DOMSTOLENS DOM (FØRSTE AFDELING)
AF 22. SEPTEMBER 1983 [1]

Kommissionen for De europæiske Fællesskaber mod Société anonyme Royale belge

»Tjenestemænd: følger af ulykkestilfælde«

Sag 23/81

I sag 23/81

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER, ved Raymond Baeyens, ledende juridisk konsulent i Kommissionen, som befuldmægtiget, bistået af advokat Marc Godfroid, Bruxelles, og med valgt adresse i Luxembourg hos medlem af Kommissionens juridiske tjeneste Oreste Montalto, Jean Monnet-bygningen, Kirchberg,

sagsøger,

støttet af

1) Johanna van Rij, enke efter Gerrit Jan van Kasteel — tjenestemand i Kommissionen for De europæiske Fællesskaber — på egne vegne og som værge for sine børn Ingeborg, Gerrit Jan, Huberdina og Bastiaan,

2) Henri Tieleman som beskikket værge for de nedenfor nævnte umyndige børn,

3) Johanna Theodora van Kasteel,

4) Hans van Kasteel,

alle bosiddende i Bruxelles, ved advokaterne Benoît Humblet og Edmond Lebrun, Bruxelles, og med valgt adresse i Luxembourg hos Tony Biever, 83, boulevard Grande-Duchesse-Charlotte,

intervenienter,

mod

1 — Processprog: Fransk.

SOCIÉTÉ ANONYME ROYALE BELGE, forsikringsselskab, 25, boulevard du Souverain, 1170 Bruxelles, på egne vegne og på vegne af følgende forsikringsselskaber:

1) Société anonyme Generali Belgium (Concorde), 1050 Bruxelles, Belgien,

2) Société anonyme Caisse patronale, 1060 Bruxelles, Belgien,

3) Société anonyme Assurantie van de belgische boerenbond, 3000 Louvain, Belgien,

4) Société anonyme Winterthur, 1040 Bruxelles, Belgien,

5) Société anonyme Zürich, 1040 Bruxelles, Belgien,

6) Société anonyme Assubel, 1000 Bruxelles, Belgien,

7) Société anonyme Securitas (tidligere: Le Phénix Belge), 2000 Antwerpen, Belgien,

8) Société anonyme Rhin et Moselle, 1000 Bruxelles, Belgien,

9) Société anonyme Le Foyer, 1050 Bruxelles, Belgien,

10) Nationale Nederlanden, schadeverzekeringsmaatschappij NV, Haag, Nederlandene,

11) Société anonyme Phoenix continental, 1040 Bruxelles, Belgien,

12) Top International Insurance Co. Ltd, 2750 Ballerup, Danmark,

13) Excess Insurance Company Ltd, c/o Glanvill, Enthoven en Co. Ltd, London, Storbritannien,

14) Allianz Versicherungs-Aktiengesellschaft, 8000 München, Forbundsrepublikken Tyskland,

ved advokat François van der Mensbrugghe, Bruxelles, og med valgt adresse i Luxembourg hos advokat Jean Hoss, 15, Côte d'Eich,

sagsøgte,

vedrørende en i henhold til EØF-traktatens artikel 181 anlagt sag, hvorunder der er nedlagt påstand om, at sagsøgte dømmes til at betale det beløb med renter, som Kommissionen måtte være skyldig at betale i henhold til artikel 73 i vedtægten for tjenestemænd i De europæiske Fællesskaber, efter at Gerrit Jan van Kasteel, tjenestemand ved Kommissionen, afgik ved døden som følge af et ulykkestilfælde,

har

DOMSTOLEN (første afdeling)

sammensat af afdelingsformanden A. O'Keeffe, dommerne G. Bosco og T. Koopmans,

generaladvokat: Sir Gordon Slynn
justitssekretær: P. Heim

afsagt følgende

DOM

Sagsfremstilling

Sagens faktiske omstændigheder, retsforhandlingernes forløb og parternes påstande, anbringender og argumenter kan sammenfattes således:

I — Faktiske omstændigheder og skriftveksling

A — Retsgrundlaget

Artikel 73, stk. 1, i vedtægten for tjenestemænd i De europæiske Fællesskaber lyder således:

»Under de betingelser, der er fastsat i henhold til en af Fællesskabernes institutioner efter fælles aftale og efter udtalelse fra vedtægtsudvalget vedtaget ordning, sikres tjenestemanden fra tiltrædelsesdagen imod risiko for erhvervssygdomme og ulykker. (...).

