάφος εντός της έννοιας του πιο πάνω άρθρου 20(1)(δ).

Αφού έλαβε υπόψη το σύνολο της μαρτυρίας που αναφέρεται στην επάρκεια και τις επιδόσεις του K2 η Επιτροπή διαπιστώνει τα εξής:

1. Ότι συμμορφωνόταν μερικώς με τις κανονικές διαδικασίες SOPs
2. Ότι υστερούσε στα C.R.M.
3. Ότι ήταν ένας συγκυβερνήτης περιορισμένων δυνατοτήτων. Δεν ήταν ικανός (competent) και επαρκής χειριστής.

Είναι αλήθεια ότι σε μερικές εξετάσεις που έλαβαν χώρα κατά την περίοδο 2004- 2005 ο K2 είχε καλύτερες αξιολογήσεις από εκείνη του έτους 2002 στην οποία είχε αποτύχει. Πλην όμως τα μειονεκτήματά του που εμφανίσθηκαν κατά την εξέταση του στη διάρκεια πραγματικών πτήσεων είναι αρκετά για να καταδείξουν τις περιορισμένες δυνατότητες του και την επαγγελματική ανεπάρκειά του. Όπως έχει ήδη επεξηγηθεί δεν έχει σημασία εάν η εξέταση εκείνη στόχευε στο να διαπιστώσει την καταλληλότητά του στη θέση του Κυβερνήτη. Τις αδυναμίες που είχαν εντοπισθεί σαφώς και δεν πρέπει να τις έχουν και οι συγκυβερνήτες. Η Επιτροπή στέκεται ιδιαίτερα στην ανεπάρκεια του K2 στο C.R.M η οποία σύμφωνα με τον κύριο Κικκίδη ήταν η κύρια αιτία που εμπόδιζε την ανέλιξη του K2 στη θέση Κυβερνήτη. Έχει παραθέσει μερικές πρόνοιες του C.R.M. (βλ. σελ. 48-53 πιο πάνω). Αυτές αναφέρονται σε θέματα αρρήκτως

συνδεδεμένα με την ασφάλεια των πτήσεων για τα οποία πρέπει να εκπαιδεύονται και οι δυο χειριστές.

Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τη μαρτυρία που σχετίζεται με τους δύο χειριστές. Ιδιαίτερα λαμβάνει υπόψη:

- (α) Την αδυναμία του K2 να λειτουργήσει αποτελεσματικά κάτω από συνθήκες πίεσης και την ανεπάρκεια του. Σημειώνει ότι ένα επεισόδιο αποσυμπίεσης δημιουργεί πίεση στους χειριστές.
- (β) Την αναγκαιότητα όπως οι δυο χειριστές εργάζονται ως ομάδα.
- (γ) Την αδυναμία του K1 να συνεννοείται με τον K2 στο πιλοτήριο και την αδυναμία του να λειτουργεί ως ομάδα.
- (δ) Ότι ο K1 δεν τηρούσε τα SOPs. Σημειώνει ότι σύμφωνα με την μαρτυρία παρέκκλιση από τα SOPs θέτει δυνητικά σε κίνδυνο την ασφάλεια των πτήσεων.
- (ε) Ότι ο K2 δεν ήθελε να πετά με τον K1.
- (στ) Ότι ο K1 είχε χειριστεί το αεροσκάφος σε τρεις περιπτώσεις με αντικανονικό τρόπο.
- (ζ) Ότι ο K2 υστερούσε στα C.R.M. Η Επιτροπή τονίζει ότι η ανεπαρκής γνώση του C.R.M. θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια των πτήσεων. Τονίζει, επίσης, ότι κύριοι στόχοι του C.R.M. είναι η διαχείριση της πίεσης και καταστάσεων έκτακτης ανάγκης καθώς και η επικοινωνία και ο συντονισμός εντός και εκτός του θαλάμου διακυβέρνησης.

Περαιτέρω, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τα εξής τα οποία προκύπτουν από τη μαρτυρία και τα οποία καθίστανται διαπιστώσεις της Επιτροπής.

- (α) Ότι είναι απαραίτητο οι δυο χειριστές να έχουν καλές σχέσεις, να συνεργάζονται αρμονικά, να έχουν καλή επικοινωνία, να σέβεται ο ένας τον άλλο, να εργάζονται ως “ομάδα”.

- (β) Ότι είναι επίσης απαραίτητο ο συγκυβερνήτης να είναι ικανοποιημένος ότι ο Κυβερνήτης γνωρίζει καλά τη δουλειά του, είναι συνεργάσιμος και σωστός επαγγελματίας. Τα ίδια ισχύουν και αντιστρόφως (Βλέπε μαρτυρία I. Stoimenon και Γ. Κικκίδη).

Προκύπτει επίσης ότι όλα τα πιο πάνω είναι απαραίτητα και προβλέπονται στην εκπαίδευση του C.R.M. Τέλος προκύπτει ότι εάν δεν συντρέχουν οι πιο πάνω προϋποθέσεις είναι δυνατό να επηρεασθεί η ασφάλεια των πτήσεων (Βλέπε μαρτυρία Γ. Κικκίδη και R. Lascelles).

Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη και το πιο κάτω απόσπασμα από την έκθεση της ΕΔΑΑΠ (σελίδα 155) «Η ανασκόπηση από την επιτροπή των φακέλων εκπαίδευσης του Π.Θ.Δ του α/φ του ατυχήματος απεκάλυψε θέματα που είχαν σημειωθεί στο φάκελο του K2 αλλά χωρίς ένδειξη κανενός τύπου συνέχειας (επακόλουθης ενέργειας), π.χ από τον αρχικειριστή ή το διευθυντή εκπαίδευσης. Η Επιτροπή θεώρησε αυτά τα θέματα (ανεπαρκής τήρηση των καταλόγων ελέγχου, τάση μη αποτελεσματικής απόδοσης υπό μη κανονικές συνθήκες) αρκετά σημαντικά και πιστεύει ότι θα έπρεπε να έχουν δικαιολογήσει κάποιου είδους ενέργεια από την πλευρά της Εταιρείας. Η περιοδική μη – πληρότητα της θέσης του Διευθυντή Εκπαίδευσης Προτύπων, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι διάφοροι επιθεωρητές είχαν σημειώσει στο άμεσο παρελθόν την ανεπαρκή αφιέρωση χρόνου στο γραφείο από χειριστές με Διοικητικά Καθήκοντα οδήγησαν την Επιτροπή να συμπεράνει ότι η Εταιρεία δεν είχε τον μηχανισμό και τα μέσα να παρακολουθήσει επαρκώς και σωστά τους χειριστές της και να λάβει αποφασιστικές διορθωτικές ενέργειες όταν αυτό χρειαζόταν».

Επίσης λαμβάνει υπόψη τις παραγράφους 10, 16 και 17 των συμπερασμάτων της ΕΔΑΑΠ σελίδες 170-171.

- «10. Υπήρχε αριθμός παρατηρήσεων τα τελευταία πέντε έτη από εκπαιδευτές και ελεγκτές χειριστές στο φάκελο του K2 αναφερομένων σε δυσκολίες σχετικά με την εκτέλεση των καταλόγων ελέγχων και της Τυποποιημένες Διαδικασίες Εκμετάλλευσης (SOP)

16. Οι σημειώσεις και παρατηρήσεις των εκπαιδευτών και των ελεγκτών

χειριστών σχετικά με τον Κ2 δικαιολογούσαν τις παραλείψεις του ΠΘΔ στην εκτέλεση των Προ Πτήσης διαδικασιών των προ εκκίνησης και μετά την απογείωση καταλόγων ελέγχου καθώς και τον μη εντοπισμό των προειδοποιήσεων και των αιτιών για την ενεργοποίηση των προειδοποιήσεων στο θάλαμο διακυβέρνησης κατά την άνοδο προς το τελικό επίπεδο πτήσης.

17. Πριν ακόμη αρχίσει η επίδραση της υποξίας στην απόδοση του ΠΘΔ ανεπαρκές C.R.M συνέβαλε και στη μη διάγνωση του προβλήματος.»

Τέλος λαμβάνει υπόψη τα πιο πάνω συμπεράσματα της ΕΔΑΑΠ (βλ. σελ. 19-21 πιο πάνω) που σχετίζονται με την Helios Airways.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι η δυνατότητα εμφάνισης επεισοδίου στη διάρκεια της πτήσης που θα προκαλούσε πίεση στο πλήρωμα και θα απαιτούσε γνώση και εφαρμογή του C.R.M, συμμόρφωση με τα SOPs καθώς και ομαδική εργασία ήταν εύλογα εμφανής. Εύλογα εμφανής ήταν και η δυνατότητα πρόκλησης βλάβης σε τρίτους αν ένας από τους χειριστές δεν μπορούσε να λειτουργήσει αποτελεσματικά κάτω από πίεση και αν δεν συνέτρεχαν οι υπόλοιπες προϋποθέσεις, ομαδική εργασία, συνεργασία, τήρηση των SOPS και επάρκειας στο C.R.M.

Η επιτροπή θεωρεί ότι η Εταιρεία ο κατά Νόμο υπεύθυνος της και οι αρμόδιοι αξιωματούχοι της είχαν υποχρέωση να επιδείξουν επιμέλεια έναντι των επιβατών και ότι παρέβηκαν αυτή την υποχρέωση. Η Επιτροπή σημειώνει ότι η HELIOS AIRWAYS ο κατά Νόμο υπεύθυνος και οι αρμόδιοι αξιωματούχοι της ήταν ενήμεροι των γεγονότων και καταστάσεων που σχετίζονται με τους δυο χειριστές. Ήταν εύλογα προβλεπτό ότι η σχετική κατάσταση πραγμάτων εγκυμονούσε άμεσο κίνδυνο για την ασφάλεια τρίτων. Παρά ταύτα η Εταιρεία και ο κατά Νόμο υπεύθυνος της καθώς και οι αρμόδιοι αξιωματούχοι της παρέλειψαν να λάβουν ως όφειλαν μέτρα για να αποτρέψουν τον κίνδυνο τον οποίον αφήφησαν. Όχι μόνο επέτρεψαν στους δυο χειριστές να πετούν αλλά και τους έβαλαν μαζί. Ζευγάρωσαν το δίδυμο του ολέθρου και της καταστροφής (Η βιβλιογραφία το αποκαλεί “*Wrong pairing*”). Αυτό συνιστά αλόγιστη και απερίσκεπτη συμπεριφορά εντός της έννοιας του άρθρου 210. **Η Επιτροπή καταλήγει ότι η μαρτυρία αποκαλύπτει τη διάπραξη του αδικήματος που προβλέπεται από το άρθρο 210 του Κεφ. 154 από την εταιρεία Helios Airways Ltd.**

Προβάλλει το ερώτημα ποιοι εκτός της εταιρείας ευθύνονται για τη διάπραξη του πιο πάνω αδικήματος; Σχετικό επί του προκειμένου είναι το άρθρο 256 του Νόμου 213(Ι)/2002 το οποίο προβλέπει:

«Εκπρόσωπος Νομικού Προσώπου

Όταν ο κύριος αεροσκάφους ή ο εκμεταλλευόμενος αυτό ή ο κύριος αεροδρομίου ή ο εκμεταλλευόμενος αυτό είναι νομικό πρόσωπο, ο κατά το καταστατικό ή τον Νόμο εκπρόσωπος του Νομικού Προσώπου τιμωρείται με τις ποινές που προβλέπονται για τον κύριο ή τον εκμεταλλευόμενο».

Στην παρούσα υπόθεση ο εκμεταλλευόμενος το αεροσκάφος ήταν νομικό πρόσωπο. Σύμφωνα με την ορθή ερμηνεία του εν λόγω άρθρου η ευθύνη βαρύνει τον εκπρόσωπο του νομικού προσώπου κατά τον κρίσιμο χρόνο, ήτοι τον υπόλογο διευθυντή κύριο Δημήτρη Πανταζή και την εταιρεία HELIOS AIRWAYS LTD. Η ευθύνη του υπόλογου διευθυντή θεμελιώνεται και δυνάμει του JAR-OPS Subpart B σύμφωνα με τον οποίο ο όρος υπόλογος Διευθυντής σημαίνει τον πρώτο εκτελεστικό / πρόεδρο / διευθύνοντα σύμβουλο / Γενικό Διευθυντή κ.λ.π του οργανισμού του αερομεταφορέα ο οποίος λόγω της θέσης του έχει την καθολική ευθύνη (overall responsibility) περιλαμβανομένης και της οικονομικής για τη διεύθυνση του αερομεταφορέα. Η Επιτροπή σημειώνει ότι τα JAR-OPS έχουν υιοθετηθεί από την Κυπριακή Δημοκρατία από τις 10.10.2003. Αποτελούν ως εκ τούτου μέρος του Κυπριακού Δικαίου. Περαιτέρω, η ευθύνη του υπόλογου Διευθυντή θεμελιώνεται και δυνάμει του εγχειριδίου της HELIOS AIRWAYS (section 2, παράγραφος 2.2.4.1) σύμφωνα με το οποίο:

- (α) Ο υπόλογος Διευθυντής διορίζεται από το Διοικητικό Συμβούλιο και έχει εταιρική αρμοδιότητα και καθολική ευθύνη (overall responsibility) για να διασφαλίζει ότι όλες οι λειτουργίες και δραστηριότητες χρηματοδοτούνται και διεξάγονται στο επίπεδο που απαιτείται από το Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας και από οποιεσδήποτε άλλες πρόσθετες απαιτήσεις.
- (β) Είναι υπόλογος στο Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας της

Κύπρου και στο Διοικητικό Συμβούλιο και ως τέτοιος είναι υπεύθυνος για τη διάθεση πόρων, χρημάτων και διευκολύνσεων για να καταστήσει ικανούς τους κατόχους του πιστοποιητικού αερομεταφορέα να εκτελέσουν τα καθήκοντα για τα οποία είναι υπεύθυνοι, να διασφαλίσει την ασφάλεια των επιχειρήσεων (safe operations) αεροπλόϊμα αεροσκάφη και να επηρεάσει τη διόρθωση των μειονεκτημάτων που εντοπίζονται από το σύστημα ποιότητας.

Για τους λόγους που υποδεικνύονται πιο πάνω (βλ. σελ 65) σε σχέση με την Εταιρεία **η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η μαρτυρία αποκαλύπτει τη διάπραξη του ποινικού αδικήματος που προβλέπεται από το αρ. 210 του Κεφ. 154 από τον υπόλογο Διευθυντή.**

Το επόμενο ερώτημα: Ευθύνονται και άλλα μέλη της διευθυντικής ομάδας της HELIOS AIRWAYS οι λεγόμενοι κάτοχοι θέσεων (post holders);

Η Επιτροπή έχει την άποψη ότι παρά τις πρόνοιες του πιο πάνω άρθρου 256 του JAR-OPS και του εγχειριδίου της HELIOS AIRWAYS η θεμελίωση της ευθύνης και αξιωματούχων πέραν του υπόλογου Διευθυντή είναι δυνατή ενόψει των προνοιών του άρθρου 258(4) του Νόμου 213(I)/2002. Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τα καθήκοντα και τις ευθύνες του διευθυντή πτητικών επιχειρήσεων και τα καθήκοντα του αρχιχειριστή όπως αυτά παρατίθενται στο σχετικό εγχειρίδιο της HELIOS AIRWAYS, **(Τεκμήριο 20)** τα οποία ανάμεσα σε άλλα περιλαμβάνουν:

(α) Διευθυντής πτητικών επιχειρήσεων – κ. Γ. Κικκίδης.

- i. Έχει καθολική (overall) ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία των αεροσκαφών της εταιρείας
- ii. Λαμβάνει την τελική απόφαση για την εργοδότηση του πτητικού πληρώματος
- iii. Οργανώνει επιθεωρήσεις πτήσεων, ελέγχει το επαγγελματικό επίπεδο του πτητικού πληρώματος της εταιρείας και καθιερώνει βελτιώσεις στα επίπεδα, διαδικασίες και εκπαίδευση.

iv. Έχει δικαίωμα να –

- αναστείλει τους κατώτερους του από τα καθήκοντα τους, λειτουργίες και δικαιώματα τους όπου αυτό φαίνεται αναγκαίο για την ασφαλή διεξαγωγή των πτητικών επιχειρήσεων ή για πειθαρχικές κυρώσεις.
- Απαγορεύει πτήσεις ή σειρά πτήσεων ή αναστέλλει πτητικές επιχειρήσεις για λόγους ασφάλειας.

(β) Αρχιχειριστής – κ. I. Stoimenov.

- i. Η επιτήρηση των πτητικών επιχειρήσεων του στόλου του
- ii. Η διενέργεια πτητικών επιθεωρήσεων, ο έλεγχος του επαγγελματικού επιπέδου και ανάπτυξη του προσωπικού του ή προδιαγραφή πρόσθετης εκπαίδευσης
- iii. Αναθέτει καθήκοντα πτήσεων και άλλα καθήκοντα αναφορικά με το δικαίωμα (veto) του κατόχου της θέσης των πτητικών επιχειρήσεων και εφαρμόζει περιορισμούς στα καθήκοντα

Πρόσθετα σύμφωνα με τη μαρτυρία του κυρίου Πανταζή, με την οποία συμφώνησε και ο Κικκίδης, την ευθύνη για την αξιολόγηση των ικανοτήτων των χειριστών είχαν ο κύριος Κικκίδης και ο κύριος Stoimenov.

Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις πιο πάνω διαπιστώσεις της που σχετίζονται με την ανεπάρκεια των δυο χειριστών. Κρίνει ότι οι εν λόγω ανεπάρκειες ήταν υπόψη των πιο πάνω δυο αξιωματούχων – του Γ. Κικκίδη και του I.Stoimenov. Τα καθήκοντα και οι ευθύνες τους επέβαλλαν όπως λάβουν τα κατάλληλα μέτρα για αποτροπή οποιασδήποτε δυσμενούς εξέλιξης. **Παρέλειψαν να το πράξουν. Για τους λόγους που έχουν υποδειχθεί σε σχέση με την ευθύνη του υπόλογου Διευθυντή η Επιτροπή έχει την άποψη ότι η μαρτυρία αποκαλύπτει ποινική ευθύνη των πιο πάνω δυο αξιωματούχων σε σχέση με το αδίκημα που προβλέπεται από το άρθρο 210 του Κεφ. 154.**

Ευθύνη του Εκτελεστικού Προέδρου

Στη συνέχεια θα εξεταστεί κατά πόσο η μαρτυρία αποκαλύπτει ευθύνη του εκτελεστικού προέδρου της HELIOS AIRWAYS κ. Α. Δράκου. Προκύπτει η ανάγκη εξέτασης και αξιολόγησης της μαρτυρίας.

Ο ίδιος ο εκτελεστικός πρόεδρος στην μαρτυρία του ανέφερε ότι δεν ήταν ενήμερος και για όλα ήταν αρμόδιος ο υπόλογος διευθυντής. Είπε ακόμη ότι δεν γνώριζε τους κατόχους θέσεων (post holders). Είπε ότι ήταν υπεύθυνος για την στρατηγική της εταιρείας και όσον αφορά την ανάπτυξη της και τις διαπραγματεύσεις για τα νέα αεροπλάνα και το νέο στόλο που θα ερχόταν. Δεν παρακολουθούσε προσωπικά το τι συνέβαινε στην εταιρεία. Αυτά τα άφηνε στη διεύθυνση. Η ενημέρωση που λάμβανε από τον υπόλογο διευθυντή αφορούσε μόνο θέματα στρατηγικής. Από την άλλη ο υπόλογος διευθυντής κύριος Πανταζής (accountable manager) ανέφερε ότι είχε συχνή επαφή με τον εκτελεστικό πρόεδρο τον οποίο κρατούσε ενήμερο για όλα τα σημαντικά θέματα. Είπε ακόμη ότι ο εκτελεστικός πρόεδρος γνώριζε «Ποιος ήταν ποιος στην εταιρεία όσον αφορά τη διευθυντική ομάδα και σίγουρα τους post holders». Είπε περαιτέρω ότι ελάμβαναν χώρα συναντήσεις με το προσωπικό και τους κυβερνήτες των αεροσκαφών και με τους cabin chiefs και «σε αυτές τις συναντήσεις με το προσωπικό ο κύριος Δράκος ήταν παρόν». Σε ότι αφορά το δικό του ρόλο και τις λοιπές λειτουργίες της εταιρείας ο υπόλογος διευθυντής ανέφερε ότι υπεύθυνοι ήταν οι αντίστοιχοι κάτοχοι των θέσεων.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι ο κύριος Δράκος με τη μαρτυρία του προσπάθησε να πείσει ότι δεν είχε οποιαδήποτε εμπλοκή στη λειτουργία της εταιρείας. Από την άλλη έκδηλη ήταν και η προσπάθεια και του υπόλογου διευθυντή να επιρρίψει την ευθύνη στους κατόχους των αντίστοιχων θέσεων (post holders). Η θέση αυτή δε γίνεται δεκτή ενόψει των καθηκόντων του υπόλογου διευθυντή όπως αυτά διαλαμβάνονται κυρίως στο εγχειρίδιο της HELIOS AIRWAYS, (**Τεκμήριο 20**). Γίνεται όμως δεκτή η θέση του υπόλογου διευθυντή αναφορικά με την εμπλοκή του κυρίου Δράκου. Συνάδει με τη λογική και την ανθρώπινη πείρα. Ο εκτελεστικός πρόεδρος ήταν στην ουσία ο ιδιοκτήτης της HELIOS AIRWAYS στην οποία είχε διαθέσει σημαντικά ποσά. Θα ήταν εντελώς αφύσικο να μην ενδιαφέρεται για τα πεπραγμένα της εταιρείας και να τα αφήνει όλα εν λευκώ στον υπόλογο διευθυντή. Η επιτροπή έχει την άποψη ότι η ενημέρωση που έπαιρνε ο κύριος Δράκος από τον υπόλογο διευθυντή καθώς και η παρουσία του στις πιο πάνω συναντήσεις αναδεικνύουν την ανάμιξη του στην πραγματική διεύθυνση της εταιρείας η οποία του παρείχε τη δυνατότητα να γνωρίζει όλες τις λεπτομέρειες που σχετίζονται με τη λειτουργία της. Αυτή η θεώρηση συνάδει

και με τις ευθύνες και καθήκοντα των εκτελεστικών προέδρων – διευθυντών όπως καθορίζονται από την πιο κάτω βιβλιογραφία.

(α) Mayson French & Ryan on Company Law, 17^η έκδοση σελίδα 435-436:

«Ένας εκτελεστικός διευθυντής τυπικώς (typically) αφιερώνει το σύνολο του εργάσιμου χρόνου του στην εταιρεία (ή αριθμό εταιρειών σε μια ομάδα) συχνά ως υπάλληλος της εταιρείας και **έχει σημαντικό προσωπικό ενδιαφέρον στην εταιρεία ως πηγή εισοδήματος**».

(β) Gower, Principles on Modern Company Law, 6^η έκδοση σελίδα 193:

«Εκτελεστικοί διευθυντές είναι εκείνοι που πρόσθετα με το ρόλο τους ως διευθυντές κατέχουν κάποια εκτελεστική ή διευθυντική θέση στην οποία διορίζονται από το Διοικητικό Συμβούλιο».

(γ) Farrar's Company Law, 14^η έκδοση, σελίδα 333:

«Κατ' ανάγκη εκτελεστικοί διευθυντές είναι εκείνοι οι διευθυντές οι **οποίοι ασχολούνται με την πραγματική διεύθυνση της εταιρείας**».

Πρόσθετα το πιο πάνω αρ. 256 του Νόμου 213(I)/2002 δεν φαίνεται να στοχεύει στην υποκατάσταση της ευθύνης του εκτελεστικού Προέδρου. Το γεγονός ότι θεσμοθετείται υποχρέωση για τον διορισμό υπόλογου Διευθυντή συνιστά, κατά την κρίση της Επιτροπής, μόνο μια πρόσθετη πρόνοια για την διασφάλιση της τήρησης των Κανονισμών που διέπουν τα της ασφαλείας των πτήσεων. Στις σχετικές πρόνοιες του Νόμου και των Κανονισμών η ευθύνη του υπόλογου Διευθυντή δεν απαλλάσσει είτε τον εκτελεστικό Πρόεδρο είτε την Εταιρεία από την ευθύνη τους. Επομένως παραμένει κύρια ευθύνη του εκτελεστικού Προέδρου η διασφάλιση της άρτιας λειτουργίας της Εταιρείας με πρώτο και κύριο μέλημα την ασφάλεια των πτήσεων. Κατά συνέπεια είχε υποχρέωση επιμέλειας (duty of care), έναντι των προσώπων που χρησιμοποιούσαν το αεροσκάφος της Εταιρείας, να λάβει μέτρα για να αποτρέψει την πρόκληση βλάβης σταν εν λόγω πρόσωπα. Αυτή η υποχρέωση σαφώς περιλαμβάνει και την υποχρέωση εργοδότησης ικανών χειριστών. Δεν την είχε τηρήσει.

Ενόψει όλων των ανωτέρω και για τους λόγους που έχουν υποδειχθεί σε σχέση με την ευθύνη του υπόλογου διευθυντή η Επιτροπή θεωρεί **ότι η μαρτυρία αποκαλύπτει ότι υπάρχει ποινική ευθύνη του κυρίου Α. Δράκου σε σχέση με το αδίκημα που προβλέπεται από το άρθρο 210 του Κεφ. 154.**

ΠΟΙΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΔΥΝΑΜΕΙ ΤΟΥ ΑΡ. 205 ΤΟΥ ΠΟΙΝΙΚΟΥ ΚΩΔΙΚΑ
ΚΕΦ. 154.

Ακολουθώντας θα εξεταστεί κατά πόσο η μαρτυρία αποκαλύπτει και τη διάπραξη του αδικήματος της ανθρωποκτονίας. Καθίσταται αναγκαία η ενασχόληση με τις αρχές που διέπουν τη διάπραξη του.

Το έγκλημα της ανθρωποκτονίας προβλέπεται από το άρθρο 205 του Ποινικού Κώδικα Κεφ. 154 το οποίο προβλέπει:

- « 205 –
- (1) Κάθε πρόσωπο το οποίο επιφέρει το θάνατο άλλου προσώπου με παράνομη πράξη ή παράλειψη είναι ένοχο του κακούργηματος της ανθρωποκτονίας.
 - (2) Παράνομη παράλειψη είναι εκείνη που συνιστά υπαίτια αμέλεια παράλειψης εκτέλεσης καθήκοντος αν και δεν υφίσταται πρόθεση πρόκλησης θανάτου.
 - (3) Κάθε πρόσωπο το οποίο διαπράττει το κακούργημα της ανθρωποκτονίας υπόκειται σε ποινή φυλάκισης δια βίου».

Τυχάνει εξεταστέο κατά πόσο έχει σημειωθεί παράνομη παράλειψη που συνιστά υπαίτια αμέλεια παράλειψης εκτέλεσης καθήκοντος. Η Αγγλική νομολογία στην οποία θα γίνει αναφορά στη συνέχεια είναι διαφωτιστική. Το έγκλημα αυτό διαπράττεται εάν ο κατηγορούμενος έχει ενεργήσει αμελώς στο βαθμό που απαιτείται από τη νομολογία. Ωστόσο η αμέλεια που απαιτείται για εναπόθεση ευθύνης στον εναγόμενο σε αστική αγωγή δεν είναι αρκετή για να στηρίξει την κατηγορία της ανθρωποκτονίας εάν επισυμβεί ο θάνατος. (βλ. Russel on Crime, Volume 1, σελίδα 592). Στη θεμελιακή απόφαση R.v. Bateman (1925) 94 L.J.K.B. 791, 793 λέχθηκαν τα εξής:

« The extent of his liability depends not on the degree of negligence but on the amount of damage done. In the Criminal Court, on the contrary, the amount and degree of negligence are

the determining questions. There must be mens rea... in explaining to juries the test which they should apply to determine whether the negligence, in the particular case, amounted or did not amount to a crime, judges have used many epithets such as 'culpable', 'criminal', 'gross', 'wicked', 'clear', 'complete'. But, whatever epithet be used and whether an epithet be used or not in order to establish criminal liability the facts must be such that, in the opinion of the jury, the negligence of the accused went beyond a mere matter of compensation between subjects and showed such disregard for the life and safety of the others as to amount to a crime against the state and conduct deserving punishment... It is desirable that, as far as possible, the explanation of criminal negligence to a jury should not be a mere question of epithets. It is, in a sense, a question of degree, and it is for the jury to draw the line, but there is a difference in kind between the negligence which gives a right to compensation and the negligence which is a crime».

Σε μετάφραση

«Ο βαθμός της ευθύνης του δεν εξαρτάται από το βαθμό αμέλειας του αλλά από το ύψος της ζημιάς που προκλήθηκε. Αντίθετα, στο ποινικό Δικαστήριο, το ποσό και ο βαθμός αμέλειας είναι τα καθοριστικά ζητήματα. Πρέπει να υπάρχει (mens rea)... όταν επεξηγείται στους ενόρκους το κριτήριο που πρέπει να εφαρμόζουν για να αποφασίζουν κατά πόσο η αμέλεια στη συγκεκριμένη περίπτωση ισοδυναμούσε ή όχι με έγκλημα, οι Δικαστές έχουν χρησιμοποιήσει πολλά επίθετα όπως 'υπαίτια', 'ποινική', 'βαριά', 'δόλια', 'καθαρή', 'πλήρης'. Πλην όμως οποιοδήποτε και εάν είναι το επίθετο που χρησιμοποιείται και κατά πόσο χρησιμοποιείται ή όχι επίθετο για να θεμελιωθεί ποινική ευθύνη τα γεγονότα πρέπει να είναι τέτοια που κατά τη γνώμη των ενόρκων η αμέλεια του κατηγορουμένου ξεπερνούσε το απλό ζήτημα αποζημίωσης μεταξύ των ατόμων και έδειχνε τέτοια αδιαφορία για τη ζωή και ασφάλεια των άλλων έτσι που να ισοδυναμεί με έγκλημα κατά της πολιτείας και συμπεριφορά που πρέπει να τιμωρηθεί..... Είναι επιθυμητό ότι στο βαθμό που είναι δυνατό η επεξήγηση της ποινικής αμέλειας στους ενόρκους δεν πρέπει να αποτελεί απλό ζήτημα επιθέτων. Αποτελεί κατά κάποιο τρόπο ζήτημα βαθμού και εναπόκειται στους ενόρκους να σύρουν την γραμμή πλην όμως υπάρχει διαφορά ανάμεσα στην αμέλεια που παρέχει δικαίωμα αποζημίωσης και στην εγκληματική αμέλεια.»

Στην επίσης θεμελιακή απόφαση Andrews v. D.P.P (1937) A.C 576, 583 λέχθηκαν τα εξής:

« The principle to be observed is that cases of manslaughter in driving motor-cars are but instances of a general rule applicable to all charges of homicide by negligence. Simple lack of care such as will constitute civil liability is not enough: For purposes of the criminal law there are degrees of negligence: and a very

high degree of negligence is required to be proved before the felony is established. Probably of all the epithets that can be applied 'reckless' most nearly covers the case...

Σε μετάφραση

« Οι αρχές που πρέπει να τηρούνται είναι ότι οι υποθέσεις ανθρωποκτονίας κατά την οδήγηση αυτοκινήτων δεν είναι παρά περιπτώσεις του γενικού κανόνα που εφαρμόζεται σε όλες τις κατηγορίες ανθρωποκτονίας λόγω αμέλειας. Απλή έλλειψη επιμέλειας που θα συνιστούσε αστική ευθύνη δεν είναι αρκετή για τους σκοπούς του ποινικού δικαίου. Υπάρχουν βαθμοί αμέλειας και απαιτείται να αποδειχθεί ένας πολύ ψηλός βαθμός αμέλειας πριν αποδειχθεί το έγκλημα. Πιθανόν απ' όλα τα επίθετα που χρησιμοποιούνται το 'απερίσκεπτος' είναι αυτό που σχεδόν καλύπτει το ζήτημα.»

