URTEIL DES GERICHTSHOFES (ERSTE KAMMER)
VOM 22. SEPTEMBER 1983 [1]

Kommission der Europäischen Gemeinschaften gegen Société anonyme Royale belge

„Beamte: Unfallrisiken"

Rechtssache 23/81

In der Rechtssache 23/81

KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN, vertreten durch ihren Hauptrechtsberater Raymond Baeyens als Bevollmächtigten, Beistand: Rechtsanwalt Marc Godfroid, Brüssel, Zustellungsbevollmächtigter: Oreste Montalto, Mitglied des Juristischen Dienstes der Kommission, Jean-Monnet-Gebäude, Luxemburg-Kirchberg,

Klägerin,

unterstützt von

1. Johanna van Rij, Witwe des Gerrit Jan van Kasteel — Beamter der Kommission der Europäischen Gemeinschaften —, im eigenen Namen und als gesetzlicher Vormund ihrer Kinder Ingeborg, Gerrit Jan, Huberdina und Bastiaan,
2. Henri Tieleman als Gegenvormund der genannten minderjährigen Kinder,
3. Johanna Theodora van Kasteel,
4. Hans van Kasteel,

alle wohnhaft in Brüssel, vertreten durch die Rechtsanwälte Benoît Humblet und Edmond Lebrun, Brüssel, Zustellungsbevollmächtigter: Rechtsanwalt Tony Biever, 83, boulevard Grande-Duchesse-Charlotte, Luxemburg,

Streithelfer,

gegen

1 — Verfahrenssprache: Französisch.

SOCIÉTÉ ANONYME ROYALE BELGE, Versicherungsgesellschaft mit Sitz in 1170 Brüssel, Boulevard du Souverain 25, die sowohl im eigenen Namen als auch im Namen und für Rechnung folgender Versicherungsgesellschaften handelt:

1. Société anonyme Generali Belgium (Concorde), 1050 Brüssel,
2. Société anonyme Caisse Patronale, 1060 Brüssel,
3. Société anonyme Assurantie van de Belgische Boerenbond, 3000 Löwen (Belgien),
4. Société anonyme Winterthur, 1040 Brüssel,
5. Société anonyme Zürich, 1040 Brüssel,
6. Société anonyme Assubel, 1000 Brüssel,
7. Société anonyme Securitas (ex Le Phénix Belge), 2000 Antwerpen (Belgien),
8. Société anonyme Rhin et Moselle, 1000 Brüssel,
9. Société anonyme Le Foyer, 1050 Brüssel,
10. Nationale Nederlanden, schadeverzekeringsmaatschappij N.V., Den Haag,
11. Société anonyme Phoenix Continental, 1040 Brüssel,
12. Top International Insurance Co. Ltd., 2750 Ballerup (Dänemark),
13. Excess Insurance Company Ltd. c/o Glanvill, Enthoven en Co. Ltd., London,
14. Allianz Versicherungs-Aktiengesellschaft, 8000 München,

vertreten durch Rechtsanwalt François van der Mensbrugghe, Brüssel, Zustellungsbevollmächtigter: Rechtsanwalt Jean Hoss, 15, Côte d'Eich, Luxemburg,

Beklagte,

wegen einer Klage nach Artikel 181 EWG-Vertrag auf Zahlung des Kapitalbetrags und der Zinsen, die die Kommission nach Artikel 73 des Statuts der Beamten der Europäischen Gemeinschaften wegen des tödlichen Unfalls ihres Beamten Gerrit Jan van Kasteel zu zahlen hat,

erläßt

DER GERICHTSHOF (Erste Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten A. O'Keeffe, der Richter G. Bosco und T. Koopmans,

Generalanwalt: Sir Gordon Slynn
Kanzler: P. Heim

folgendes

URTEIL

Tatbestand

Der Sachverhalt und der Verfahrensablauf sowie die Anträge und das Vorbringen der Parteien lassen sich wie folgt zusammenfassen:

I — Sachverhalt und Verfahren

A — Anwendbare Vorschriften

Artikel 73 Absatz 1 des Statuts der Beamten der Europäischen Gemeinschaften lautet:

„Der Beamte wird vom Tage seines Dienstantritts an gemäß einer von den Organen der Gemeinschaften im gegenseitigen Einvernehmen nach Stellungnahme des Statutsbeirats beschlossenen Regelung für den Fall von Berufskrankheiten und Unfällen gesichert . . .

In dieser Regelung ist festzulegen, für welche Fälle die Sicherung nicht gilt."

Zur Durchführung dieses Artikels wurde im gegenseitigen Einvernehmen der Organe, das der Präsident des Gerichtshofes am 22. Dezember 1976 feststellte, die Regelung zur Sicherung der Beamten der Europäischen Gemeinschaften bei Unfällen und Berufskrankheiten (im folgenden „gemeinsame Regelung" genannt) erlassen, die die Voraussetzungen festlegt, unter denen die Beamten bei Unfällen gesichert sind. Artikel 4 dieser Regelung bestimmt die verschiedenen Fälle des Ausschlusses von Leistungen nach Artikel 73 des Statuts.

„1. Von der Sicherung nach Artikel 73 des Statuts ausgeschlossen sind Unfälle infolge

a) . . .

b) — offensichtlich waghalsiger Handlungen;

— der Teilnahme mit Fahrzeugen, die durch Maschinenkraft bewegt werden, an sportlichen Rennen und Wettbewerben oder an offiziellen Versuchen;

— der Ausübung als gefährlich geltender Sportarten wie Boxen, Fallschirmspringen, Höhlenforschung, Unterwasser-

fischerei oder Forschung unter Verwendung von Atemgeräten mit Luft- oder Sauerstoffbehältern,

...“

Am 28. Januar 1977 schlossen die Organe der Gemeinschaften mit den beklagten Versicherungsgesellschaften eine Kollektivversicherung gegen Unfälle und Berufskrankheiten. Gegenstand der Versicherung ist nach Artikel 1 Absatz 1 des Versicherungsvertrags „die Sicherung gegen die finanziellen Folgen der Verpflichtungen, die den Gemeinschaften nach dem Statut aus Unfällen und Berufskrankheiten der Personen erwachsen, auf die Artikel 73 des Statuts ... sowie die zur Durchführung dieser Vorschrift getroffene Regelung anwendbar sind.“ Der Vertrag enthält eine Schiedsklausel, nach der „jede Streitigkeit über die Durchführung dieses Vertrags sowie seiner Anhänge dem Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften vorgelegt werden kann, wenn keine gütliche Einigung zustandekommt“ (Artikel 5). Aufgrund dieser Schiedsklausel hat die Kommission unter Berufung auf Artikel 181 EWG-Vertrag den vorliegenden Rechtsstreit beim Gerichtshof anhängig gemacht.

B — Sachverhalt

Herr Gerrit Jan van Kasteel, der Beamter bei der Generaldirektion XV der Kommission war, hatte bei der Firma European Air Transport S.A. in Brüssel ein Flugzeug vom Typ Piper-Cherokee mit dem Kennzeichen OO-JPM gemietet. Seine beiden Kollegen Daniel Chabert und Filippo Turli mieteten bei dieser Gelegenheit ebenfalls je ein Leichtflugzeug. Sie hatten vor, zusammen und in Begleitung verschiedener Passagiere — alle europäische Beamte — privat eine Reise nach Griechenland zu unternehmen. Nachdem die drei Flugzeuge auf dem Flughafen Brüssel-National bereitgestellt worden waren, starteten sie am Morgen des 29. April 1978 in Richtung Lyon, wo sie gegen 13.45 Uhr Ortszeit landeten.