I ordningen præciseres de risici, der ikke dækkes«.

Til gennemførelse af denne bestemmelse vedtog man efter en fælles aftale mellem institutionerne, hvis foreliggelse blev konstateret af Domstolens præsident den 22. december 1976, en ordning om dækning af risikoen for ulykker og erhvervssygdomme hos tjenestemænd ved De europæiske Fællesskaber (herefter benævnt: fællesordningen), der fastsætter de betingelser, hvorunder tjenestemanden sikres mod følger af ulykker. Fællesordningens artikel 4 opregner de tilfælde, der ikke er omfattet af sikringen i vedtægtens artikel 73:

»1. De ulykker, som hidrører fra nedennævnte årsager, omfattes ikke af artikel 73:

a) ...

b) — åbenbart dumdristige handlinger;

— deltagelse i sportskonkurrencer, hastighedsforsøg og officielle prøver med motordrevne indretninger;

— sportsudøvelse, som er notorisk farlig, såsom boksning, karate, faldskærmsudspring, huleforskning og undervands-

fiskeri eller -forskning ved hjælp af åndedrætsudstyr med beholdere til luft- eller iltforsyning.

c) ...

d) ...

e) ...

f) ...«

Den 28. januar 1977 tegnede Fællesskabets institutioner en kollektiv forsikring mod ulykker og erhvervssygdomme hos de sagsøgte forsikringsselskaber. Forsikringens formål er ifølge forsikringsaftalens artikel 1, stk. 1, at »dække de økonomiske følger af vedtægtsmæssige forpligtelser, som Fællesskaberne har påtaget sig i forbindelse med ulykker og erhvervssygdomme, der kan ramme personer, omfattet af vedtægtens artikel 73 (...) og den i medfør af denne bestemmelse vedtagne ordning«. Aftalen indeholder en voldgiftsbestemmelse, ifølge hvilken »enhver tvist vedrørende gennemførelsen af denne aftale og dens bilag kan forelægges De europæiske Fællesskabers Domstol, såfremt der ikke opnås en mindelig ordning« (artikel 5). Det er i medfør af denne voldgiftsbestemmelse, at Kommissionen under henvisning til EØF-traktatens artikel 181 har forelagt Domstolen nærværende tvist.

B — De faktiske omstændigheder

Gerrit Jan van Kasteel, der var tjenestemand i Kommissionens generaldirektorat XV, havde hos aktieselskabet European Air Transport i Bruxelles lejet et fly af typen Piper-Cherokee med indregistreringsnummer OO-JPM. To af hans kolleger, Daniel Chabert og Filippo Turli, havde ligeledes ved denne lejlighed lejet mindre fly. De ville sammen og under ledsagelse af forskellige passagerer, alle EF-tjenestemænd, foretage en privatrejse til Grækenland. Efter at de tre fly var blevet bragt til Bruxelles-National-lufthavnen, fløj de i løbet af formiddagen den 29. april 1978 afsted mod Lyon, hvor de landede kl. cirka 13.45 (lokal tid).

De tre piloter forlod én efter én Lyon-Bron lufthavnen kl. 14.30 i retning mod Cannes, hvorfra de senere ville til de græske øer via Rom og Korfu. Det var under denne strækning, at det fly, som van Kasteel førte, og som havde to passagerer om bord, ved 17-tiden i en højede af 960 meter blev knust mod Sainte-Victoire bjerget, der er beliggende i kommunen Vauvenargues. De tre ombordværende omkom ved ulykken, som har været genstand for en undersøgelse, foretaget af gendarmeriet i Aix-en-Provence og en rapport, udfærdiget af det franske transportministerium.