Τα πιο πάνω επαναλήφθηκαν από το Εφετείο στην *Bonnyman v.R. (1942) 28 Cr.Ap Reports 131, 134*. Στην Ιρλανδική απόφαση *The People v Dunleavy (1948) 2 Ir.R.95* αναφέρθηκαν τα εξής:

« This court is of the opinion that a more satisfactory way of indicating to a jury the high degree of negligence necessary to justify a conviction for manslaughter is to relate it to the risk or likelihood of substantial personal injury resulting from it, rather than to attach any qualification to the word 'negligence' or to the drivers disregard for the life and safety of others»

Σε μετάφραση

« Το Δικαστήριο αυτό είναι της γνώμης ότι ένας πιο ικανοποιητικός τρόπος να υποδειχθεί στους ενόρκους ο ψηλός βαθμός αμέλειας που απαιτείται για να δικαιολογήσει καταδίκη για ανθρωποκτονία είναι να τον συσχετίσει με τον κίνδυνο ή το ενδεχόμενο σοβαρής προσωπικής βλάβης που είναι το αποτέλεσμα της παρά να προσάψεις οποιαδήποτε περιγραφή στη λέξη 'αμέλεια' ή στην αδιαφορία του οδηγού για τη ζωή και ασφάλεια των άλλων»

Στο σύγγραμμα Archbold Criminal Pleading Evidence and Practice, — Έκδοση 2002 γίνεται επισκόπηση της σχετικής νομολογίας. Υποδεικνύεται ότι το Δίκαιο που σχετίζεται με την ανθρωποκτονία λόγω βαριάς αμέλειας έχει διευκρινισθεί από την απόφαση της Δικαστικής Επιτροπής της Βουλής των Λόρδων στην *R.v. Adomako (1995) A.C 171*. Το κριτήριο το οποίο εφαρμόζεται σύμφωνα με τους ευπαιδευτους συγγραφείς έχει ως εξής (βλ. παράγραφο 19-109):

«The test

« The ordinary principles of the law of negligence apply to determine whether the defendant was in breach of a duty of care

towards the victim; on the establishment of such breach of duty the next question is whether it caused the death of the victim and if so whether it should be characterized as gross negligence and therefore a crime; it is eminently a jury question to decide whether, having regard to the risk of death involved, the defendant's conduct was so bad in all the circumstances as to amount to a criminal act or omission: R.v. Adomako, ante, following R.v. Bateman 19 Cr.App.R 8 CA and Andrews v D.P.P (1937) A.C 576 HL. Evidence as to the defendant's state of mind is not a pre-requisite of a conviction: Att-Gen's Reference (No. 2 of 1999) [2000]2 Cr. App.R 207, CA.

Where the matter was properly left to the jury, there would need to be compelling grounds indeed before it would be proper for the Court of Appeal to say that the jury had set the standard impermissibly high, so as to give rise to a lurking doubt as to the safety of the conviction: R.v. Litchfield (1998) Crim.L.R 507 CA»

Σε μετάφραση

« Το κριτήριο. Οι συνήθεις αρχές του δικαίου της αμέλειας τυγχάνουν εφαρμογής για να αποφασισθεί κατά πόσο ο κατηγορούμενος παρέβη την υποχρέωση επιμέλειας έναντι του θύματος· αφού θεμελιωθεί αυτή η παράβαση της υποχρέωσης το επόμενο ζήτημα είναι κατά πόσο προκάλεσε το θάνατο του θύματος και αν ναι κατά πόσο θα πρέπει να χαρακτηριστεί ως βαριά αμέλεια και επομένως έγκλημα· είναι πρωτίστως θέμα των ενόρκων να αποφασίσουν κατά πόσο, λαμβανομένου υπόψη του συνεπαγόμενου κινδύνου για θάνατο, η συμπεριφορά του κατηγορουμένου ήταν τόσο κακή κάτω από όλες τις περιστάσεις έτσι που να ισοδυναμεί με ποινική πράξη ή παράλειψη: R.v. Adomako, πιο πάνω R.v. Bateman, 19 Cr.App.R 8 CA και Andrews v D.P.P (1937) A.C 576 HL : Μαρτυρία σχετική με τη νοητική κατάσταση του κατηγορουμένου δεν αποτελεί προϋπόθεση για την καταδίκη: Att-Gen's reference (No. 2 of 1999) [2000]2 Cr. App.R 207 CA. Όπου το θέμα ορθώς αφέθη στους ενόρκους χρειάζεται να υπάρχουν πράγματι επιτακτικοί λόγοι προτού θα ήταν ορθό για το Εφετείο να πει ότι οι ενόρκοι είχαν θέση το επίπεδο πολύ ψηλά, έτσι που να εγείρεται θέμα υποβόσκουσας αμφιβολίας ως προς την ασφάλεια της καταδίκης: R.v. Litchfield (1998) Crim.L.R 507 CA».

Στην απόφαση του Lord Mackay στην Adomako πιο πάνω υποδεικνύεται (βλ. σελίδα 188) ότι στις υποθέσεις ποινικής αμέλειας που συνεπάγονται παράβαση καθήκοντος αποτελεί επαρκή καθοδήγηση προς τους ενόρκους να υιοθετήσουν το κριτήριο της βαριάς αμέλειας. Δεν είναι ανάγκη να υιοθετήσουν τον ορισμόν της απερισκεψίας (recklessness) στην Lawrence (1982) A.C 510 αν και είναι τελείως δυνατό για το Δικαστή να χρησιμοποιήσει το επίθετο “απερίσκεπτος” στη συνήθη του έννοια ως μέρος

της επεξήγησης του Δικαίου αν το θεωρεί ορθό υπό τις περιστάσεις της υπόθεσης. (« In cases of criminal negligence involving a breach of duty it is a sufficient direction to the jury to adopt the gross negligence test... it is not necessary to refer to the definition of recklessness in Lawrence (1982) A.C 510, although it is perfectly open to the trial judge to use the word “reckless” in its ordinary meaning as part of his exposition of the law if he deems it appropriate in the circumstances of the particular case»).

Αναφορικά με το καθήκον επιμέλειας (duty of care) εναπόκειται στο Δικαστήριο να αποφασίσει κατά πόσο τα γεγονότα είναι ικανά να εγείρουν (give rise) καθήκον επιμέλειας, και στους ενόρκους να αποφασίσουν υπό το φως της καθοδήγησης του Δικαστηρίου κατά πόσο υφίστατο καθήκον επιμέλειας (βλ. Archbold πιο πάνω παράγραφος 19-111). Στο πιο πάνω σύγγραμμα αναφέρεται (βλ. παράγραφο 19-111) ότι ένα άτομο μπορεί να καταστεί υπεύθυνο για ανθρωποκτονία γιατί αμελεί θετικό καθήκον που πηγάζει από τη φύση της εργασίας του. Δίδει τα εξής παραδείγματα:

- (α) R.v. Lowe (1850) 3.C & K 123. Μηχανικός υπεύθυνος του αναβατορίου σε ορυχείο το άφησε υπό τη φροντίδα ενός άπραγου παιδιού.
- (β) R.v. MarKus (1864) 4.F & F 356. Ο Ιατρός απουσίαζε για αθλητικούς σκοπούς και άφησε χωρίς παρακολούθηση ένα ασθενή του οποίου η κατάσταση ήταν επικίνδυνη.
- (γ) R.v. Curtis (1885) 15 Cox 746. Λειτουργός τοπικής αρχής αμέλησε να δώσει ιατρική βοήθεια σε άπορο πρόσωπο.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι παραλείψεις των δύο χειριστών που μνημονεύονται στο ενεργό αίτιο αρ. 1 συνιστούν βαριά αμέλεια. **Επομένως η μαρτυρία αποκαλύπτει τη διάπραξη του αδικήματος που προβλέπεται από το αρ. 205 από τους δύο χειριστές.**

Η Επιτροπή θεωρεί ότι λόγω της φύσεως της επιχείρησης η Helios Airways είχε καθήκον να λάβει όλα τα ενδεικνυόμενα μέτρα ώστε να διασφαλίσει την ασφάλεια των πτήσεων. Είχε καθήκον να επιδείξει επιμέλεια (duty of care) έναντι των επιβατών. Παρέβη αυτό το καθήκον με αποτέλεσμα το θάνατο 121 προσώπων. Το ίδιο καθήκον βαρύνει και τους δυο χειριστές.

Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις διαπιστώσεις και συμπεράσματα της που σχετίζονται με την ευθύνη δυνάμει του άρθρου 210 του Κεφ. 154. Θεωρεί ότι οι πράξεις και παραλείψεις της εταιρείας, του υπόλογου Διευθυντή και των 3 άλλων αξιωματούχων μπορεί να χαρακτηρισθούν ως βαριά αμέλεια (gross negligence). Περαιτέρω η Επιτροπή θεωρεί ότι λόγω της ανεπάρκειας των χειριστών ο κίνδυνος ή το ενδεχόμενο πρόκλησης σοβαρής προσωπικής βλάβης σε άλλα άτομα ήταν και προβλεπτός και εμφανής. Πάρα ταύτα η εταιρεία και οι πιο πάνω αξιωματούχοι της αδιαφόρησαν και τον αγνόησαν. Η στάση τους καταδεικνύει τέτοια αδιαφορία για την ζωή και ασφάλεια των άλλων, έτσι που να ισοδυναμεί με έγκλημα κατά της Πολιτείας και συμπεριφορά που πρέπει να τιμωρηθεί. Καταλήγει επομένως **ότι η μαρτυρία αποκαλύπτει και τη διάπραξη του αδικήματος της ανθρωποκτονίας από την εταιρεία και από τα πρόσωπα που κατονομάζονται πιο πάνω, Δ. Πανταζής, Γ. Κικκίδης, Ι. Stoimenov και Α. Δράκου.** Η Επιτροπή θεωρεί ότι όσο πιο σοβαρές είναι οι συνέπειες μιας παράλειψης τόσο πιο μεγαλύτερο είναι και το καθήκον επιμέλειας που πρέπει να επιδεικνύεται.

Θα πρέπει να προστεθούν και τα εξής:

Η σχέση εργοδότη – εργοδοτούμενου ήταν αποτρεπτική της αποκάλυψης όλης της αλήθειας ενώπιον της Επιτροπής από τους εργοδοτούμενους της Helios Airways. Οι πρόσφατες εξελίξεις που σχετίζονται με την διακοπή των εργασιών της διαδόχου της Helios Airways στην Κύπρο, με πιθανή συνέπεια τον τερματισμό της πιο πάνω σχέσης ανοίγουν το δρόμο για εξασφάλιση περαιτέρω μαρτυρίας εναντίον όλων των πιο πάνω αξιωματούχων της Helios Airways, και του κ. Δράκου, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι η Επιτροπή έχει θεμελιώσει τα πιο πάνω συμπεράσματα της επί ανεπαρκούς μαρτυρίας.

Η Επιτροπή τονίζει με όλη τη δέουσα έμφαση τα εξής:

1. Η απόφαση για την ύπαρξη ποινικής ευθύνης η οποία δικαιολογεί έναρξη ποινικής δίωξης ανήκει, δυνάμει του άρθρου 113 του Συντάγματος, στο Γενικό Εισαγγελέα της Δημοκρατίας.
2. Η κρίση περί ποινικής ενοχής ανήκει αποκλειστικά στα Δικαστήρια της Δημοκρατίας.

Το κατά πόσο μια ενδεχόμενη ποινική δίωξη θα οδηγήσει σε καταδικαστική ετυμηγορία θα εξαρτηθεί πρωτίστως από την υιοθέτηση ή όχι των συμπερασμάτων της ΕΔΑΑΠ από το Δικαστήριο, ζήτημα για το οποίο η Επιτροπή δεν διατυπώνει άποψη.

Οι πιο πάνω καταλήξεις συμπληρώνουν το Κεφάλαιο της ευθύνης του αερομεταφορέα που πηγάζει από τα ενεργά αίτια. Στη συνέχεια η Επιτροπή θα ασχοληθεί με το θέμα της ευθύνης που πηγάζει από τα λανθάνοντα αίτια.

ΛΑΝΘΑΝΟΝΤΑ ΑΙΤΙΑ

Έχουν διαπιστωθεί τα εξής λανθάνοντα αίτια από την ΕΔΑΑΠ.

- «1. Ελλείψεις του εκμεταλλευόμενου στην οργάνωση, διαχείριση ποιότητας (quality management) και στην νοοτροπία της ασφάλειας πτήσεων (safety culture) όπως κατεγράφησαν διαχρονικά σε πολυάριθμες αξιολογήσεις.
2. Διαχρονική αδυναμία εκτέλεσης από πλευράς της Ρυθμιστικής Αρχής των υποχρεώσεων επίβλεψης ώστε να εξασφαλίζει το ασφαλές επιχειρησιακό έργο των υπό την δικαιοδοσία της αεροπορικών εταιρειών και η ανεπαρκής ανταπόκριση στις παραλείψεις που είχαν καταγραφεί σε πολυάριθμες αξιολογήσεις.
3. Μη επαρκής εφαρμογή από το πλήρωμα των αρχών του C.R.M.
4. Αναποτελεσματικότητα και ανεπάρκεια των μέτρων που ελήφθησαν από την κατασκευάστρια εταιρεία εξαιτίας προγενέστερων συμβάντων σχετιζομένων με τη συμπίεση στο συγκεκριμένο τύπο α/φ, τόσο όσο αφορά σε τροποποιήσεις στα συστήματα του α/φ όσο και σε οδηγίες στα πληρώματα».

ΛΑΝΘΑΝΟΝΤΑ ΑΙΤΙΑ ΜΕ ΑΡ. 1 ΚΑΙ 3

Αναφορικά με τα υπ' αριθμό 1 και 3 λανθάνοντα αίτια η Επιτροπή έχει ήδη προβεί στις διαπιστώσεις της αναφορικά με τις αστικές και ποινικές ευθύνες.

ΤΟ ΛΑΝΘΑΝΟΝ ΑΙΤΙΟ ΜΕ ΑΡ. 2

Θα ακολουθήσει, η εξέταση του λανθάνοντος αιτίου υπ' αριθμό 2. Παρίσταται ανάγκη να παρατεθεί ο τρόπος λειτουργίας και η οργάνωση του Τμήματος

Πολιτικής Αεροπορίας όπως είχαν διαπιστωθεί στην έκθεση της ΕΔΑΑΠ. (βλ. σελ. 161 – 163).

« 2.9 Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας της Δημοκρατίας της Κύπρου

2.9.1 Οργάνωση και προσωπικό

Στη διάρκεια της διερεύνησης του ατυχήματος και όπως προκύπτει από προφορικές καταθέσεις εργαζομένων και γραπτές αναφορές που ετέθησαν στη διάθεση της Επιτροπής, η Μονάδα Κανονισμών Ασφαλείας (Safety Regulations Units – SRU) διαχρονικά ήταν ανεπαρκώς οργανωμένη και ελλιπώς στελεχωμένη προκειμένου να φέρει αποτελεσματικά εις πέρας τα κανονιστικά και εποπτικά της καθήκοντα για την ασφάλεια των πτήσεων. Όπως αποδεικνύετο από τις διάφορες εκθέσεις αξιολόγησης που μελετήθηκαν, τα κύρια προβλήματα που χαρακτήριζαν την Μονάδα και το καθένα από τα τρία Τμήματα της (Πτητική Λειτουργία, Πτητική Ικανότητα και Πτυχία) εξακολουθούσαν να υφίστανται από το 1999 (το έτος της πρώτης διαθέσιμης αναφοράς από επιθεώρηση) μέχρι σήμερα. Ο αριθμός του προσωπικού ήταν ανεπαρκής για τον πραγματικό φόρτο εργασίας. Η αποστολή και η στρατηγική κάθε Τμήματος, συμπεριλαμβανομένων των λειτουργιών και των τυποποιημένων διαδικασιών τους, δεν φαίνονταν να υπάρχουν επίσημα γραμμένες. Δεν υπήρχαν πόροι και κριτήρια επιλογής και εκπαίδευσης καθώς και λεπτομερείς περιγραφές καθηκόντων. Κατ' επέκταση, τα προσόντα, η εκπαίδευση, και η πρακτική πείρα των περισσότερων εργαζομένων ήταν μάλλον ανεπαρκή. Ζωτικής σημασίας θέσεις (π.χ, του Επικεφαλής του Τμήματος Πτητικής Λειτουργίας) παρέμεναν κενές. Δεν εκτελούντο μερικές ζωτικής σημασίας λειτουργίες (π.χ, έκδοση και εξομοίωση επαγγελματικών πτυχίων χειριστών, έκδοση και αρχειοθέτηση των πιστοποιητικών υγείας). Άλλες ζωτικής σημασίας λειτουργίες (π.χ αξιολογήσεις) πιθανώς δεν εκτελούντο σύμφωνα με το πρόγραμμα, διότι το προσωπικό που είχε τα προσόντα δεν ήταν ανά πάσα στιγμή διαθέσιμο και στηρίζοντο σε έξω-υπηρεσιακό δυναμικό.

Η διαχρονική απουσία ηγεσίας και επίβλεψης τόσο στα τρία Τμήματα, όσο και από τα τρία Τμήματα, αποτελούσε μείζον εμπόδιο που παρεμπόδιζε την αποτελεσματική λειτουργία ενός έκαστου αυτών. Ως αποτέλεσμα, το εργασιακό κλίμα που είχε δημιουργηθεί στην Μονάδα, δεν προήγαγε την καλή απόδοση ούτε και από το προσωπικό με προσόντα. Αυτό κατέστη εμφανές από τις προφορικές δηλώσεις που έκαναν εργαζόμενοι των Τμημάτων, οι οποίες περιλάμβαναν μομφές και παράπονα, καθώς και ευθείες κατηγορίες. Με δεδομένη την κατάσταση που επικρατούσε εσωτερικά, ήταν μάλλον δύσκολο για την Μονάδα να εμπνεύσει τον σεβασμό προς τα έξω και ειδικά στις εταιρείες/ οργανισμούς για τις οποίες είχε ευθύνη να θέτει το κανονιστικό πλαίσιο και επιβλέπει.

2.9.2 Ικανότητα Επίβλεψης Ασφάλειας Πτήσεων

Προκειμένου να εκπληρώσει τα καθήκοντα της από άποψη επίβλεψης ασφάλειας πτήσεων, η Μονάδα στηριζόταν σε μεγάλο βαθμό στην παροχή από την ΥΠΑ του Ηνωμένου Βασιλείου επιθεωρητών για τις απαιτούμενες από τον ICAO και την Ευρωπαϊκή Ένωση αξιολογήσεις. Βάση των συμβάσεων μεταξύ του ΤΠΑ Κύπρου και της ΥΠΑ Ηνωμένου Βασιλείου ο ρόλος της δεύτερης ήταν χωρίς αμφιβολία συμβουλευτικός.

Στην πραγματικότητα όμως, το ΤΠΑ φαινόταν να υποθάλπει και να συντηρεί μια σχέση πλήρους εξάρτησης από την ΥΠΑ Ηνωμένου Βασιλείου και στις πλείστες των περιπτώσεων φαινόταν ότι δεχόταν τις υπηρεσίες της χωρίς να τις εξετάζει και χωρίς να ασκεί τα κυριαρχικά του δικαιώματα και να τις βελτιώνει. Η Επιτροπή προβληματίστηκε ιδιαίτερος όταν βρήκε ότι σχεδόν όλες οι αναφορές από αξιολογήσεις του αερομεταφορέα μέχρι την ημερομηνία του ατυχήματος ήταν υπογεγραμμένες από επιθεωρητές της ΥΠΑ Ηνωμένου Βασιλείου χωρίς σχόλια ή /και υπογραφή από υπάλληλο του ΤΠΑ. Στις περιπτώσεις που εντοπιζοντο στον επιθεωρηθέντα αερομεταφορέα επανειλημμένες ανεπάρκειες και θέματα που συχνά έχρηζαν άμεσης προσοχής, η Επιτροπή δε βρήκε κάποια ένδειξη ότι το ΤΠΑ επενέβαινε και ενεργούσε ώστε να διασφαλίσει ότι ο αερομεταφορέας συμμορφώθηκε και συνεπώς, ήταν ασφαλής και νόμιμος να συνεχίσει την πτητική του λειτουργία. Όπως αναφέρεται στην αξιολόγηση του 2005 από Ιδιωτική Εταιρεία ‘Οι αντιπρόσωποι της ΥΠΑ Ηνωμένου Βασιλείου παραδέχθηκαν ότι ο τρέχον ρόλος τους στην Κύπρο ήταν συμβουλευτικός. Παρόλα αυτά, παραμένει ασαφές, διότι οι υπάρχουσες συμβάσεις υποδεικνύουν, και τα αρχεία επιβεβαιώνουν, ότι οι επιθεωρητές της ΥΠΑ Ηνωμένου Βασιλείου εκτελούσαν ένα πιο άμεσο και “Ιδίεις Χερσίν” έργο’.

Η σχέση εξάρτησης ήταν επίσης εμφανής και στην αξιολόγηση από την Ιδιωτική Εταιρεία, η οποία διαπίστωσε ότι το ΤΠΑ δεν ενστερνίσθηκαν τα εγχειρίδια που συνέταξε η ΥΠΑ Ηνωμένου Βασιλείου και τα οποία περιέγραφαν την εσωτερική λειτουργία των Τμημάτων Πτητικής Λειτουργίας και Πτητικής Ικανότητας. Η Μονάδα φαινόταν να έχει απλά υιοθετήσει αυτά, χωρίς να έχει καν συμπληρώσει μέρη που έλειπαν ή και προσαρμόσει αυτά στις ανάγκες της ή να έχει εκπαιδεύσει τους επιθεωρητές της να τα χρησιμοποιούν.

Προσπαθώντας να ερμηνεύσει τους λόγους της αργής προόδου ενδυνάμωσης του ΤΠΑ η Επιτροπή εξέτασε το ρόλο της Κυβερνητικής Στήριξης και πως αυτός θα μπορούσε να έχει επηρεάσει την ικανότητα του ΤΠΑ να εξελιχθεί και να ενστερνιστεί καλύτερα τις ευθύνες του στην επίβλεψη της ασφάλειας των πτήσεων. Η Επιτροπή σημείωσε ότι κατά την επιθεώρηση του 2002 από τον ICAO αποδίδετο ξεκάθαρα τουλάχιστον μέρος του προβλήματος στο γεγονός ότι το ΤΠΑ ενεργούσε ως λειτουργικό Τμήμα του Υπουργείου Επικοινωνιών και Έργων. Η αξιολόγηση του 2005 από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρατήρησε ως σφάλμα την απουσία της απαιτούμενης ‘...Πολιτικής Δέσμευσης (Της Κυπριακής Κυβέρνησης) να παρέξει σε αυτό το

Τμήμα (ΤΠΑ) τους πόρους ώστε να φέρει εις πέρας με πληρότητα την επίβλεψη επι θεμάτων ασφάλειας πτήσεων και να αναδιοργανώσει την Ιεραρχία του ώστε η ασφάλεια των πτήσεων να λάβει την υψηλή προτεραιότητα που της αρμόζει εντός του Οργανισμού’.

Αυτό που κατέστη εμφανές από την αξιολόγηση που έκανε η Επιτροπή περί της κατάστασης στο ΤΠΑ Κύπρου και αυτό που προέκυψε από την ανασκόπηση των επιθεωρήσεων – αξιολογήσεων που έγιναν σε αυτό τον οργανισμό ήταν ότι το ΤΠΑ και ειδικότερα η Μονάδα στερούντο της απαιτούμενης πείρας ώστε να προοδεύσουν, να ανεξαρτητοποιηθούν και να εκπληρώσουν τις διεθνείς υποχρεώσεις της Κύπρου όπως απορρέουν από τη Σύμβαση του Σικάγο και τα Παραρτήματα της. Παρά τα πολυάριθμα σχέδια δράσης, δια μέσου των ετών, για να διασφαλισθεί η διαθεσιμότητα κατάλληλα εκπαιδευμένου και με κατάλληλα προσόντα εγχώριου προσωπικού στο άμεσο μέλλον, δεν υπήρχαν απτές ενδείξεις προόδου επί του θέματος, εκτός από τη έγγραφη δήλωση του επιθεωρητή από το Ηνωμένο Βασίλειο ότι ‘...οι αξιολογήσεις όλο και περισσότερο γίνονται από κοινού με τεχνικό προσωπικό από το ΤΠΑ ώστε να αποκτήσουν πρακτική εκπαίδευση, ώστε να προετοιμαστούν να εκτελούν αυτές τις αξιολογήσεις στο μέλλον χωρίς την εξωτερική βοήθεια από την ΥΠΑ Ηνωμένου Βασιλείου’.

Σύμφωνα με την ΥΠΑ Ηνωμένου Βασιλείου οποιεσδήποτε καθυστερήσεις στην παροχή πρακτικής εκπαίδευσης προέκυψαν λόγω αιτιών μη οφειλομένων σε αυτή. Η ΥΠΑ Ηνωμένου Βασιλείου ανέφερε περιπτώσεις στις οποίες Κύπριοι επιθεωρητές πτητικών λειτουργιών που είχαν ορισθεί να παρακολουθήσουν ένα σχολείο της, το 2003, με θέμα τους κανονισμούς πτητικής λειτουργίας και είχαν προγραμματισθεί για πρακτική εκπαίδευση, σε πολλές περιπτώσεις δεν παρουσιάσθηκαν ή η παρουσία τους ήταν σποραδική. Η αποτυχία παροχής πρακτικής εκπαίδευσης στους Κυπρίους επιθεωρητές ήταν λόγω αιτιών μη οφειλομένων στην ΥΠΑ Ηνωμένου Βασιλείου, συνεπώς, σε αυτή την περίπτωση το ΤΠΑ δεν έλαβε αυτή τη συγκεκριμένη υπηρεσία.

2.9.3 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ICAO, EASA, JAA

Η ανασκόπηση των αξιολογήσεων και επαναξιολογήσεων που εκτελέστηκαν από ICAO, EASA και JAA στο ΤΠΑ Κύπρου αποκάλυψε διάφορες σημαντικές διαπιστώσεις οι οποίες θα έπρεπε να είχαν κλείσει το συντομότερο δυνατόν. Δεν βρέθηκαν γραπτά στοιχεία περί ανάληψης διορθωτικών ενεργειών. Η Επιτροπή προβληματίστηκε για τη μη ύπαρξη ενεργειών και απαιτούμενης πίεσης από τις διεθνείς ρυθμιστικές αρχές για την έγκαιρη υλοποίηση ενός αποδεκτού σχεδίου δράσης εάν και είχαν σαφώς προσδιορίσει ότι η Κύπρος δεν εκπληρούσε τις διεθνείς τις υποχρεώσεις».

Το λανθάνον αίτιο υπ’ αριθμό 2 αναφέρεται στη διαχρονική αδυναμία εκτέλεσης από πλευράς της Ρυθμιστικής Αρχής της Κυπριακής Δημοκρατίας των υποχρεώσεων επίβλεψης ώστε να εξασφαλίζεται το ασφαλές επιχειρησιακό

έργο των υπό την δικαιοδοσία της αεροπορικών εταιρειών και στην ανεπαρκή ανταπόκριση στις παραλείψεις που είχαν καταγραφεί σε πολυάριθμες αξιολογήσεις.

Ποια είναι η Ρυθμιστική Αρχή;

Ο Νόμος 213(I)/02, άρθρο 2, ορίζει ότι «Αρμόδια Αρχή (competent authority) σημαίνει το Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων». Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις εν λόγω νομοθετικές διατάξεις. **Κρίνει ότι η Ρυθμιστική Αρχή είναι το Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας.** Το πρώτο ερώτημα που χρήζει απάντησης είναι το εξής: Υπάρχει αστική ευθύνη της Ρυθμιστικής Αρχής σε περίπτωση που η αιτία της πώσης αποδίδεται και στις δικές της αδυναμίες και παραλείψεις; Η απάντηση στο ερώτημα δεν ήταν δύσκολη λόγω της ύπαρξης σχετικής νομολογίας.

Στην *Swanson v. Canada* (1992) 1 F.C 408(C.A.) κατ' εφαρμογή των σχετικών αρχών της Αγγλικής Νομολογίας (βλ. *Home office v. Dorset Yacht Co Ltd* (1970) 2 All. E.R 294 (HL) που σχετίζονται με το δίκαιο της αμέλειας, κρίθηκε ότι όπου η ρυθμιστική αρχή παραλείπει να εκτελέσει τις υποχρεώσεις της που επιβάλλονται από το Νόμο και τους Κανονισμούς ενεργεί με αμέλεια. Λέχθηκαν, ανάμεσα σε άλλα, τα εξής:

« The Aeronautics Act and Regulations made thereunder if not explicitly imposing a duty of care to the general public, at least do so by implication in that this is the very reason for their existence. The flying public has no protection against avaricious airlines, irresponsible or inadequately trained pilots and defective aircraft if not the department of transport and must rely on it for enforcement of the law and regulations in the interest of public safety. Its expressed policy is, as it must be, to enforce these regulations, but when the extent and manner of the enforcement is insufficient and inadequate to provide the necessary protection, then it becomes more than a matter of policy, but one of operation and must not be carried out negligently or inadequately. While there may be no contractual duty of care to the public as plaintiff suggests this does not on itself protect defendant from liability in tort».

Σε μετάφραση

« Η Περί Αεροναυτικής Νομοθεσία και οι δυνάμει αυτής Κανονισμοί αν δεν εναποθέτουν σαφώς υποχρέωση επιμέλειας έναντι του κοινού εν γένει τουλάχιστον το πράττουν με εξυπακουόμενο τρόπο γιατί αυτός είναι ο πραγματικός λόγος της ύπαρξης τους. Το κοινό που χρησιμοποιεί τα αεροσκάφη δεν προστατεύεται από τις φιλάργυρες αεροπορικές εταιρείες, τους ανεύθυνους ή ανεπαρκώς εκπαιδευθέντες χειριστές και τα ελαττωματικά αεροσκάφη αν δεν προστατευθεί από το Τμήμα Μεταφορών και πρέπει να στηρίζεται σε αυτό για την επιβολή του Νόμου και των Κανονισμών προς το συμφέρον της Δημόσιας Ασφάλειας. Η εκφρασθείσα πολιτική του είναι, όπως πρέπει να είναι, η εφαρμογή αυτών των Κανονισμών, πλην όμως όπου η έκταση και ο τρόπος της επιβολής είναι ανεπαρκής και πλημμελής για να εξασφαλίσει την αναγκαία προστασία τότε αποτελεί ζήτημα όχι μόνο πολιτικής αλλά ζήτημα λειτουργίας και δεν πρέπει να διεξάγεται αμελώς ή ανεπαρκώς. Ενώ δεν υφίσταται συμβατική υποχρέωση επιμέλειας που οφείλεται στο κοινό αυτό από μόνο του δεν προστατεύει τον εναγόμενο από την αστική ευθύνη του δυνάμει του Δικαίου των αστικών αδικημάτων (Tort).»

Περαιτέρω, είναι θέση της νομολογίας ότι αν ένα πρόσωπο εκτελεί το θέσμιο καθήκον του (statutory duty) αμελώς (carelessly) έτσι που να προκαλεί ζημιά σε ένα μέλος του κοινού η οποία δεν θα είχε προκληθεί αν εκτελούσε σωστά το καθήκον του δυνατό να υπέχει ευθύνη (βλ. *Geldis v. Proprietors of Bann Reservoir (1878) 3 App.Cas.430, 455-456* η οποία έτυχε της επιδοκιμασίας της Δικαστικής Επιτροπής της Βουλής των Λόρδων στην *Home Office v Dorset Yacht Co Ltd*). (πιο πάνω).