Die drei Piloten verließen nacheinander um 14.30 Uhr den Flughafen Lyon-Bron in Richtung Cannes, von wo aus sie anschließend über Rom und Korfu die griechischen Inseln erreichen sollten. Auf dieser Strecke prallte das von Herrn van Kasteel gesteuerte Flugzeug, das zwei Passagiere an Bord hatte, gegen 17.00 Uhr in einer Höhe von 960 m gegen die oberhalb der Gemeinde Vauvenargues gelegene Montagne Sainte-Victoire. Die drei Insassen kamen bei diesem Unfall ums Leben; der Unfall war Gegenstand einer Untersuchung der Gendarmerie von Aix-en-Provence und eines Berichts des französischen Verkehrsministeriums.

Der Inhalt dieses Berichts und der des Protokolls der Untersuchung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Herr van Kasteel war Inhaber einer Flugerlaubnis für Privatpiloten, die nur zum Sichtflug bei Tag mit einmotorigen Flugzeugen berechtigte. Das von ihm gesteuerte Flugzeug hatte einen Motor. Laut dem Navigationsheft war es für den Instrumentenflug bei Tag und Nacht nicht zugelassen. Das Flugzeug besaß keine Instrumente für den Blindflug, aber es hatte nicht nur einen Höhenmesser und ein Variometer (das anzeigt, ob die Maschine steigt oder sinkt), sondern auch einen künstlichen Horizont, der es im Falle des Verlustes der Sichtflugbedingungen erlaubt, das Flugzeug in waagerechter Lage zu halten.

Vor dem Start in Lyon suchten Herr van Kasteel und die beiden anderen Flugzeugführer zusammen den Wetterdienst zur Beratung auf; dieser teilte ihnen unter anderem mit, daß die Sichtweite auf der Strecke nach Cannes 10 bis 15 km betrage und für jenseits von Montélimar

eine lebhafte Störung mit örtlich ergiebigen Regenfällen sowie starke Turbulenzen vorhergesagt seien. Die drei Flugzeuge starteten dann von Lyon in Richtung Cannes, ohne daß ein Flugplan aufgestellt wurde. Herr van Kasteel gab den beiden anderen Flugzeugführern gegenüber an, er werde die direkte Strecke fliegen und in Höhe von Avignon unmittelbar Cannes ansteuern. Die beiden anderen Flugzeugführer beschlossen, nach dem Start in Lyon dem Rhonetal zu folgen, um zu versuchen, Cannes über die Küste zu erreichen.

Um 16.52 Uhr fand der letzte Funkkontakt zwischen Herrn van Kasteel und dem Flughafen Marseille statt. Der Flugzeugführer teilte mit, er fliege weiter in Richtung Saint-Tropez, halte eine Höhe von 4 500 Fuß (1 500 m) ein und befinde sich in den Wolken. Der Kontrollturm des Marseiller Flughafens bedeutete ihm, er müsse gute Sicht einhalten. Nach der Wiederholung dieses Funkspruchs antwortete Herr van Kasteel: „Affirmative, Sir, but I am in a shower." Auf die Frage „Have you the ground in sight?" antwortete er: „Sometimes yes." Der Flughafen Marseille rief das Flugzeug um 17.24 Uhr wieder, jedoch ohne Erfolg. In dem von der Gendarmerie aufgestellten Protokoll heißt es, die Maschine habe sich in der Gegend von Vauvenargues in einer Wolkenschicht befunden und sei ungefähr 2 Stunden und 30 Minuten nach ihrem Start von Lyon, d. h. gegen 17.00 Uhr Ortszeit, in 960 m Höhe gegen das Sainte-Victoire-Massiv geprallt. Der Verfasser des auf Anordnung des französischen Verkehrsministeriums erstellten Berichts, Herr Grimaud, vermutete, daß Herr van Kasteel versucht habe, unter die Wolkenschicht zu gelangen, und bei diesem Manöver wahrscheinlich die Erhebung gesehen habe, jedoch nicht mehr früh genug, um den Aufprall vermeiden zu können.

C — Verfahren

Unter Berufung auf Artikel 73 Absatz 2 des Statuts stellten die Hinterbliebenen des Herrn van Kasteel bei der Kommission einen Antrag auf Gewährung der beim Unfalltod eines Beamten zu erbringenden Leistungen. Mit Klageschrift, die am 16. Oktober 1979 in das Register der Kanzlei des Gerichtshofes eingetragen wurde, beantragten sie die Aufhebung der Entscheidung der Kommission, mit der diese ihre Anträge abgelehnt hatte (Rechtssache 805/79, noch nicht entschieden). Die Kommission beantragte, die Frist für die Einreichung der Klagebeantwortung auf unbestimmte Zeit zu verlängern, um das Problem lösen zu können, das aus der Weigerung der Versicherer entstanden sei, die Deckung für die Folgen des Todes von Herrn van Kasteel zu übernehmen. Diese Verlängerung wurde am 3. Juni 1980 von dem Präsidenten der Ersten Kammer gewährt.

Die Kommission meldete den Versicherern den am 29. April 1978 eingetretenen Unfall des Herrn van Kasteel mit Fernschreiben vom 3. Mai 1978. Mit Schreiben vom 31. Oktober 1978 lehnten die Versicherer ihren Eintritt unter Berufung auf Artikel 4 der gemeinsamen Regelung und insbesondere auf den Ausschluß der mit einer offensichtlich waghalsigen Handlung verbundenen Risiken ab. Nachdem ihnen die Kommission die Umstände des Unfalls näher dargelegt hatte, bestätigten sie mit Schreiben vom 22. Januar 1980 ihre Ablehnung, für die Folgen des Schadensereignisses aufzukommen.

Mit Klageschrift, die am 5. Februar 1981 in das Register der Kanzlei des Gerichtshofes eingetragen worden ist, hat die Kommission beim Gerichtshof eine Klage auf Verurteilung der Beklagten, deren Bevollmächtigte die Firma Royale belge ist, zur Zahlung des Kapitalbetrags

und der Zinsen erhoben, die sie eventuell den Erben des Herrn van Kasteel schuldet.

Die Beklagten haben in ihrer Klagebeantwortung beantragt, die Rechtssache wegen Zusammenhangs mit der Rechtssache 805/79 zu verbinden. Dieser Antrag ist mit Beschluß des Gerichtshofes, der den Parteien am 23. April 1981 mitgeteilt worden ist, abgelehnt worden.

Mit Schriftsatz, der am 2. Juni 1981 in das Register der Kanzlei des Gerichtshofes eingetragen worden ist, haben die Kläger in der Rechtssache 805/79 gemäß Artikel 37 Absatz 2 der Satzung des Gerichtshofes die Zulassung als Streithelfer in dem vorliegenden Verfahren zur Unterstützung der Anträge der Kommission beantragt. Dieser Antrag ist entsprechend den Vorschriften von Artikel 93 der Verfahrensordnung eingereicht worden. Mit Beschluß vom 15. Juli 1981 hat ihm der Gerichtshof stattgegeben.

Mit Beschluß vom 9. Dezember 1981 hat der Gerichtshof die Rechtssache gemäß Artikel 95 §§ 1 und 2 der Verfahrensordnung an die Erste Kammer verwiesen.

Mit Beschluß vom 9. Dezember 1981 hat der Gerichtshof (Erste Kammer) beschlossen, Beweiserhebungen durchzuführen. Er hat zunächst beschlossen, von Amts wegen einen Luftfahrtsachverständigen, den beide Parteien innerhalb einer Frist von einem Monat zu benennen hatten, oder, falls innerhalb dieser Frist keine Einigung zustande käme, zwei Sachverständige, die jeweils von den Parteien vorzuschlagen waren, zu der Frage zu hören, welche Schlüsse ein Flieger aus den Auskünften des Flughafens Lyon-Bron über die Wetterlage für einen Flug von dort nach Cannes ziehen mußte. Außerdem hat er die Anhörung der Herren Turli und Chabert als Zeugen über ihre damaligen Gründe, nicht den direkten Weg nach Cannes zu wählen, sondern die Strecke Lyon—Marseille zu nehmen, und des Inspecteur des französischen Verkehrsministeriums, Grimaud, des Verfassers des genannten Untersuchungsberichts, als Zeugen für jede sich als sachdienlich erweisende Erläuterung des Inhalts dieses Berichts angeordnet. Gemäß Artikel 45 § 3 der Verfahrensordnung des Gerichtshofes hat die Erste Kammer den Berichterstatter mit der Vernehmung dieser Zeugen beauftragt.