Indholdet af denne rapport og af redegørelsen vedrørende undersøgelsen kan sammenfattes således.

Van Kasteel var i besiddelse af et ikke-erhvervsmæssigt flyvercertifikat, der var begrænset til flyvning med en-motorers fly under forhold med fuld sigtbarhed (herefter benævnt: flyvning under VFR [1] — forhold) i dagslys. Det var et en-motorers fly, van Kasteel fløj. Det fremgår af flyets luftdygtighedsbevis, at instrumentflyvning hverken om dagen eller om natten var tilladt. Flyet var ikke udrustet til instrumentflyvning i forhold uden sigtbarhed, men det havde ikke alene en højdemåler og et variometer (visende om flyet stiger eller taber højde), men også en kunstig horisont, der satte piloten i stand til at holde flyet i horisontal position i tilfælde af tab af sigtbarhed.

Før de forlod Lyon fik van Kasteel og de to andre piloter sammen en orientering hos den meteorologiske tjeneste, der blandt andet meddelte dem, at sigtbarheden på strækningen mod Cannes ville være på 10 til 15 km, og at der var forudset uroligt vejr med lokalt stærk

1 — Visual Flight Rules o. a.

regn ud over Montélimar samt stærk turbulens. De tre fly tog herefter afsted fra Lyon mod Cannes, uden at en flyveplan var blevet udarbejdet. Van Kasteel meddelte de to andre piloter, at han ville tage den direkte rute og ved Avignon sætte kursen direkte mod Cannes. De to andre piloter besluttede sig efter at være taget afsted fra Lyon til at følge Rhônedalen og nå til Cannes langs kysten.

Klokken 16.52 fandt den sidste radiokontakt sted mellem van Kasteel og lufthavnen i Marseille. Piloten meddelte, at han fulgte retningen mod Saint Tropez, at han holdt en højde på 4 500 fod (1 500 meter), og at han befandt sig i skyer. Kontroltårnet i Marseilles lufthavn meddelte, at han måtte opretholde god sigtbarhed. Efter gentagelsen af denne besked svarede van Kasteel: »Affirmative Sir, but I am in a shower.« På spørgsmålet »Have you the ground in sight?« svarede han. »Sometimes yes.« Lufthavnen i Marseille kaldte flyet klokken 17.24 uden at få svar. Det fremgår af redegørelsen fra gendarmeriet, at flyet havde befundet sig i et skydække i egnen omkring Vauvenargues og var blevet knust mod Sainte-Victoire bjerget ved 960 meters højde, omkring 2½ time efter det forlod Lyon, dvs. ved 17-tiden (lokal tid). Grimaud, der udarbejdede rapporten for det franske transportministerium, gik ud fra, at van Kasteel havde forsøgt at flyve ned under skydækket, og han under denne manøvre formentlig så bjerget, men ikke tids nok til at undgå kollisionen.

C — Retsforhandlinger

Van Kasteel's efterladte anmodede Kommissionen om at måtte blive tildelt de garanterede ydelser, som efterladte til en tjenestemand, der er afgået ved døden som følge af et ulykkestilfælde, er berettiget til i henhold til vedtægtens artikel 73, stk. 2. Ved stævning indgivet til Domstolens justitskontor den 16. oktober 1979, nedlagde de påstand om annullation af Kommissionens afvisning af at imødekomme deres andragende (sag 805/79, endnu uafsluttet). Kommissionen anmodede om en foreløbig udsættelse af fristen for indgivelse af svarskrift i sagen i afventen af en løsning på det problem, der var opstået som følge af forsikringsgivernes afvisning af at dække følgerne af van Kasteel's død. Formanden for første afdeling gav denne udsættelse den 3. juni 1980.