Η Έκθεση της ΕΔΑΑΠ αναφέρεται στη διαχρονική αδυναμία εκτέλεσης από πλευράς της Ρυθμιστικής Αρχής των υποχρεώσεων επίβλεψης. Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι εν λόγω υποχρεώσεις είναι υποχρεώσεις που επιβάλλονται από το Νόμο 213(I)/2002, τις απαιτήσεις του ICAO που περιέχονται στα Παραρτήματα 1, 6, 8, 14 και 17 και τις απαιτήσεις του JAA. Δεν θα αναφερθεί στις λεπτομέρειες τους. Για τους σκοπούς απόδοσης ευθύνης αρκεί το πιο πάνω δεσμευτικό για την Επιτροπή συμπέρασμα της ΕΔΑΑΠ. Έχοντας υπόψη το πιο πάνω συμπέρασμα η Επιτροπή κρίνει ότι ισχύει το σκεπτικό της Swanson πιο πάνω. **Καταλήγει επομένως στο συμπέρασμα ότι η μαρτυρία αποκαλύπτει αστική ευθύνη για αμέλεια της Ρυθμιστικής Αρχής.**

Η Ρυθμιστική Αρχή συγκροτείται από φυσικά πρόσωπα. Είναι λοιπόν αναγκαίο να εξεταστεί ποιοι συγκεκριμένοι Φορείς ή άτομα εκτέλεσαν πλημμελώς τα καθήκοντα τους με αποτέλεσμα να φέρουν ευθύνη για τη διαπιστωθείσα αμέλεια.

Στην Έκθεση της ΕΔΑΑΠ (βλ. σελίδες 176-177) καταγράφονται οι λεπτομέρειες των όσων οδήγησαν στο πιο πάνω συμπέρασμα της περί Διαχρονικής Αδυναμίας της Ρυθμιστικής Αρχής. Παρατίθεται το σχετικό απόσπασμα.

« 3.1.9 ΤΠΑ Κύπρου

2. Υπήρχαν οργανωτικές ελλείψεις, αναφορικά με την ασφάλεια πτήσεων, στο ΤΠΑ Κύπρου, τουλάχιστον από το 1999 μέχρι τον χρόνο του ατυχήματος, παρόλο ότι από το 2003 και εντεύθεν είχαν ληφθεί ορισμένα διορθωτικά μέτρα. Οι ελλείψεις αυτές εμποδίζουν το ΤΠΑ να φέρει εις πέρας τις υποχρεώσεις του στην επίβλεψη της ασφάλειας πτήσεων εντός της Κύπρου, όπως προέκυψε από ευρήματα προηγούμενων αξιολογήσεων αναφερομένων σε:
 - α) Έλλειψη πόρων, προσωπικού με προσόντα και αδυναμία να καλύψει επαρκώς θέματα επίβλεψης ασφάλειας πτήσεων σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ICAO,
 - β) Υπερβολική εξάρτηση από την ΥΠΑ του Ηνωμένου Βασιλείου,
 - γ) Ανεπαρκή πρακτική εκπαίδευση των Κυπρίων επιθεωρητών, ώστε να αναλάβουν καθήκοντα για λογαριασμό του ΤΠΑ,
 - δ) Έλλειψη τεχνογνωσίας στο προσωπικό του ΤΠΑ, ώστε να εκτιμήσει την αποτελεσματικότητα ή τις τεχνικές πτυχές των αξιολογήσεων και του έργου που γινόταν από την ΥΠΑ του Ηνωμένου Βασιλείου,
 - ε) Αναποτελεσματικότητα του ΤΠΑ Κύπρου να εναρμονίσει την νομοθεσία και τους κανονισμούς της Κυπριακής Πολιτικής Αεροπορίας με τις διεθνείς απαιτήσεις (Πρότυπα και Συνιστώμενες Πρακτικές του ICAO),
 - στ) Ανεπάρκεια της δομής του ΤΠΑ, υπό τις παρούσες συνθήκες, να στηρίζει την επίβλεψη της ασφάλειας πτήσεων στην τρέχουσα και μελλοντική επιχειρησιακή δραστηριότητα,
 - ζ) Μη ύπαρξη διαδικασίας για την διαχείριση επικινδυνότητας (risk management),
 - η) Μη αξιοποίηση από το ΤΠΑ των προβλεπομένων από την σύμβαση υπηρεσιών από την ΥΠΑ του Ηνωμένου Βασιλείου, ως προς την πρακτική εκπαίδευση των Κυπρίων Επιθεωρητών, για λόγους ανεξάρτητους της ΥΠΑ του Ηνωμένου Βασιλείου,
 - θ) Έλλειψη υπευθυνότητας από το ΤΠΑ, ώστε να δίνει κατευθύνσεις προς την ΥΠΑ του Ηνωμένου Βασιλείου, για την εκπλήρωση των συμβατικών της υποχρεώσεων,
 - ι) Έλλειψη αποτελεσματικής εφαρμογής διορθωτικών σχεδίων ενέργειας για την διόρθωση ευρημάτων που εντοπίστηκαν σε προηγούμενες αξιολογήσεις (Μη εφαρμογή σε ποσοστό 46.57% των Πρότυπων και Συνιστώμενων Πρακτικών του ICAO, όταν υπέρβαση

του 15% δείχνει σημαντικά προβλήματα της δυνατότητας επίβλεψης από πλευράς Κράτους)».

Η Επιτροπή θα εξετάσει πρώτα το θέμα της ευθύνης που σχετίζεται με την παράγραφο (η) πιο πάνω. Για το θέμα αυτό αποκλειστική ευθύνη φέρουν οι διατελέσαντες διευθυντές του ΤΠΑ κατά την περίοδο μεταξύ **2003 - 2005 (βλ. επί του προκειμένου την επιστολή του κ. A. Varley ημερ. 27.10.2004 (Τεκμήριο 106) η οποία ομιλεί από μόνη της και της οποίας το περιεχόμενο δεν έχει αμφισβητηθεί. Βλ. επίσης τα συμπεράσματα της ΕΔΑΑΠ στις σελ. 78-80 πιο πάνω).**

Ακολούθως η Επιτροπή θα εξετάσει το θέμα της ευθύνης που προκύπτει από τα αναφερόμενα στις παραγράφους (θ) και (ι) πιο πάνω. Η εξέταση των όσων διαλαμβάνονται στις πιο πάνω παραγράφους καθιστά απαραίτητη την παράθεση του πραγματικού βάθρου το οποίο οδήγησε στα πιο πάνω συμπεράσματα.

Σύμφωνα με την ΕΔΑΑΠ αυτό βρίσκεται στις επιθεωρήσεις και στις αξιολογήσεις που έκαναν οι επιθεωρητές του ΤΠΑ κατά τα έτη 2003, 2004 και 2005. Η Επιτροπή θα αναφερθεί στις πιο σημαντικές απ' αυτές.

A: ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΕΡΟΠΛΟΙΜΟΤΗΤΑΣ **(AIRWORTHINESS SECTION)**

(i) Επιθεώρηση της A.T.C. LASHAM ημερομηνίας 4-5.12.2003

Η πιο πάνω επιθεώρηση αφορούσε τις διευθετήσεις συντήρησης του πιστοποιητικού αερομεταφορέα της HELIOS AIRWAYS από την A.T.C-LASHAM η οποία ήταν η εταιρεία συντήρησης των αεροσκαφών της HELIOS AIRWAYS με έδρα την Αγγλία. Διαπιστώθηκαν 7 ευρήματα. Σύμφωνα με επιστολή του Άγγλου συμβούλου κ. A Varley η HELIOS AIRWAYS έπρεπε να απαντήσει μέχρι τις 31.01.2003.

(ii) Επιθεώρηση της A.T.C LASHAM ημερομηνίας 2.06.2004

Η πιο πάνω επιθεώρηση αφορούσε - και πάλι - το ζήτημα της πιο πάνω επιθεώρησης του Δεκεμβρίου του 2003. Διαπιστώθηκε ότι τα εν λόγω ευρήματα δεν είχαν διορθωθεί.

(iii) Επιθεώρηση της A.T.C LASHAM ημερομηνίας 9 - 10.11.2004

Διαπιστώθηκαν 7 ευρήματα. Ο επιθεωρητής κ. A Varley έκαμε 9 σχόλια. Παρατίθενται μερικά από αυτά:

«Απογοητευτική επιθεώρηση, διάφορα επαναλαμβανόμενα ευρήματα. Η A.T.C LASHAM δεν μπόρεσε να προβάλει κανένα πραγματικό λόγο γιατί δεν έχουν κλείσει τα επαναλαμβανόμενα ευρήματα.

1. Η Helios Airways δεν φαίνεται να έχει κάνει επιθεώρηση επί των εργασιών διαχείρισης, συντήρησης κατά τα JAR OPS που πραγματοποιήθηκαν φέτος για λογαριασμό της από την A.T.C LASHAM. Αυτές οι εργασίες πρέπει να επιθεωρηθούν ώστε να βεβαιωθεί ότι η A.T.C LASHAM εκτελεί αυτές τις δραστηριότητες σε αποδεκτό επίπεδο ως ορίζεται στο συμβόλαιο.

2.

3. Η Helios Airways εξακολουθεί να μην επιστρέφει έγκαιρα συμπληρωμένη τεκμηρίωση συντήρησης, περιλαμβάνουσα τις εργασιακές ενότητες του ελέγχου και τεχνικά αρχεία. Αυτά τα έγγραφα πρέπει να αποσταλούν στα τεχνικά αρχεία αμέσως μόλις συμπληρωθούν. Επαναλαμβανόμενο εύρημα που είχε σημειωθεί κατά την αξιολόγηση του Ιουνίου του 2004.»

Στο ίδιο κείμενο αναφέρεται ότι 4 από τα ευρήματα ήταν επαναλαμβανόμενα ευρήματα που σημειώθηκαν κατά τις πιο πάνω αξιολογήσεις του Ιουνίου του 2004 και τρία από τα εν λόγω ευρήματα σημειώθηκαν κατά τις πιο πάνω αξιολογήσεις του Δεκεμβρίου του 2003.

Σε επιστολή του ημερομηνίας 12.11.2004 προς τον τεχνικό διευθυντή της A.T.C LASHAM ο κ. A. Varley ανέφερε:

«Είναι ατυχές το γεγονός ότι η επίσκεψη επεσήμανε επαναλαμβανόμενες διαπιστώσεις από τις επιθεωρήσεις μου του Δεκεμβρίου 2003 και του Ιουνίου 2004. Τα ευρήματα 1, 3, 4, 5 και 6 θα αναβαθμιστούν σε επίπεδο 1 αν μέχρι την 17^η Δεκεμβρίου δεν έχει γίνει διορθωτική ενέργεια. Τότε η έγκριση διαχείρισης συντήρησης κατά JAR OPS και το AOC της Helios Airways θα ανακληθούν. Ενώ είναι ευθύνη της Helios Airways να διασφαλίσει ότι αυτά τα θέματα θα διορθωθούν ικανοποιητικά η A.T.C LASHAM φαίνεται να έχει υποχρέωση προκύπτουσα από συμβόλαιο να αντιμετωπίσει τις διαπιστώσεις 4,5,6 και 7 και να παρακολουθήσει την αναληφθείσα ενέργεια ώστε να διορθώσει τις διαπιστώσεις 2 και 3.»

Με επιστολή του ημερομηνίας 12.11.2004 ο Διευθυντής του ΤΠΑ πληροφόρησε τον υπόλογο διευθυντή της Helios Airways ως εξής (η επιστολή είχε υπογραφεί από τον κύριο Α. Πασπαλίδη):

« Προκαλεί μείζονα ανησυχία στο ΤΠΑ το γεγονός ότι η Helios Airways δεν έκανε, φέτος, καμία παρακολούθηση της ποιότητας της A.T.C LASHAM, ως απαιτείται από το JAR OPS 1.900. Διάφορα σοβαρά επαναλαμβανόμενα ευρήματα επισημάνθηκαν στη διάρκεια της αξιολόγησης μας, τα οποία σύμφωνα με τις διαδικασίες του JAA θα πρέπει να ταξινομηθούν ως ευρήματα επιπέδου 1. Το εύρημα επιπέδου 1 δεν αφήνει επιλογή στο ΤΠΑ παρά να αναστείλει το πιστοποιητικό αερομεταφοράς (AOC) σας μέχρι την αποκατάσταση του προβλήματος, εάν πρόκειται να τηρηθούν οι απαιτήσεις του JAA. Παρ' όλα αυτά τα ευρήματα έχουν προσωρινά ταξινομηθεί ως επιπέδου 2, ώστε να δώσουν χρόνο στην Helios Airways να τα διορθώσει. Μέχρι την 17^η Δεκεμβρίου πρέπει να έχει βεβαιωθεί ότι όλα τα ευρήματα των επιθεωρήσεων μας έχουν διορθωθεί. Εάν αυτό δεν επιτευχθεί τα εκκρεμούντα ευρήματα θα ταξινομηθούν ως επιπέδου 1».

(iv) **Επιθεώρηση 8 και 9.6.2005**

Η πιο πάνω επιθεώρηση κατέγραψε 9 ευρήματα επιπέδου 2. Ζητήθηκε από την Helios Airways να διορθωθούν μέχρι τις 31.7.2005 (βλ. επιστολή ημερ. 10.6.2005). Η Helios Airways απάντησε με e-mail ημερ. 2.8.2005. Ο κ. A. Varley αντέδρασε με e-mail ημερ. 3.8.2005. Πληροφόρησε την Helios Airways ότι το e-mail από μόνο του δεν ήταν αρκετό εκτός αν ακολουθούσε επιστολή. Ζήτησε όπως τα ευρήματα διορθωθούν εντός της δοθείσας προθεσμίας και η ανταπόκριση ότι σχεδιάζονται μέτρα που θα ληφθούν σε κάποια μελλοντική ημερομηνία δεν είναι αποδεκτή χωρίς την έγκριση του Τ.Π.Α. Υπενθύμισε ότι παράλειψη διόρθωσης ευρήματος επιθεώρησης εντός της δοθείσας προθεσμίας θα σήμαινε την αναστολή του πιστοποιητικού αερομεταφοράς. Στη διόρθωση των ευρημάτων των επιθεωρήσεων – κατέληξε ο κ. Varley - πρέπει να δίδεται η πιο ψηλή προτεραιότητα. Δόθηκε χρόνος στην Helios Airways να διορθώσει τα ευρήματα μέχρι τις 19.8.2005.

Μεσολάβησε το τραγικό συμβάν και τα ευρήματα διορθώθηκαν μέχρι τις 15.9.2005.

Η αξιολόγηση της Επιτροπής

Όπως έχει ήδη υποδειχθεί αντικείμενο της εξέτασης είναι τα όσα καταλογίζονται στο Τ.Π.Α. από την έκθεση της ΕΔΑΑΠ.

Σε σχέση με τις επιθεωρήσεις δεν παρίσταται ανάγκη να αξιολογηθεί η σοβαρότητα των ευρημάτων των επιθεωρήσεων. Αρκεί να ληφθεί ότι η έλλειψη αποτελεσματικής εφαρμογής διορθωτικών σχεδίων ενέργειας για την διόρθωση ευρημάτων που εντοπίστηκαν σε προγραμματισμένες αξιολογήσεις περιλαμβάνεται, σύμφωνα με τα συμπεράσματα της ΕΔΑΑΠ, στα λανθάνοντα αίτια της πτώσης. Τα συμπεράσματα αυτά είναι δεσμευτικά για την Επιτροπή.

Ποιος ήταν, σύμφωνα με τους κανονισμούς ο ενδεδειγμένος τρόπος αντιμετώπισης των ευρημάτων επιπέδου 2 των επιθεωρήσεων. Προβλέπεται από τον Καν. MB 605 του JAA ο οποίος έχει ως εξής:

- «2. For level 2 findings, the competent authority shall grant a corrective action period appropriate to the nature of the finding that shall not be more than three months. In certain circumstances, at the end of this first period and subject to the nature of the finding, the competent authority can extend the three month period subject to a satisfactory corrective action plan.
- (b) Action shall be taken by the competent authority to suspend in whole or part the approval in case of failure to comply within the timescale granted by the competent authority».

Σε μετάφραση:

- «2. Για ευρήματα επιπέδου 2, η αρμόδια αρχή θα παρέχει περίοδο λήψης διορθωτικών μέτρων ανάλογα με τη φύση των ευρημάτων, η οποία δεν θα υπερβαίνει τους τρεις μήνες. Σε ορισμένες περιπτώσεις, στο τέλος αυτής της πρώτης περιόδου και λαμβανομένης υπόψη της φύσεως του ευρήματος, η αρμόδια αρχή μπορεί να παρατείνει την τριμήνη περίοδο τηρουμένου ενός ικανοποιητικού σχεδίου λήψης διορθωτικών μέτρων.
- (β) Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να λάβει μέτρα για ολική ή μερική αναστολή της έγκρισης σε περίπτωση παράλειψης συμμόρφωσης εντός της προθεσμίας που χορηγείται από την αρμόδια αρχή».

Σύμφωνα με την ορθή ερμηνεία του πιο πάνω Κανονισμού η παράταση που μπορεί να δοθεί δεν μπορεί να υπερβαίνει την αρχική περίοδο των 3 μηνών.

Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η Αρμόδια Αρχή διέθετε ένα πολύ ισχυρό όπλο. Εκείνο της αναστολής της άδειας. Παρά ταύτα μέχρι τον Νοέμβριο του 2004 και ενώ είχε παρέλθει η προθεσμία που προβλέπεται από τους κανονισμούς, ο Άγγλος σύμβουλος κ. Varley δεν συνιστά χρήση της εξουσίας που παρέχεται στην αρμόδια αρχή από τον πιο πάνω κανονισμό. Στα σχόλια του που σχετίζονται με την επιθεώρηση του Νοεμβρίου του 2004 κάμνει λόγο για **“απογοητευτική επιθεώρηση”** και για διάφορα **“επαναλαμβανόμενα ευρήματα”**. Στην δε επιστολή του ημερ. 12.11.2004 προς τον Τεχνικό Διευθυντή της A.T.C. Lasham αναφέρεται στο ατυχές γεγονός των «επαναλαμβανόμενων διαπιστώσεων από τις επιθεωρήσεις του Δεκεμβρίου του 2003 και του Ιουνίου του 2004».

Ο κ. A. Varley κτυπούσε μια στο καρφί και μια στο πέταλο. Από τη μια αποδοκίμαζε φραστικά – μόνο – «την απογοητευτική επιθεώρηση» με τα επαναλαμβανόμενα ευρήματα και από την άλλη έμμεσα την επιδοκίμαζε με το να μη εισηγείται τη λήψη των μέτρων που προβλέπονται από τους κανονισμούς, οι οποίοι σύμφωνα με την ενώπιον της Επιτροπής μαρτυρία πρέπει να τυγχάνουν άκαμπτης εφαρμογής.

Ούτε και ο επικεφαλής του Τομέα Αεροπλοΐμότητας ο κ. Πασπαλίδης λειτούργησε προς την κατεύθυνση εφαρμογής του πιο πάνω κανονισμού. Ούτε και ενημέρωσε τον τότε Διευθυντή του Τ.Π.Α. κ. Σ. Βασιλείου. Απέστειλε την πιο πάνω επιστολή ημερ. 12.11.2004 στην οποία περίγραψε τα σχετικά ευρήματα ως ευρήματα επιπέδου 1, τα οποία υποβάθμισε σε ευρήματα επιπέδου 2 για να δοθεί χρόνος στην Helios Airways να τα διορθώσει. Όπως είπε ο σκοπός της επιστολής ήταν η άσκηση πίεσης στην Helios Airways. Το πραγματικό και δεσμευτικό επίπεδο – πρόσθεσε ο κ. Πασπαλίδης - των ευρημάτων ήταν εκείνο που βρισκόταν στο Έντυπο 13. Η Επιτροπή θεωρεί τον τρόπο χειρισμού του θέματος από τον κ. Πασπαλίδη άκομφο και ατυχή για τους εξής λόγους:

Η πραγματική πίεση ασκείται μέσα από την εφαρμογή των κανονισμών και όχι με τον τρόπο που έχει επιχειρηθεί από τον κ. Πασπαλίδη. Το γεγονός ότι τα ευρήματα είχαν διαπιστωθεί από το Δεκέμβριο του 2003 δικαιολογούσαν κατά την κρίση της Επιτροπής την επίκληση του πιο πάνω κανονισμού και δεν χρειαζόταν ο χειρισμός που έγινε με την εν λόγω επιστολή.

Τα ευρήματα της επιθεώρησης του Νοεμβρίου θεωρήθηκαν ότι έκλεισαν αφού λήφθηκαν υπόψη τα μέτρα που είχε λάβει η «Helios Airways». Πλην όμως σύμφωνα με τη μαρτυρία του κ. Μ. Παντελή τα μέτρα που λήφθηκαν δεν δικαιολογούσαν κλείσιμο μερικών από τα ευρήματα.

Υπάρχει και ένα στοιχείο το οποίο αναδεικνύει την απροθυμία του κ. Varley να βοηθήσει την Επιτροπή. Σχετίζεται με την πιο κάτω επιστολή του Τεχνικού Διευθυντή (Technical Administrator) κ. Malcom Vincent, ημερ. 15.11.2004 την οποία έστειλε στον κ. A. Varley σχετικά με την επιθεώρηση του Νοεμβρίου του 2004.

«... Έχω γράψει νέες διαδικασίες για ολοκλήρωση των ελέγχων (check clearance) οι οποίες θα μπορούσαν να κλείσουν τη πλειοψηφία των ευρημάτων σας, με την προϋπόθεση ότι η Helios Airways θα συνεργαστεί και μας στείλει τα δεδομένα. Γνωρίζω ότι αυτό δεν είναι δικαιολογία, αλλά μπορεί κανείς να οδηγήσει ένα άλογο στο νερό αλλά δεν μπορεί να το αναγκάσει να πει. Παρομοίως, μπορεί κανείς να ζητήσει δεδομένα, αλλά αυτό δε σημαίνει ότι θα τα στείλουν και ύστερα από κάποιο χρόνο τα παρατάει κανείς και δεν ξαναζητάει. Γνωρίζω ότι αυτή δεν είναι η σωστή συμπεριφορά ή τρόπος που πρέπει να διέπει τις σχέσεις μας, αλλά μετά από κάποιο καιρό τα παρατάει κανείς – όπως έκανα κι εγώ ...».

Επί του προκειμένου ο κ. Varley απάντησε ότι δεν γνώριζε τί και ποιους εννοούσε με τις πιο πάνω αναφορές του ο κ. Vincent. Πλην όμως απάντησε στην επιστολή. Η μαρτυρία αποκάλυψε ότι ο κ. Vincent εννοούσε την Helios Airways (βλ. μαρτυρία κ. Μ. Παντελή) Αυτό σίγουρα το γνώριζε και ο κ. A. Varley. Ωστόσο ήταν πρόθυμος να το αποκαλύψει, προφανώς για να μην κριθεί για την παράλειψή του να εισηγηθεί μέτρα εναντίον της Helios Airways παρά τις σοβαρές επισημάνσεις που γίνονταν στην επιστολή του κ. Vincent.

Επί του προκειμένου η Επιτροπή παρατηρεί τα εξής:

- (α) Ο κ. Varley είχε ταχθεί να ελέγχει την Helios Airways. Παρά ταύτα ήταν απρόθυμος να τη θίξει.

- (β) Η εν λόγω επιστολή του κ. Vincent περιλάμβανε σοβαρότατες αιχμές κατά της Helios Airways. Ωστόσο ο κ. Varley δεν είχε εισηγηθεί τη λήψη οποιωνδήποτε μέτρων εναντίον της.

B. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ ΠΤΗΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

(I) Επιθεώρηση Ιουλίου του 2004

Η πιο πάνω επιθεώρηση έλαβε χώραν μεταξύ 19.7.2004 – 22.7.2004. Αφορούσε ανάμεσα σ' άλλα τους εξής τομείς:

- (i) Περιορισμούς στους χρόνους πτήσης
- (ii) Μητρώα εκπαίδευσης
- (iii) Επιθεώρηση πτήσης
- (iv) Επιθεώρηση αεροσκάφους
- (v) Εγχειρίδιο επιχειρήσεων
- (vi) Σύστημα ποιότητας
- (vii) Εκπαίδευση πληρώματος καμπίνας

Η επιθεώρηση κατέγραψε 19 ευρήματα. Από το χρονοδιάγραμμα που δόθηκε για τη λήψη διορθωτικών μέτρων φαίνεται ότι τα ευρήματα είχαν επισημανθεί ως επείγοντα. 6 από τα ευρήματα έπρεπε να διορθωθούν εντός 7 ημερών, 7 πριν από την επόμενη πτήση και 6 αμέσως. Στα σχόλια των επιθεωρητών καταγράφονται τα εξής:

«Η έλλειψη ελέγχου στην Διεύθυνση Επιχειρήσεων είναι τώρα μη αποδεκτή αφού υπάρχει μαρτυρία ότι γίνονται συμβιβασμοί στην ασφάλεια πτήσεων. Πρέπει να ζητηθεί από τον Υπόλογο Διευθυντή να προβεί σε επίσημη αναθεώρηση της δομής της Διεύθυνσης καθώς και του προσωπικού, δεδομένου ότι τώρα σαφώς απαιτείται επείγουσα ενέργεια».

Η έκθεση της επιθεώρησης περιελάμβανε διαπιστώσεις ότι οι χειριστές με διευθυντικά καθήκοντα βρέθηκαν, να μην αφιερώνουν επαρκή χρόνο στο γραφείο τους (για διοικητικά καθήκοντα), οι φάκελοι εκπαίδευσης που εξετάστηκαν ήταν ελλιπείς, είχαν αγνοηθεί οι παραβιάσεις του ελάχιστου αριθμού των ημερών ανάπαυσης των πληρωμάτων ως προέκυπτε από το πρόγραμμα απασχόλησης, ενώ από τους φακέλους του ΠΘΔ που εξετάστηκαν έλειπαν πιστοποιητικά επάρκειας για την περίπτωση μη ικανότητας εκτέλεσης των καθηκόντων του χειριστή (Pilot Incapacitation). Τα ευρήματα που

κατεγράφησαν στην κατηγορία **«Επιθεώρηση αεροσκαφών / Εγκαταστάσεων, και Επιθεώρηση Οργανισμού»** χαρακτηρίστηκαν όλα ως **«...συμπτώματα έλλειψης ελέγχου στη διαχείριση της επιχειρησιακής δραστηριότητας»**, τα οποία είχαν **«...ως αποτέλεσμα οι χειριστές να εξουσιοδοτούνται να εκτελούν πτήσεις δημοσίων μεταφορών χωρίς να έχουν την απαραίτητη επάρκεια, κ.λ.π.»**.

Σύμφωνα με μια ιδιόχειρη σημείωση ημερ. 18.3.2005 που ήταν καταγραμμένη στην τελευταία σελίδα της έκθεσης «όλα τα ευρήματα σ' αυτή την έκθεση έχουν ξεκαθαρίσει τελικά μέχρι την επιθεώρηση της 7 - 10 Μαρτίου 2005».

(II) Επιθεώρηση 7 – 10 Μαρτίου 2005

Τα αποτελέσματα της πιο πάνω επιθεώρησης καταγράφονται σε επιστολή ημερ. 17.3.2005, του Άγγλου Συμβούλου – Επιθεωρητή κ. J. Taylor προς το Διευθυντή Πτητικών Επιχειρήσεων της Helios Airways Ltd. Είναι αξιοσημείωτο ότι ο εν λόγω σύμβουλος υπέγραψε την πιο πάνω επιστολή εκ μέρους του Διευθυντή του Τμήματος Πολιτικής Αεροπορίας, παρά την εγκύκλιο του Διευθυντή ημερ. 24.8.2004 ότι η άμεση αλληλογραφία μεταξύ του Άγγλου Επιθεωρητή και της εταιρείας έπρεπε να τερματισθεί.

Μεταφέρεται μέρος της επιστολής ημερ. 17.3.2005 όπως έχει συνοψισθεί στην έκθεση της ΕΔΑΑΠ.

«Το Σύστημα Ποιοτικού Ελέγχου και τα Εγχειρίδια Ποιότητας και Επιχειρησιακής Εκμετάλλευσης συνέχιζαν να παρουσιάζουν σοβαρές ελλείψεις και ο συνιστώμενος χρονικός ορίζοντας για αντιμετώπιση συγκεκριμένων θεμάτων είχε οριστεί από δύο έως τρεις μήνες. Ο επιθεωρητής ανέφερε ότι: **Δεν είχαν ενημερωθεί σχετικά με το θέμα της ποιότητας όλοι οι εργαζόμενοι στην εταιρεία, όπως απαιτείται ...** Επίσης ανέφερε ότι: **Οι Διευθυντές Πτητικής Εκμετάλλευσης και Εδάφους και ο Διευθυντής Τεχνικού Τμήματος και Συντήρησης δεν είχαν παρακολουθήσει τις συσκέψεις** (τριμηνιαίες ανασκοπήσεις ποιότητας διευθυντικών καθηκόντων), **ως απαιτείται.**

Ο επιθεωρητής έγραψε ότι θέματα σχετικά με τον έλεγχο αρχείων εκπαίδευσης αναμένοντο να αντιμετωπισθούν από τον νέο – υπό πρόσληψη Διευθυντή Εκπαίδευσης και Προτύπων (δεν σημειώνεται ημερομηνία). Άλλες περιοχές ενδιαφέροντος ήταν ο εντοπισμός και η επεξεργασία Αναφορών Διακριτικής Ευχέρειας του Κυβερνήτη (Commander Discretion Reports) (διαφορές από τους περιορισμούς χρόνου πτήσης) καθώς και η εκπαίδευση. Μία ανασκόπηση της

οργάνωσης και διοίκησης της εταιρείας οδήγησε τον επιθεωρητή να σημειώσει ότι: **... Η οργάνωση και διοίκηση της Helios Airways καθώς και της σχετικής επιχειρησιακής εποπτείας δεν ανταποκρίνονται στην κλίμακα και στο σκοπό της τρέχουσας πτητικής εκμετάλλευσης.»**

Σε σχέση με μερικά από τα ευρήματα δόθηκε χρόνος 3 μηνών για λήψη διορθωτικών μέτρων, σε μερικά χρόνος 2 μηνών και σε άλλα χρόνος 14 ημερών.

Σημειώνεται ότι σύμφωνα με την πιο πάνω επιστολή τα διορθωτικά μέτρα έπρεπε να ληφθούν το αργότερο μέχρι τις 17.6.2005. Ένα από τα ευρήματα έκλεισε κατά την επιθεώρηση της 19 – 26.9.2005 και ένα άλλο μέχρι την επιθεώρηση της 19 – 26.9.2005.

Η σύνοψη του Άγγλου Επιθεωρητή κατέγραψε, ανάμεσα σ' άλλα και τα εξής:

«Ο κύριος τομέας ανησυχίας που πηγάζει από τις επιθεωρήσεις είναι εκείνος της έλλειψης πόρων, με αποτέλεσμα να μην έχει η εταιρεία το σχετικό, προσωπικό σε ορισμένους τομείς της επιχειρησιακής εκμετάλλευσης. Ειδικώς στον προγραμματισμό πτήσεων (rostering / crewing) όπου αν το μέλος του προσωπικού ασθενήσει ή αν για κάποιο λόγο θα πρέπει να απουσιάσει για οποιονδήποτε χρόνο, αυτό θα προκαλούσε σημαντικά προβλήματα. Ομοίως στον έλεγχο των επιχειρήσεων που ο Διευθυντής δεν έχει αντικαταστάτη και μια περίοδος απουσίας ομοίως θα δημιουργήσει σημαντικά προβλήματα.

Πρέπει να ληφθεί ότι δεδομένης της επιθυμίας της Εταιρείας να επεκτείνει τις επιχειρήσεις της με ακόμη ένα αεροσκάφος, είτε με ενοικίαση με το πλήρωμα (wet leased) ή όχι το ζήτημα της Διεύθυνσης και Διοίκησης που δεν συνάδει με την παρούσα κλίμακα των επιχειρήσεων είναι σοβαρό, το οποίο θα πρέπει να εξεταστεί όταν οποιαδήποτε τέτοια επέκταση θα τύχει τυπικής έγκρισης.