Da keine Einigung über die Benennung eines einzigen Sachverständigen auf dem Gebiete des Flugwesens erzielt werden konnte, hat die Kommission dem Gerichtshof mit Schriftsatz vom 29. März 1982 vorgeschlagen, Herrn S. Thouvenot, der als Sachverständiger für „Lufttransport" in das für den Zuständigkeitsbereich der Cour d'appel Paris erstellte Verzeichnis der Luftfahrtsachverständigen eingetragen war, zu hören. Mit Schriftsatz vom 1. April 1982 haben die Beklagten vorgeschlagen, den Luftfahrtsachverständigen R. Auffray aus Bretigny (Frankreich) zu hören.

Die Vernehmung der Zeugen und Sachverständigen hat unter Teilnahme des Generalanwalts am 2. Juli 1982 am Sitz des Gerichtshofes stattgefunden.

Nach der Vernehmung am 2. Juli 1982 hat der Gerichtshof (Erste Kammer) mit Schreiben vom 14. Dezember 1982 die Beklagten aufgefordert, bestimmte Fragen zu beantworten, und der Kommission und den Streithelfern Gelegenheit gegeben, zu den Antworten Stellung zu nehmen. Die Antworten und die Stellungnahmen sind innerhalb der hierfür festgelegten Fristen beim Gerichtshof eingegangen.

Der Gerichtshof (Erste Kammer) hat sodann auf Bericht des Berichterstatters nach Anhörung des Generalanwalts beschlossen, die mündliche Verhandlung zu eröffnen.

II — Anträge der Parteien

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften als *Klägerin* beantragt,

1. die Klage für zulässig und begründet zu erklären und dementsprechend die Firma Royale belge S.A., die sowohl im eigenen Namen als auch für Rechnung der anderen Gesellschaften handelt, die den Versicherungsvertrag vom 28. Januar 1977 unterzeichnet haben, zur Zahlung des Kapitalbetrags und der Zinsen zu verurteilen, die die Kommission eventuell den Erben des Herrn van Kasteel aufgrund des tödlichen Unfalls, den dieser am 29. April 1978 erlitten hat, gemäß Artikel 73 des Statuts der Beamten der Europäischen Gemeinschaften schuldet,
2. der Firma Royale belge S.A. die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

Die *Streithelfer* beantragen,

1. sie als Streithelfer im vorliegenden Rechtsstreit zuzulassen,
2. den Anträgen der Kommission als Klägerin, gegebenenfalls nach Anordnung der Vernehmung der Herren D. Chabert und F. Turli als Zeugen, stattzugeben,
3. den Beklagten die Kosten der Streithilfe aufzuerlegen.

Die *Beklagten* beantragen,

1. die Klage für unzulässig oder jedenfalls unbegründet zu erklären,
2. der Klägerin die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen;

hilfsweise, vor der Entscheidung in der Hauptsache,

1. einen oder drei Sachverständige auf dem Gebiete des Flugwesens mit dem Auftrag zu bestimmen, nach Kenntnisnahme vom Inhalt der Akten ein Gutachten darüber zu erstellen, ob Herr van Kasteel am 29. April 1978 von seinem Start vom Flughafen Lyon-Bron an bis zum Eintritt des tödlichen Unfalls eine oder mehrere offensichtlich waghalsige Handlungen beging, die zu dem Unfall führte(n) und diese genau darzulegen,
2. die Kostenentscheidung vorzubehalten.

III — Die von den Parteien im schriftlichen Verfahren vorgebrachten Angriffs- und Verteidigungsmittel

In ihrer Klageschrift führt die *Kommission der Europäischen Gemeinschaften, die Klägerin,* aus, das Problem des vorliegenden Rechtsstreits sei in sachlicher und rechtlicher Hinsicht die Frage, ob der tödliche Unfall, dem Herr van Kasteel zum Opfer fiel, Folge einer offensichtlich waghalsigen Handlung im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b der gemeinsamen Regelung ist oder nicht. Sie erklärt, die Beweislast für das Vorliegen einer solchen Handlung liege bei den Beklagten. Sie fügt hinzu, nach ihrer Ansicht käme eine solche Handlung nur in Frage, wenn die Handlungsweise von Herrn van Kasteel von einem bewußten völligen Mangel an Vorsicht geprägt erscheine. Unter den Begriff „waghalsige" Handlungen fielen nur grobfahrlässige Handlungen, die im Bewußtsein der mit ihnen verbundenen Risiken vorgenommen würden, so daß man sagen könne, wer so handele, nehme diese Risiken in Kauf. Das Umstandswort „offensichtlich" füge dem den Gedanken hinzu, daß eine solche Waghalsigkeit den Ausschluß von den Versicherungsleistungen nur dann nach sich ziehen solle, wenn das Verhalten des Beamten in den Augen aller unmittelbar als sicherer Ausdruck dieser Waghalsigkeit angesehen werde.

Sodann führt die Kommission aus, die Herrn van Kasteel beim Start von Lyon-Bron erteilte Wetterauskunft sei so beschaffen gewesen, daß er mit Recht habe beschließen können, Cannes direkt anzufliegen. Erst während des Fluges habe sich Herr van Kasteel einer plötzlichen Verschlechterung der Wetterbedingungen gegenübergesehen, und obwohl es ihm gelungen sei, Sichtflugbedingungen aufrechtzuerhalten, sei das Flugzeug von Abwindströmungen erfaßt worden, die seinen Aufprall auf die Montagne Sainte-Victoire verursacht hätten. Außerdem vertritt die Kommission die Ansicht, Herr van Kasteel sei der ursprünglich gewählten Strecke nicht weiter gefolgt, weil er angesichts der plötzlichen Verschlechterung der Wetterbedingungen einen Kurswechsel durchgeführt habe, wahrscheinlich um die Küste oder einen Ausweichflugplatz zu erreichen. Unter diesen Umständen sei keine waghalsige Handlungsweise anzunehmen.

In ihrer Klagebeantwortung vertreten die *Beklagten* eine andere Ansicht zum Begriff „offensichtlich waghalsige Handlung" sowie zu den Ereignissen, die zu dem tödlichen Unfall von Herrn van Kasteel geführt haben. Zur Bedeutung des Wortes „waghalsig" bemerken sie, daß dieser Begriff wegen des Fehlens anderer Auslegungsregeln im Sinne des üblichen Sprachgebrauchs zu verstehen sei. Unter Berufung auf mehrere Wörterbücher vertreten sie die Ansicht, als „waghalsig" sei die Handlungsweise einer Person zu definieren, die unter Überschätzung ihrer Fähigkeiten mit einer solchen Verwegenheit vorgehe, daß sie es unterlasse, Vorkehrungen gegen die Gefahren zu treffen, denen sie sich aussetze und deren sie sich bewußt gewesen sein müsse. Sie fügen hinzu, der deutsche Wortlaut von Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b der gemeinsamen Regelung spreche von „offensichtlich waghalsigen Handlungen", d. h. bei buchstabengetreuer Übersetzung in die französische Sprache von „actes manifestement de casse-cou". Eine „offensichtlich" waghalsige Handlung liege vor, wenn das Element der Fahrlässigkeit bei dem verwegenen Vorgehen unter Ausschluß jedes möglichen Zweifels sicher und unbestreitbar sei.