Forsikringsgiverne var ved telex af 3. maj 1978 blevet underrettet af Kommission om van Kasteel's ulykke den 29. april 1978. Ved skrivelse af 31. oktober 1978 meddelte de under henvisning til fællesordningens artikel 4, navnlig bestemmelsen vedrørende manglende dækning af følger af ulykker, der hidrører fra åbenbart dumdristige handlinger, at de ikke ville dække den opståede skade. Efter at have modtaget visse yderligere oplysninger fra Kommissionen vedrørende omstændighederne omkring ulykken, gentog forsikringsgiverne ved skrivelse af 22. januar 1980 deres afvisning af at ville yde dækning for skaden.

Ved stævning, registreret på Domstolens justitskontor den 5. februar 1981, nedlagde Kommissionen påstand om, at Domstolen dømmer de sagsøgte, på hvis vegne selskabet Royale belge handler, til

betaling af det beløb med renter, som van Kasteel's arvinger måtte have krav på over for Kommissionen.

I svarskriftet anmodede de sagsøgte under henvisning til sagens sammenhæng med sag 805/79 om en forening af de to sager. Denne anmodning blev afvist ved beslutning fra Domstolen, der blev meddelt parterne den 23. april 1981.

Ved begæring, registreret på Domstolens justitskontor den 2. juni 1981, anmodede sagsøgerne i sag 805/79 i medfør af artikel 37, 2. afsnit, i statutten for Domstolen om at måtte intervenere i sagen til støtte for Kommissionens påstand. Denne begæring blev fremsat i overensstemmelse med procesreglementets artikel 93. Ved kendelse af 15. juli 1981 imødekom Domstolen begæringen om intervention.

Ved kendelse, afsagt den 9. december 1981 i medfør af procesreglementets artikel 95, stk. 1 og 2, besluttede Domstolen at henvise sagen til første afdeling.

Ved kendelse af 9. december 1981 besluttede Domstolen (første afdeling), at der skulle ske bevisoptagelse. Til belysning af spørgsmålet om, hvilke konklusioner en pilot burde have kunnet drage af de meteorologiske oplysninger, der blev givet af Lyon-Bron lufthavnen for en flyvning fra denne lufthavn til Cannes, besluttede Domstolen i første række at ville høre en luftfartskyndig, udpeget af de to parter inden for en måned, eller i tilfælde af manglende enighed om udpegelsen for denne frist, to sagkyndige, udpeget af hver af parterne. Endvidere besluttede den som vidner at afhøre Turli og Chabert om de førnævnte årsager til, at de ikke på det pågældende tidspunkt tog den direkte rute til Cannes, men i stedet valgte ruten Lyon—Marseille, og ligeledes som vidne at afhøre Grimaud, inspektør i det franske transportministerium og forfatter til den førnævnte undersøgelsesrapport, for at denne kunne fremsætte eventuelle uddybende kommentarer til rapporten. I medfør af artikel 45, stk. 3, i Domstolens procesreglement pålagde første afdeling den refererende dommer at foretage vidneafhøring.

Da der ikke kunne opnås enighed om udpegelsen af en enkelt luftfartskyndig, foreslog Kommissionen Domstolen ved skrivelse af 29. marts 1982 at høre S. Thouvenot, der er ophørt som sagkyndig i spørgsmål vedrørende »luftbefordring« på en liste over luftfartskyndige, der anvendes ved Cour d'appel de Paris. Ved skrivelse af 1. april 1982 foreslog de sagsøgte, at Domstolen hørte R. Auffray, en luftfartskyndig fra Bretigny (Frankrig).

Afhøringen af vidnerne og af de sagkyndige fandt sted ved Domstolen den 2. juli 1982 i generaladvokatens nærværelse.

Efter retsmødet den 2. juli 1982 anmodede Domstolen (første afdeling) ved skrivelse af 14. december 1982 de sagsøgte om at indgive svar på visse spørgsmål og gav Kommissionen og intervenienterne lejlighed til at fremkomme med deres bemærkninger til disse svar. Svarene og bemærkningerne hertil blev indgivet til Domstolen inden for de fastsatte frister.