Συμβουλεύουμε να γίνει επίσκεψη παρακολούθησης στις 27 – 28 Απριλίου για να κριθούν τα μέτρα που λήφθηκαν για συμμόρφωση με τα πιο πάνω ευρήματα.»

Στους σχετικούς φακέλους δεν έχει εντοπιστεί οποιαδήποτε επίσκεψη κατά τον Απρίλιο του 2005.

(III) Έκθεση του Άγγλου Επιθεωρητή κ. Jim Taylor ημερ. 16.6.2005

Στην πιο πάνω έκθεση καταγράφεται ότι:

«Η αλλαγή στην ιδιοκτησία της εταιρείας έλαβε χώραν το Γενάρη αυτού του έτους. Αναμενόταν ότι εφόσον οι νέοι ιδιοκτήτες είχαν ήδη εμπλοκή στην αεροπορική βιομηχανία αυτό θα έφερνε ωφέληματα με τη μορφή βελτιωμένων πόρων. Υπάρχει λίγη μαρτυρία ότι αυτό λαμβάνει χώραν αλλά μέχρι τώρα τίποτε το σπουδαίο.

Τα περισσότερα από τα ζητήματα που εντοπίστηκαν στον προηγούμενο έλεγχο έχουν διορθωθεί ικανοποιητικώς. Επίσης υπάρχει μαρτυρία για βελτιωμένο διοικητικό χρόνο για τους πιλότους διεύθυνσης. Αυτό το τελευταίο αποτελεί εξέλιξη που καλωσορίζεται αλλά αναμένεται να φανεί αν αυτό θα συνεχισθεί κατά τη διάρκεια της πολυάσχολης καλοκαιρινής περιόδου. Η εξαίρεση σ' αυτό είναι ο αρχι-πιλότος ο οποίος ενώ είναι ο μόνος TRE δαπανά τον περισσότερο χρόνο του στον εξομοιωτή και δεν παίρνει επαρκή χρόνο γραφείου. Αυτό πρέπει να αλλάξει στο προσεχές μέλλον όταν ο νέος T.M. επαναεπικυρωθεί ως TRE επί του B737 και ο ρόλος εκπαίδευσης/έλεγχος μπορεί να διαμοιρασθεί.

Συνοψίζοντας φαίνεται να υπάρχει μια βελτίωση στις προσπάθειες της Διεύθυνσης να αντιμετωπίσει θέματα που προέκυψαν από τους Κανονιστικούς Ελέγχους. Και δεύτερον, φαίνεται να υπάρχει μικρή βελτίωση στους πόρους, αλλά απομένει να φανεί πόσο ακόμα θα συνεχιστούν αυτές οι βελτιώσεις και το κατά πόσον θα επακολουθήσουν περαιτέρω βελτιώσεις».

Στην ίδια έκθεση ο Άγγλος Σύμβουλος συνιστά όπως συνεχισθεί το πιστοποιητικό αερομεταφορέα (A.O.C.).

Ο υπεύθυνος του Τομέα Πτητικών Επιχειρήσεων κ. Στ. Ανδρονίκου συμφώνησε με την εισήγηση του κ. Taylor για την συνέχιση του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα. Μάλιστα αξιολόγησε και κατά κάποιο τρόπο την έκθεση του κ. Taylor.

Σημείωσε τα εξής:

«Οι παρατηρήσεις του καπετάνιου Taylor συνιστούν την αληθή εικόνα της σημερινής λειτουργίας της Helios . Συνιστώ συνέχιση του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα».

Η αξιολόγηση της Επιτροπής

(i) Επιθεώρηση του Ιουλίου του 2004

Ο επιθεωρητής που είχε διενεργήσει την επιθεώρηση του Ιουλίου του 2004 αφού κατέγραψε τα ευρήματα και έδωσε προθεσμία διόρθωσης τους - άμεση, πριν από την επόμενη πτήση, εντός 7 ημερών - σχολίασε ότι υπάρχει μαρτυρία ότι γίνονται συμβιβασμοί στην ασφάλεια των πτήσεων. Η Επιτροπή έχοντας υπόψη τη μαρτυρία διαπιστώνει ότι τα εν λόγω σχόλια αντανakλούσαν την σοβαρότητα των ευρημάτων. Εύλογα αναμενόταν ότι η Helios Airways θα

ετίθετο κάτω από αυστηρή και συνεχή παρακολούθηση για να διασφαλισθεί η διόρθωση των ευρημάτων εντός της δοθείσας προθεσμίας. Αυτή η αναγκαιότητα τέθηκε ενώπιον όλων των στελεχών του Τομέα – κ.κ. Στ. Ανδρονίκου, Φ. Μιχαήλ και Χρ. Ιωακείμ. Δεν ήταν σε θέση να διαφωτίσουν την Επιτροπή. Ούτε έχουν εντοπισθεί οποιαδήποτε έγγραφα που να τεκμηριώνουν την παρακολούθηση. Έχει μόνο εντοπισθεί η πιο κάτω σημείωση ημερ. 18.3.2005 που υπογράφεται από τον επιθεωρητή κ. Taylor ότι:

«Όλα τα ευρήματα σ' αυτή την έκθεση είχαν ξεκαθαριστεί τελείως μέχρι την επιθεώρηση της 7/10 Μαρτίου 2005».

Η Επιτροπή διαπιστώνει εκ νέου την ίδια τακτική από έναν Άγγλο επιθεωρητή. Την ολέθρια τακτική της αποδοκιμασίας και επιδοκιμασίας. Αυστηρά σχόλια από τη μια, περί συμβιβασμού της ασφάλειας των πτήσεων, και απουσία λήψης οποιωνδήποτε μέτρων από την άλλη.

(ii) Η επιθεώρηση της 7 – 10/3/2005

Η πρώτη παρατήρηση της Επιτροπής είναι ότι τα ευρήματα δεν διορθώθηκαν εντός της δοθείσας προθεσμίας που ήταν η 17^η Ιουνίου 2005. Μερικά διορθώθηκαν κατά το Σεπτέμβριο του έτους 2005. Εν τούτοις απουσιάζει η λήψη οποιωνδήποτε μέτρων. Προβάλλει το εύλογο ερώτημα γιατί να τίθεται προθεσμία εφόσον δεν υπάρχει κόστος όταν δεν τηρείται.

Η δεύτερη παρατήρηση της Επιτροπής σχετίζεται με τις επισημάνσεις του κ. Taylor που αφορούν την έλλειψη πόρων που είχαν σαν αποτέλεσμα να μην έχει η εταιρεία το σχετικό προσωπικό σε ορισμένους τομείς.

Επί του προκειμένου η Επιτροπή έχει την άποψη ότι το θέμα των πόρων έχει σχέση με τα οικονομικά δεδομένα του αερομεταφορέα. Αυτά διέπονται από τον Κανονισμό (ΕΟΚ) αρ. 2407/92 του Συμβουλίου της 23^{ης} Ιουλίου 1992 Περί της έκδοσης αδειών των αερομεταφορέων ο οποίος τυγχάνει εφαρμογής δυνάμει του αρ. 113 του Νόμου 213(Ι)/2002.

Στο προοίμιο του Κανονισμού 2407/92 προβλέπεται: «Ότι προς διασφάλιση της αξιοπιστίας και επάρκειας των παρεχόμενων υπηρεσιών είναι απαραίτητο να εξασφαλισθεί ότι ένας αερομεταφορέας εκτελεί δρομολόγια ανά πάσα στιγμή υπό υγιείς οικονομικές συνθήκες και με υψηλό επίπεδο ασφάλειας»

Σχετικά είναι και τα αρ. 5(1)(α)(β) και (5) του εν λόγω Κανονισμού τα οποία ορίζουν:

«Άρθρο 5

1. Κάθε αιτούσα επιχείρηση αεροπορικών μεταφορών στην οποία χορηγείται άδεια εκμετάλλευσης για πρώτη φορά πρέπει να είναι σε θέση να αποδεικνύει κατά τρόπο ικανοποιητικό στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους που έχει εκδώσει την άδεια:
 - (α) ότι μπορεί να ανταποκριθεί, ανά πάσα στιγμή, στις τρέχουσες και μελλοντικές υποχρεώσεις της, που έχουν καθοριστεί με βάση ρεαλιστικές εκτιμήσεις, για περίοδο 24 μηνών από την έναρξη των δραστηριοτήτων του και
 - (β) ότι μπορεί να ανταποκριθεί στα λογικώς αναμενόμενα πάγια και λειτουργικά έξοδα τα οποία συνεπάγονται οι δραστηριότητες αυτές, σύμφωνα με το επιχειρηματικό του πρόγραμμα για περίοδο τριών μηνών από την έναρξη τους, χωρίς να χρησιμοποιήσει τα εξ αυτών έσοδα.
- (5). Οι αρχές που χορηγούν τις άδειες μπορούν, ανά πάσα στιγμήν και, εν πάση περιπτώσει, όταν υπάρχουν σαφείς ενδείξεις οικονομικών προβλημάτων σε αερομεταφορέα στον οποίο έχουν χορηγήσει άδεια, να ελέγχουν τη χρηματοοικονομική του απόδοση, και να αναστέλλουν ή να ανακαλούν την άδεια εάν εκτιμούν ότι ο αερομεταφορέας δεν μπορεί πλέον να αντιμετωπίσει τις υφιστάμενες και δυνητικές υποχρεώσεις του για περίοδο δώδεκα μηνών. Οι εν λόγω αρχές μπορούν επίσης να χορηγούν προσωρινή άδεια μέχρις ότου αναδιοργανωθεί οικονομικά ο αερομεταφορέας, με την προϋπόθεση ότι δεν διακυβεύεται η ασφάλεια».

Προκύπτει από τα πιο πάνω ότι η Αρμόδια Αρχή διαθέτει αποτελεσματικές θεραπείες. Ωστόσο ο κ. Taylor επισημάνει τις ελλείψεις υποδεικνύει ότι είναι «ο κύριος τομέας ανησυχίας» αλλά παραλείπει να εισηγηθεί τη λήψη μέτρων ή – τουλάχιστον – την απειλή λήψης μέτρων. Άλλη μια περίπτωση αποδοκιμασίας η οποία μένει στα χαρτιά.

Η τρίτη επισημάνση αναφέρεται στις παρατηρήσεις του κ. Taylor που σχετίζονται με το ενδεχόμενο επέκτασης του στόλου της εταιρείας «είτε με ενοικίαση με το πλήρωμα (wet leased) ή όχι. Λίγους μήνες αργότερα – το Μάιο του 2005 – η Helios Airways ενοικίασε με την έγκριση του Τ.Π.Α. ένα Αιγυπτιακό αεροπλάνο (αεροσκάφος και πλήρωμα wet leased). Πλην όμως το

«ζήτημα της διεύθυνσης και διοίκησης που δεν συνάδει με την παρούσα κλίμακα των επιχειρήσεων», δεν εξετάστηκε όπως είχε υποδείξει ο κ. Taylor.

Η Επιτροπή έθεσε το πιο πάνω θέμα στα στελέχη του Τ.Π.Α. για να το σχολιάσουν. Δεν ήταν σε θέση να πουν ότι εξετάστηκε. Πρόβαλαν το επιχείρημα ότι η ενοικίαση του εν λόγω αεροσκάφους δεν συνιστούσε επέκταση γιατί ήταν ενοικίαση με το πλήρωμα. Η Επιτροπή θεωρεί ότι το επιχείρημα δεν ευσταθεί. Πρώτον γιατί η εισήγηση του κ. Taylor περιλάμβανε και ενοικίαση με πλήρωμα (wet leased) και δεύτερον γιατί σύμφωνα με τη μαρτυρία μόνο στο αρχικό στάδιο τα πληρώματα καμπίνας ήταν Αιγυπτιακά. Σε μεταγενέστερο στάδιο τα πληρώματα καμπίνας αποτελούντο από αεροσυνοδούς της Helios Airways.

Ποίοι από το Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας ευθύνονται για τις παραλείψεις οι οποίες θεμελίωσαν το λανθάνον αίτιο με αρ. 2 και την συνακόλουθη αστική ευθύνη του Τ.Π.Α.

Στη διάρκεια της ενώπιον της Επιτροπής διαδικασία έγινε πολύς λόγος επί του κατά πόσο το Τ.Π.Α. ήταν σε θέση να επιτηρεί ή επιβλέπει την ασφάλεια των πτήσεων. Παρά το επί του προκειμένου συμπέρασμα της ΕΔΑΑΠ (βλ. σελ. 78-80 πιο πάνω), ακούστηκε σχετική μαρτυρία. Αυτό ήταν απαραίτητο για να διαπιστωθεί το θέμα της ευθύνης για την εν λόγω ανεπάρκεια. Παρουσιάσθηκε μαρτυρία επί του κατά πόσο οι επικεφαλής των δύο Τομέων – Αεροπλοϊμότητας και Πτητικών Επιχειρήσεων – και τα υπόλοιπα στελέχη των δύο Τομέων είχαν συμπληρώσει την εκπαίδευσή τους σε βαθμό που τους καθιστούσε ικανούς να εκτελούν τα καθήκοντα τους.

Επί του προκειμένου ο συντονιστής της μονάδας Ασφάλειας Πτήσεων κ. Αγησιλάου είπε στην Επιτροπή:

«Στους άλλους Τομείς, τουλάχιστον για την Αεροπλοϊμότητα, είχαν ήδη μπει αρκετά στο θέμα, οπότε μπορούσαν να αξιολογήσουν ελέγχους που έκαναν οι Άγγλοι και συμμετείχαν και στους ελέγχους που έκαναν οι Άγγλοι. Στον Τομέα των Πτητικών Επιχειρήσεων όμως, δεν είχαμε καν, το προσωπικό που είχαμε ήταν πολύ λίγο και δεν υπήρχε ούτε η απαραίτητη εκπαίδευση για να μπορέσουν να ελέγξουν το έργο των Άγγλων».

Είπε, επίσης, ότι η πρακτική εκπαίδευση των κ.κ. Α. Πασπαλίδη και Μ. Παντελή πρέπει να ολοκληρώθηκε μέχρι τον Απρίλιο του έτους 2005 η δε

εκπαίδευση των κ.κ. Χρ. Ιωακείμ και Φ. Μιχαήλ δεν είχε συμπληρωθεί. Ο επικεφαλής του Τομέα Αεροπλοΐμότητας κ. Πασπαλίδης είπε:

«Τουλάχιστον στον Τομέα που ήμουν εγώ, πάντοτε κατέβαλλα προσπάθεια και οποιοδήποτε report recommendation μου έκανε ο Άγγλος, ο σύμβουλος, το έβαζα κάτω σημείο προς σημείο και εάν δεν συμφωνούσα, δεν καταγραφόταν ή θα καταγραφόταν διαφοροποιόταν στην τελική, επίσημο report που θα έβγαινε από το Τμήμα. Και ένα παράδειγμα, να σας πω. Έγινε μεγάλο θέμα εκθές, για το level 1 level 2 findings όσον αφορά μερικά θέματα στον Helios, που έγινε μια επιθεώρηση. Εγώ ήθελα να ήμουν απόλυτα αυστηρός με την Helios, η πιο αυστηρή μορφή που μπορούσε να υπήρχε και έστειλα επιστολή, που περίπου απειλούσα εγώ τον Helio, θα σας κλείσω αν δεν το κλείσετε..... . Εγώ προσωπικά δε δεχόμουν απόλυτα ότι μου εισηγούνταν οι Άγγλοι σύμβουλοι. Ναι, σεβόμουν τις απόψεις τους, στις πλείστες περιπτώσεις συμφωνούσα, είχαν τις εμπειρίες, δεν ήταν μόνο το ένα άτομο ο Andrew Varley, είχαν μια ολόκληρη Πολιτική Αεροπορία πίσω του που τον βοηθούσαν. Στις πλείστες περιπτώσεις, ναι και εγώ δεχόμουν τις απόψεις του, όχι διότι διαφωνούσα, διότι συμφωνούσα».

Ο επικεφαλής του Τομέα Πτητικών Επιχειρήσεων κ. Στ. Ανδρονίκου είπε ότι μπορούσε να αξιολογήσει τις εκθέσεις του κ. Taylor και να συμφωνήσει ή να διαφωνήσει πάντοτε δικαιολογημένα και όχι αυθαίρετα.

Πρέπει επί του προκειμένου να ληφθούν υπόψη και τα σχέδια υπηρεσίας της θέσης που κατείχε ο συγκεκριμένος λειτουργός κ. Πασπαλίδης. Σύμφωνα με τα εν λόγω σχέδια διεξάγει ή συμμετέχει σε επιθεωρήσεις αεροσκαφών, υποβάλλει σχετικές εκθέσεις και συμβουλεύει για την έκδοση, ανανέωση ή επικύρωση πιστοποιητικών για την αεροπλοΐμότητα τους. Ο κ. Μ. Παντελή ο οποίος ήταν επιθεωρητής αεροπλοΐμότητας με συμβόλαιο από τις 16.2.2004 είπε ότι κατά τον Απρίλιο του έτους 2004 ήταν προς το τέλος η εκπαίδευση του κ. Πασπαλίδη και ότι ο ίδιος – ο Μ. Παντελή - ήταν μεν υπό εκπαίδευση «χωρίς όμως να σημαίνει ότι γίνονταν πράγματα που θεωρούσε λάθος και δεν τα αντιλαμβανόταν». Είπε επίσης ότι μετά τους πρώτους 18 μήνες από την πρόσληψη του – προσλήφθηκε τον Φεβρουάριο του 2004 – ήταν σε θέση να αξιολογήσει και να κάμει έλεγχο από μόνος του.

Ανεξάρτητα από τη μαρτυρία ο κ. Ανδρονίκου ήταν διορισμένος με συμβόλαιο δυνάμει του οποίου ανέλαβε την υποχρέωση να παρέχει τις ακόλουθες υπηρεσίες προς την Κυβέρνηση:

«(α) Διεξάγει ή συμμετέχει σε επιθεωρήσεις, ελέγχους και αξιολογήσεις των πτητικών επιχειρήσεων αερομεταφορέων προς το σκοπό της διαπίστωσης της συμμόρφωσης τους με τις

- νομοθετικές και άλλες απαιτήσεις και υποβάλλει σχετικές εκθέσεις
- (β) Εξετάζει ή συμμετέχει στην εξέταση αιτήσεων για έκδοση πιστοποιητικών αερομεταφορέα.
 - (γ) Συμβουλεύει για έκδοση, ανανέωση, αναστολή ή ακύρωση πιστοποιητικών αερομεταφορέα.
 - (δ) Υποβάλλει εισηγήσεις και προετοιμάζει νομοθεσία, κανονισμούς, πρότυπα και διαδικασίες ή τροποποιήσεις τους».

Ο κ. Μ. Παντελή ήταν και αυτός διορισμένος με συμβόλαιο στη θέση του Επιθεωρητή Αεροπλοΐμότητας και είχε την υποχρέωση, δυνάμει του συμβολαίου, να παρέχει τις ακόλουθες υπηρεσίες προς τη Κυβέρνηση:

- «(α) Διεξάγει ή συμμετέχει σε επιθεωρήσεις αεροσκαφών, υποβάλλει σχετικές εκθέσεις και συμβουλεύει για την έκδοση, ανανέωση ή επικύρωση πιστοποιητικών για την αεροπλοΐμότητά τους.
- (β) Εξετάζει και επιτηρεί τις διευθετήσεις συντήρησης αεροσκαφών αερομεταφορέων.
- (γ) Διεξάγει ή συμμετέχει σε επιθεωρήσεις, οργανισμών συντήρησης αεροσκαφών, υποβάλλει σχετικές εκθέσεις και συμβουλεύει για την έγκρισή τους.
- (δ) Υποβάλλει εισηγήσεις και προετοιμάζει νομοθεσία, κανονισμούς και διαδικασίες ή τροποποιήσεις τους.»

Ανεξάρτητα λοιπό από το ζήτημα της εκπαίδευσης οι κ.κ. Ανδρονίκου και Παντελή είχαν συμβατική υποχρέωση να συμβουλεύουν τον Διευθυντή του Τ.Π.Α. σε σχέση με τους πιο πάνω τομείς.

Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη την πιο πάνω μαρτυρία. Διαπιστώνει ότι η εκπαίδευση των κ.κ. Πασπαλίδη, Στ. Ανδρονίκου και Μ. Παντελή είχε συμπληρωθεί προ του ατυχήματος. Τα συμπεράσματα της ΕΔΑΑΠ αποδίδουν στο Τ.Π.Α. έλλειψη υπευθυνότητας και έλλειψη αποτελεσματικής εφαρμογής διορθωτικών σχεδίων ενέργειας. Επομένως ανεξάρτητα από την επάρκεια τους και το επίπεδο εκπαίδευσης τους τα καθήκοντα τους όπως διαλαμβάνονται στα σχέδια υπηρεσίας και στις συμβάσεις τους επιβάλλουν να λειτουργούν με υπευθυνότητα. Οι ίδιοι οι επικεφαλής των Τομέων αεροπλοΐμότητας και πτητικών επιχειρήσεων καθώς και ο κ. Μ. Παντελή δεν είπαν στην Επιτροπή ότι εμποδίζονταν να λάβουν ορισμένα μέτρα λόγω ανεπαρκούς εκπαίδευσης. Τονίζεται ότι η ευθύνη των συγκεκριμένων λειτουργών πηγάζει αποκλειστικά από την έλλειψη υπευθυνότητας. Το ζητούμενο είναι κατά πόσο είχαν

ενεργήσει σύμφωνα με τα επιβαλλόμενα από το Νόμο και τους Κανονισμούς. Η απάντηση της Επιτροπής είναι αρνητική για τους εξής λόγους:

Οι επικεφαλής των δύο Τομέων κ.κ. Α. Πασπαλίδης και Στ. Ανδρονίκου καθώς και ο Μ. Παντελή είχαν υποχρέωση να θέσουν υπόψη του Διευθυντή τους τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων και να υποβάλουν τις εισηγήσεις τους για τη λήψη των ενδεδειγμένων μέτρων. Παρέλειψαν να το πράξουν. Η υποχρέωση του κ. Πασπαλίδη πηγάζει από τις Νομοθετικές διατάξεις που αναφέρονται στην σελ. 82 πιο πάνω, από την δημοσιοϋπαλληλική του ιδιότητα και από τα σχέδια υπηρεσίας της θέσης που κατείχε. Εκείνη των κ.κ. Ανδρονίκου και Μ. Παντελή ήταν συμβατική. Πηγάζει επίσης από τις ίδιες Νομοθετικές διατάξεις (βλ. σελ. 82 πιο πάνω). Η πιο πάνω παράλειψη των εν λόγω λειτουργών έχει θεμελιώσει το λανθάνον αίτιο με αρ. 2 σε σχέση με το οποίο – όπως έχε ήδη υποδειχθεί – η μαρτυρία αποκαλύπτει αστική ευθύνη του Τ.Π.Α.. Ευθύνη όμως έχει και ο διατελέσας μέχρι το τέλος Δεκεμβρίου του 2004 Διευθυντής του Τ.Π.Α. κ. Βασιλείου. Δεν είχε μεν ενημερωθεί από τους υφισταμένους του για τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων, έπρεπε όμως ως θέμα ορθής και σύννομης διοίκησης να είχε εγκαθιδρύσει μηχανισμό ή σύστημα παρακολούθησης το οποίο θα τον καθιστούσε σε θέση να ενημερώνεται για τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων. Παράλειψε να το πράξει. **Για τους ίδιους λόγους ευθύνεται και ο αναπληρωτής Διευθυντής του Τ.Π.Α., κατά την περίοδο μεταξύ 1.1.2005 μέχρι το ατύχημα κ. Ι. Δημητρίου σε σχέση με τις επιθεωρήσεις τους έτους 2005.** Οι υποχρεώσεις των δύο Διευθυντών πηγάζουν από τις Νομοθετικές διατάξεις που αναφέρονται στη σελ. 82 πιο πάνω και από τα σχέδια υπηρεσίας τις θέσεις που κατείχαν.

Η Επιτροπή διαπιστώνει, επομένως, ότι τα άτομα που συνέβαλαν στην δημιουργία της διαπιστωθείσας αστικής ευθύνης του Τ.Π.Α. είναι οι: κ.κ.

Σ. Βασιλείου

Ι. Δημητρίου

Α. Πασπαλίδης

Στ. Ανδρονίκου

Μ. Παντελή

Στη δημιουργία της αστικής ευθύνης συνέλαβαν - σε μεγαλύτερο βαθμό - και οι Άγγλοι Σύμβουλοι κ. Α. Varley και J. Taylor. Η υπηρεσία τους είχε

συμβληθεί με το Τ.Π.Α. να παρέχει – μέσω τους – συμβουλές στο Τ.Π.Α. Δεν τήρησαν τις συμβατικές τους υποχρεώσεις. Ενώ τα ευρήματα δικαιολογούσαν τη λήψη μέτρων κατά της Helios Airways ουδέποτε εισηγήθηκαν προς το Τ.Π.Α. τη λήψη οποιωνδήποτε μέτρων. Προκειμένου περί της Ασφάλειας των Πτήσεων έπρεπε να είχαν εισηγηθεί μια άκαμπτη εφαρμογή των Κανονισμών. Πλήν όμως είχαν υιοθετήσει μια χαλαρή αντιμετώπιση της Helios Airways η οποία αναπόφευκτα έδωσε λανθασμένα μηνύματα. Ενώ ο Α. Varley είχε την ευχέρεια να μην δώσει παράταση πέραν των 3 μηνών και να εισηγηθεί τη λήψη μέτρων δεν συμβούλευσε ως ήταν η υποχρέωση του τη λήψη μέτρων που προβλέπονται από τους Κανονισμούς (βλ. Μ.Β. 605) αλλά μεμψιμερούσε κάνοντας αναφορά σε απογοητευτική επιθεώρηση και για επαναλαμβανόμενα ευρήματα. Αντί να συμβουλεύσει για τη χρήση των αποτελεσματικών μέτρων που προβλεπόταν από τους Κανονισμούς υιοθέτησε μια στάση που μόνο νομικά ανίσχυροι και αδύναμοι θα μπορούσαν να υιοθετήσουν. Τα ίδια ισχύουν και για τον κ. J. Taylor. Διαπίστωσε τα όσα διαπίστωσε αλλά δεν συμβούλευσε για την λήψη μέτρων.

Η Επιτροπή δεν έχει διαπιστώσει οποιαδήποτε ευθύνη του συντονιστή της μονάδας Ασφάλειας Πτήσεων κ. Μ. Αγησιλάου, γιατί σύμφωνα με την μαρτυρία τα καθήκοντα του ήταν «καθαρά διοικητικά, διοικητικής φύσεως καθήκοντα και οι εντολές που είχε ήταν η δημιουργία της μονάδας, η ανταλλαγή επιστολών καθώς και διοικητικής φύσεως αλληλογραφία, για τη δημιουργία και των θέσεων της μονάδας καθώς επίσης και τη διεκπεραίωση του νομοθετικού πλαισίου βάση του οποίου θα λειτουργούσε τόσο η Μονάδα Ασφάλειας Πτήσεων όσο και το Τμήμα».

Πρόσθετα ο κ. Αγησιλάου δεν είχε καθόλου τεχνικές γνώσεις. Δεν μπορούσε επομένως να αξιολογήσει της εκθέσεις των επιθεωρήσεων.

Στη συνέχεια η Επιτροπή θα εξετάσει το θέμα της Πειθαρχικής και Ποινικής ευθύνης των πιο πάνω λειτουργών.

ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ

Ο σχετικός επί του προκειμένου Νόμος είναι ο περί Δημόσιας Υπηρεσίας Νόμος του 1990 (1/90). Ο τελευταίος δεν καλύπτει άτομα που προσφέρουν υπηρεσίες με σύμβαση, όπως ήταν οι κ.κ. Στ. Ανδρονίκου και Μ. Παντελή.

Η Επιτροπή εξέτασε κατά πόσο έχει διαπραχθεί το αδίκημα που προβλέπεται από το αρ. 73(1) του Νόμου 1/90 το οποίο έχει ως εξής:

- «73. – (1) Δημόσιος υπάλληλος υπόκειται σε πειθαρχική δίωξη:
- (β) αν ενεργήσει ή παραλείψει κάτι με τρόπο που ισοδυναμεί με παράβαση οποιουδήποτε από τα καθήκοντα ή τις υποχρεώσεις δημόσιου υπάλληλου.
- (2) Για τους σκοπούς του άρθρου αυτού ο όρος “καθήκοντα ή υποχρεώσεις δημόσιου υπαλλήλου” περιλαμβάνει κάθε καθήκον ή υποχρέωση που επιβάλλεται σε δημόσιο υπάλληλο δυνάμει του Νόμου αυτού ή οποιουδήποτε άλλου νόμου ή Κανονισμών ή δυνάμει οποιασδήποτε διοικητικής πράξης που γίνεται με βάση αυτούς ή δυνάμει οποιασδήποτε διαταγής ή οδηγίας που εκδόθηκε».

Η Επιτροπή θεωρεί ότι η μαρτυρία αποκαλύπτει ότι οι κ.κ. Στ. Βασιλείου, Ι. Δημητρίου και Α. Πασπαλίδης οι οποίοι κατά τον κρίσιμο χρόνο ήταν δημόσιοι υπάλληλοι έχουν παραβεί τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις δημόσιου υπαλλήλου εντός της έννοιας του αρ. 73(1)(β) του Νόμου 1/90. Η υποχρέωση την οποίαν έχουν παραβεί οι κ.κ. Βασιλείου, Δημητρίου και Πασπαλίδης έχει παρατεθεί στις σελ. 99-100 πιο πάνω. Όπως έχει ήδη υποδειχθεί παρέλειψαν να την εκτελέσουν.

Η κατάληξη περί της πειθαρχικής ευθύνης του κ. Βασιλείου έχει μόνο θεωρητική σημασία. Ο κ. Βασιλείου αφυπηρέτησε το Δεκέμβριο του 2004. Σύμφωνα με το αρ. 76 του Νόμου 1/90 «ο υπάλληλος ο οποίος απέβαλε την υπαλληλική ιδιότητα με οποιοδήποτε τρόπο δεν διώκεται πειθαρχικώς».

Η ΠΟΙΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ

Η Επιτροπή έλαβε υπόψη τη μαρτυρία. Εξέτασε κατά πόσο αυτή αποκαλύπτει τη διάπραξη του ποινικού αδικήματος που προβλέπεται από τον Ποινικό Κώδικα Κεφ. 154. Θεωρεί ότι τυχάνει εφαρμογής το αρ. 134 του Κεφ. 154 το οποίο προβλέπει :

«134. Δημόσιος λειτουργός που εσκεμμένα παραμελεί την εκτέλεση καθήκοντος, το οποίο έχει σύμφωνα με το νόμο υποχρέωση να εκτελέσει, είναι ένοχος πλημμελήματος, νοουμένου ότι η εκτέλεση τέτοιου καθήκοντος δε θα επιφέρει μεγαλύτερο

κίνδυνο από εκείνο τον οποίο θα αναμενόταν να αντιμετωπίσει άνθρωπος συνηθισμένου σθένους, και ενεργητικότητας».

Το ποιο πάνω αδίκημα συνιστά αδίκημα του Κοινοδικαίου(βλ. Attorney – General’s Reference (No. 3 of 2003) (2004) 2 Cr. App. R. 23. (Βλ. και Stephen’s Digest of the Criminal Law, 9th ed. 1950, p. 114: «Every public officer commits a misdemeanour who wilfully neglects to perform any duty which he is bound either by common law or by statute to perform provided that the discharge of such duty is not attended with greater danger than a man of ordinary firmness and activity may be expected to encounter».

Εν όψει των ανωτέρω η Επιτροπή θεωρεί ότι οι αγγλικές αποφάσεις ερμηνευτικές του όρου «wilfully» («εσκεμμένα») συνιστούν χρήσιμη καθοδήγηση.