Was die Beurteilung der Ereignisse anbelangt, die dem am 29. April 1981 eingetretenen Unfall vorausgingen, so verweisen die Beklagten auf den im Auftrag des französischen Verkehrsministeriums von Herrn Grimaud erstellten Bericht. Eine der Schlußfolgerungen dieses Berichts lautet:

„Die erste Ursache dieses Unfalls liegt in der Entscheidung des Flugzeugführers, die direkte Strecke Lyon-Cannes zu fliegen. Eine weitere Ursache war, daß er nicht, auch auf die Gefahr hin, von der Flugroute abzukommen, VMC (visual meteorological conditions) einhielt. Die ausschlaggebende Ursache war, daß er ... ohne die Wolkenuntergrenze zu kennen, zum Sinkflug überging, obwohl die Flugstrecke von Carpentras nach St. Tropez über verhältnismäßig hohe Erhebungen hinwegführt."

Die Beklagten vertreten die Ansicht, es genüge im vorliegenden Fall zur Anwendung von Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b der gemeinsamen Regelung, daß am Ursprung einer der drei genannten Ursachen eine waghalsige Handlung von Herrn van Kasteel stehe. Sie führen aus, jeder dieser drei Ursachen liege eine unbestreitbare Waghalsigkeit zugrunde.

Erstens zeuge der Entschluß, die direkte Strecke Lyon—Cannes zu fliegen von Tollkühnheit, da Herr van Kasteel durch die Auskünfte, die ihm unmittelbar vor dem Abflug von Flughafen Lyon-Bron gegeben worden seien, die absolut ungünstigen Wetterbedingungen gekannt habe, die auf dieser Strecke geherrscht

hätten. Überdies habe Herr van Kasteel gewußt, daß andere Flugzeugführer, die sich aus der gleichen Quelle informiert hatten, sich dafür entschieden hätten, entlang dem Rhonetal zu fliegen, wo der Sichtflug weiterhin durchgehend möglich gewesen sei.

Zweitens tragen die Beklagten vor, Herr van Kasteel hätte, als er an der Störung und der Wolkenwand angelangt gewesen sei, seinen Kurs wie die beiden anderen Flugzeugführer ändern können. Anstatt seinen Kurs zu ändern, sei er unter Mißachtung der elementarsten Sorgfaltsanforderungen unter technischen Bedingungen, die die Beibehaltung des Sichtflugs nicht zugelassen hätten, in die immer dichter werdenden Wolken hineingeflogen.

Drittens habe Herr van Kasteel bei einem in einer Höhe von 800 bis 2 500 m völlig bedeckten Himmel und beeinträchtigter oder sogar fehlender Sicht beschlossen, von einer Höhe von 1 500 m aus tiefer zu gehen, in der Hoffnung, unter die Wolkendecke zu gelangen. Ein solcher Sinkflug unter derartigen Bedingungen grenze an Wahnsinn, da Herr van Kasteel zum einen nicht die Höhe der Wolkenuntergrenze gekannt und infolgedessen nicht gewußt habe, wie tief er sinken müsse, und da zum anderen seine Flugstrecke über verhältnismäßig hohe Erhebungen hinweggeführt habe. In diesem Zusammenhang widersprechen die Beklagten der Ansicht der Kommission, daß das Flugzeug von Abwindströmungen erfaßt worden sei, die seinen Aufprall auf der Montagne Sainte-Victoire verursacht hätten. Tatsächlich rechtfertige nichts die Annahme, daß der Unfall auf einen Abwind zurückzuführen sei.

In ihrer Erwiderung bestreitet die *Kommission* zuerst, daß aufgrund der vom Flughafen Lyon-Bron erteilten Wetterauskünfte jeder besonnene Flugzeugführer habe erkennen können, daß auf der Strecke Lyon—Cannes die Sicht blokkiert gewesen sei. Sie trägt vor, Herr van Kasteel habe die Strecke aufgrund der erhaltenen Auskünfte ohne Verletzung der Sichtflugregeln befliegen können, da die Sichtweite 10 bis 15 km betragen habe und zwischen den beiden Wolkenschichten in 600 bis 1 000 m und in 2 400 m Höhe ein für den Sichtflug gut ausreichender Zwischenraum verblieben sei.

Sie betont sodann, die von Herrn van Kasteel beflogene Strecke sei eine Route, die auf Sicht fliegenden Flugzeugführern von französischen Luftfahrtbehörden empfohlen werde. Erst kurz vor dem Unfall sei der Pilot dieser Route nicht mehr genau gefolgt. Übrigens hätten die beiden anderen Flugzeugführer am Schluß ihres Fluges gleichfalls zeitweise schwierige Wetterbedingungen vorgefunden. Insoweit bezieht sich die Kommission auf eine Erklärung von Herrn Turli, der dargelegt habe, er sei in Höhe von La Ciotat, nachdem er die Küste erreicht habe, gezwungen gewesen, im Instrumentenflug zu fliegen, und es sei ihm nur mit Hilfe des Radars der dortigen Luftwaffenbasis gelungen, in Toulon zu landen. Der gegen Herrn van Kasteel gerichtete Vorwurf bezüglich der Wahl der Strecke sei also nicht zutreffend.

Die Kommission hebt die Bedeutung des letzten Funkkontakts zwischen Herrn van Kasteel und Marseille-Information einige Minuten vor dem Unfall hervor. Ihrer Ansicht nach bedeute dieser Funkspruch nicht, wie die Beklagten behaupten, daß Herr van Kasteel in diesem Zeitpunkt „mitten in den Wolken" geflogen sei. Denn Herr van Kasteel habe erklärt, er durchfliege einen „Schauer". Außerdem habe es bei diesem Gespräch kein Anzeichen für eine besondere Unruhe und insbesondere nicht für die Notwendigkeit gegeben, einen Sinkflug durchzuführen. Hierzu macht sie gel-

tend, nichts stütze die Behauptung, daß Herr van Kasteel den Entschluß gefaßt habe, von einer Höhe von 1 500 m aus, in der er sich beim letzten Funkkontakt befunden habe, tiefer zu gehen. Zwar sei seine Maschine in ungefähr 960 m Höhe gegen das Bergmassiv geprallt, aber das Vorhandensein eines Fallwindes genüge als Erklärung für diesen Höhenverlust.

Somit sei abschließend festzustellen, daß keine der drei von den Beklagten angeführten angeblichen waghalsigen Handlungen nachgewiesen sei.

In ihrer Gegenerwiderung beharren die *Beklagten* auf ihrer Meinung, die Herrn van Kasteel vor seinem Abflug vom Flughafen Lyon-Bron erteilten Auskünfte hätten für jeden Flugzeugführer als absolut unangebracht erscheinen lassen, auf dem gewählten Weg in Richtung Cannes zu fliegen. So laute auch eine der Schlußfolgerungen des von dem französischen Verkehrsministerium erstellten Berichts. Durch diesen Bericht sei auch erwiesen, daß der Verlust an Höhe kurz vor dem Unfall nur auf eine Entscheidung zum Sinkflug zurückzuführen sein könne. Wenn diese Erklärung — die ein Sachverständiger auf diesem Gebiet gegeben habe — richtig sei, habe seitens des Herrn Kasteel Waghalsigkeit vorgelegen. Die Erklärung, die die Kommission dem entgegensetze — d. h., daß das Flugzeug von einem Abwind erfaßt worden sei — schließe jedenfalls die Waghalsigkeit nicht aus: Herr van Kasteel habe, bevor er Lyon-Bron verlassen habe, gewußt, daß er sich einer umfangreichen lebhaften Störung aussetzen würde und daß dort wechselnde Winde und starke Turbulenzen herrschten. Es zeuge von der Waghalsigkeit eines Wahnsinnigen, in einer solchen Lage mit einem Flugzeug des von ihm geflogenen Typs über eine so hohe Erhebung wie diejenige, wo der Unfall sich ereignet habe, zu fliegen.