På grundlag af den refererende dommers rapport og efter at have hørt generaladvokaten har Domstolen (første afdeling) besluttet at indlede den mundtlige forhandling.

II — Parternes påstande

Sagsøgeren, *Kommissionen for De europæiske Fællesskaber,* har nedlagt følgende påstande:

1. Sagen antages til realitetsbehandling, der gives sagsøgeren medhold, og følgelig dømmes SA Royale belge, der handler såvel i eget navn som for de andre selskaber, der har underskrevet forsikringsaftalen af 28. januar 1977, til at betale det beløb med renter, som arvingerne efter van Kasteel som følge af den dødsulykke, som han var offer for den 29. april 1978, måtte have krav på over for Kommissionen i henhold til artikel 73 i vedtægten for tjenestemænd i De europæiske Fællesskaber;

2. SA Royale belge tilpligtes at afholde sagens omkostninger.

Intervenienterne har nedlagt følgende påstande:

1. begæringen om intervention tages til følge;

2. sagsøgerens påstand tages til følge, efter der eventuelt er foranstaltet afhøring af D. Chabert og F. Turli som vidner;

3. sagsøgte tilpligtes af afholde intervenientens omkostninger.

Sagsøgte har nedlagt følgende påstande:

1. afvisning, subsidiært frifindelse;

2. sagsøgeren tilpligtes at afholde sagens omkostninger;

mere *subsidiært* har sagsøgte nedlagt påstand om, at Domstolen før en stillingtagen til sagens realitet

1. udmelder en eller tre luftfartskyndige, der, efter at have gjort sig bekendt med sagen, bør udtale sig om, hvorvidt van Kasteel, i tidsrummet fra han forlod Lyon-Bron lufthavnen den 29. april 1978 til tidspunktet for dødsulykken, begik en eller flere åbenbart dumdristige handlinger, der var årsag til ulykken, samt nærmere at angive disse;

2. udsætter spørgsmålet om sagens omkostninger.

III — Parternes anbringender og argumenter under skriftvekslingen

I stævningen har *sagsøgeren, Kommissionen for De europæiske Fællesskaber,* anført, at det faktiske og retlige problem i nærværende tvist er, hvorvidt den dødsulykke, der overgik van Kasteel, er eller ikke er en følge af en åbenbart dumdristig handling, jfr. fællesordningens artikel 4, stk. 1, litra b). Den fremhæver, at det må påhvile de sagsøgte at bevise, at der forelå en sådan handling. Kommissionen tilføjer, at der kun kan være tale om en sådan handling, såfremt van Kasteel's handlemåde var præget af en fuldstændig og bevidst mangel på omtanke. »Dumdristige« handlinger omfatter væsentligt ubetænksomme handlinger, begået med viden om de farer, som de indebærer, og med en vilje til at udsætte sig for disse farer. Adverbiet »åbenbart« angiver endvidere, at en sådan dumdristighed kun er omfattet af forsikringsordningens undtagelsesregel, såfremt tjenestemandens handlemåde umiddelbart og i alles øjne må anses for at være et klart udtryk for dumdristighed.

Kommissionen anfører endvidere, at det på grundlag af de meteorologiske oplysninger, der blev givet van Kasteel ved afgangen fra Lyon-Bron, ikke var forkert, at han besluttede at flyve til Cannes ad den direkte rute. Det var ikke før undervejs på ruten, at van Kasteel stod over for en pludselig forværring af vejrliget, og at flyet, på trods af, at det var lykkedes ham at fastholde sigtbarheden, var blevet grebet af de voldsomme vindstød, der må antages at være årsag til dets nedstyrtning på Sainte-Victoire bjerget. Endelig mener Kommissionen ikke, at van Kasteel fulgte den rute, han oprindeligt havde planlagt, idet han under indtryk af den pludselige forværring i vejrliget ændrede kurs, formentlig for at nå kysten eller et roligt område. Under disse omstændigheder kan der ikke antages at have foreligget en åbenbart dumdristig handling.