Στην Dytham 1979) 69 Cr. App. R. 387 το Εφετείο επικύρωσε την καταδίκη αστυφύλακα ο οποίος ενώ βρισκόταν “εν στολή” ήταν μάρτυρας διάπραξης σοβαρού αδικήματος βίας, πλην όμως εσκεμμένα παρέλειψε να λάβει μέτρα για τη διατήρηση της τάξης, ή να προστατεύσει το θύμα ή να συλλάβει το δράστη.

Η καταδίκη του επικυρώθηκε. Λέχθηκαν τα εξής:

«Η παράλειψη πρέπει να είναι εσκεμμένη και όχι απλώς αθέλητη και πρέπει να είναι υπαίτια υπό την έννοια ότι είναι χωρίς εύλογη δικαιολογία ή αιτία. Αυτό συνεπάγεται στοιχείο υπαιτιότητας που δεν περιορίζεται στη διαφθορά ή ανεντιμότητα αλλά που πρέπει να είναι τέτοιου βαθμού έτσι που η υπο αμφισβήτηση ανάρμοστη συμπεριφορά υπολογίζεται ότι θα παραβλάψει το δημόσιο συμφέρον με τρόπο που να απαιτεί καταδίκη και τιμωρία». («The neglect must be wilful and not merely inadvertent, and it must be culpable in the sense that it is without reasonable excuse or justification...This involves an element of culpability which is not restricted to corruption or dishonesty but which must be of such a degree that the misconduct impugned is calculated to injure the public interest so as to call for condemnation and punishment»).

Στην Attorney – General’ s Reference No. 3 of 2003 (2004) 2 Cr. App. R. 23 CA. κρίθηκε – σε σχέση με το παρόμοιο αδίκημα της misfeasance σε δημόσια θέση – ότι διαπράττεται από δημόσιο «λειτουργό ο οποίος εσκεμμένα (wilfully) αμελεί να εκτελέσει το καθήκον του και/ή εσκεμμένα συμπεριφέρεται ανάρμοστα σε τέτοιο βαθμό έτσι που να ισοδυναμεί με κατάχρηση της εμπιστοσύνης που έχει εναποθέσει το κοινό στον κάτοχο της θέσης χωρίς

εύλογη δικαιολογία ή αιτία και ότι «εσκεμμένος» εδώ αναφέρεται σε εκείνο που είναι σκόπιμο σε αντίθεση με το τυχαίο...».

Στην παρούσα υπόθεση η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη το πιο πάνω αρ. 73(1) του Νόμου 1/90. Λαμβάνει επίσης, υπόψη, τα καθήκοντα της θέσης του κ. Πασπαλίδη όπως αυτά προσδιορίζονται στα σχέδια υπηρεσίας καθώς, επίσης και τις υποχρεώσεις του (βλ. σελ. 99 πιο πάνω). Υπενθυμίζει ότι τα σχέδια υπηρεσίας αποτελούν Δευτερογενή Νομοθεσία. Αποτελούν, ως εκ τούτου, Νόμο εντός της έννοιας του πιο πάνω άρθρου 134. Δυνάμει των σχεδίων υπηρεσίας της θέσης που κατείχε και των πιο πάνω Νομοθετικών διατάξεων ο κ. Πασπαλίδης είχε υποχρέωση να υποβάλλει έκθεσεις στον Διευθυντή για τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων τις οποίες διενεργούσε καθώς και εισηγήσεις. Αυτό ήταν καθήκον που το επιβάλλει ο Νόμος. Η Επιτροπή πιστεύει ότι η υποβολή έκθεσης στο Διευθυντή δίδει το έναυσμα για περαιτέρω συζήτηση του θέματος και προβληματισμό ως προς τους ορθούς χειρισμούς. Πρόκειται για θέματα που σχετίζονται με το ζωτικό τομέα της ασφάλειας των πτήσεων. Λανθασμένοι ή ακατάλληλοι χειρισμοί δυνατό να έχουν ως αποτέλεσμα τραγικές συνέπειες. Ο κ. Πασπαλίδης αμέλησε να εκτελέσει τα πιο πάνω καθήκοντα του σε βαθμό που ισοδυναμεί με κατάχρηση της εμπιστοσύνης που του είχε εναποθέσει το κοινό. Ακολουθεί πως οι εν λόγω παραλείψεις του κ. Πασπαλίδη ήταν εσκεμμένες.

Οι συνέπειες ήταν τέτοιες που ευχερώς μπορεί να υπολογισθεί ότι θα επηρεάσουν το δημόσιο συμφέρον σε βαθμό που θα απαιτείτο καταδίκη και τιμωρία (βλ. Dytham πιο πάνω). **Έπεται πως η μαρτυρία αποκαλύπτει ποινική ευθύνη του κ. Α. Πασπαλίδη για το αδίκημα που προβλέπεται από το αρ. 134 του Κεφ. 154.**

Οι δύο διευθυντές ήταν προϊστάμενοι ενός ευαίσθητου τομέα. Αυτό γιατί σχετίζεται με την ασφάλεια των πτήσεων. Διετέλεσαν Διευθυντές του Τ.Π.Α. το οποίο είναι η Αρμόδια Αρχή για τη διασφάλιση της ασφάλειας των πτήσεων.

Οι διατελέσαντες Διευθυντές του Τ.Π.Α. κατά τα έτη 2004 και 2005 – κ.κ. Στ. Βασιλείου και Ι. Δημητρίου - είπαν στην Επιτροπή ότι είχαν απόλυτη εμπιστοσύνη στους Βρετανούς Συμβούλους. Παρόλο ότι υπήρχε στο Τ.Π.Α. προσωπικό το οποίο μπορούσαν να συμβουλευθούν δεν προχώρησαν στην

δημιουργία μηχανισμού που θα τους καθιστούσε σε θέση να χρησιμοποιήσουν το εν λόγω προσωπικό.

Σχετικά είναι τα όσα είπε ο κ. Στ. Βασιλείου στην μαρτυρία του.

«Σ. Βασιλείου:

Οι συνάδελφοι λόγω και των εξειδικευμένων θεμάτων και της γνώσης τους, που ήταν ειδικοί σ' αυτά τα θέματα, είμαι σίγουρος οτιδήποτε έκαναν ήταν κάτω από την επίβλεψη των εμπειρογνομώνων, δηλαδή ήταν πολύ εντάξει. Δηλαδή και να μ' ενημέρωνε ή ακόμα και να μην μ' ενημέρωνε, ήταν εξουσιοδοτημένοι να στέλνουν αυτές τις επιστολές. Να χειρίζονται αυτά τα θέματα, διότι ήταν ειδικοί και πάντοτε είχαν τη συμβουλή των εμπειρογνομώνων ότι έκαναν.

Πρόεδρος:

Ας πούμε, εάν μια κατάσταση πραγμάτων δικαιολογούσε λήψη μέτρων εναντίον ενός αερομεταφορέα. Ποίου ευθύνη ήταν να σας εισηγηθεί εσάς. Ποίου ευθύνη ήταν η λήψη της απόφασης πρώτα-πρώτα για τη λήψη μέτρων;

Σ. Βασιλείου:

Η λήψη της απόφασης πρώτα ξεκινούσε από τον λειτουργό που ήταν αρμόδιος γι' αυτό το θέμα. Κατά πόσο ήταν αεροπλοΐμότητα, κατά πόσο ήταν αδειοδότηση ή flight Ops. Ο λειτουργός, κοντά στο γραφείο μου, μαζί με τον προϊστάμενο της μονάδας να μ' ενημερώσουν για το θέμα, να συζητήσουμε το θέμα και να καταλήξουμε και για την απόφαση, αλλά και για τα μέτρα που θα παίρναμε....».

Σύμφωνα με τα σχέδια υπηρεσίας ο Διευθυντής του Τ.Π.Α. είναι:

«Υπεύθυνος για την οργάνωση, διοίκηση και αποτελεσματική λειτουργία του Τμήματος Πολιτικής Αεροπορίας, καθώς και τη διαμόρφωση και εφαρμογή της περί Πολιτικής Αεροπορίας Νομοθεσίας και των συναφών διεθνών διαδικασιών και Κανονισμών».

Περαιτέρω ο Διευθυντής:

«Συμβουλεύει πάνω σε θέματα σχετικά με τις αρμοδιότητες του Τμήματος και ιδιαίτερα σε σχέση με θέματα που αφορούν την ασφάλεια των πτήσεων και την εύρυθμη λειτουργία και ανάπτυξη των αεροπορικών συγκοινωνιών και αερομεταφορών».

Η οργάνωση διοίκηση και αποτελεσματική λειτουργία του Τμήματος για την οποία είναι υπεύθυνος ο Διευθυντής συνεπάγεται τη δημιουργία δομών και μηχανισμών που να το καθιστούν δυνατό για το Διευθυντή να ενημερώνεται για όλες της πτυχές της λειτουργίας του Τμήματος. Παρέλειψαν οι δύο Διευθυντές να λειτουργήσουν με αυτό το τρόπο.

Η Επιτροπή κρίνει ότι οι δύο Διευθυντές παρέλειψαν να εγκαθιδρύσουν μηχανισμούς που θα καθιστούσαν δυνατή την ενημέρωσή τους. Δεν τύγχαναν ούτε στοιχειώδους ενημέρωσης. Αμέλησαν να εκτελέσουν αυτό το καθήκον που τους επέβαλλε ο Νόμος. Ήταν εύλογα προβλεπτή η δημιουργία δυσμενών συνεπειών από την απουσία μηχανισμού για το χειρισμό των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων σε Διευθυντικό Επίπεδο. Πάρα ταύτα οι δύο Διευθυντές - ο κ. Βασιλείου για την περίοδο μέχρι το τέλος Δεκεμβρίου του έτους 2004 και ο κ. Δημητρίου για την περίοδο από 1.1.2005 μέχρι το ατύχημα - δεν ενδιαφέρθηκαν να ενημερώνονται για τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων. Αδιαφόρησαν ενώ έπρεπε να γνωρίζουν ότι ο χειρισμός τέτοιων θεμάτων αποκλειστικά από τους υφιστάμενους τους, χωρίς την επιμέλεια που επιβάλλουν οι πιο πάνω Νομοθετικές διατάξεις (βλ. σελ. 82) δυνατόν να επιφέρει δυσμενείς συνέπειες. Η αδιαφορία τους ήταν τέτοιου βαθμού που ευχερώς υπολογίζεται ότι θα παρέβλαπτε το δημόσιο συμφέρον με τρόπο που να απαιτεί καταδίκη και τιμωρία. Για τους πιο πάνω λόγους η Επιτροπή έχει την άποψη ότι οι εν λόγω παραλείψεις των 2 Διευθυντών ήταν εσκεμμένες εντός της έννοιας του πιο πάνω αρ. 134. **Καταλήγει με την διαπίστωση ότι η μαρτυρία αποκαλύπτει την ύπαρξη ποινικής ευθύνης για το αδίκημα που προβλέπεται από το αρ. 134 του Κεφ. 134, ο οποία βαρύνει τους κ.κ. Σ. Βασιλείου και Ι. Δημητρίου.**

Στη συνέχεια η Επιτροπή θα εξετάσει κατά πόσο η ίδια ευθύνη βαρύνει και τους εργοδοτούμενους με σύμβαση κ.κ. Στ. Ανδρονίκου, Μ. Παντελή, και τους συμβούλους κ.κ. A.Varley και J. Taylor.

Το αρ. 134 του Κεφ. 154 δεν περιέχει ορισμό του όρου «δημόσιος λειτουργός».

Θα πρέπει, επομένως να αναζητηθεί η βοήθεια της Νομολογίας.

Στην Henly v. Mayor of Lyme (1828) 5 Bing. 91. λέχθηκαν τα εξής στη σελ. 106.

«...Τότε τι αποτελεί δημόσιο λειτουργό; Κατά την γνώμη μου οποιοσδήποτε που διορίζεται για να εκτελέσει ένα δημόσιο καθήκον και λαμβάνει οποιασδήποτε μορφής αμοιβή είτε από το Στέμμα ή άλλωπως αποτελεί δημόσιο λειτουργό. («Then, what constitutes a public officer? In my opinion, every one who is appointed to discharge a public duty, and receives a compensation in whatever shape, whether from the Crown or otherwise, is constituted a public officer»).

Ο πιο πάνω ορισμός υιοθετήθηκε στην Terrence Bowden (1996) 1 Cr. App. R..104, 109. Στην Whitaker (1914) 10 Cr. App. R. 245, 252, λέχθηκε ότι δημόσιος λειτουργός είναι ο λειτουργός ο οποίος εκτελεί οποιοδήποτε καθήκον στην εκτέλεση του οποίου ενδιαφέρεται το κοινό, πολύ πιο καθαρά εάν πληρώνεται από ταμείο που παρέχεται από το κοινό. («A public officer is an officer who discharges any duty in the discharge of which the public are interested, more clearly so if he is paid out of a fund provided by the public.»)

Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τους όρους εργοδότησης των κ.κ. Στ. Ανδρονίκου και Μ. Παντελή όπως διαλαμβάνονται στα σχετικά έγγραφα – τα συμβολαία εργοδότησης. Λαμβάνει επίσης, υπόψη το περιεχόμενο των συμβολαίων μεταξύ του Τ.Π.Α. και της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας του Ηνωμένου Βασιλείου. Διαπιστώνει ότι οι Άγγλοι Σύμβουλοι εκτελούσαν δημόσιο καθήκον. Κρίνει ότι όλοι οι πιο πάνω μπορούν να ενταχθούν στον ορισμό του όρου «δημόσιος λειτουργός». Οι υποχρεώσεις τους πηγάζουν από τις Νομοθετικές διατάξεις που αναφέρονται στην σελ. 82 πιο πάνω. Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις πιο πάνω παραλείψεις των κ.κ. Στ. Ανδρονίκου, Μ. Παντελή Α. Varley και J. Taylor (βλ. σελ. 99-100 πιο πάνω). Θεωρεί ότι συνιστούν παράλειψη εκτέλεσης καθήκοντος που επιβάλλεται από το Νόμο. Κρίνει ότι ήταν εσκεμμένες εντός της έννοιας του πιο πάνω αρ. 134.. Καταλήγει με τη διαπίστωση ότι **η μαρτυρία αποκαλύπτει την ύπαρξη ποινικής ευθύνης για το αδίκημα που προβλέπεται από το αρ. 134 του Κεφ. 154 η οποία βαρύνει τους εν λόγω 4 λειτουργούς (κ.κ. Ανδρονίκου, Παντελή, Varley και Taylor)**. Ακόμη και αν δεν ήταν δυνατή τέτοια ένταξη η θεμελίωση ποινικής ευθύνης των πιο πάνω είναι δυνατή δυνάμει του αρ. 20(β) του Κεφ. 154 γιατί παρέλειψαν να ενημερώσουν και συμβουλευθούν το Διευθυντή του Τ.Π.Α. για την ανάγκη λήψης μέτρων και γιατί παρέλειψαν να ενεργήσουν σύμφωνα με τους Κανονισμούς.

Τέλος η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν είναι δυνατή η θεμελίωση ποινικής ευθύνης εναντίον των πιο πάνω 7 λειτουργών για τα αδικήματα που προβλέπονται από το αρ. 205 και 210 του Κεφ. 154 για τους εξής λόγους:

Η θεμελίωση ποινικής ευθύνης των αξιωματούχων της Helios Airways είχε σαν έρεισμα τις ανεπάρκειες των δύο χειριστών. Δεν ήταν δυνατόν για το Τ.Π.Α. να γνωρίζει για τις λεπτομέρειες της ανεπάρκειας. Οι έλεγχοι τους οποίους διενεργεί δυνάμει των Κανονισμών δεν καλύπτουν τέτοια ζητήματα όπως π.χ. έλλειψη συνεργασίας μεταξύ των χειριστών.

Η ΕΛΛΕΙΨΗ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΗΣ ΣΤΗΡΙΞΗΣ

Η έκθεση της ΕΔΑΑΠ – στη σελ. 162 – αναφέρεται στο ρόλο της Κυβερνητικής στήριξης και πως αυτός θα μπορούσε να έχει επηρεάσει την ικανότητα του Τ.Π.Α. να εξελιχθεί και να ενστερνιστεί καλύτερα τις ευθύνες του στην επίβλεψη της ασφάλειας των πτήσεων. Κύριο έρεισμα για τη σχετική θέση της ΕΔΑΑΠ, ήταν το περιεχόμενο των εκθέσεων των διαφόρων Διεθνών Αεροπορικών Αρχών. Σύνοψη τους βρίσκεται στις σελ. 105-110 της έκθεσης της ΕΔΑΑΠ. Παρατίθεται πιο κάτω:

«1.17.7.1 Αξιολογήσεις από τον ICAO

Το 1996, στα πλαίσια του εθελοντικού Διεθνούς Προγράμματος Αξιολογήσεων Επίβλεψης Ασφάλειας Πτήσεων (Universal Safety Oversight Audit Program USOAP), ζητήθηκε από τον ICAO να διεξάγει μια αξιολόγηση των δυνατοτήτων επίβλεψης ασφάλειας πτήσεων του Τ.Π.Α. Κύπρου, ώστε να βεβαιώσει ότι αυτό συμμορφώνεται με τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές (Standards and Recommended Practices – SARPs) του ICAO, ως αυτές περιέχονται στο Παράρτημα 1 – Αδειοδότηση Προσωπικού, στο Παράρτημα 6 – Πτητική Λειτουργία Αεροσκαφών, και στο Παράρτημα 8 – Πτητική Ικανότητα Αεροσκαφών. Η αξιολόγηση πραγματοποιήθηκε από ομάδα του ICAO από 6 έως 8 Μαΐου 1996.

Η έκθεση της αξιολόγησης προσδιόρισε πολυάριθμες ελλείψεις στις οποίες έπρεπε να ανταποκριθεί το Τ.Π.Α. Κύπρου, ώστε να εναρμονίσει το κανονιστικό πρόγραμμα και το πρόγραμμα επίβλεψης ασφάλειας πτήσεων με τα προβλεπόμενα στα Παραρτήματα 1, 6 και 8. Τα Ευρήματα και οι Συστάσεις από την αξιολόγηση κάλυπταν ένα ευρύ φάσμα θεμάτων, που περιελάμβαναν βασική νομοθεσία και επιχειρησιακούς κανονισμούς, οργανωτική δομή, πολιτικές (policies), διαδικασίες, στελέχωση και προσόντα προσωπικού και τήρηση αρχείων. Μερικά από τα ευρήματα ήταν τα ακόλουθα:

Αναφορικά με την Αδειοδότηση Προσωπικού: ‘Το Τ.Π.Α. δεν έχει την δομή, την πολιτική ή τις διαδικασίες για αδειοδότηση και εκπαίδευση προσωπικού’.

Αναφορικά με την Πτητική Εκμετάλλευση: ‘Ο Διευθυντής του Τ.Π.Α. δεν έχει δικαιοδοσία να ιδρύσει έναν οργανισμό αξιολόγησης πτητικής εκμετάλλευσης, ώστε να φέρει εις πέρας τις αρμοδιότητες και τις ευθύνες του Τ.Π.Α.’. ‘Το Τ.Π.Α. διαθέτει περιορισμένη πληροφόρηση αναφορικά με το σύστημα πιστοποίησης αερομεταφορέων και την επίβλεψη των’. ‘Δεν υπάρχει καθιερωμένο σύστημα συνεχούς επίβλεψης αερομεταφορέων’

Αναφορικά με την Πτητική Ικανότητα, ‘Το Τ.Π.Α. δεν συμμορφώνεται πλήρως με το Άρθρο 12 της Σύμβασης, το οποίο απαιτεί από το Κράτος να αναλαμβάνει την ευθύνη της επιβεβαίωσης ότι τα αεροσκάφη στο νηολόγιο του και ο τομέας επιχειρήσεων στην δικαιοδοσία του συμμορφώνονται με τα Πρότυπα των Παραρτημάτων της Σύμβασης’.

Μολονότι το Τ.Π.Α. Κύπρου είχε σύμβαση με την ΥΠΑ Ηνωμένου Βασιλείου και το Bureau Veritas, αναθέτοντας έτσι πολλά από τα εποπτικά καθήκοντα του σε εξωτερικούς φορείς, το Τ.Π.Α. Κύπρου εξακολουθούσε να είναι υπεύθυνο για την παρακολούθηση και την διαχείριση των εργασιών που τους είχε αναθέσει. Η έκθεση της αξιολόγησης αποκάλυψε ότι αυτό δεν λάμβανε χώρα σε πολλές περιοχές ευθύνης.

Η αξιολόγηση του ICAO του 1999 ήταν επακόλουθη της αρχικής, εθελοντικής αξιολόγησης του 1996. Η αναφορά κατέληξε ότι τα καθήκοντα που αφορούν τεχνική επισκόπηση (review), επιθεώρηση και αξιολόγηση εκτελέστηκαν από την ΥΠΑ του Ηνωμένου Βασιλείου και το Τ.Π.Α. ήταν υπεύθυνο να δραστηριοποιείται με βάση την πληροφόρηση και τις συμβουλές από την ΥΠΑ του Ηνωμένου Βασιλείου, αλλά συνέχισε. Το Τ.Π.Α. δεν είχε δική του τεχνογνωσία ώστε να αξιολογήσει την επιθεώρηση που εκτελείτο εκ μέρους του ή να αξιολογήσει τις οποιεσδήποτε άλλες τεχνικές όψεις της εργασίας που εκτελείτο.

Συγκεκριμένα η έκθεση επεσήμανε τις δυσκολίες του Τ.Π.Α. να προσαρμόσει το σύστημα της Πολιτικής Αεροπορίας με τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές (SARPS) καθώς και το ανεπαρκές και ημιτελώς εκπαιδευμένο και με ελλιπή προσόντα προσωπικό του Τ.Π.Α. Κύπρου. Το σχέδιο διορθωτικής δράσης περιλάμβανε την πρόθεση της χρήσης των υπηρεσιών της ΥΠΑ Ηνωμένου Βασιλείου για την εκπόνηση των κατάλληλων κανονισμών για πτητική ικανότητα και για θέματα που αφορούν την πτητική εκμετάλλευση και τις υπηρεσίες ενός νομικού συμβούλου για να εκπονήσει τη βασική νομοθεσία και τους κανονισμούς πολιτικής αεροπορίας (π.χ. Νόμος Πολιτικής Αεροπορίας) (αναφερόμενες ημερομηνίες περάτωσης ήταν το τέλος του 1999 και το 2000) και να προσληφθεί πρόσθετο προσωπικό, συμπεριλαμβανομένων επιθεωρητών, οι οποίοι θα έπρεπε, εκπαιδευόμενοι κατάλληλα να λειτουργήσουν σταδιακά ανεξάρτητα μέχρι το τέλος του 2001.

Μια άλλη διορθωτική ενέργεια ανέφερε την πρόθεση να εκτιμηθεί η δυνατότητα καθιέρωσης ενός συστήματος αδειοδότησης για επαγγελματίες χειριστές και μηχανικούς συντήρησης, το οποίο τότε δεν υπήρχε.

Δύο χρόνια αργότερα, το 2002 η επακόλουθη αξιολόγηση διαπίστωσε περιορισμένη πρόοδο σε κύριες περιοχές. Το σχέδιο του Νόμου Πολιτικής Αεροπορίας βρέθηκε να μην περιλαμβάνει αρκετές ουσιώδεις προβλέψεις που θεωρούνται απαραίτητες για ένα αποτελεσματικό και επαρκές σύστημα εποπτείας ασφάλειας στην Κύπρο. Η εφαρμογή του νόμου και η επίσημη υιοθέτηση των JARs μετετέθησαν για τον Μάρτιο του 2003.

Διαπιστώθηκαν και πάλι ανεπάρκειες στην δομή του Τ.Π.Α. , στην στελέχωση του στον καθορισμό των υποχρεώσεων και ευθυνών, στην πρόσληψη προσωπικού με τα κατάλληλα προσόντα και στην επίσημη πολιτική εκπαίδευσης και στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα για επιθεωρητές. Αυτά τα προβλήματα αποδόθηκαν εν μέρει στην αναπόφευκτη γραφειοκρατία, αποτέλεσμα του γεγονότος ότι το Τ.Π.Α. λειτουργούσε ως τμήμα του Υπουργείου Επικοινωνιών και Έργων πράγμα το οποίο περιορίζει την αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητα

του [Τ.Π.Α.]. Η αναμενόμενη εκπλήρωση της προγραμματισμένης πρόσληψης και εκπαίδευσης των επιθεωρητών δεν είχε γίνει και μετατέθηκε επίσης στο 2003. Σύστημα για την αδειοδότηση χειριστών και μηχανικών (έκδοση και επικύρωση) εξακολουθούσε να μη υπάρχει.

Μετά το ατύχημα, τον Αύγουστο 2005, σε απάντηση επιστολής που στάλθηκε από την Κυπριακή Κυβέρνηση, ο Πρόεδρος του Συμβουλίου του ICAO απευθύνθηκε στο Υπουργείο Επικοινωνιών και Έργων της Κύπρου αναφορικά με τις αξιολογήσεις του ICAO. Στην επιστολή του ο Πρόεδρος εκφράζει '... το μέγεθος της ανησυχίας μας [του ICAO]' για την δυνατότητα του Τ.Π.Α. Κύπρου να εποπτεύει την ασφάλεια πτήσεων με ποσοτικούς όρους. Διατυπώνοντας ότι: Η έλλειψη αποτελεσματικής εφαρμογής που ξεπερνά το 15% γενικά αποτελεί ένδειξη σημαντικών προβλημάτων στη δυνατότητα ενός Κράτους να ασκήσει εποπτεία. Η επιστολή υπέδειξε ότι: 'η επιθεώρηση του 2002 διαπίστωσε ότι η έλλειψη αποτελεσματικής εφαρμογής των σχεδίων διορθωτικών ενεργειών που ακολούθησαν τις προηγούμενες αξιολογήσεις ήταν 46,57%'.

«1.17.7.2 Αξιολογήσεις από το JAA

Η έκθεση του Νοεμβρίου 2003 συνόψιζε τα ευρήματα της πρώτης επίσκεψης αξιολόγησης του JAA, 22-26 Σεπτεμβρίου 2003 και συνέστησε, ότι το Τ.Π.Α. θα πρέπει '... εσπευσμένα να αναλάβει τις ευθύνες του ως προς την Σύμβαση του Σικάγο και τους Κυπριακούς Διακανονισμούς (Cyprus Arrangements) ... με το να αυξήσει το ανθρώπινο δυναμικό σε όλους τους τομείς που σχετίζονται με τα JARs (Πτητική Ικανότητα / Συντήρηση, Πτητική Λειτουργία και Πτυχία) και να παρέξει την απαραίτητη εκπαίδευση στο προσωπικό του'.

Το JAA πραγματοποίησε επίσης επιτόπιες επισκέψεις σε τρεις (3) αερομεταφορείς και ανέφερε ότι '... επέδειξαν υποδειγματικό επίπεδο προτύπων από πάσης απόψεως'. Το JAA συμπέρανε ότι: 'Η διαρκής εποπτεία αυτών των αερομεταφορέων, η οποία είχε δοθεί με συμβόλαιο στην ΥΠΑ του Ηνωμένου Βασιλείου, ήταν άψογη'. Το JAA φάνηκε στο σύνολο ευχαριστημένο με την πρόοδο που είχε γίνει από την τελευταία του επίσκεψη, σημειώνοντας ειδικά ότι: 'Η παρουσία του παρόντος συμβούλου υποβοηθά την επιτάχυνση της διαδικασίας', αλλά την ίδια στιγμή συνέστησε στο Τ.Π.Α. '... να αυξήσει το ρόλο του στη Ρυθμιστική Δραστηριότητα στην Ασφάλεια των Πτήσεων με το να αναπτύξει την δική του νοοτροπία ασφάλειας πτήσεων (safety culture) ...' και δίνοντας έμφαση στο να βελτιώσει το Τ.Π.Α. την οργάνωση του και να δώσει τη δέουσα προσοχή στην εύρεση '... συνοπτικής λύσης στο περίπλοκο θέμα του προσωπικού'. Η αναφορά κατέληξε με την εκτίμηση, ότι το Τ.Π.Α. Κύπρου θα μπορούσε να γίνει πλήρες μέλος του JAA μέσα στους επόμενους εννέα μήνες (στη διάρκεια του οποίου χρονικού διαστήματος θα είχαν αντιμετωπιστεί τα θέματα που επισημάνθηκαν).

Έξι μήνες αργότερα, επακολούθησε άλλη επιτόπια επίσκεψη του JAA, ώστε να αξιολογήσει την πρόοδο στην αντιμετώπιση των θεμάτων που επισημάνθηκαν μετά την αρχική επίσκεψη. Σε αυτή την αναφορά (σχέδιο αναφοράς: Απρίλιος 2004), το JAA σημείωσε, ότι υπήρξε σημαντική πρόοδος σε πολλούς τομείς. Συμπέρανε ότι το Τ.Π.Α. Κύπρου μπορεί να γίνει πλήρες μέλος του JAA και έκανε αυτή τη

σύσταση επισήμως στην Επιτροπή του JAA (JAA Committee), αλλά σημείωνε σε διάφορα σημεία ότι: ‘... το Τ.Π.Α. πρέπει να διατηρήσει το υπάρχον πρόγραμμα υποστήριξης από ειδικούς προερχόμενους από εξωτερικό φορέα...’ επιχειρηματολογώντας ότι: ‘Εξακολουθεί να είναι... ξεκάθαρο ότι η παρουσία του παρόντος συμβούλου αποτελεί ουσιαστικό μέρος της εύρυθμης λειτουργίας του συστήματος τουλάχιστον επί του παρόντος’.

Στην επιστολή του προς το Τ.Π.Α. Κύπρου τον Απρίλιο του 2005, ο Διευθυντής Τομέα Επιχειρήσεων του JAA συνοψίζει τις διαπιστώσεις μιας επίσκεψης OPST στην Κύπρο, τον Ιανουάριο του 2005 κα αριθμεί 7 θέματα αρμοδιότητας της Μονάδας Κανονισμών Ασφάλειας Πτήσεων, τα οποία χρήζουν προσοχής. Μεταξύ αυτών:

- η Αρχή δεν έχει θεσπίσει μια διαδικασία για την ανανέωση των AOCs, καθότι τα AOCs δεν έχουν ημερομηνία λήξης.
- Μόνο ένας (εκ τεσσάρων) από το προσωπικό με αρμοδιότητες επιθεωρητή έχει μόνιμη σύμβαση με την Μονάδα Κανονισμών Ασφάλειας Πτήσεων (Safety Regulation Unit – SRU). Δύο επιθεωρητές έχουν βραχύχρονες συμβάσεις και ο τέταρτος επιθεωρητής είναι αποσπασμένος από την ΥΠΑ του Ηνωμένου Βασιλείου. Αυτή η κατάσταση φαίνεται να είναι ανεπαρκής ώστε να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις και τα καθήκοντα της επίβλεψης...
- ... η Αρχή δεν ηδύνατο να τεκμηριώσει το πώς τα ευρήματα από αξιολογήσεις που έγιναν το 2004 είχαν απαντηθεί από τους αερομεταφορείς. Η Αρχή δεν ηδυνήθη να παρέξει ένα πρόγραμμα επιθεωρήσεων για τον προηγούμενο χρόνο (2004).
- Η Αρχή δεν έχει θεσπίσει διαδικασία για την έκδοση Οδηγιών Επιχειρησιακού Τομέα (Operational Directives).

Με την επιστολή συγχαίρει το Τ.Π.Α. Κύπρου ‘επί του συνόλου των προτύπων και του επιπέδου των επιτευγμάτων σχετικά με τα JAR-OPS και JIPS... μέχρι τούδε’ αλλά σημειώνει ότι ‘Από την στιγμή που θα λάβουμε και θα μελετήσουμε τις προτάσεις σας και όταν αυτές γίνουν αποδεκτές από το CJAA, θα δυνηθούμε στην συνέχεια να συστήσουμε καθεστώς ‘Αμοιβαίας Αναγνώρισης’.