IV — Zusammenfassung der Erklärungen der Sachverständigen und der Zeugen

Die Zeugenaussage von Herrn *Daniel Chabert,* der am 29. April 1978 selbst ein Flugzeug steuerte, läßt sich wie folgt zusammenfassen: Die drei Piloten hätten sich zusammen zum Wetterdienst in Lyon-Bron begeben und sich dort miteinander über die erhaltenen Auskünfte besprochen. Hinsichtlich der Sicht, der Art der Wolken und der Höhe, in der diese sich befinden sollten, habe sich aus den erteilten Auskünften nichts Alarmierendes ergeben. Unter diesen Umständen sei in Richtung der Provence keine besondere Gefahr zu befürchten gewesen. Er habe vor seinem Start von Lyon-Bron beschlossen, dem Rhonetal mit Ziel Cannes zu folgen, da er diese Route, die schöner und angenehmer sei, zu fliegen gewöhnt sei. Ein Flugplan sei nicht erstellt worden, das sei im französischen Hoheitsgebiet nicht vorgeschrieben. Auf der Höhe von Carpentras habe er beschlossen, nicht in Richtung Cannes weiterzufliegen, sondern in Marseille zu landen. Für diese Entscheidung hätten zwei Gründe gesprochen. Erstens habe er eine unerwartete Verschlechterung des Wetters vorgefunden, die in dieser Stärke nicht vorhergesagt gewesen sei; es seien Windböen aufgetreten, die vom fliegerischen Standpunkt her zwar nicht gefährlich, jedoch für die Fluggäste unbequem gewesen seien. Zweitens habe er die Reise unterbrechen müssen, weil zwei Fluggäste von der Luftkrankheit befallen worden seien, was sehr unangenehm gewesen sei. Um also den Flug nicht unter unbequemen Umständen fortsetzen zu müssen, habe er beschlossen, in Marseille zu landen.

Die Zeugenaussage von Herrn *Filippo Turli,* des anderen Flugzeugführers, läßt sich wie folgt zusammenfassen: Herr

Turli hat bestätigt, daß der Wetterdienst in Lyon-Bron kein sehr schönes Wetter vorhergesagt habe. Dennoch habe man ihnen gesagt, daß man fliegen könne und daß Flugzeuge aus und in Richtung Cannes landeten und starteten. Weder er noch die beiden anderen Piloten seien davor gewarnt worden, daß eine ernste Gefahr bestehen könnte. Zu Anfang, d. h. bei seinem Start vom Flughafen Lyon-Bron, habe er beabsichtigt, ebenfalls die Route nach Cannes zu fliegen, die Herr van Kasteel gewählt hatte; diese sei im übrigen die normale und empfohlene Route. 20 km hinter Lyon habe er jedoch beschlossen, dem Rhonetal zu folgen. Zu diesem Zeitpunkt sei es ihm nicht gelungen, die Frequenz von Montélimar zu empfangen, um Auskünfte hinsichtlich der Wahl einer direkteren Linie zu erhalten. Die Route in Richtung Süden durch das Rhonetal biete außerdem den Vorzug, mehr Spielraum im Verhältnis zum Boden zu gewähren und beim Auftreten von Turbulenzen, was er gewöhnlich fürchte, ihm zu ermöglichen, gefahrlos an Höhe zu verlieren. Herr Turli hat dies mit der Feststellung erläutert, seine Angst vor Turbulenzen beruhe auf Gewohnheit und sei rein persönlicher Art. Turbulenzen hätten ihm schon immer Angst gemacht, selbst wenn sie nicht stark gewesen seien. Aus diesem Grunde habe er den Flug nach Süden bis zur Höhe von La Ciotat fortgesetzt, wo er in sehr tief hängende Wolken geraten sei. Daraufhin habe er per Funk um Hilfe gebeten und erklärt, er sei nicht in der Lage, einen Flugplatz zu finden. Schließlich habe der Flugplatz Toulon-Hyères ihn mit Radarunterstützung landen lassen.

Die Zeugenaussage von Herrn *Edmond Grimaud,* der im Auftrag des französischen Verkehrsministeriums 1978 den technischen Bericht über die Umstände des Unfalls erstellt hat, läßt sich wie folgt zusammenfassen: Zur Frage, welches die normale Strecke für den Flug von Lyon-Bron nach Cannes ist, hat Herr Grimaud erklärt, es gebe für den von Herrn van Kasteel benutzten Flugzeugtyp keine vorgeschriebenen oder empfohlenen Routen. Jeder Führer dieses Flugzeugtyps könne die Strecke wählen, die er wolle. Es bestehe keine Gepflogenheit, den einen oder den anderen Weg zu nehmen. Schließlich hat er ausgesagt, daß Herr van Kasteel die Möglichkeit gehabt habe, einen Flugplan zu hinterlegen, ohne jedoch hierzu verpflichtet gewesen zu sein. Zu dem Entschluß von Herrn van Kasteel, die direkte Strecke von Montélimar nach Cannes zu fliegen, hat Herr Grimaud erklärt, er habe in seinem Bericht nicht gesagt, es sei unvernünftig gewesen, diese Route zu nehmen. Die Wetterauskünfte des Flughafens Lyon-Bron hätten den Flugzeugführer zwar dazu bewegen können, diese Route nicht zu nehmen, aber sie rechtfertigten nicht die Schlußfolgerung, es sei nicht normal, Cannes direkt anzufliegen. Zu dem Höhenverlust nach dem letzten Funkkontakt hat Herr Grimaud erklärt, Grund dafür könne eine Turbulenz gewesen sein. Man könne dies jedoch nicht sicher sagen. Aus der Lage des Wracks zu der Route, der Herr van Kasteel im Zeitpunkt des letzten Funkkontakts gefolgt sei, könne man ableiten, daß er vor den Unfall den Kurs geändert habe. Hierfür gebe es zwei einleuchtende Erklärungen: Entweder habe es sich um einen beabsichtigten Kurswechsel zur Änderung der Route gehandelt, oder der Kurswechsel sei zum Ausweichen vor einem Hindernis bestimmt gewesen, das Herr van Kasteel plötzlich vor sich aufragen gesehen habe. Es gebe keinerlei Indizien für die eine oder die andere Vermutung. Nur eines stehe fest: Es sei sehr unwahrscheinlich, daß eine Bö das Flugzeug vom Kurs habe abbringen können. Das gelte sogar für ein sehr leichtes Flugzeug wie die Piper-Cherokee.

Die Aussage des Luftfahrtsachverständigen bei der französischen Cour de cassation *Raymond Auffray* läßt sich wie folgt zusammenfassen: Aus den Herrn van Kasteel am 29. April 1978 erteilten Auskünften habe ein Pilot mit einer gewissen Erfahrung ableiten müssen, daß man nicht im Sichtflug durch die Berge fliegen könne. Wenn ein Pilot sich plötzlich vor eine Lage gestellt sehe, die nicht den Sichtflugregeln entspreche, kehre er um. Nach seiner Ansicht sei nicht auszuschließen, daß Herr van Kasteel versucht habe, nach dem letzten Funkkontakt — dem Zeitpunkt, in dem er sich in den Wolken befunden habe — umzudrehen. Ebensowenig sei es ausgeschlossen, daß der Kurswechsel in Höhe der Montagne Sainte-Victoire durch Windböen bedingt gewesen sei. Unter diesen Umständen könne ein Flugzeugführer in der Tat die Herrschaft über sein Flugzeug verlieren.