I svarskriftet har *de sagsøgte* fremsat en anden opfattelse af begrebet »åbenbart dumdristige handlinger« og af de omstændigheder, der førte til den ulykke, ved hvilken van Kasteel omkom. For så vidt angår betydningen af ordet »dumdristig«, anfører de, at dette ord i mangel af modstående fortolkningsregler må gives den betydning, som det har i almindelig sprogbrug. Under henvisning til flere ordbøger hævder de, at en »dumdristig« handling kan defineres som en handling, som en person, der overvurderer sine muligheder, kaster sig ud i med et sådant overmod, at han undlader at tage hensyn til de farer, som han udsætter sig selv for, og som han må have været klar over. De sagsøgte tilføjer i den forbindelse, at den tysksprogede udgave af fællesordningens artikel 4, stk. 1, litra b), taler om »offentsichtlich waghalsige Handlungen«, dvs. en bogstavelig oversættelse af udtrykket »åbenbart halsbrækkende« handlinger. En sådan handling er »åbenbart« dumdristig, når det er muligt at fastslå den uforsigtighed, som overmodet er udtryk for, på en så sikker og utvivlsom måde, at enhver mulig tvivl er udelukket.

For så vidt angår bedømmelsen af de omstændigheder, der gik forud for ulykken den 29. april 1981, henviser de sagsøgte til den undersøgelsesrapport, som Grimaud udarbejdede for det franske transportministerium. En af konklusionerne i denne rapport lyder således:

»Den oprindelige årsag til ulykken var pilotens beslutning om at tage den direkte rute Lyon—Cannes. En yderligere årsag var, at han for at undgå at komme bort fra ruten ikke opretholdt VMC (Visual Meteorological Conditions). Den umiddelbare og afgørende årsag var, at han foretog en nedstigning (...) uden at kende skydækkets højde, selv om ruten fra Carpentras til Saint-Tropez går over forholdsvis høje bjerge«.

De sagsøgte er af den opfattelse, at det er tilstrækkeligt for, at fællesordningens artikel 4, stk. 1, litra b), finder anvendelse på nærværende tilfælde, at van Kasteel blot i forbindelse med én af de tre ovenfornævnte årsager til ulykken begik en åbenbart dumdristig handling. De mener, at det ikke kan bestrides, at hver af de tre årsager skyldtes dumdristighed.

For det første var beslutningen om at tage den direkte rute Lyon—Cannes ikke alene dumdristig, men også tåbelig, fordi van Kasteel på grundlag af de oplysninger, han havde fået umiddelbart før sin afgang fra Lyon-Bron lufthavnen, var klar over, at vejrliget på ruten var meget

dårligt. Herudover må van Kasteeel have vidst, at andre piloter på grundlag af de samme oplysninger havde valgt at flyve langs Rhone-dalen, hvor det hele tiden var muligt at flyve under VFR-forhold.

For det andet understreger de sagsøgte, at van Kasteel, efter at være nået op til det urolige og skyede område, kunne have ændret sin rute ligesom de to andre piloter. I stedet for at ændre ruten fløj han under tilsidesættelse af de mest elementære krav til forsigtighed og omtanke ind i tættere og tættere skyer under tekniske betingelser, der ikke gjorde det muligt at fastholde VFR-forhold.

For det tredje besluttede van Kasteel, under forhold med et fuldstændigt skydække mellem 800 og 2 500 meter og en forringet, om ikke manglende, sigtbarhed, at reducere sin højde fra 1 500 meter i håb om at komme ned under skydækket. En sådan nedstigning under de nævnte forhold nærmede sig det vanvittige, dels fordi van Kasteel ikke kendte skydækkets nedre grænse, og følgelig ikke vidste, hvor langt han måtte ned, dels fordi hans rute gik over forholdsvis høje bjerge. De sagsøgte bestrider i denne forbindelse Kommissionens opfattelse af, at flyet blev grebet af vindstød, og at dette skulle være årsagen til, at det fløj ind i Sainte-Victoire bjerget. Der foreligger intet til støtte for at antage, at ulykken skulle være forårsaget af vindstød.