«1.17.7.3 Αξιολόγηση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή

Το 2005, μετά το ατύχημα, πραγματοποιήθηκε αξιολόγηση από δύο υπαλλήλους της ΕΕ, μεταξύ 23 και 26 Αυγούστου του 2005, ύστερα από αίτηση της Κυπριακής Κυβέρνησης. Η ΕΕ με επιστολή της απευθυνόμενη στον Μόνιμο Αντιπρόσωπο της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση και υπογραφόμενη από τον Γενικό Διευθυντή της δεν εξέδωσε επίσημη έκθεση αλλά προέβη σε γενικά σχόλια.

Αναφορικά με τη γενική οργάνωση της ασφάλειας πτήσεων στην Κύπρο, η επιστολή ανέφερε ότι ‘... ειδικά, η εποπτεία από πλευράς κυβερνητικών αρχών με την προοπτική της προετοιμασίας για επίσκεψη, που πρόκειται να γίνει από την EASA και θα καλύπτει μεγαλύτερο εύρος θεμάτων προτύπων και καθορισμός προτεραιοτήτων για περαιτέρω ενέργειες’. Οι υπάλληλοι βρήκαν ότι ακόμη το Τ.Π.Α. Κύπρου ‘στερείται της απαραίτητης δύναμης ώστε να συμμορφωθεί πλήρως με τις διεθνείς του υποχρεώσεις’.

Σε αυτή του την επιστολή, ο Γενικός Διευθυντής της ΕΕ συνέστησε στην Κυπριακή Κυβέρνηση ‘... να αναλάβει την απαραίτητη πολιτική δέσμευση ότι θα παρέξει στο Τ.Π.Α τους απαιτούμενους πόρους ώστε να διεκπεραιώσει πλήρως την εποπτεία του επί της ασφάλειας πτήσεων και να αναδιοργανώσει την υπηρεσιακή ιεραρχία ώστε να έχει η ασφάλεια των πτήσεων την ύψιστη προτεραιότητα, που της αξίζει, μέσα στον οργανισμό’.

«1.17.7.4 Αξιολόγηση από Ιδιωτική Εταιρεία

Μια ιδιωτική συμβουλευτική εταιρεία εκλήθη ύστερα από το ατύχημα για μια αξιολόγηση. Χρησιμοποίησε ως βάση για μια προ-αξιολόγηση του Τ.Π.Α, τους καταλόγους ελέγχου επιθεωρητή (auditor checklists) της Διεθνούς Αξιολόγησης Ασφάλειας Πτήσεων (International Aviation Safety Assessment – IASA), τον οποίο ξεπόνησε η ΥΠΑ των ΗΠΑ (FAA). Η εταιρεία έκανε μια εκτενή αξιολόγηση του Τ.Π.Α επί τη βάσει τριών κριτηρίων: τις απαιτήσεις του ICAO που περιέχονται στα Παραρτήματα 1, 6, 8, 14 και 17, τις απαιτήσεις των JAA / EASA (Αξιολόγηση Ασφάλειας Αλλοδαπού Αεροσκάφους – Safety Assessment of Foreign Aircraft) και τις απαιτήσεις του FAA – IASA. Οι αντικειμενικοί στόχοι της εξέτασης περιλάμβαναν αξιολόγηση της δομής (οργάνωση) του Τ.Π.Α., ώστε να στηρίζει την ασφάλεια και την εποπτεία της ασφάλειας και συγκεντρώθηκε ‘στην ικανότητα και δυνατότητα του SRU [Μονάδα Κανονισμών Ασφάλειας Πτήσεων] να διασφαλίζει ότι το σύστημα πολιτικής αεροπορίας λειτουργεί με ασφάλεια και συμμορφώνεται στα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές (SARPS) των Παραρτημάτων 1, 6 και 8 του ICAO...’. Η αξιολόγηση περιέλαβε την ανασκόπηση των θεμάτων μη συμμόρφωσης που περιήχοντο στις τεχνικές εκθέσεις για το Τ.Π.Α. Κύπρου που είχαν κάνει νωρίτερα ο ICAO, η ΥΠΑ Ηνωμένου Βασιλείου και οι JAA/EASA. Το συμπέρασμα ήταν ότι:

‘Η δομή του Τ.Π.Α. να υποστηρίζει τον εποπτικό έλεγχο της ασφάλειας πτήσεων είναι ανεπαρκής για την τρέχουσα και μελλοντική αεροπορική επιχειρησιακή εκμετάλλευση’.

‘Τα Συστήματα που στηρίζουν τα τεχνικά προγράμματα δεν έχουν πλήρως εφαρμοστεί στους τομείς της ασφάλειας πτήσεων και της προστασίας από έκνομες πράξεις (safety and security)’.

‘Κατά το χρόνο που έγινε αυτή η προ-αξιολόγηση, δεν υπήρχε ένδειξη που να βεβαιώνει ότι υπάρχει οποιαδήποτε διαδικασία Διαχείρισης Επικινδυνότητας (Risk Management) στο Τ.Π.Α.’.

Αναφορικά με την Μονάδα ως σύνολο, η αναφορά επεσήμανε την απουσία επίσημου Εγχειριδίου Διοικητικής Πολιτικής (Administration Policy Manual) που να σκιαγραφεί τα καθήκοντα και τις ευθύνες, τις περιγραφές των καθηκόντων θέσεων εργασίας και τα προσόντα των ατόμων που κατέχουν συγκεκριμένες θέσεις. Χαρακτηρίστηκαν ως ανεπαρκή όλα τα θέματα στελέχωσης, προσλήψεων προσωπικού, καθώς και αρχικής και επαναληπτικής εκπαίδευσης.

Οι συμφωνίες επί συμβολαίων μεταξύ του Τ.Π.Α. Κύπρου και της ΥΠΑ του Ηνωμένου Βασιλείου μελετήθηκαν και η έκθεση συμπεραίνει ότι ‘... το Τ.Π.Α. δεν απολαμβάνει πλήρως τις συμφωνηθείσες, βάσει συμβολαίου, υπηρεσίες από την ΥΠΑ του Ηνωμένου Βασιλείου.... το Τ.Π.Α. δεν ασκεί αρκετό έλεγχο στην καθοδήγηση του συμβεβλημένου

με αυτό παροχέα υπηρεσιών (ΥΠΑ Ηνωμένου Βασιλείου) και επέτρεψε σε αυτόν να ενεργεί όπως το θεωρεί αρμόζον’.

Βρέθηκε ότι το Τμήμα Πτυχίων ασχολείται μόνο με τα Πτυχία Ιδιωτικών α/φ (Private Pilot Licensing – PPL) και ‘... δεν περιέλαβε οποιουδήποτε τύπου επαλήθευση και αρχειοθέτηση, πτυχίων που εξεδόθησαν από κράτος Μέλος της ΕΕ ή εξομοίωση και αρχειοθέτηση πτυχίων που εξεδόθησαν από άλλα κράτη μη Μέλη της ΕΕ’. Επιπροσθέτως φάνηκε να ασκεί ‘... ελάχιστη εποπτεία επί των Εξεταστών Αεροπορικής Ιατρικής (Aviation Medical Examiner - AMEs’).

Το Τμήμα Πτητικής Λειτουργίας βρέθηκε να στηρίζεται σε έναν ‘... πλήρους απασχόλησης Επιθεωρητή Πτητικής Λειτουργίας της ΥΠΑ Ην. Βασιλείου, ο οποίος κάνει μόνο αξιολογήσεις στο έδαφος ... και άλλον ένα Επιθεωρητή Πτητικής Λειτουργίας της ΥΠΑ Ην. Βασιλείου ο οποίος ταξιδεύει στην Κύπρο άπαξ κατ’ έτος για να εκτελέσει αξιολογήσεις εν πτήση (θάλαμο διακυβέρνησης και θάλαμο επιβατών)’. Το εν χρήσει πρόγραμμα επιθεωρήσεων βρέθηκε ότι δεν ακολουθεί τα δημοσιευμένα σχέδια (ετήσιες, αντί διετών, εν πτήση επιθεωρήσεις το 2004 και το 2005), ειδικά με δεδομένο, ότι ο τελευταίος επιθεωρητής ταξίδευε στην Κύπρο μόνον άπαξ του έτους, για 2-3 βδομάδες.

Το Τμήμα Πτητικής Ικανότητας ανεφέρθη ως: ‘... ανεπαρκώς στελεχωμένο σε αριθμό υπαλλήλων και επίσης ότι αδυνατεί να ανταποκριθεί επαρκώς στις απαιτήσεις εποπτείας ασφαλείας πτήσεων του ICAO....’.

Το Τ.Π.Α, ακολουθώντας τις οδηγίες της ιδιωτικής εταιρείας, καθιέρωσε μια διαδικασία πρόσληψης Μηχανικών και Χειριστών με προσόντα προκειμένου να στελεχώσει την Μονάδα, με κατάλληλους επιθεωρητές, μετά την απαιτούμενη πρακτική εκπαίδευση. Επίσης υπογράφηκε ένα ‘Σχέδιο Μελλοντικών Ενεργειών (Go Forward Plan)’ με την ιδιωτική Εταιρεία, ώστε να ενισχύσει και βελτιώσει τις ικανότητες του στην εποπτεία της ασφαλείας πτήσεων. Η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των ICAO και EASA/JAA επρόκειτο να ολοκληρωθεί το συντομότερο δυνατόν».

Στη συνέχεια η Επιτροπή θα ασχοληθεί με τα όσα καταγράφονται στις παραγ. (α)-(ζ) των συμπερασμάτων της ΕΔΑΑΠ (βλ. παραγ. (α)-(ζ) στις σελ. 83-84 πιο πάνω) τα οποία εντάσσονται στο Κεφάλαιο της Κυβερνητικής στήριξης. (βλ. σελ 162 της έκθεσης της ΕΔΑΑΠ).

Η ΕΥΘΥΝΗ ΓΙΑ ΕΛΛΕΙΨΗ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΗΣ ΣΤΗΡΙΞΗΣ

Υπογραμμίζεται ότι η σχετική εξέταση είναι απαραίτητη εν όψει και του όρου εντολής (xviii) ο οποίος προβλέπει.

«(xviii) Οποιαδήποτε άλλη Αρχή που πιθανόν θεωρηθεί εμπλεκόμενη ή άλλος τομέας ή πεδίο ευθύνης πιθανόν να προκύψει από την διεξαγωγή της έρευνας ή το υλικό που θα τεθεί ενώπιον

της μονομελούς Ερευνητικής Επιτροπής που κατά την κρίση της χρήζει διερεύνησης».

Σύμφωνα με την ενώπιον της Επιτροπής μαρτυρία οι πιο πάνω εκθέσεις των Διεθνών Αεροπορικών Οργανισμών αντανakλούσαν περίπου την πραγματικότητα. (βλ. μαρτυρία του νυν Διευθυντή του Τ.Π.Α. και του λειτουργού κ. Αγησιλάου).

Πρόσθετα ο Γενικός Διευθυντής του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων είπε στην Επιτροπή ότι η εντύπωση που πήρε «είναι ότι δεν λήφθηκαν τα μέτρα εκείνα με τους ρυθμούς που έπρεπε να ληφθούν από το 1996 μέχρι το 2003 και με τρόπο αποφασιστικό για να αποφευχθεί αυτή η κατάσταση, τόσο από το Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας αλλά και όσο από τους Κρατούντες του Υπουργείου». Είπε ακόμη ότι δεν υπήρχαν περιπτώσεις που οι εισηγήσεις του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων δεν είχαν υιοθετηθεί από το Υπουργικό Συμβούλιο, αλλά – όπως το έθεσε – «είναι μια γενική κατάσταση όπου οι διαδικασίες είναι τόσο χρονοβόρες που πολλές φορές είναι εξοργιστικά βραδείς οι διαδικασίες για υλοποίηση κάποιων θεμάτων, ιδιαίτερα που έχουν σχέση με προσλήψεις προσωπικού». Πρόσθεσε ότι το Μάιο του 2004, το Υπουργικό Συμβούλιο ενέκρινε την δημιουργία 5 μόνιμων θέσεων στο Τ.Π.Α. αλλά πέρασαν 14 μήνες μέχρις ότου η Βουλή των Αντιπροσώπων εγκρίνει το οικονομικό μέρος. Συμφώνησε πως προκειμένου περί ενός ευαίσθητου τομέα έπρεπε να υπάρξει δραματική αλλαγή στους ρυθμούς.

Η ΕΔΑΑΠ διαπίστωσε ότι η αδυναμία ήταν διαχρονική. Κατά την κρίση της Επιτροπής η ευθύνη αρχίζει από την περίοδο της έκθεσης του ICAO του έτους 1999 η οποία είχε εντοπίσει και προσδιορίσει τις ελλείψεις. Η Επιτροπή έλαβε υπόψη τις πιο πάνω εκθέσεις των Διεθνών Αεροπορικών Οργανισμών και της **Ιδιωτικής Εταιρείας. Διαπιστώνει ότι η Εκτελεστική Εξουσία, οι διατελέσαντες Υπουργοί του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων και το Τ.Π.Α. κατά την περίοδο 1999 – 2005 δεν έλαβαν τα μέτρα εκείνα με τους ρυθμούς που έπρεπε να ληφθούν και με τρόπο αποφασιστικό για να πετύχουν συμμόρφωση με τις εισηγήσεις των Διεθνών Αεροπορικών Αρχών.** Η Επιτροπή δεν έχει εντοπίσει οποιοδήποτε έγγραφο που να υπερτονίζει την σπουδαιότητα του τομέα της ασφάλειας των πτήσεων και να εκπέμπει σήμα κινδύνου. Για τις χρονοβόρες διαδικασίες στις οποίες η μαρτυρία αποδίδει την μη έγκαιρη υλοποίηση των αποφάσεων που σχετίζονται

με τη στελέχωση του Τ.Π.Α. η Επιτροπή θεωρεί ότι η ευθύνη είναι συλλογική. Βαρύνει όλους τους πιο πάνω Φορείς της πιο πάνω περιόδου (1999 – 2005). Κραυγαλέο παράδειγμα της μη λήψης μέτρων με την ταχύτητα που απαιτείτο από τη φύση των πραγμάτων –την ασφάλεια των πτήσεων – είναι το παράδειγμα που αναφέρεται στην απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου, του Μαΐου του 2004, με την οποία εγκρίθηκε η δημιουργία 5 μόνιμων θέσεων για να στελεχωθεί το Τμήμα. Παρά της τραγικές συνέπειες του ατυχήματος οι οποίες έπρεπε να είχαν αφυπνίσει τους αρμόδιους κρατικούς Φορείς και να τους οδηγήσουν στην λήψη επειγόντων μέτρων για πλήρωση των εν λόγω θέσεων η πλήρωση τους δεν κατέστη μέχρι σήμερα δυνατή λόγω της μη έγκρισης των σχεδίων υπηρεσίας. Σύμφωνα με την μαρτυρία η μη έγκριση οφείλεται στις χρονοβόρες γραφειοκρατικές διαδικασίες. Η Επιτροπή έχει την άποψη ότι οι χρονοβόρες γραφειοκρατικές διαδικασίες έπρεπε να είχαν υποχωρήσει έναντι της ασφάλειας των πτήσεων η οποία αποτελεί θέμα ύψιστου δημόσιου συμφέροντος.

Η Επιτροπή έχει την άποψη:

- (α) **Ότι η ευθύνη τις Εκτελεστικής Εξουσίας της περιόδου 1999 – 2005 έγκειται στην παράλειψη της να λάβει επειγόντως απόφαση πολιτικής (policy decision), για τη διάθεση των απαιτούμενων πόρων για την δέουσα και αναγκαία στελέχωση του Τμήματος Πολιτικής Αεροπορίας σε βαθμό που να ασκεί αποτελεσματική εποπτεία της ασφάλειας των πτήσεων, και να την προωθήσει με πάρα πολύ γοργούς ρυθμούς. Βλ. επί του προκειμένου την επιστολή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ημερ. 5.9.2005 προς τον Μόνιμο Αντιπρόσωπο της Κυπριακής Δημοκρατίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση σύμφωνα με την οποία:**

«Επομένως η Κυπριακή Κυβέρνηση χρειάζεται να αναλάβει των απαραίτητη πολιτική δέσμευση να εφοδιάσει αυτό το Τμήμα με τους απαιτούμενους πόρους για να διεκπεραιώνει πλήρως την εποπτεία του επί της ασφάλειας των πτήσεων και να αναδιοργανώσει την υπηρεσιακή ιεραρχία για να δοθεί στην ασφάλεια των πτήσεων η ύψιστη προτεραιότητα που της αξίζει εντός του Οργανισμού».

- (β) **“Ότι η ευθύνη των εκάστοτε Υπουργών Συγκοινωνιών και Έργων και του Τ.Π.Α. (της περιόδου 1999 – 2005) έγκειται την παράλειψη τους να αναδείξουν την μεγάλη σημασία του θέματος, να αξιώσουν πιεστικά και να προωθήσουν με την ταχύτητα που απαιτείτο από τη φύση των πραγμάτων, ήτοι την ασφάλεια των πτήσεων, τη λήψη επειγόντων μέτρων προς την κατεύθυνση της δέουσας και αναγκαίας στελέκωσης του Τμήματος Πολιτικής Αεροπορίας σε βαθμό που να ασκεί αποτελεσματική εποπτεία της ασφάλειας των πτήσεων. Οι πιο πάνω Φορείς δεν είχαν ενεργήσει προς την πιο πάνω κατεύθυνση. Το θέμα είχε αφεθεί να επιλυθεί σύμφωνα με τις συνήθεις γραφειοκρατικές διαδικασίες χωρίς να ληφθεί υπόψη η ιδιαιτερότητα του η οποία σχετίζεται με την ασφάλεια των πτήσεων. Ακόμη και μέχρι το Νοέμβριο του έτους 2006, δεν είχαν ετοιμασθεί τα σχέδια υπηρεσίας 5 θέσεων που είχαν εγκριθεί από το Υπουργικό Συμβούλιο πολύ πριν από το ατύχημα – το Μάιο του 2004.**

Τα προβλήματα του Τ.Π.Α. και οι ανάγκες του και το τί έπρεπε να είχε γίνει ήταν πάρα πολύ γνωστά στους πιο πάνω Φορείς. Οι εκθέσεις των πιο πάνω Οργανισμών ήταν αρκούντως διαφωτιστικές. Παρά ταύτα είχαν αφεθεί στην εκκρεμότητα. Δεν είχαν επιλυθεί μέχρι το ατύχημα.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα πιο κάτω ζητήματα είναι ιδιόζουσας σημασίας.

- (i) Το ατύχημα έλαβε χώραν τον Αύγουστο του 2005.
- (ii) Το σχέδιο διορθωτικής δράσης του ICAO του 1999 για την πρόσληψη προσωπικού συμπεριλαμβανομένων επιθεωρητών οι οποίοι θα έπρεπε εκπαιδευόμενοι κατάλληλα να λειτουργήσουν σταδιακά ανεξάρτητα μέχρι το τέλος του 2001 δεν υλοποιήθηκε εντός της δοθείσας προθεσμίας ούτε κα μέχρι το ατύχημα.
- (iii) Η εισήγηση της έκθεσης του ICAO του 1999 για την

καθιέρωση συστήματος αδειοδότησης για επαγγελματίες χειριστές και μηχανικούς συντήρησης δεν είχε υλοποιηθεί μέχρι το ατύχημα.

- (iv) Η έκθεση του JAA του Νοεμβρίου του 2003, η οποία συνέστησε ότι το Τ.Π.Α. θα πρέπει εσπευσμένα να αναλάβει τις ευθύνες του ως προς τη Σύμβαση του Σικάγο με το να αυξήσει το ανθρώπινο δυναμικό σε όλους τους τομείς που σχετίζονται με τα JARs' και να δώσει την απαραίτητη εκπαίδευση στο προσωπικό του, δεν είχε υλοποιηθεί μέχρι το ατύχημα.
- (v) Η μη πλήρωση μέχρι σήμερα θέσεων που είχαν εγκριθεί από το Μάιο του έτους 2004, παρά την πιο πάνω εισήγηση του JAA
- (vi) Η Helios Airways βρισκόταν στο Κυπριακό Μηολόγιο από το έτος 2000. Τα σοβαρά προβλήματα εντοπίστηκαν στις επιθεωρήσεις των ετών 2003, 2004 και 2005.
- (vii) Η προσθήκη και των αεροσκαφών της Helios Airways στο Κυπριακό Μηολόγιο επέβαλλε την λήψη αυξημένης δράσης για την ασφάλεια των πτήσεων η οποία δεν είχε αναληφθεί μέχρι το ατύχημα.

Η Κυβερνητική δραστηριότητα που αφορά την ασφάλεια των πτήσεων διακρίνεται ευκρινώς από τους άλλους τομείς Κυβερνητικής δραστηριότητας. Ενώ η παράλειψη λήψης μέτρων σε σχέση με τους άλλους τομείς δυνατό να επηρεάζει μόνο την ποιότητα ζωής των πολιτών η αδράνεια και απραξία σε θέματα ασφαλείας πτήσεων θέτει σε κίνδυνο την ίδια την ζωή των πολιτών. Επιβάλλεται λοιπόν η λήψη άμεσων, δραστικών και επειγόντων μέτρων όπως ανωτέρω υποδεικνύεται (βλ. σελ. 114-115). Η απραξία και ολιγωρία έχουν οδηγήσει σε τραγικές και οδυνηρές συνέπειες.

Τονίζεται ότι οι πιο πάνω καταλήξεις της Επιτροπής βασίσθηκαν επί της μαρτυρίας του κ. Μ. Κωνσταντινίδη, επί των συμπερασμάτων της ΕΔΑΑΠ, τα οποία δεσμεύουν την Επιτροπή και επί των εκθέσεων των Διεθνών Αεροπορικών Αρχών.

Στη συνέχεια θα εξεταστεί κατά πόσο η ευθύνη των πιο πάνω Φορέων – εκτός του Τ.Π.Α. - είναι αστικής φύσεως. Η εξέταση αυτή θα λάβει χώραν και σε συνάρτηση με το αρ. 8(2) του Νόμου 213(I)/2002, το οποίο ορίζει:

«2. Εντός των ορίων και υπό τους όρους του παρόντος Νόμου και των κανονισμών ο Υπουργός -

- (α) εκδίδει, τροποποιεί, αναστέλλει και ανακαλεί κανονιστικές και ατομικές πράξεις με Αντικείμενο την πολιτική αεροπορία, σύμφωνα με τα όρια εξουσιοδοτήσεων του παρόντος Νόμου.
- (β) ασκεί την εποπτεία εκτελέσεως της αεροπορικής νομοθεσίας,
- (γ) επιβάλλει τις προβλεπόμενες από τον παρόντα Νόμο διοικητικές κυρώσεις για παραβάσεις της αεροπορικής νομοθεσίας,
- (δ) ασκεί σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης τις ιδιαίτερες εξουσίες τις οποίες του παρέχει ο νόμος».

Σύμφωνα με τη Νομολογία οσάκις εγείρεται θέμα ευθύνης Κρατικών Φορέων ή Αξιωματούχων τα Δικαστήρια προβαίνουν σε διάκριση μεταξύ αποφάσεων Πολιτικής (policy) και αποφάσεων λειτουργικών (operational) (βλ. Just v. British Columbia (1990) 1 W.W.R. 385. Οι αποφάσεις πολιτικής δεν είναι παράγωγες ευθύνης του αρμόδιου Κρατικού Φορέα. Στην Sutherland Shire Council v. Hayman (1985) 60 A.L.R. 1 (H.C.), υποδεικνύεται ότι η διάκριση μεταξύ των παραγόντων πολιτικής και παραγόντων λειτουργικών δεν είναι εύκολο να διαπιστωθεί. Πλην όμως η διαχωριστική γραμμή θα τηρηθεί εάν αναγνωρισθεί ότι μια δημόσια αρχή δεν υπόκειται σε υποχρέωση επιμέλειας (is under no duty of care) σε σχέση με αποφάσεις που συνεπάγονται ή υπαγορεύονται από δημοσιονομικούς, οικονομικούς, κοινωνικούς ή πολιτικούς παράγοντες ή περιορισμούς. Επομένως πρόνοιες του προϋπολογισμού και οι περιορισμοί που περιλαμβάνουν σε σχέση με διάθεση πόρων δεν μπορούν να γίνουν αντικείμενο υποχρέωσης επιμέλειας (duty of care). Ωστόσο θα ήταν διαφορετικό όταν τα δικαστήρια καλούνται να εφαρμόσουν ένα επίπεδο επιμέλειας (standard of care) σε σχέση με δράση ή αδράνεια η οποία είναι το προϊόν διοικητικών οδηγιών, ειδικής ή επαγγελματικής γνώμης, τεχνικών επιπέδων ή γενικών επιπέδων λογικής.

Οι πιο πάνω Νομοθετικές, διατάξεις τέθηκαν ενώπιον του Γενικού Διευθυντή του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων. Παρατίθεται το σχετικό μέρος της μαρτυρίας του.

«Μ. Κωνσταντινίδης:

Κύριε πρόεδρε το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων βασικά υποστηρίζεται από διοικητικό προσωπικό, δεν έχει δηλαδή τεχνικό προσωπικό το οποίο θα μπορεί να ελέγχει ένα καθ' όλα τεχνικό τμήμα όπως το διαλαμβάνει ο νόμος κ.τ.λ.

Πρόεδρος:

Ναι αλλά ο νομοθέτης έχει εναποθέσει στον Υπουργό αυτή την εξουσία και εσείς είστε τεχνοκράτης, οι Υπουργοί έρχονται και φεύγουν ενώ εσείς είστε εκεί. Το ρόλο αυτό πώς τον αντιλαμβάνεστε, πώς έπρεπε να εκτελείται αυτό ο ρόλος για να συνάδει με τις επιταγές του νομοθέτη;

Μ. Κωνσταντινίδης:

Έχω την άποψη ότι ειδικά γι' αυτό το θέμα είναι με διοικητική εποπτεία του Τμήματος αυτού που εφαρμόζεται αυτό το κομμάτι του νόμου, με διοικητική εποπτεία όχι με λειτουργική εποπτεία, ο νόμος διαλαμβάνει επίσης ότι η αρμόδια αρχή για το νόμο είναι η Πολιτική Αεροπορία και ο Υπουργός είναι ο Υπουργός Συγκοινωνιών και Έργων, κατ' επέκταση λοιπόν ο Υπουργός εξασκεί μόνο διοικητική εποπτεία δηλαδή το Υπουργείο έχει διοικητικούς λειτουργούς τους οποίους κατανέμει και ασχολούνται με θέματα Πολιτικής Αεροπορίας για διεκπεραίωση των διαδικασιών περισσότερο, δεν δικαιούται να υπεισέλθει το διοικητικό προσωπικό σε θέματα λειτουργίας και ουσίας του Τμήματος γιατί ο νόμος διαλαμβάνει ότι αυτή η εξουσία και ευθύνη ανήκει στο Τμήμα.

Πρόεδρος:

Και όταν λέτε διοικητική εποπτεία στην πράξη πώς παίρνει σάρκα και οστά;

Μ. Κωνσταντινίδης:

Για παράδειγμα διαδικασίες που το Τμήμα πιστεύει ότι πρέπει να προωθηθούν, τις προωθεί το Υπουργείο, δεν έχει πρόσβαση δηλαδή ας πούμε το Τμήμα απευθείας στο Υπουργικό Συμβούλιο, πρέπει να έρθει μέσω του Υπουργείου και το Υπουργείο θα διοχετεύσει και νοουμένου ότι το Υπουργείο συμφωνεί με αυτή την πολιτική. Δηλαδή το Υπουργείο παρακολουθεί προσεκτικά και στο βαθμό που είναι ικανό να παρακολουθήσει τεχνικά θέματα το Τμήμα και εκεί που πιστεύει ότι μπορεί να υπεισέλθει σε θέματα διαδικασιών και διοικητικής διαδικασίας επεμβαίνει το Υπουργείο, δεν μπορεί όμως το Υπουργείο, επαναλαμβάνω να υπεισέλθει σε θέματα ουσίας.»

Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη ότι σύμφωνα με τον Νόμο 213(I)/2002 η αρμοδιότητα για τον άμεσο έλεγχο των αερομεταφορέων ανήκει στην «Αρμόδια Αρχή» η οποία είναι το Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας. Έχοντας υπόψη τις πιο πάνω Νομοθετικές πρόνοιες σε συνάρτηση με την μαρτυρία η Επιτροπή θεωρεί ότι η εποπτεία που πρέπει να ασκείται από τον Υπουργό δεν είναι λειτουργική αλλά είναι διοικητική. Σαν τέτοια δεν εντάσσεται στις επιχειρησιακές

λειτουργίες και δεν είναι ικανή να εναποθέσει υποχρέωση επίδειξης επιμέλειας (duty of care) στον εκάστοτε Υπουργό.

Σύμφωνα με τα συμπεράσματα της ΕΔΑΑΠ, μια από τις ελλείψεις του Τ.Π.Α. ήταν εκείνη της «έλλειψης τεχνογνωσίας στο προσωπικό του Τ.Π.Α. ώστε να εκτιμήσει την αποτελεσματικότητα ή τις τεχνικές πτυχές των αξιολογήσεων και του έργου που γινόταν από την ΥΠΑ του Ηνωμένου Βασιλείου». Ερμηνεία των πιο πάνω Νομοθετικών διατάξεων με τρόπο που θα επέβαλλε την υποχρέωση στον Υπουργό να ασκεί λειτουργική εποπτεία και όχι διοικητική θα ισοδυναμούσε με την υποχρέωση να εγκαθιδρύσει στο Υπουργείο μηχανισμό ελέγχου των αξιολογήσεων που έκανε το Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας. Αυτό θα απαιτούσε την επάνδρωση του Υπουργείου με το ανάλογο τεχνικό προσωπικό. Μια τέτοια πορεία θα οδηγούσε σε παράλογα και άτοπα αποτελέσματα. Τέτοιες ερμηνείες έχουν αποδοκιμασθεί από τη Νομολογία (Βλ. Kyriakides v. Republic (1979) 3 C.L.R. 86). Παράλογα γιατί ούτε η αρμόδια αρχή δεν είχε το ανάλογο τεχνικό προσωπικό. **Είναι λοιπόν η κατάληξη της Επιτροπής ότι ο Υπουργός Συγκοινωνιών και Έργων δεν βαρύνεται με αστική ευθύνη. Πρόσθετα τονίζεται ότι δεν υπάρχει μαρτυρία ότι οι πράξεις ή παραλείψεις του Τ.Π.Α. που σχετίζονται με τις επιθεωρήσεις ήταν το αποτέλεσμα οδηγιών ή προτροπών του Υπουργού. Τα ίδια ισχύουν και για την εκάστοτε εκτελεστική εξουσία. Οι αποφάσεις και παραλείψεις της αφορούσαν σαφώς θέματα Πολιτικής και όχι λειτουργίας και δεν μπορούν να ενταχθούν στη σφαίρα της αστικής ευθύνης που σχετίζεται με το δίκαιο της αμέλειας. Έπεται πως δεν υφίσταται ούτε θέμα ποινικής ευθύνης σε σχέση με τα αδικήματα των αρ. 210 και 205 του Κεφ. 154, για το λόγο ότι για τα αδικήματα αυτά χρειάζεται πολύ μεγαλύτερος βαθμός αμέλειας από εκείνη που χρειάζεται για θεμελίωση αστικής ευθύνης. Η απουσία αστικής ευθύνης εκθεμελιώνει και αφαιρεί το βάθος για τη θεμελίωση ποινικής ευθύνης. Τα πιο πάνω συμπεράσματα δεν αφορούν το Τ.Π.Α. . Για το τελευταίο έχουν ήδη καταγραφεί τα συμπεράσματα της Επιτροπής (βλ. σελ. 81-82 πιο πάνω).**

ΛΑΝΘΑΝΟΝ ΑΙΤΙΟ ΜΕ ΑΡ. 4

Στο πιο πάνω αίτιο διαπιστώθηκε: «Αναποτελεσματικότητα και ανεπάρκεια των μέτρων που ελήφθησαν από την κατασκευάστρια εταιρεία εξαιτίας προγενέστερων συμβάντων σχετιζομένων με την συμπίεση στο συγκεκριμένο τύπο α/φ, τόσο όσον αφορά σε τροποποιήσεις στα συστήματα του α/φ, όσο και σε οδηγίες στα πληρώματα».