Die Aussage des ehrenamtlichen Luftfahrtsachverständigen bei der Cour de cassation und bei der Cour d'appel Paris *Stéphane Thouvenot* läßt sich wie folgt zusammenfassen: Die Region Provence im Süden Frankreichs sei ein Gebiet, das von der Meteorologie und den Flugbedingungen her schwieriger sei, als man allgemein annehme. Am Tag des Unfalls, am 29. April 1978, habe er sich in Ausführung eines gerichtlichen Auftrags in der Nähe der Flugrouten der drei Piloten befunden. Genauer gesagt, über den Cévennen habe er schwarze Wolkenberge angetroffen, die sehr beunruhigend gewesen seien, um so mehr als Windstöße aus dem Süden aufgetreten seien. Zu den Wetterauskünften des Flughafens Lyon-Bron hat Herr Thouvenot erklärt, eine sehr starke Turbulenz, wie sie vorhergesagt worden sei, deute auf unangenehme Verhältnisse, jedoch nicht notwendigerweise auf eine Gefahrensituation hin. Zudem hat er bestätigt, daß ein Flugzeugführer mit einer gewissen Erfahrung aus den genannten Auskünften habe ableiten dürfen, daß er in der Lage sei, den Flug durchzuführen, wenn auch unter schwierigen Bedingungen. Ebenso hätten die Wetterauskünfte, die Herr van Kasteel später von Marseille erhalten habe, ihn in dem Gefühl bestätigen können, er werde einige Sicht haben.

Zur Bedeutung des letzten Kontakts zwischen Herrn van Kasteel und Marseille vertritt Herr Thouvenot die Ansicht, der Flugzeugführer habe offensichtlich geglaubt, die Wolke, in der er sich befunden habe, sei tatsächlich ein örtlicher Schauer. Er hätte nicht das Wort „Schauer" gebraucht, wenn dem anders gewesen wäre. Nach diesem letzten Kontakt habe Herr van Kasteel plötzlich ein viel schlechteres Wetter vorgefunden, als er erwartet habe. Er habe indessen hoffen können, dieses Gebiet mit schlechter Sicht zu durchqueren, falls es kurz gewesen sein sollte. Wenn es das nicht gewesen sein sollte, wäre Herr van Kasteel verpflichtet gewesen, einen Notlandeplatz zu suchen, dies wäre jedoch nicht einfach gewesen, weil er von dem Punkt aus, an dem er sich befunden habe, das Gebirge hätte überqueren müssen.

Zum Kurswechsel vor dem Unfall hat Herr Thouvenot ausgesagt, Windböen könnten sehr beträchtliche senkrechte Bewegungen nach oben oder nach unten verursachen. Daher sei es nicht unmöglich, daß ein so leichtes Flugzeug durch Windböen habe vom Kurs abgebracht werden können.

V — Die Antworten auf die vom Gerichtshof gestellten Fragen

Auf die vom Gerichtshof gestellten Fragen haben die *Beklagten* geantwortet, im Lichte der von Herrn Grimaud und

Herrn Thouvenot gegebenen Erklärungen könne man wohl schwerlich noch geltend machen, es sei „offensichtlich waghalsig" gewesen, zu versuchen, unmittelbar nach Cannes zu fliegen. Auch sei nicht möglich, die Umstände des Unfalls genau zu rekonstruieren und insbesondere zu entscheiden, ob Herr van Kasteel zwischen dem letzten Funkkontakt und dem Zeitpunkt des Unfalls bewußt beschlossen habe, in der Nähe der Erhebung tiefer zu gehen, oder ob er Opfer eines Abwindes geworden sei, der ihn auf den Berg geschleudert habe.

Die Beklagten beharren jedoch auf ihrer Meinung, nichts könne es rechtfertigen, daß Herr van Kasteel im Verlauf der Strecke in die Störung hineingeflogen sei. Er sei von dieser Störung nicht überrascht worden, weil sie angekündigt gewesen sei, und er habe deren gefährliche Eigenschaften gekannt. Unter diesem Umständen habe Herr van Kasteel umdrehen müssen. Wenn er trotzdem seinen Direktflug nach Cannes fortgesetzt habe, so habe er offensichtlich waghalsig gehandelt.

Die *Kommission der Europäischen Gemeinschaften* und die *Streithelfer* haben im wesentlichen der Ansicht widersprochen, daß Herr van Kasteel in eine Störung hineingeflogen sei, die er vorhergesehen habe und von der er gewußt habe, daß sie die Fortsetzung des Sichtflugs unmöglich machen würde. Unter Bezugnahme auf die Aussage von Herrn Thouvenot machen sie geltend, Herr van Kasteel sei möglicherweise überrascht worden, denn er sei auf die Störung nicht an dem vorhergesagten Ort gestoßen. Außerdem habe Herr Thouvenot angegeben, Herr van Kasteel habe, falls er sich im Zeitpunkt des letzten Funkkontakts in den Wolken befunden haben sollte, geglaubt, er durchquere keine Wolkenmasse, sondern einen Schauer von örtlichem und vorübergehendem Charakter.

VI — Mündliche Verhandlung

Die Parteien haben in der Sitzung vom 7. Juli 1983 mündlich verhandelt.

Der Generalanwalt hat seine Schlußanträge in der Sitzung vom 14. Juli 1983 vorgetragen.

Entscheidungsgründe

1 Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat mit Klageschrift, die am 5. Februar 1981 bei der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen ist, aufgrund einer Schiedsklausel im Sinne der Artikel 181 EWG-Vertrag, 153 EAG-Vertrag und 42 EGKS-Vertrag Klage erhoben gegen die Firma Royale belge, Brüssel, die sowohl im eigenen Namen als auch im Namen von 14 anderen Versicherungsgesellschaften handelt, die den mit den Organen der Gemeinschaften geschlossenen Versicherungsvertrag vom 28. Januar 1977 unterzeichnet haben. Die Kommission beantragt, die Beklagten zur Zahlung des Kapitalbetrags und der Zinsen zu verurteilen, die sie eventuell den Erben von Herrn Gerrit Jan van Kasteel aufgrund des tödlichen Unfalls schuldet, den dieser am 29. April 1978 erlitten hat.

2 Zur Begründung ihrer Klage macht die Klägerin geltend, der verstorbene Herr van Kasteel sei Beamter in der Generaldirektion XV der Kommission gewesen, als er im Verlauf einer Reise von Brüssel nach Griechenland in einem Flugzeug leichter Bauart, das er selber geführt habe, bei einem Flugzeugunfall in der Gemeinde Vauvenargues in Frankreich (Provence) ums Leben gekommen sei. Nach Artikel 73 des Beamtenstatuts wird der Beamte gemäß einer von den Organen der Gemeinschaft im gegenseitigen Einvernehmen beschlossenen Regelung für den Fall von Unfällen gesichert. Die Versicherungsgesellschaften, deren Bevollmächtigte die Beklagte ist, haben sich durch den Abschluß der Kollektivversicherung vom 28. Januar 1977 mit den Organen verpflichtet, die finanziellen Folgen der Verpflichtungen abzudecken, die den Gemeinschaften nach dem Statut aus Unfällen der Personen erwachsen, auf die Artikel 73 des Statuts anwendbar ist.

3 Die Beklagte bestreitet nicht die von der Kommission vorgetragenen Umstände. Sie betont jedoch, daß die Gemeinschaften im vorliegenden Falle keine Verpflichtung nach dem Statut gegenüber den Hinterbliebenen von Herrn van Kasteel treffe, da der tödliche Unfall, dem dieser zum Opfer gefallen sei, auf einer offensichtlich waghalsigen Handlung beruhe, und dieses Risiko weder durch Artikel 73 des Statuts noch durch den Versicherungsvertrag gedeckt sei. Die Beklagte beruft sich insoweit auf Artikel 4 der von den Organen der Gemeinschaften aufgrund des Artikel 73 des Statuts erlassenen gemeinsamen Regelung, wonach Unfälle infolge offensichtlich waghalsiger Handlungen von der Sicherung nach dieser Bestimmung ausgeschlossen sind.