I replikken har *Kommissionen* for det første bestridt, at de meteorologiske oplysninger, der blev givet af Lyon-Bron lufthavnen, skulle have gjort det klart for enhver pilot, at sigtbarheden ville være forringet på ruten Lyon—Cannes. Den anfører, at van Kasteel på grundlag af de oplysninger, han havde fået, uden at overtræde de regler, der gælder for flyvning under VFR-forhold, kunne tage denne rute, idet der måtte forudses at være en sigtbarhed på 10—15 km, samt et område mellem de to skylag i henholdsvis 600-1 000 meter og 2 400 meters højde, der var så stort, at det rigeligt tillod flyvning under VFR-forhold.

Kommissionen understreger endvidere, at den af van Kasteel fulgte rute anbefales af de franske luftfartsmyndigheder til piloter, der flyver under VFR-forhold. Det var først lige inden ulykken, at piloten undlod at følge denne rute nøjagtigt. De to andre piloter kom i øvrigt også ud for nogle gange vanskelige vejrforhold ved slutningen af deres flyvning. I denne forbindelse henviser Kommissionen til en udtalelse fra Turli, der har forklaret, at han, efter at have nået kysten, ved la Ciotat var nødt til at flyve på instrumenter, og at det kun lykkedes ham at lande i Toulon ved hjælp af denne lufthavns radar. Van Kasteel kan derfor ikke bebrejdes sit valg af rute.

Kommissionen lægger vægt på den sidste radiokontakt mellem van Kasteel og Marseille lufthavn nogle minutter før ulykken. Efter dens opfattelse viser denne meddelelse ikke, som hævdet af de sagsøgte, at van Kasteel på dette tidspunkt fløj i »tæt skydække«. Tværtimod meddelte van Kasteel, at han fløj gennem en »byge«. I øvrigt viser denne samtale ingen tegn på nogen særlig bekymring hos van Kasteel, og navnlig ikke noget behov for at påbegynde en nedstigning.

Kommissionen gør i denne forbindelse gældende, at der intet er til støtte for, at van Kasteel skulle have besluttet at reducere sin højde i forhold til de 1 500 meter, hvor han befandt sig på tidspunktet for den sidste radiokontakt. Flyet ramte ganske vist bjerget i en højde af ca. 960 meter, men vindstød forklarer nemt dette højdetab.

Der kan herefter ikke antages at være blevet ført bevis for nogen af de tre tilfælde af åbenbart dumdristige handlinger, som sagsøgte har hævdet forelå.

I duplikken har de *sagsøgte* gentaget, at de oplysninger, van Kasteel fik før sin afgang fra Lyon-Bron lufthavnen, for enhver pilot klart måtte tale imod at flyve mod Cannes ad den valgte rute. De fremhæver, at dette ligeledes er en af konklusionerne i den af det franske transportministerium udarbejdede rapport. I denne rapport fastslås det også, at højdetabet umiddelbart inden ulykken kun kan være en følge af en beslutning om at gå ned. Hvis denne forklaring — givet af en specialist på området — er den rigtige, forelå der dumdristighed fra van Kasteel's side. Kommissionens modsatte forklaring, nemlig, at flyet skulle være grebet af vindstød, forhindrer heller ikke, at der foreligger dumdristighed. Før sin afgang fra Lyon-Bron må van Kasteel nemlig have vidst, at han ville komme ud for meget uroligt vejr, og at der ville være skiftende vindretning og stærk turbulens. Det er tåbeligt og dumdristigt at flyve ind i sådanne forhold i et fly af den type, han førte, over et så betydeligt bjergområde som det, hvor ulykken fandt sted.