Το πραγματικό βάθρο το οποίο οδήγησε στο πιο πάνω αίτιο βρίσκεται στις σελ.173-174 της έκθεσης της ΕΔΑΑΠ. Παρατίθεται:

«3.1.4 Κατασκευαστής

1. Η περιγραφή της διαδικασίας ελέγχου συμπίεσης υπό τον τίτλο “Θέσατε το Αεροσκάφος στην Αρχική του Κατάσταση” στο Εγχειρίδιο Συντήρησης α/φ (AMM) ήταν ασαφής. Δεν προσδιόριζε συγκεκριμένη ενέργεια επανατοποθέτησης του επιλογέα τρόπου συμπίεσης στην θέση AUTO μετά τον έλεγχο συμπίεσης.
2. Η Προ Πτήσης διαδικασία, οι Προ Εκκίνησης και Μετά την Απογείωση κατάλογοι ελέγχου της κατασκευάστριας εταιρείας, περί ελέγχου και επιβεβαίωσης της θέσης των διακοπών στον πίνακα συμπίεσης, δεν ήταν συμβατές με τις αρχές του Ανθρώπινου Παράγοντα και ήταν ανεπαρκείς στο να προλάβουν παραλείψεις από πλευρά των ΠΘΔ.
3. Οι διαδικασίες του κατασκευαστή θα έπρεπε να παρέχουν αρκετή υπερκάλυψη, ώστε να διασφαλίζεται ότι το σύστημα συμπίεσης είναι κατάλληλα διαμορφωμένο για πτήση. Λόγω του ότι η θέση του επιλογέα τρόπου συμπίεσης ήταν κρίσιμη για τη συμπίεση, θα έπρεπε να ήταν ρητά εκπεφρασμένη η συγκεκριμένη ενέργεια (τοποθέτηση του επιλογέα) στους καταλόγους ελέγχου που αφορούν το σύστημα συμπίεσης (Προ Εκκίνησης και Μετά την Απογείωση).
4. Η χρήση του ίδιου ηχητικού προειδοποιητικού σήματος για δύο διαφορετικές καταστάσεις (Διαμόρφωση Απογείωσης και Ύψος Θαλάμου) δεν είναι συμβατή με τις αρχές του Ανθρώπινου Παράγοντα.
5. Στη διάρκεια των παρελθόντων ετών, είχαν αναφερθεί πολυάριθμα συμβάντα, τα οποία απεδίδοντο σε σύγχυση της Προειδοποίησης Διαμόρφωσης Απογείωσης και της Προειδοποίησης Ύψους Θαλάμου, σε Boeing 737 και το γραφείο ASRS της NASA είχε συνεγείρει την κατασκευάστρια εταιρεία και την αεροπορική βιομηχανία.
6. Πολυάριθμα συμβάντα είχαν αναφερθεί, διεθνώς, που αφορούσαν προβλήματα συμπίεσης θαλάμου σε α/φ/ Boeing 737. Η κατασκευάστρια εταιρεία είχε προβεί σε ένα αριθμό διορθωτικών ενεργειών από το 2000, αλλά τα ληφθέντα μέτρα ήταν ανεπαρκή και αναποτελεσματικά, ώστε να προληφθούν άλλα παρόμοια συμβάντα και ατυχήματα».

Έχει νομολογηθεί ότι το εύρος στο οποίο θα τεθεί η υποχρέωση επιμέλειας (duty of care) στο δίκαιο της αμέλειας εξαρτάται σε τελευταία ανάλυση επί της αξιολόγησης από το Δικαστήριο των απαιτήσεων της Κοινωνίας για την προστασία της από την αμέλεια των άλλων (βλ. τη θεμελιακή απόφαση στη Hedley Byrne & Co. Ltd. v. Heller & Partners Ltd (1963) 2 All E.R. 575, 615). Επί του προκειμένου η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη ότι πρόκειται για αεροσκάφος που εκτελούσε δημόσιες μεταφορές. Τα αεροσκάφη μεταφέρουν καθημερινώς εκατομμύρια επιβάτες. Χρησιμοποιούνται σε πολύ μεγάλη κλίμακα από το κοινό. Η Επιτροπή κρίνει, επομένως, ότι οι απαιτήσεις του κοινού για προστασία από τους κινδύνους αεροπορικών ατυχημάτων είναι πολύ ψηλές. Απώλεια της εμπιστοσύνης του κοινού στις αεροπορικές μεταφορές και επιλογή άλλων μέσων μεταφοράς θα επιφέρει καταστροφικά αποτελέσματα στην οικονομία σε παγκόσμιο επίπεδο. Επομένως η ευθύνη της κατασκευάστριας εταιρείας θα τύχει θεώρησης με το φακό των ψηλών απαιτήσεων του κοινού για προστασία από την αμέλεια των κατασκευαστών.

Το πρώτο ερώτημα είναι κατά πόσο η κατασκευάστρια εταιρεία είχε υποχρέωση επιμέλειας (duty of care) έναντι των προσώπων που χρησιμοποιούσαν το αεροσκάφος. Η απάντηση είναι καταφατική. Η κατασκευάστρια εταιρεία είχε την υποχρέωση να αποφύγει πράξεις ή παραλείψεις οι οποίες μπορούσε εύλογα να προβλεφθεί ότι ενδεχομένως (likely) θα προκαλούσαν βλάβη στα εν λόγω πρόσωπα. Είχαν έναντι των εν λόγω προσώπων υποχρέωση να επιδείξουν τέτοια επιμέλεια (care) η οποία ήταν υπό τις περιστάσεις εύλογη με σκοπό να αποτρέψουν την προσωπική βλάβη στα εν λόγω πρόσωπα. Πώς εκπληρώνεται η πιο πάνω υποχρέωση; Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις περιστάσεις που συνδέονται με τις αεροπορικές πτήσεις. Η φύση του εγχειρήματος είναι τέτοια που απαιτεί την υψιστη δυνατή επιμέλεια. Λάθη ή παραλείψεις οδηγούν σε δρόμους χωρίς επιστροφή. Οδηγούν σε τραγικά αποτελέσματα. Όσο πιο σοβαρές είναι οι συνέπειες μιας πράξης ή παράλειψης τόσο πιο περισσότερη επιμέλεια πρέπει να επιδεικνύεται. Η Επιτροπή έχει επομένως, την άποψη ότι η υποχρέωση επιμέλειας του κατασκευαστή εκπληρώνεται μόνο όταν οι διαδικασίες είναι διατυπωμένες με τρόπο που να υπόκειται σε μια και μόνο ερμηνεία. Οι ασαφείς οδηγίες είναι εύλογα προβλεπτό ότι θα παρερμηνευθούν από τους χειριστές με συνέπειες οδυνηρές. Το ίδιο ισχύει και για τα ηχητικά προειδοποιητικά σήματα. Προκειμένου περί επεισοδίων αποσυμπίεσης στη διάρκεια των πτήσεων, οι

οποίες σύμφωνα με τη μαρτυρία, προκαλούν πίεση στο πλήρωμα, είναι εύλογα προβλεπτό ότι θα προκαλέσουν σύγχυση στου χειριστές. Η πρόκληση σύγχυσης διαπιστώθηκε και στην πράξη. Η Επιτροπή έχει, επομένως, την άποψη ότι εν όψει και των προγενέστερων συμβάντων σχετικώς με τη συμπίεση στο συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους που είχαν ως αποτέλεσμα την λήψη από την κατασκευάστρια εταιρεία διορθωτικών ενεργειών από το έτος 2000, η κατασκευάστρια εταιρεία είχε αυξημένη υποχρέωση έναντι των προσώπων που χρησιμοποιούσαν το εν λόγω αεροσκάφος να διασφαλίσουν όπως οι διαδικασίες και τα προειδοποιητικά σήματα είναι σαφή και να υπόκεινται σε μια και μόνη ερμηνεία για να μην προκαλούν σύγχυση στους χειριστές. Δεν έχει εκπληρώσει αυτή της την υποχρέωση και **κατά συνέπεια η μαρτυρία αποκαλύπτει την αστική της ευθύνη για αμέλεια**. Δεν έχει σημασία ότι για τη πτώση του αεροσκάφους ευθύνονται και άλλοι για αμέλεια. Ένας μπορεί να έχει ευθύνη έναντι ενός προσώπου για τη βλάβη που προκλήθηκε σ' αυτό το πρόσωπο από τρίτους για το λόγο ότι οι πράξεις του τρίτου προσώπου δεν θα μπορούσαν να είχαν λάβει χώραν αν δεν συνέτρεχε το δικό του σφάλμα ή παράβαση της υποχρέωσης του. Αυτό συμβαίνει και σε σχέση με καταστάσεις που συνεπάγονται ειδικό κίνδυνο όπως είναι η παρούσα υπόθεση (Smith v. Leurs (1945) 70 C.L.R. 256, 261, 262)

Η κατασκευάστρια εταιρία γνώριζε ή έπρεπε να γνωρίζει ότι τα όσα σχετίζονται με τις διαδικασίες και το προειδοποιητικό σήμα πιθανόν να οδηγούσαν σε ατύχημα με τραγικές συνέπειες για τη ζωή των προσώπων που χρησιμοποιούσαν το αεροσκάφος. Ο κίνδυνος τέτοιου ατυχήματος ήταν εύλογα προβλεπτός, προφανής και καθόλου απομακρυσμένος. Είχαν επομένως υποχρέωση να αποφύγουν παραλείψεις οι οποίες ήταν εύλογα προβλεπτό ότι ενδεχομένως, θα προκαλούσαν βλάβη στα εν λόγω πρόσωπα. Δεν τις απέφυγαν εξού και η ευθύνη τους.

Η ποινική Ευθύνη

Η Επιτροπή θεωρεί ότι η μαρτυρία δεν αποκαλύπτει ποινική ευθύνη της κατασκευάστριας εταιρείας. Δεν ήταν εύλογα προβλεπτό ότι ένας αερομεταφορέας θα εργοδοτούσε χειριστές με τις ανεπάρκειες των δύο χειριστών.

ΣΥΜΒΑΛΛΟΝΤΕΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ

Η έκθεση της ΕΔΑΑΠ έχει εντοπίσει τρεις συμβάλλοντες παράγοντες

(Α) ΠΡΩΤΟΣ ΠΑΡΑΓΩΝ

Ο πρώτος από τους συμβάλλοντες παράγοντες αναφέρεται στην «παράλειψη επανατοποθέτησης του επιλογέα τρόπου λειτουργίας του συστήματος συμπίεσης στην θέση AUTO μετά από μη προγραμματισμένη συντήρηση του αεροσκάφους».

Η Επιτροπή έλαβε υπόψη ότι οι χειριστές είχαν 3 ευκαιρίες για να τοποθετήσουν τον επιλογέα τρόπου λειτουργίας του συστήματος συμπίεσης στην θέση AUTO. Αυτές οι ευκαιρίες σύμφωνα με την έκθεση της ΕΔΑΑΠ αναφέρονται στην εκτέλεση:

- (α) Της Προ Πτήσης Διαδικασίας,
- (β) Του Προ Εκκίνησης καταλόγου ελέγχου,
- (γ) Του Μετά την Απογείωση καταλόγου ελέγχου.

Η Επιτροπή έχει την άποψη ότι δεν ήταν εύλογα προβλεπτό ότι οι δύο χειριστές θα εκτελούσαν όλες τις πιο πάνω διαδικασίες με τον πλημμελή τρόπο που τις είχαν εκτελέσει. Η Νομολογία αναγνωρίζει ότι ένα συνετό άτομο θα πρέπει να προφυλαχθεί από την πιθανή αμέλεια των άλλων οσάκις η πείρα δείχνει ότι τέτοια αμέλεια είναι συνηθισμένη(Grant v. Sun Shipping Co. Ltd. (1948) 2 All E.R. 238, 247, H.L. και Panayiotou v. Mavrou (1970) 1 C.L.R. 216, 219)

Στην παρούσα υπόθεση η πείρα δεν δείχνει ότι η αμέλεια των χειριστών ήταν συνηθισμένη. Περαιτέρω δεν ήταν εύλογα προβλεπτό ότι οι δύο χειριστές θα παρέλειπαν να τοποθετήσουν τον επιλογέα στην ορθή του θέση λαμβανομένου υπόψη των 3 ευκαιριών που είχαν επί του προκειμένου σύμφωνα με τα εγχειρίδια.

Ακολουθεί πως δεν αποκαλύπτεται οποιαδήποτε ευθύνη του μηχανικού που είχε διενεργήσει την συντήρηση.

(Β) ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΠΑΡΑΓΩΝ

Ο δεύτερος από τους συμβάλλοντες παράγοντες αναφέρεται στην «έλλειψη συγκεκριμένων διαδικασιών ΠΘΕ (σε διεθνές επίπεδο) για την αντιμετώπιση της περίπτωσης απώλειας συμπίεσης θαλάμου και συνέχισης της ανόδου του αεροσκάφους παρά την πτώση των масκών οξυγόνου επιβατών».

Το εγχειρίδιο Ασφαλείας Πτήσεων (Flight Safety Manual) - τεκμήριο 16 – της Helios Airways περιλαμβάνει σαφείς και συγκεκριμένες οδηγίες για τον τρόπο που θα λειτουργούσε το Π.Θ.Ε. στην περίπτωση τόσο της ραγδαίας όσο και της βαθμιαίας αποσυμπίεσης καθώς και στην περίπτωση που οι δύο χειριστές τίθενται εκτός ενεργείας (pilot incapacitation). Δυστυχώς δεν ήταν δυνατή η εξασφάλιση μαρτυρίας για το τρόπο αντίδρασης του Π.Θ.Ε.

(Γ) ΤΡΙΤΟΣ ΠΑΡΑΓΩΝ

Ο τρίτος από τους πιο πάνω παράγοντες αναφέρεται στην «αναποτελεσματικότητα των διεθνών αεροπορικών Αρχών για επιβολή της εφαρμογής των σχεδίων λήψης διορθωτικών μέτρων (corrective action plans) μετά από σχετικές αξιολογήσεις».

Πρέπει να ληφθεί ότι οι διεθνείς αεροπορικές αρχές δεν είχαν εκπροσωπηθεί στην παρούσα διαδικασία. Εν όψει του γεγονότος ότι η «αναποτελεσματικότητα» τους, η οποία έχει διαπιστωθεί από την ΕΔΑΑΠ, δεν αποτελούσε ενεργό ή – τουλάχιστο – λανθάνον αίτιο η Επιτροπή θεώρησε ότι η κλήση των εκπροσώπων των πιο πάνω Αρχών για να καταθέσουν ενώπιον της δεν θα εξυπηρετούσε οποιοδήποτε χρήσιμο σκοπό λαμβανομένου μάλιστα υπόψη και του παράγοντα της δαπάνης. Περαιτέρω: Ενώπιον της Επιτροπής παρουσιάσθηκε αξιόπιστη μαρτυρία σύμφωνα με την οποία τουλάχιστο σε σχέση με τον Τομέα, Αδειοδότησης δεν είχε παρουσιασθεί η πραγματικότητα σε μια από τις διεθνείς αεροπορικές αρχές – την JAA. Σχετική επί του προκειμένου είναι η μαρτυρία του κ. Χ. Χ"Γεωργίου ο οποίος είχε παρουσιασθεί ως υπεύθυνος του Τομέα Αδειοδότησης, προτού συνάψει υπαλληλική σχέση με το Τ.Π.Α.. Η μαρτυρία του ενισχύεται εμμέσως και από άλλη αξιόπιστη μαρτυρία. Εκείνη του κ. Μ. Αγησιλάου. Για την εν λόγω παρουσίαση την αποκλειστική ευθύνη φέρει ο τότε Διευθυντής του Τ.Π.Α. κ. Σ. Βασιλείου. Ένα άλλο σχετικό κομμάτι μαρτυρίας βρίσκεται στην επιστολή του τότε Αναπληρωτή Γενικού Διευθυντή του

Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων ημερ. 26.5.2004, προς το Διευθυντή του Τ.Π.Α. με την οποία τον καλούσε να προωθήσει απαντητική επιστολή “στη JAA σε σχέση με την επιστολή του Οργανισμού ημερ. 11.5.2004 στην οποία να επισυναφθεί η δομή/οργανόγραμμα της Μονάδας Ασφαλείας Πτήσεων και να αποφύγει να κάνει αναφορά ότι συμπληρώνονται κάποια κενά στη στελέχωση της Μονάδας από τις αρχές Πολιτικής Αεροπορίας του Ηνωμένου Βασιλείου”.

Οι εξηγήσεις που δόθηκαν από τους μάρτυρες για την πιο πάνω ενέργεια δεν έπεισαν την Επιτροπή. Όλα τα πιο πάνω έχουν δημιουργήσει εύλογες αμφιβολίες στην Επιτροπή σε σχέση με την ποιότητα και το περιεχόμενο της ενημέρωσης που τύγχαναν οι διεθνείς αεροπορικές αρχές, τέτοιες που δεν της επιτρέπουν να τους καταλογίσει ευθύνη.

ΟΙ ΟΡΟΙ ΕΝΤΟΛΗΣ (i) – (xviii)

Σύμφωνα με τους όρους εντολής η Επιτροπή έχει κληθεί να εξετάσει το θέμα της ευθύνης με αναφορά σε 18 ζητήματα. Στην συνέχεια η Επιτροπή θα ασχοληθεί με τα εν λόγω ζητήματα.

Όρος εντολής (i)

«(i) Οι ενέργειες, παραλείψεις, γεγονότα ή συνθήκες ή συνδυασμός τους, που οδήγησαν στο ατύχημα».

Μερικές από τις ενέργειες και παραλείψεις έχουν εντοπισθεί από την ΕΔΑΑΠ, και μερικές από την Επιτροπή στα πλαίσια της εξέτασης του θέματος της ευθύνης. Πλην όμως η Επιτροπή κρίνει ότι είναι απαραίτητο να αναφερθεί σε ορισμένα ζητήματα τα οποία τείνουν να αποδείξουν ότι το Τ.Π.Α. ήταν έρμαιο στα κελεύσματα και επιθυμίες της Helios Airways.

Αυτά τα ζητήματα είναι τα εξής:

(α) Διαδικασία χορήγησης πιστοποιητικού πτητικής ικανότητας στο αεροσκάφος που κατέπεσε.

Οι λεπτομέρειες της διαδικασίας αναλύονται στην συνέχεια στα πλαίσια της εξέτασης όρου εντολής (iv).

Προκύπτει ότι το Τ.Π.Α. προχώρησε, για λόγους που γνωρίζουν καλύτερα οι αρμόδιοι λειτουργοί του, στη χορήγηση του πιστοποιητικού ενώ εκκρεμούσε η διόρθωση 8 στοιχείων.

(β) Αιγυπτιακό Αεροσκάφος

Κατά τον Απρίλιο του έτους 2005 προέκυψε η ανάγκη επιθεώρησης από το Τ.Π.Α. ενός Αιγυπτιακού αεροσκάφους το οποίο επρόκειτο να ενοικιασθεί από την Helios Airways. Ο Άγγλος Σύμβουλος κ. Taylor σε συνάντηση του με τον τότε Αναπληρωτή Διευθυντή του Τ.Π.Α. τον πληροφόρησε ότι η επιθεώρηση μπορούσε να γίνει από 3 άτομα – από τον ίδιο τον κ. Α. Πασπαλίδη και τον κ. Στ. Ανδρονίκου. Πλην όμως πήγαν ακόμη 3 άτομα – οι κ.κ. Μάριος Παντελή, Φώτης Μιχαήλ και Χρ. Ιωακείμ. Σύμφωνα με τον Αναπληρωτή Διευθυντή του Τ.Π.Α. η μετάβαση 6 ατόμων ήταν το αποτέλεσμα συνεννόησης που είχε λάβει χώραν, χωρίς να το γνωρίζει ο ίδιος, μεταξύ των λειτουργών και της Helios Airways. Πρόσθεσε ότι στη στάση τους μπορεί να υπάρχει απειθαρχία αλλά δεν έλαβε μέτρα εναντίον τους για να μην διαλυθούν αυτά που είχαν “κτισθεί” στο Τμήμα. Οι 3 λειτουργοί ανέφεραν ότι πήγαν για σκοπούς εκπαίδευσης. Η Επιτροπή δεν δέχεται την εξήγηση αυτή. Αν ήταν έτσι τα πράγματα γιατί επέλεξαν να μεταβούν χωρίς να ενημερώσουν το Διευθυντή τους. Είναι και αυτό ένα δείγμα της υποταγής τους στις επιθυμίες της Helios Airways.

(γ) Οι άδειες των χειριστών

Με επιστολή του προς την Helios Airways ημερ. 14.2.2002 ο κ. Ι. Παπαδόπουλος του Τ.Π.Α. την πληροφόρησε ότι η Κύπρος υιοθέτησε το JAR-FCL ως τον κώδικα αδειοδότησης, και ότι πολύ σύντομα θα αρχίσει η μεταβατική περίοδος για μετατροπή των αδειών σε άδειες που θα συνάδουν με το JAR-FCL. Ταυτόχρονα την πληροφόρησε ότι πολλοί από τους χειριστές της Helios Airways δεν κατέχουν άδεια που εκδόθηκε από πλήρες μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και θα ήθελε να συζητήσει μαζί τους τη θέση τους για να καταστεί δυνατή η επίτευξη συμφωνίας επί της μεταβατικής διαδικασίας.

Ο κ. Παπαδόπουλος ρωτήθηκε από την Επιτροπή πόσο καιρό είχε υπόψη του να κρατήσει η μεταβατική διαδικασία. Απάντησε ότι θα έπρεπε να κρατήσει μέχρι το τέλος του έτους 2002. Ωστόσο το Τ.Π.Α. συνέχισε να

χορηγεί συνεχείς παρατάσεις στην Helios Airways μέχρι και τον Οκτώβριο του έτους 2004.

ΑΔΥΝΑΜΙΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΩΝ ΑΓΓΛΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ

Στη συνέχεια η Επιτροπή θα αναφερθεί σε ένα παράδειγμα το οποίο αναδεικνύει την αδυναμία του Τ.Π.Α. να ελέγχει τους Άγγλους συμβούλους. Με επιστολή του ημερ. 24.8.2004, ο κ. Μ. Αγησιλάου εκ μέρους του Διευθυντή του Τ.Π.Α. πληροφόρησε το Διευθυντή Πτητικών Επιχειρήσεων της Helios Airways ότι το Τ.Π.Α. έγινε αποδεκτό ως πλήρες μέλος των JAA και ότι αυτό σημαίνει ότι το Τμήμα θα αναλάβει πλήρως την ιδιοκτησία και έλεγχο της κανονιστικής επιτήρησης της αεροπορικής βιομηχανίας στην Κύπρο. Επίσης τον πληροφόρησε ότι η άμεση επικοινωνία με της Αρχές Πολιτικής Αεροπορίας του Ηνωμένου Βασιλείου και τον Επιθεωρητών της πρέπει να σταματήσουν μετά την παραλαβή της επιστολής. Πλην όμως δεν σταμάτησε η επικοινωνία. Η Επιτροπή έχει εντοπίσει 4 επιστολές του κ. Taylor προς την Helios Airways και 2 επιστολές της τελευταία προς τον κ. Taylor.

Όρος εντολής (ii)

- «(ii) Τα γεγονότα, τα οποία σχετίζονται με τη χορήγηση και διατήρηση σε ισχύ Άδειας Εκμεταλλεύσεως (Operating Licence) στην εταιρεία «HELIOS AIRWAYS LTD» για να ασκεί δραστηριότητες αερομεταφορέα».

Το θέμα της χορήγησης άδειας εκμεταλλεύσεως διέπεται από τα αρ. 111-113 του Νόμου 213(I)/2002. Σύμφωνα με το αρ. 112 «η άδεια εκμεταλλεύσεως εκδίδεται, αναστέλλεται και ανακαλείται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΟΚ) 2407/92 του Συμβουλίου της 23^{ης} Ιουλίου 1992 περί της εκδόσεως των αερομεταφορέων (ΕΕ L 240, 24.08.1992, σ.1), όπως αυτός εκάστοτε τροποποιείται, τηρουμένων των διατάξεων των άρθρων 121, 123 και 124 και της Συμφωνίας για την Ίδρυση του Ευρωπαϊκού Κοινού Αεροπορικού Χώρου».

Ο πιο πάνω κανονισμός ασχολείται κυρίως με την οικονομική κατάσταση των αερομεταφορέων και την ασφάλεια.

Η πρώτη άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγήθηκε στις 23.5.2000. Η Επιτροπή αφού έλαβε υπόψη την μαρτυρία διαπιστώνει ότι η χορήγηση της ήταν σε συμμόρφωση με τον πιο πάνω Κανονισμό.

Στις 15.12.2004 χορηγήθηκε στην Helios Airways νέα Άδεια Εκμεταλλεύσεως. Σύμφωνα με την μαρτυρία αυτή δόθηκε λόγω της ένταξης της Κυπριακής Δημοκρατίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση. «Ήταν απλώς μια επανάληψη της προηγούμενης άδειας», και για την έκδοση της δεν έλαβε χώραν οποιαδήποτε διαδικασία.

Σύμφωνα με το εδάφιο 5 του άρθρου 5 του πιο πάνω Κανονισμού (ΕΟΚ) Αρ. 2407/92 «οι αρχές που χορηγούν τις άδειες μπορούν, ανά πάσα στιγμήν και, εν πάση περιπτώσει, όταν υπάρχουν σαφείς ενδείξεις οικονομικών προβλημάτων σε αερομεταφορέα στον οποίο έχουν χορηγήσει άδεια, να ελέγχουν τη χρηματοοικονομική του απόδοση, και να αναστέλλουν ή να ανακαλούν την άδεια εάν εκτιμούν ότι ο αερομεταφορέας δεν μπορεί πλέον να αντιμετωπίσει τις υφιστάμενες και δυνητικές υποχρεώσεις του για περίοδο δώδεκα μηνών. Οι εν λόγω αρχές μπορούν επίσης να χορηγούν προσωρινή άδεια μέχρις ότου αναδιοργανωθεί οικονομικά ο αερομεταφορέας, με την προϋπόθεση ότι δεν διακυβεύεται η ασφάλεια.

Κάθε οικονομικό έτος, οι αερομεταφορείς πρέπει να παρέχουν χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση στις αρχές χορήγησης των αδειών τους ελεγμένους ισολογισμούς του προηγούμενου οικονομικού έτους. Οποτεδήποτε τους το ζητήσουν οι αρχές χορήγησης των αδειών, οι αερομεταφορείς πρέπει να παρέχουν πληροφορίες σχετικές με τους σκοπούς της παραγράφου 5, και ιδιαίτερα τα στοιχεία που αναφέρονται στο παράρτημα μέρος Γ».

Η Επιτροπή έχοντας υπόψη της εκθέσεις των επιθεωρήσεων οι οποίες ομιλούσαν για έλλειψη πόρων στην Helios Airways άκουσε μαρτυρία επί του κατά πόσο η Αρχή Αδειών είχε εγκαθιδρύσει μηχανισμό παρακολούθησης των οικονομικών πραγμάτων της Helios Airways με σκοπό την επιβολή συμμόρφωσης με τον πιο πάνω κανονισμό σε περίπτωση που συνέτρεχαν οι προϋποθέσεις εφαρμογής του. Δεν είχε εγκαθιδρυθεί τέτοιος μηχανισμός. Η Επιτροπή πιστεύει ότι ένας τέτοιος μηχανισμός θα αποτελούσε ισχυρό κίνητρο για τις αεροπορικές Εταιρείες να βρίσκονται συνεχώς σε πλήρη συμμόρφωση με τον εν λόγω κανονισμό. Αυτό γιατί οι κυρώσεις που προβλέπονται είναι πολύ

αυστηρές. **Την ευθύνη για την απουσία του εν λόγω μηχανισμού την φέρει η Αρχή Αδειών.**

Όρος εντολής (iii)

- «(iii) Τα γεγονότα που σχετίζονται με τη χορήγηση Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (Air Operator's Certificate (A.O.C.)), ήτοι πιστοποιητικού ότι ο αερομεταφορέας διαθέτει την επαγγελματική ικανότητα και οργάνωση να εξασφαλίζει την ασφαλή λειτουργία αεροσκαφών για τις αεροπορικές δραστηριότητες που αναφέρονται στο πιστοποιητικό κατά τη χορήγηση του πιστοποιητικού όπως και αργότερα καθ' όλη τη διάρκεια λειτουργίας του».

Η χορήγηση του πιο πάνω πιστοποιητικού διέπεται από το αρ. 123 του Νόμου 213(I)/2002. Σύμφωνα με το εδάφιο 4 του αρ. 123 «οι προϋποθέσεις και η διαδικασία εκδόσεως, αναστολής και ανακλήσεως του πιστοποιητικού αερομεταφορέα ορίζεται στους Κανονισμούς και στους Κανονισμούς των Συνδυασμένων Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας που ισχύουν στην Δημοκρατία».

Το πρώτο πιστοποιητικό αερομεταφορέα εκδόθηκε στις 23.5.2000 με ισχύ μέχρι τις 23.5.2001. Σύμφωνα με τη μαρτυρία οι διεργασίες για τη χορήγηση του έγιναν από την Πολιτική Αεροπορία του Ηνωμένου Βασιλείου. Η τελευταία υπέβαλε έκθεση στο Τ.Π.Α. ότι θα μπορούσε να εκδοθεί το πιστοποιητικό «διότι όλα όσα είχαν υποβληθεί συμφωνούσαν με τις απαιτήσεις των JAR και έτσι το Τ.Π.Α. χορήγησε το πιστοποιητικό». Κατά το χρόνο της χορήγησης του πιστοποιητικού το Τ.Π.Α. δεν διέθετε την εμπειρογνωμοσύνη, ή την ειδικότητα να αξιολογήσει τις εκθέσεις των Άγγλων Συμβούλων. Αφού εξέτασε τη σχετική μαρτυρία η Επιτροπή διαπιστώνει ότι δεν υπήρξε οτιδήποτε το επιλήψιμο σχετικά με τη χορήγηση του πρώτου πιστοποιητικού.

Το δεύτερο πιστοποιητικό αερομεταφορέα χορηγήθηκε την 1.5.2004 με ισχύ μέχρι να διαφοροποιηθεί, ανασταλεί ή ανακληθεί.

Το τρίτο πιστοποιητικό χορηγήθηκε στις 16.2.2005 με ισχύ μέχρι τις 31.5.2009.

Σύμφωνα με το Κεφάλαιο 4 παράγ. 4.4.3 του Εγχειριδίου Διαδικασιών της Μονάδας Ασφαλείας Πτήσεων του Τ.Π.Α. (Τεκμήριο 58) «εάν ένας επιθεωρητής έχει εύλογες αμφιβολίες ως προς την καταλληλότητα του Αερομεταφορέα να κατέχει πιστοποιητικό Αερομεταφορέα, οι λόγοι πρέπει να τεθούν υπόψη του

Τ.Π.Α. μέσω του επικεφαλής της Μονάδας. Το Κεφάλαιο 6 παραγ. 6.1 του ιδίου εγχειριδίου θέτει ένα κριτήριο για τη χορήγηση ή αναστολή του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα. Το θέτει με την μορφή ερωτήματος. «Είναι το Τμήμα ικανοποιημένο ότι ο αιτητής είναι κατάλληλος να διασφαλίσει την ασφαλή λειτουργία αεροσκαφών...» Και το απαντά ως εξής: «Κατά την εξέταση της καταλληλότητας του αιτητή, το Τμήμα δικαιούται να λαμβάνει ιδιαίτερα υπόψη την προηγούμενη συμπεριφορά και πείρα του αιτητή, τον εξοπλισμό, οργάνωση, στελέχωση, και άλλες διευθετήσεις».