4 Nach Ansicht der Beklagten ist als „waghalsig" die Handlungsweise einer Person anzusehen, die unter Überschätzung ihrer Fähigkeiten mit einer solchen Verwegenheit vorgehe, daß sie es unterlasse, Vorkehrungen gegen die Gefahren zu treffen, denen sie sich aussetze und deren sie sich bewußt gewesen sein müsse. Eine solche Waghalsigkeit sei „offensichtlich", wenn die so zum Ausdruck gekommene Fahrlässigkeit sicher und unbestreitbar sei.

5 In ihrer Klagebeantwortung hat die Beklagte erläutert, weshalb das Verhalten von Herrn van Kasteel während der Stunden zwischen dem Start seines Flugzeugs vom Flughafen Lyon-Bron am 29. April 1978 um 14.30 Uhr Ortszeit und dem zweieinhalb Stunden später eingetretenen Unfall angeblich von einer offensichtlichen Waghalsigkeit zeugt.

6 In diesem Zusammenhang führt sie in erster Linie die Entscheidung des Piloten an, bei den in diesem Teil Frankreichs herrschenden ungünstigen Wetterbedingungen, über die er vom Flughafen Lyon-Bron unterrichtet worden sei, die direkte Strecke nach Cannes zu nehmen, die von Lyon bis in Höhe von Montélimar—Carpentras dem Rhonetal folgt und dann unmittelbar in Richtung auf das Gebiet von St. Tropez abzweigt. Die beiden Kollegen von Herrn van Kasteel, die zur gleichen mit Privatflugzeugen von Brüssel zu den griechischen Inseln reisenden Touristengruppe gehört hätten und die ebenfalls Leichtflugzeuge geflogen hätten, hätten es aufgrund derselben Wetterauskünfte vorgezogen, das Tal der Rhone entlang bis Marseille zu fliegen, um sodann der Küste zu folgen.

7 Eine Zusammenfassung der Wetterauskünfte, die am 29. April 1978 zwischen 14.00 Uhr und 14.30 Uhr den Besatzungen auf dem Wege nach Cannes von dem Gebietswetterdienst des Flughafens Lyon-Bron gegeben wurde, ist dem Gerichtshof übergeben worden, der die Erstellung eines Sachverständigengutachtens über die Frage angeordnet hat, welche Schlüsse ein Flieger aus diesen Auskünften ziehen mußte. Der Gerichtshof hat auch die beiden Flugzeugführer, die die Strecke Lyon—Marseille gewählt hatten, als Zeugen über die Gründe vernommen, die sie davon abgehalten hatten, Cannes direkt anzufliegen.

8 Nach der Vernehmung der Sachverständigen und der Zeugen hat die Beklagte erklärt, sie behaupte aufgrund der in der Beweisaufnahme gegebenen Erläuterungen nicht mehr, daß der Entschluß, Cannes direkt anzufliegen, für sich genommen von offensichtlicher Waghalsigkeit zeuge.

9 Der zweite Grund, auf den sich die Beklagte zur Bestätigung der Waghalsigkeit des Verhaltens von Herrn van Kasteel beruft, ist dessen Entscheidung, in dem Moment von 1 500 m Höhe auf weniger als 1 000 m tiefer zu gehen, in dem sein Flugzeug in die Störungen geraten sei und die Sichtweite sich plötzlich verringert habe.

10 Es steht fest, daß Herr van Kasteel um 16.52 Uhr bei seinem letzten Funkkontakt mit dem Flughafen Marseille-Marignane angab, sein Flugzeug befinde sich in einer Höhe von 4 500 Fuß, das sind etwa 1 500 m, und daß die Maschine ungefähr 10 Minuten später in etwa 960 m Höhe gegen den Nordhang der Montagne Sainte-Victoire prallte.

11 Jedoch geht aus den bei den Akten befindlichen Unterlagen wie dem von Herrn Grimaud für das französische Verkehrsministerium erstellten Untersuchungsbericht aufgrund einer ersten Sachaufklärung und dem Untersuchungsbericht der Gendarmerie nationale mit ihren verschiedenen Anlagen nicht hervor, daß der Höhenverlust des Flugzeugs auf eine bewußte Entscheidung des Piloten, die Wolkendecke zu unterfliegen, zurückzuführen wäre. Weder Herr Grimaud, der vom Gerichtshof vernommen worden ist, noch die von den Parteien benannten Sachverständigen könnten mit Gewißheit angeben, daß der Höhenverlust nicht die Folge eines heftigen Windstoßes, sondern einer Entscheidung des Piloten war. Unter diesen Umständen hat die Beklagte eingeräumt, daß der Höhenverlust auf die sehr starken Turbulenzen, in denen das Flugzeug sich befand, zurückzuführen sein konnte.

12 Die Beklagte hat jedoch nach der Vernehmung der Zeugen und der Sachverständigen an dem dritten Grund festgehalten, auf den sie sich für ihre Auffassung, das Verhalten des verunglückten Piloten sei offensichtlich waghalsig gewesen, berufen hat. Sie hat nämlich die Ansicht vertreten, eine solche Waghalsigkeit gehe in offensichtlicher Weise aus der Entscheidung des Flugzeugführers hervor, in die Störung hineinzufliegen, die er habe kommen sehen, anstatt sofort umzudrehen, um einen Ausweichflugplatz für die Landung zu suchen.

13 Zur Beurteilung dieses Vorbringens sind die verschiedenen Umstände des Sachverhalts, die die letzten Minuten des fraglichen Flugs betreffen und deren Richtigkeit nicht in Zweifel gezogen worden ist, sowie die Bewertungen dieser Umstände durch die Sachverständigen zu untersuchen.

14 In dieser Hinsicht ist zunächst zu betonen, daß die vom Flughafen Lyon-Bron erteilten Wetterauskünfte eine lebhafte Störung mit heftigen örtlichen Regenfällen jenseits von Montélimar vorhersagten, die von einem starken unregelmäßigen Südwind begleitet sein sollten. Außerdem war eine Sichtweite von 10 bis 15 km, in den Regengebieten auf 6 bis 10 km verringert, vorhergesagt. Nach diesen Auskünften deutete nichts darauf hin, daß sich die Sichtweite, die ein bedeutender Umstand für Flugzeugführer ist, die wie Herr van Kasteel einen Sichtflug durchführen, plötzlich empfindlich verringern würde. Der Wetterdienst von Marseille-Marignane meldete um 16.00 Uhr Ortszeit, eine Stunde vor dem wahrscheinlichen Unfallzeitpunkt, eine Sichtweite von 15 km.

15 Die schwere Störung, die dem fraglichen Unfall zugrunde lag, wurde demnach von den Wetterstationen, deren Auskünfte die Flieger abrufen konnten, weder vorhergesehen noch vorhergesagt. Außerdem ergibt sich aus den Aussagen der beiden Zeugen, die mit Herrn van Kasteel unterwegs waren und ebenfalls ein Leichtflugzeug flogen, daß ihre jeweilige Entscheidung, dem Weg durch das Rhonetal bis Marseille zu folgen, nicht durch die ihnen erteilten Wetterauskünfte veranlaßt waren. Einer von beiden wurde im übrigen beim Flug entlang der Küste in Höhe von La Ciotat von einem heftigen Unwetter überrascht, aus dem er nicht ohne Gefahr herauskam.

16 Die Auskünfte von Lyon-Bron besagten außerdem, daß der Himmel in 2 400 m Höhe mit Altostratus-Wolken und darunter zwischen 600 und 1 000 m Höhe zu 4/8 bis 6/8 mit Stratokumulus-Wolken bedeckt sein würde. Aus den Erklärungen der Sachverständigen ergibt sich, daß es bei solchen atmosphärischen Bedingungen normalerweise zwischen den Wolkenmassen eine Zone gibt, die kaum von Störungen beeinträchtigt ist. Herr van Kasteel hat also, als er in einer Höhe von 1 500 m flog, in keiner Weise gegen die Regeln der odnungsgemäßen Flugzeugführung verstoßen.