Η Επιτροπή έλαβε υπόψη τις εκθέσεις των επιθεωρήσεων. Έλαβε ιδιαίτερα υπόψη:

- (α) την έκθεση του Ιουλίου του 2004 η οποία περιλάμβανε αναφορά για συμβιβασμό της ασφάλειας των πτήσεων.
- (β) την έκθεση του Νοεμβρίου του 2004 η οποία περιλάμβανε αναφορά για απογοητευτική επιθεώρηση και επαναλαμβανόμενα ευρήματα.
- (γ) Την έκθεση του Μαρτίου του 2005 η οποία αναφερόταν στην έλλειψη πόρων.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι όλα τα πιο πάνω ήταν ικανά για να δημιουργήσουν – τουλάχιστον - εύλογη αμφιβολία ως προς την καταλληλότητα του αερομεταφορέα να κατέχει το εν λόγω πιστοποιητικό εντός της έννοιας της πιο πάνω παραγ. 4.4.3.

Πάρα ταύτα οι διενεργείσαντες τις επιθεωρήσεις – Άγγλοι Επιθεωρητές – και οι επί Κεφαλής των Τομέων – δεν είχαν ποτέ εισηγηθεί τη λήψη μέτρων δυνάμει των πιο πάνω παραγράφων. Ούτε και δόθηκε πειστικός λόγος στην Επιτροπή για τη σχετική παράλειψη.

Όρος εντολής (iv)

- «(iv) Τα γεγονότα που σχετίζονται με την έκδοση Πιστοποιητικού Πτητικής, Ικανότητας του εν λόγω αεροσκάφους και τη διαδικασία έκδοσης του».

Η έκδοση του πιο πάνω πιστοποιητικού διέπεται από το αρ. 16 του Νόμου 213(Ι)/2002. Τα γεγονότα που σχετίζονται με τη χορήγηση του έχουν ως εξής:

Το αεροπλάνο που κατέπεσε βρισκόταν στην Γερμανία. Για την επιθεώρηση του πήγαν στην Γερμανία ο Σύμβουλος κ. A. Varley και ο κ. M. Παντελή. Αφού το επιθεώρησαν ο κ. A.Varley με επιστολή του ημερ. 15.4.2004 πληροφόρησε τον Διευθυντή του Τμήματος Πολιτικής Αεροπορίας ότι το αεροσκάφος ικανοποιεί τις απαιτήσεις για την έκδοση του πιστοποιητικού. Παρατήρησε, όμως, ότι η Helios Airways πρέπει να πληροφορηθεί εγγράφως ότι τα 8 στοιχεία που «καταγράφονται πιο κάτω πρέπει να κλείσουν πριν από την λειτουργία του αεροσκάφους για εμπορικούς σκοπούς».

Με επιστολή του ημερ. 15.4.2004 ο κ. M. Παντελή πληροφόρησε τον υπόλογο Διευθυντή της Helios Airways ότι η επιθεώρηση του αεροσκάφους και των μητρώων του ήταν ικανοποιητική. Ταυτόχρονα τον πληροφόρησε ότι τα εν λόγω στοιχεία πρέπει να διορθωθούν το αργότερο μέχρι τις 26.4.2004. Το πιστοποιητικό εκδόθηκε στις 16.4.2004. Οι δύο πιο πάνω λειτουργοί το πήραν μαζί τους υπογραμμένο εν λευκώ από τον τότε Διευθυντή κ. Στ. Βασιλείου, και το παρέδωσαν στην Helios Airways.

Τα εν λόγω στοιχεία διορθώθηκαν στις 30.4.2004 εκτός εκείνου του πομπού εντοπισμού έκτακτης κατάστασης (Emergency Locator Transmitter) για το οποίο χορηγήθηκε εξαίρεση μέχρι την 6.5.2004. Εγκαταστάθηκε την 3.5.2004.

Η Επιτροπή ρώτησε τους πιο πάνω δύο επιθεωρητές αν υπήρχε οτιδήποτε που επέβαλλε την χορήγηση του πιστοποιητικού πριν από την πλήρη διόρθωση των 8 στοιχείων.

Ο κ. Παντελή απάντησε αρνητικά. Ο κ. Varley απέφυγε να απαντήσει. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η πιο πάνω ενέργεια αποτελούσε πράξη επίδειξης εύνοιας προς την Helios Airways για λόγους που γνωρίζουν μόνο οι δύο επιθεωρητές.

Όρος εντολής (v)

«(v) Τα γεγονότα που σχετίζονται με την διενέργεια τεχνικού ελέγχου του εν λόγω αεροσκάφους από την Αρμόδια Αρχή:

- (1) Πριν τη νηολόγηση του.
- (2) Κατά περιοδικά χρονικά διαστήματα.
- (3) Μετά την εκτέλεση επισκευών ή μετατροπών.
- (4) Κάθε φορά που φυσικό γεγονός, βλάβη ή ελαττωματική λειτουργία επέβαλλε τον έλεγχο».

Το πιο πάνω ζήτημα διέπεται από το αρ. 17 του Νόμου 213(I)/2002. Σημειώνεται ότι καταργήθηκε στις 14.4.2006, με το αρ. 14 του Νόμου 70(I)/2006. Βρισκόταν όμως σε ισχύ κατά τον κρίσιμο χρόνο.

Προβλέπει τα εξής:

«Τεχνικός έλεγχος πτητικής ικανότητας

1. Πριν την νηολόγηση η αρμόδια αρχή διενεργεί τεχνικό έλεγχο του αεροσκάφους και του εξοπλισμού του.
2. Μετά την νηολόγηση η αρμόδια αρχή διενεργεί τεχνικό έλεγχο του αεροσκάφους και του εξοπλισμού του-
 - (α) κατά περιοδικά χρονικά διαστήματα ή μετά την συμπλήρωση ορισμένων ωρών πτήσεως ή ορισμένου αριθμού απογειώσεων,
 - (β) μετά την εκτέλεση επισκευών ή μετατροπών,
 - (γ) κάθε φορά που φυσικό γεγονός, βλάβη ή ελαττωματική λειτουργία επιβάλλει τον έλεγχο,
 - (δ) κάθε φορά που η αρμόδια αρχή κρίνει τον έλεγχο αναγκαίο».

Το πιο πάνω άρθρο τέθηκε υπόψη του κ. A. Varley. Απάντησε ότι δεν ήταν ευθύνη του να διενεργεί επιθεώρηση σε ότι αφορά ζήτημα της νομοθεσίας μας. Αυτό ήταν θέμα του Τ.Π.Α. Ακολούθως διερωτήθηκε τι σημαίνει τεχνικός έλεγχος και ανέφερε ότι το σχετικό άρθρο καταργήθηκε. Ζήτησε από την Επιτροπή να του δώσει τον ορισμό του Τεχνικού Ελέγχου για να μπορεί να τη βοηθήσει. Η Επιτροπή απάντησε ότι στην απουσία του ορισμού θα πρέπει να δοθεί στον σχετικό όρο η γραμματική του ερμηνεία. Ακολούθως ο κ. A. Varley ρωτήθηκε αν είχε λάβει χώραν οποιοσδήποτε τεχνικός έλεγχος του αεροσκάφους δεδομένου του επεισοδίου αποσυμπίεσης - ημερ. 16.12.2004 - στο οποίο είχε εμπλακεί το αεροσκάφος που κατέπεσε και το οποίο εμπίπτει εντός της εμβέλειας του πιο πάνω αρ. . 17 2(γ). Απάντησε ότι μετά το εν λόγω επεισόδιο πραγματοποιήθηκε «επαρκής επιθεώρηση, επαρκής επανεξέταση μάλλον των εγγράφων σχετικά με αυτό το περιστατικό» και ο ίδιος - ο κ. A. Varley - ήταν ικανοποιημένος «ότι αναλήφθηκε η απαραίτητη δράση». Δεν έκαμε φυσικό έλεγχο και η ικανοποίηση του οφειλόταν στις συνομιλίες που είχε με την ATC Lasham και την Helios Airways και στα έγγραφα που προσκόμισαν. Ρωτήθηκε αν είναι συνήθης πρακτική στην Πολιτική Αεροπορία να «μένουν οι αρχές που κάνουν τις επιθεωρήσεις ικανοποιημένες από αυτά που τους λένε οι αερομεταφορείς και οι οργανισμοί συντήρησης». Απάντησε ότι συνήθως έχουν εμπιστοσύνη στις εταιρείες. Τέθηκαν υπόψη του οι παρατηρήσεις του για τις απογοητευτικές επιθεωρήσεις και τα

επαναλαμβανόμενα ευρήματα και η πιο πάνω επιστολή του κ. Vincent και ρωτήθηκε κατά πόσο, μετά από όλες εκείνες της παρατηρήσεις μπορούσε να είχε εμπιστοσύνη στην Helios Airways και κατά πόσο υπήρχε οποιαδήποτε αντίφαση. Απάντησε αρνητικά και πρόσθεσε ότι δεν είχε αποδεικτικά στοιχεία πριν το ατύχημα ότι η Helios Airways δεν συντηρούσε το αεροσκάφος. Η Επιτροπή τονίζει εμφαντικά ότι τα αποδεικτικά στοιχεία εντοπίζονται μέσα από τη διεξαγωγή των ελέγχων που προβλέπει ο Νόμος – εδώ το πιο πάνω αρ. 17.

Ανεξάρτητα από την κατάργηση του πιο πάνω άρθρου 17 αυτό βρισκόταν σε εφαρμογή κατά τον κρίσιμο χρόνο. Δεν είχε ποτέ τύχει εφαρμογής. Ακόμη και μετά το επεισόδιο ημερ. 16.12.2004 ο κ. A. Varley ικανοποιήθηκε από τα έγγραφα που του παρουσίασαν οι ελεγχόμενοι από το ίδιο. Η Επιτροπή ερμηνεύει τον τεχνικό έλεγχο να περιλαμβάνει φυσικό έλεγχο ο οποίος δεν είχε ποτέ διεξαχθεί.

Όρος εντολής (vi)

«(vi) Τα γεγονότα που σχετίζονται με την έκδοση Πιστοποιητικού Καταλληλότητας για Πτήση (Certificate of Fitness for Flight), ήτοι το πιστοποιητικό που εκδίδει ο μηχανικός συντήρησης αεροσκαφών σύμφωνα με τα οριζόμενα σε κανονισμούς».

Το πιο πάνω πιστοποιητικό είχε εκδοθεί πριν από την πτήση. Η Επιτροπή δεν έχει εντοπίσει οποιαδήποτε παρατυπία επί του προκειμένου.

Όρος εντολής (vii)

«(vii) Τα γεγονότα που σχετίζονται με τη συντήρηση (μηχανικούς και τεχνικούς ελέγχους) του αεροσκάφους πριν τη πτήση και την εξυπηρέτηση κατά τη πτήση».

Το αεροσκάφος είχε υποστεί τους απαραίτητους ελέγχους πριν από τη πτήση. Πλην όμως το αεροσκάφος είχε υποστεί μη προγραμματισμένη συντήρηση ακριβώς πριν από την πτήση. Οι συνθήκες, και ο τρόπος διεξαγωγής της καθώς και οι λόγοι που οδήγησαν στη διεξαγωγή της βρίσκονται στις σελ. 21-23 της Έκθεσης της ΕΔΑΑΠ. Δεν χρειάζεται να επαναληφθούν. Είναι αρκετό να υποδειχθεί ότι κατά την εν λόγω συντήρηση είχε σημειωθεί παράλειψη επανατοποθέτησης του επιλογέα τρόπου λειτουργίας του συστήματος συμπίεσης στην θέση AUTO και ότι σύμφωνα με την ΕΔΑΑΠ η εν λόγω παράλειψη ήταν ένας από τους συμβάλλοντες παράγοντες του ατυχήματος.

Σχετικά με το γενικό ζήτημα της συντήρησης του αεροσκάφους η Επιτροπή παραπέμπει επί του προκειμένου στο συμπέρασμα της ΕΔΑΑΠ στη σελ. 150 της Έκθεσης της.

Αναφορικά με την εξυπηρέτηση κατά την πτήση δεν ήταν δυνατό να εντοπισθεί οποιαδήποτε σχετική μαρτυρία.

Όρος εντολής (viii)

«(viii) Κατά πόσο προ του ατυχήματος το εν λόγω αεροσκάφος είχε εμπλακεί σε σοβαρό συμβάν εντός της έννοιας του άρθρου 2 του περί Πολιτικής Αεροπορίας Νόμου 213(Ι)/2002 και συγκεκριμένα-

- (1) Κατά πόσο το συμβάν διερευνήθηκε.
- (2) Ποιο το αποτέλεσμα της διερεύνησης.
- (3) Ποια μέτρα λήφθηκαν.
- (4) Κατά πόσο η Επιτροπή Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων προέβη σε σύσταση ασφάλειας».

Το μόνο σοβαρό συμβάν στο οποίο είχε εμπλακεί το εν λόγω αεροσκάφος ήταν εκείνο της αποσυμπίεσης ημερ. 16.12.2004 κατά την πτήση Βαρσοβία – Λάρνακα. Διερευνήθηκε από την Επιτροπή Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων η οποία διαπίστωσε ότι το επεισόδιο οφειλόταν σε:

«(α) ηλεκτρική δυσλειτουργία που προκάλεσε διέγερση του ανοίγματος της βαλβίδας εξαγωγής.

(β) εκ παραδρομής άνοιγμα της πισινής πόρτας με το χερούλι να μη βρίσκεται στην ορθή θέση».

Στη διάρκεια της έρευνας η εν λόγω Επιτροπή επεσήμανε αριθμό ασυνεπειών και παραλείψεων. Η Επιτροπή προέβη σε συστάσεις ασφαλείας.

Κατά το ίδιο επεισόδιο δεν είχαν ενεργοποιηθεί 12 από τις 33 συσκευές οξυγόνου και αυτό σύμφωνα με σχετική έκθεση του κ. A. Varley ήταν «εξίσου ανησυχητικό».

Τα μέτρα που λήφθηκαν από την Helios Airways ήταν τα εξής:

- (α) Έγινε έλεγχος επιθεώρησης της πόρτας του αεροσκάφους. Αποσυναρμολογήθηκε και εξετάσθηκε εξονυχιστικά. Αφίχθηκε ειδικός μηχανικός της ATC

Lasham και εκτέλεσε τις ίδιες εξετάσεις. Η καρμπίνα συμπίεσθηκε για να ελεγχθούν οι διαρροές.

- (β) Στις 19.12.2004 το αεροσκάφος μεταφέρθηκε για περαιτέρω εξετάσεις στην ATC Lasham. Πλην όμως δεν είχε εντοπισθεί η αιτία που είχε προκαλέσει το επεισόδιο, και το αεροσκάφος επανάρχισε τις πτήσεις. Στο μεταξύ η κατασκευάστρια εταιρεία είχε εκδώσει αριθμό οδηγιών σχετικά με τις συσκευές οξυγόνου και πρότεινε ορισμένες προσωρινές λύσεις οι οποίες έτυχαν εφαρμογής από την Helios Airways.

Αυτό που προβλημάτισε την Επιτροπή ήταν κατά πόσο επιτρέπεται από την αεροπορική πρακτική η εκτέλεση πτήσεων από το αεροσκάφος παρά το μη εντοπισμό της αιτίας που προκάλεσε την αποσυμπίεση. Η μαρτυρία που δόθηκε επί του προκειμένου ήταν ότι η πορεία που είχε υιοθετηθεί επιτρέπεται από την αεροπορική πρακτική.

Όρος εντολής (ix)

- «(ix) Κατά πόσο προ του ατυχήματος είχε αναφερθεί στην Αρμόδια Αρχή οποιοδήποτε περιστατικό στο αεροσκάφος εντός της έννοιας των περί Πολιτικής Αεροπορίας (Αναφορά Περιστατικού) Κανονισμών του 2005 (Κ.Δ.Π 334/2005)».

Δεν είχε αναφερθεί οποιοδήποτε τέτοιο περιστατικό.

Όρος εντολής (x)

- «(x) Τα γεγονότα που σχετίζονται με την πρόσληψη και την εγκυρότητα των επαγγελματικών αδειών του Ιπτάμενου Τεχνικού Πληρώματος (Flying Technical Crew), ήτοι των χειριστών, πλοηγών και μηχανικών και, σε σχέση με τους χειριστές, τα γεγονότα τα οποία σχετίζονται με τις εξής προϋποθέσεις:

- (1) Την ηλικία, την κατάσταση της ψυχικής και σωματικής τους υγείας και το χαρακτήρα τους.
- (2) Τη δοκιμασία προς διαπίστωση των αναγκαίων γνώσεων.
- (3) Τον έλεγχο της συνέχισης των πιο πάνω προϋποθέσεων».

Το πιο πάνω ζήτημα στο βαθμό που αναφέρεται στις προϋποθέσεις που αφορούν τους χειριστές, διέπεται από το αρ. 20 του Νόμου 213(Ι)/2002, το οποίο τέθηκε σε εφαρμογή στις 18.7.2003 και το οποίο ορίζει:

«Άδεια χειριστή αεροσκάφους

1. Άδεια χειριστή αεροσκάφους χορηγείται μόνο για ορισμένου τύπου αεροσκάφος και προϋποθέτει ότι-
 - (α) ο υποψήφιος έχει συμπληρώσει το κατώτατο όριο ηλικίας και δεν έχει υπερβεί το όριο ηλικίας χειριστών,
 - (β) η κατάσταση της σωματικής και ψυχικής του υγείας, σύμφωνα με τον προσδιοριζόμενο σε διάταγμα του Υπουργού ιατρικό έλεγχο, δεν δημιουργεί εύλογες αμφιβολίες για τον ασφαλή χειρισμό αεροσκάφους.
 - (γ) -----
 - (δ) δεν συντρέχουν γεγονότα που αφορούν τον χαρακτήρα ή τον τρόπο ζωής του υποψηφίου και θεμελιώνουν εύλογες αμφιβολίες για την καταλληλότητα του να κυβερνά το αεροσκάφος.
 - (ε) -----
 - (στ) ο υποψήφιος έχει υποστεί με επιτυχία την δοκιμασία προς διαπίστωση των αναγκαίων γνώσεων, ικανότητας, επιδεξιότητας και εμπειρίας σχετικά με τον τύπο του αεροσκάφους για το οποίο ζητείται η έκδοση της άδειας.
2. -----
3. -----
4. Η συνέχιση της συνδρομής των προϋποθέσεων της παραγράφου 1 ελέγχεται σε τακτές χρονικές περιόδους και επικυρώνεται από την αρμόδια αρχή στο έγγραφο της άδειας».

Σύμφωνα με την μαρτυρία το Τ.Π.Α. δεν είχε μηχανισμό για την εφαρμογή των επιταγών του πιο πάνω άρθρου λόγω έλλειψης του αναγκαίου ή και κατάλληλου προσωπικού και της απαραίτητης υποδομής.

Η μόνη εμπλοκή του Τ.Π.Α. ήταν η επικύρωση των αδειών που είχαν χορηγηθεί από άλλες χώρες. Δεν είχε ποτέ ασκήσει οποιαδήποτε εξουσία σε σχέση με το πιο πάνω άρθρο.

Η ανυπαρξία των μηχανισμών για εφαρμογή του πιο πάνω άρθρου είχε σαν συνέπεια να μην είναι σε θέση το Τ.Π.Α. να εφοδιάσει την Επιτροπή με μαρτυρία σε σχέση με τα πιο πάνω ζητήματα. Τα γεγονότα τα οποία σχετίζονται με την πρόσληψη και την εγκυρότητα των επαγγελματικών αδειών των δύο χειριστών βρίσκονται στις σελ. 10 – 14 της Έκθεσης της ΕΔΑΑΠ. Η ευθύνη για την μη συμμόρφωση με το πιο πάνω άρθρο βαρύνει το Τ.Π.Α.

Όρος εντολής (xi)

- «(xi) Τα γεγονότα που σχετίζονται με την εγκυρότητα των επαγγελματικών αδειών και την κατάρτιση των μηχανικών συντήρησης αεροσκαφών και λοιπών μελών του τεχνικού προσωπικού της εταιρείας».

Το πιο πάνω ζήτημα διέπεται από το Παράρτημα II των περί Πολιτικής Αεροπορίας (Γενικών) Κανονισμών του 2002 (623/2002) το οποίο προβλέπει:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II
(Κανονισμός 13)
Άδεια Μηχανικού Συντήρησης Αεροσκαφών

1. Η αρμόδια αρχή χορηγεί άδειες μηχανικού συντήρησης αεροσκαφών υπό τέτοιους όρους που κρίνει πρόσφορους, όταν ικανοποιηθεί ότι ο αιτητής είναι πρόσωπο κατάλληλο να κατέχει την άδεια λόγω της γνώσης, εμπειρίας, ικανότητας και επιδεξιότητας στην αεροναυτική μηχανική, και για το σκοπό αυτό ο αιτητής παρέχει τέτοια μαρτυρία και υπόκειται στην εξέταση και έλεγχο που απαιτεί η αρμόδια αρχή.
2. Η άδεια μηχανικού συντήρησης αεροσκαφών εξουσιοδοτεί τον κάτοχο, τηρουμένων των όρων που μπορεί να καθορίζονται στην άδεια, να εκδίδει-
 - (α) Πιστοποιητικά επιθεώρησης συντήρησης (maintenance review) αεροσκαφών που ορίζονται από την αρμόδια αρχή.
 - (β) πιστοποιητικά πτητικής ικανότητας (release to service)
 - (γ) πιστοποιητικά καταλληλότητας (fitness for flight).

Για τους λόγους που υποδεικνύονται σε σχέση με το δέκατο όρο εντολής ο πιο πάνω Κανονισμός δεν είχε ποτέ τύχει εφαρμογής. Αυτό που προκάλεσε την έκπληξη της Επιτροπής είναι ότι τόσο ο Διευθυντής του Τ.Π.Α. – κ. Βασιλείου - όσο και ορισμένα από τα στελέχη του αγνοούσαν την ύπαρξη του πιο πάνω Κανονισμού. Το Τ.Π.Α. δεν είχε ασχοληθεί ποτέ με το πιο πάνω ζήτημα. Τονίζεται ότι ο ICAO είχε από το 1999 εισηγηθεί την καθιέρωση συστήματος αδειοδότησης για επαγγελματίες χειριστές και μηχανικούς συντήρησης.

Εν όψει της έλλειψης μηχανισμού δυνάμει του πιο πάνω Κανονισμού το Τ.Π.Α. δεν ήταν σε θέση να εφοδιάσει την Επιτροπή με μαρτυρία επί του προκειμένου. Αναφορικά με τους μηχανικούς εδάφους της Helios Airways η Επιτροπή παραπέμπει στις σελ. 16 – 17 της Έκθεσης της ΕΔΑΑΠ. Η ευθύνη για την μη συμμόρφωση με τους πιο πάνω Κανονισμούς βαρύνει το Τ.Π.Α.

Όρος εντολής (xii)

- «(xii) Κατά πόσο η Αρμόδια Αρχή, δυνάμει του Περί Πολιτικής Αεροπορίας Νόμου με αρ. 213(I)/2002, διέθετε την αναγκαία και κατάλληλη υποδομή για να ασκεί την εποπτεία εκτελέσεως της αεροπορικής νομοθεσίας και κατά πόσο ασκούσε τέτοια εποπτεία».

Η απάντηση στο πιο πάνω ερώτημα είναι σαφώς αρνητική. Βρίσκεται στις αξιολογήσεις των Διεθνών Αεροπορικών Αρχών οι οποίες σύμφωνα με την ενώπιον της Επιτροπής μαρτυρία αντανάκλουν την πραγματικότητα. Βρίσκεται επίσης στα συμπεράσματα της ΕΔΑΑΠ.

Ωστόσο η Επιτροπή επανατονίζει ότι αυτό που οδήγησε στο λανθάνον αίτιο αρ. 2 δεν οφείλεται στην έλλειψη υποδομής αλλά οφείλεται αποκλειστικώς στην έλλειψη υπευθυνότητας των Άγγλων Επιθεωρητών και των Στελεχών του Τ.Π.Α. που έχουν κατονομασθεί πιο πάνω.

Όρος εντολής (xiii)

«(xiii) Κατά πόσο το εν λόγω αεροσκάφος ήταν κατάλληλο να εκτελεί πτήσεις».

Η Επιτροπή παραπέμπει επί του προκειμένου στο συμπέρασμα της ΕΔΑΑΠ στις σελ. 123 της έκθεσης της σύμφωνα με το οποίο το αεροσκάφος ήταν πιστοποιημένο, κατάλληλα εξοπλισμένο και συντηρείτο σύμφωνα με τους Κανονισμούς και τις εγκεκριμένες διαδικασίες. Παραπέμπει επίσης στις σελ. 172-173 της ίδιας έκθεσης. Εκτός από τα όσα καταγράφονται στην έκθεση της ΕΔΑΑΠ, σύμφωνα με τη μαρτυρία, κατά τη διάρκεια των πτήσεων σημειωνόταν εναλλαγή στην θερμοκρασία. Κάποτε ήταν πολύ ψηλή και κάποτε πολύ χαμηλή σε βαθμό που καθίστατο απαραίτητη η διανομή κουβερτών στους επιβάτες. Αυτό ήταν συχνό φαινόμενο. Επίσης κάποτε αναδυόταν μια κακή μυρωδιά. Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι το αεροσκάφος δεν ήταν καθόλου κατάλληλο όσον αφορά την άνεση των επιβατών.

Όρος εντολής (xiv)

«(xiv) Κατά πόσο η κατασκευάστρια εταιρεία υπέχει ευθύνης για ανεπάρκεια στον εντοπισμό και λήψη ενδεδειγμένων μέτρων σχετικά με τον τύπο του αεροσκάφους Boeing 737, ως προς τη συμπίεση του θαλάμου επιβατών, ήτοι checklists (πίνακας ενεργειών), ως προς το σύστημα ελέγχου, τα συστήματα προειδοποίησης και τις τεχνικές διαδικασίες, ύστερα από πολυάριθμες αναφορές περιστατικών κατά το παρελθόν, εκ των οποίων ορισμένα ήταν πανομοιότυπα με την περίπτωση του αεροσκάφους του ατυχήματος».

Η Επιτροπή έχει ήδη ασχοληθεί με το θέμα της ευθύνης της κατασκευάστριας εταιρείας (βλ. σελ. 120-122 πιο πάνω).

Όρος εντολής (xv)

- «(xv) Η επάρκεια των μέτρων που λήφθηκαν από τις υπηρεσίες εδάφους της εταιρείας και των οδηγιών που δόθηκαν στους χειριστές μετά την εκδήλωση του προβλήματος στο αεροσκάφος».

Σύμφωνα με την μαρτυρία μετά την εκδήλωση του προβλήματος στο αεροσκάφος ο K1 επικοινωνήσε με τον επιμελητή πτήσεων της Helios Airways και ανέφερε τα προβλήματα που αντιμετώπιζε. Ο επιμελητής δεν μπορούσε να βοηθήσει και ζήτησε από το Μηχανικό Εδάφους της Helios Airways να επικοινωνήσει με τον K1. Η επικοινωνία μεταξύ του Μηχανικού και του K1 διακόπηκε προτού καταστεί δυνατή η πλήρης συνεννόηση μεταξύ των δύο η οποία θα επέτρεπε στον μηχανικό να δώσει οδηγίες στον K1 για το χειρισμό του προβλήματος. Έκτοτε δεν κατέστη δυνατό να γίνει άλλη επικοινωνία λόγω αδυναμίας σύνδεσης με το αεροσκάφος. Η Επιτροπή δεν έχει εντοπίσει οποιαδήποτε πλημμέλεια στον χειρισμό του προβλήματος από το προσωπικό εδάφους.

Όρος εντολής (xvi)

- «(xvi) Κατά πόσο η Αρμόδια Αρχή έλεγχε τη συμμόρφωση από την εταιρεία προς τους κανόνες, διαταγές, απαγορεύσεις και όρους διοικητικών πράξεων με αντικείμενο την Πολιτική Αεροπορία».

Η απάντηση είναι αρνητική. Το ζήτημα αυτό έχει εξεταστεί σε συνάρτηση με το λανθάνον αίτιο με αρ. 2 (βλ. σελ. 77-112 πιο πάνω)

Όρος εντολής (xvii)

- «(xvii) Κατά πόσο υπάρχει οποιαδήποτε ευθύνη κρατικών λειτουργιών και εάν ναι, τρόποι βελτίωσης τους υπό το φως της νομοθεσίας».

Η ευθύνη των Κρατικών Λειτουργιών έχει ήδη εξετασθεί κατά την εξέταση της ευθύνης που απορρέει από το λανθάνον αίτιο με αρ. 2 (βλ. σελ. 77-112 πιο πάνω) και της ευθύνης για την έλλειψη Κυβερνητικής στήριξης (βλ. 112-119 πιο πάνω).

Θα πρέπει να προστεθούν και τα εξής:

Η Επιτροπή θεωρεί ότι η ασφάλεια των πτήσεων συνιστά ένα πάρα πολύ ευαίσθητο θέμα. Δεν έχει μόνο να κάνει με την απώλεια ζωών αλλά πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η Κύπρος είναι νησί και η επικοινωνία του με τον έξω κόσμο

γίνεται με αεροσκάφη. Ο τουρισμός επί του οποίου βασίζεται σε μεγάλο βαθμό η οικονομία του τόπου δυνατόν να πληγεί ανεπανόρθωτα αν ήθελε φανεί ότι η Κύπρος δεν διαθέτει ασφαλείς αεροπορικές συγκοινωνίες. Είναι λοιπόν η θέση της Επιτροπής ότι δεν πρέπει να υπάρχει φειδώ στην διάθεση πόρων για την κατάλληλη στελέχωση της εποπτεύουσας αρχής με το αναγκαίο και κατάλληλο προσωπικό για να ασκεί αυτόνομα το έργο της επιτήρησης των αερομεταφορών χωρίς τη βοήθεια ξένων χωρών ή οργανισμών. Ύστερα από 46 χρόνια ζωής η Κυπριακή Δημοκρατία οφείλει και πρέπει να αναπτύξει τη δική της ομάδα επιτήρησης. Από τη μαρτυρία είναι πρόδηλο ότι το πρόβλημα της επαρκούς στελέχωσης προσέκρουε στις χρονοβόρες διαδικασίες και στη γραφειοκρατία. Το Τ.Π.Α. δεν είχε άμεση πρόσβαση στο Υπουργικό Συμβούλιο αλλά όλα τα θέματα που το αφορούσαν έπρεπε να υποβληθούν και προωθηθούν μέσω του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων. Έχοντας υπόψη το σύνολο της μαρτυρίας και ιδιαίτερα εκείνη του νυν Διευθυντή του Τ.Π.Α. η Επιτροπή θεωρεί ότι η Πολιτική Αεροπορία πρέπει να αυτονομηθεί. Να καταστεί μια ανεξάρτητη ημικρατική υπηρεσία με Διοικητικό Συμβούλιο που να απαρτίζεται από πρόσωπα – τεκνοκράτες- γνώστες του αντικειμένου και με πείρα σε θέματα πολιτικής Αεροπορίας.

Όρος εντολής (xviii)

«(xix) Οποιαδήποτε άλλη Αρχή που πιθανόν θεωρηθεί εμπλεκόμενη ή άλλος τομέας ή πεδίο ευθύνης πιθανόν να προκύψει από την διεξαγωγή της έρευνας ή το υλικό που θα τεθεί ενώπιον της μονομελούς Ερευνητικής Επιτροπής που κατά την κρίση της χρήζει διερεύνησης».

Ο πιο πάνω όρος ή εντολή έχει ήδη εξεταστεί σε συνάρτηση με το θέμα της ευθύνης για την έλλειψη Κυβερνητικής στήριξης (βλ. σελ. 112-119 πιο πάνω).

Παναγιώτης Καλλής
Πρόεδρος της
Μονομελούς Επιτροπής