17 Aus dem Vorstehenden ergibt sich, daß man Herrn van Kasteel bezüglich seines fliegerischen Verhaltens bis zu dem Zeitpunkt, in dem sein Flugzeug in der Gegend von Vauvenargues—Aix-en-Provence in eine unerwartete Störung geriet, keine Fahrlässigkeit vorwerfen kann. Da es sich um eine bergige Gegend handelt, wo das Wetter nach den Erklärungen von Herrn Grimaud unter bestimmten Witterungsbedingungen sehr rasch wechseln kann und wo die Auswirkungen dieser Wetterwechsel für die Fliegerei beträchtlich sein können, geht der Gerichtshof mit der Kommission und den Streithelfern davon aus, daß Herr van Kasteel der Störung nicht ausweichen konnte.

18 Somit bleibt lediglich noch die Frage zu beantworten, ob der Flugzeugführer, wie die Beklagte vorträgt, es unterlassen hat, sofort umzudrehen, nachdem er in die Störung geraten war.

19 Bei seinem letzten Funkkontakt mit Marseille-Marignane um 16.52 Uhr gab Herr van Kasteel an, er sei in einem Schauer („... I am in a shower"); auf die Frage an ihn, ob er Bodensicht habe, antwortete er, dies sei manchmal der Fall („Sometimes yes"). Das zeigt, daß er in diesem Moment nicht das Gefühl hatte, sich in einer schweren Störung zu befinden; außerdem ergibt

sich aus dem Inhalt des Gesprächs nicht der Eindruck, daß der Pilot befürchtete, die Sicht ganz zu verlieren.

20 Nach den Schätzungen der Gendarmerie nationale und von Herrn Grimaud in seinem Bericht hat sich der Unfall etwa um 17.00 Uhr Ortszeit zugetragen, d. h. nicht mehr als zehn Minuten nach dem letzten Funkkontakt. Es ist nicht bekannt, was sich in diesen zehn Minuten abgespielt hat, aber das Flugzeug muß die Richtung gewechselt haben, da die Flugrichtung im Moment des Aufpralls auf die Montagne Sainte-Victoire rechtwinklig der Strecke Montélimar—Cannes verlief.

21 Nach dem Sachverständigengutachten ist es sehr unwahrscheinlich, daß ein Flugzeug, selbst ein leichtes Flugzeug, durch einen Windstoß seine Richtung ändert. Die Richtungsänderung ist daher entweder auf die bewußte Entscheidung des Piloten, den Kurs zu wechseln, beispielsweise, um so schnell wie möglich die Küste zu erreichen, oder aber auf eine abrupte Bewegung zurückzuführen, durch die der Pilot der Erhebung ausweichen wollte, die er plötzlich aus den Wolken aufragen sah.

22 Beide Möglichkeiten sind vertretbar. Herr Grimaud hat erklärt, die Untersuchung des Wracks habe gezeigt, daß der Motor im Zeitpunkt des Aufpralls auf hohen Touren lief; dies könne darauf hindeuten, daß der Pilot die Erhebung im letzten Moment gesehen und die Drehzahl erhöht habe, um ein Manöver durchzuführen, das es ihm ermöglichen sollte, den Zusammenstoß zu vermeiden. Herr Grimaud hat allerdings hinzugefügt, daß es darüber keine Sicherheit geben könne.

23 Es läßt sich daher nicht völlig ausschließen, daß der Pilot kurz vor dem Aufschlag auf dem Berg den Entschluß gefaßt hat, umzudrehen. Es ist aber auch möglich, daß ein solcher Entschluß nicht gefaßt wurde, sondern der Pilot erst wenige Augenblicke vor dem Unfall die Sicht oder sogar die Herrschaft über sein Flugzeug ganz verloren hat.

24 Somit steht nicht mit Gewißheit fest, daß der Flugzeugführer während der letzten zehn Minuten seines Fluges eine oder mehrere Handlungen vorgenommen hat, die von Fahrlässigkeit zeugten.

25 Aufgrund dieser Ungewißheit sowie der Feststellungen über das unvorhergesehene Auftreten der Störung und die Führung des Flugzeugs durch Herrn van Kasteel bis zu dem Moment, in dem das Flugzeug in diese Störung hineingeriet, ist der Klage stattzugeben. Der Beklagten oblag nämlich die Beweislast dafür, daß die tatsächlichen Voraussetzungen für die Anwendung einer der Haftungsausschlußklauseln des Artikels 4 der gemeinsamen Regelung erfüllt waren.

26 Unter diesen Umständen ist es nicht erforderlich, zu prüfen, welcher Fahrlässigkeitsgrad erforderlich ist, um eine Handlung als „offensichtlich waghalsig" ansehen zu können.

27 Somit ist die Beklagte, die sowohl im eigenen Namen als auch im Namen von 14 anderen Versicherungsgesellschaften handelt, die den mit den Organen der Gemeinschaften geschlossenen mehrseitigen Versicherungsvertrag vom 28. Januar 1977 unterzeichnet haben, zur Zahlung des Kapitalbetrags und der Zinsen zu verurteilen, die die Kommission den Erben von Herrn Gerrit Jan van Kasteel aufgrund des tödlichen Unfalls schuldet, den dieser am 29. April 1978 erlitten hat.

Kosten

28 Nach Artikel 69 § 2 der Verfahrensordnung ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen. Da die Beklagte unterlegen ist, sind ihr die Kosten einschließlich der Kosten der Streithelfer und der Zeugen- und Sachverständigenentschädigungen aufzuerlegen.

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF (Erste Kammer)

für Recht erkannt und entschieden:

1. **Die Beklagte wird zur Zahlung des Kapitalbetrags und der Zinsen verurteilt, die die Kommission den Erben von Herrn Gerrit Jan van Kasteel aufgrund des tödlichen Unfalls schuldet, den dieser am 29. April 1978 erlitten hat.**

2. Die Beklagte hat die Kosten einschließlich der Kosten der Streithelfer und der Zeugen- und Sachverständigenentschädigungen zu tragen.

O'Keeffe Bosco Koopmans

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 22. September 1983.

Für den Kanzler

J. A. Pompe

Hilfskanzler

Der Präsident der Ersten Kammer

A. O'Keeffe

SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS SIR GORDON SLYNN VOM 14. JULI 1983 [1]

Herr Präsident,
meine Herren Richter!

Nach Artikel 73 des Beamtenstatuts werden Beamte der Gemeinschaften gemäß einer aufgrund dieser Vorschrift erlassenen Regelung für den Fall von Unfällen gesichert. Artikel 4 dieser am 22. Dezember 1976 unterzeichneten Regelung schließt von der Sicherung Unfälle aus, die durch „offensichtlich waghalsige" Handlungen verursacht wurden.

Die Organe der Gemeinschaften versicherten sich gegen die gedeckten Risiken bei einer Gruppe von Versicherungsgesellschaften mittels einer Police, die vorsieht, daß alle bei der Durchführung des Vertrags entstehenden Streitigkeiten dem Gerichtshof vorgelegt werden können.

Herr Gerrit van Kasteel, ein Beamter der Kommission, kam bei einem Flugzeugunfall am 29. April 1978 ums Leben. Seine Witwe meldete im eigenen Namen und im Namen ihrer fünf minderjährigen Kinder zusammen mit einem weiteren Kind Ansprüche gegen die Kommission an, die mit diesen ihrerseits die Versicherer befaßte. Diese machten geltend, der Unfall sei auf offensichtlich waghalsige Handlungen des Verstorbenen zurückzuführen, so daß sie nach der Police nicht eintrittspflichtig seien. Frau van Kasteel verklagte die Kommission, die wiederum nach Artikel 181 EWG-Vertrag die vorliegende Klage gegen die Firma Royale belge S.A. als Bevollmächtigte des Konsortiums von Versicherern erhoben hat, wobei das Verfahren über die Klage der

1 — Aus dem Englischen übersetzt.