IV — Sammenfatning af de sagkyndiges og vidnernes udsagn

Vidneudsagnet fra *Daniel Chabert,* der selv førte et fly den 29. april 1978, kan sammenfattes således. De tre piloter henvendte sig sammen til Lyon-Brons meteorologiske tjeneste, hvor de sammen drøftede de oplysninger, de fik. For så vidt angår spørgsmålet om sigtbarhed, skyernes art og den højde ved hvilken disse skyer måtte antages at befinde sig, havde der ikke været noget alarmerende i de givne oplysninger. Der var derfor ikke nogen særlig grund til at forudse særlige farer i retning mod Provence. Chabert besluttede før sin afgang fra Lyon-Bron at følge Rhône-dalen mod Cannes, fordi han plejede at tage denne rute, som var smukkere og mere tiltalende. En flyveplan blev ikke udarbejdet, da dette ikke var obligatorisk på fransk territorium. Ved Carpentras besluttede Chabert ikke at fortsætte ad ruten til Cannes og at lande i Marseille. Denne beslutning blev truffet af to årsager. For det første kom han ud for en pludselig forværring i vejrliget, der var mere voldsomt end meddelt. Der var således vindstød, som ikke var farlige ud fra en flyvemæssig betragtning, men som var ubehagelige for passagererne. For det andet måtte han afbryde rejsen, fordi to passagerer var blevet luftsyge, hvilket var meget ubehageligt for dem. For ikke at skulle fortsætte flyvningen under ubehagelige forhold, besluttede Chabert derfor at lande i Marseille.

Vidneudsagnet fra den anden pilot, *Filippo Turli,* kan sammenfattes således.

Turli har udtalt, at vejrudsigten fra Lyon-Brons meteorologiske tjeneste ikke var særlig opløftende. Man havde dog meddelt, at der kunne flyves, og at fly kom fra og tog afsted mod Cannes. Hverken Turli eller de to andre piloter havde fået det indtryk, at der skulle ligge nogen særlig fare i at benytte den pågældende rute. Allerførst, det vil sige ved sin afgang fra Lyon-Bron lufthavnen, havde det været Turli's mening at flyve ad den samme rute mod Cannes som den van Kasteel valgte, hvilket i øvrigt var den normale og anbefalede rute. Tyve kilometer efter Lyon besluttede han imidlertid at følge Rhône-dalen. På dette tidspunkt var det ikke lykkedes ham at opnå radiokontakt med Montélimar for at få oplysninger med henblik på anvendelsen af en mere direkte rute. Ruten sydpå over Rhônedalen gav herudover fordelen af at kunne flyve i en større højde over jordoverfladen, og i tilfælde af turbulens — som han helst undgår — at kunne tabe højde uden risiko. Turli har understreget, at han altid nærer frygt for turbulens, og at denne frygt er noget særligt for ham. Selv mild turbulens har altid gjort ham bange. Af denne grund fortsatte han flyvningen sydpå indtil la Ciota, hvor han fløj ind i meget lave skyer. På dette tidspunkt bad han om hjælp over radioen og meddelte, at han ikke var i stand til at finde en lufthavn. Til slut bistod lufthavnen ved Toulon-Hyère ved hjælp af radar ham med at lande.

Vidneudsagnet fra Edmond Grimaud, der på det franske transportministeriums foranledning i 1978 udarbejdede den tekniske rapport vedrørende omstændighederne ved ulykken, kan sammenfattes således. For så vidt angår spørgsmålet om, hvad der er den normale rute mellem Lyon-Bron, har Grimaud udtalt, at der ikke fandtes nogen obligatorisk eller anbefalet rute for den flytype, som van Kasteel benyttede. Enhver pilot med denne type fly kunne vælge den rute, han ville. Man kan ikke sige, at den ene rute foretrækkes fremfor den anden. Grimaud har endvidere bekræftet, at van Kasteel kunne have indgivet en flyveplan, men at han ikke var forpligtet til at gøre det. For så vidt angår van Kasteel's beslutning om at tage den direkte rute over Montélimar til Cannes, har Grimaud forklaret, at han ikke i sin rapport har anført, at det var ubesindigt at tage denne rute. Vejrudsigten fra Lyon-Bron lufthavnen kunne måske have tilskyndet piloten til ikke at tage denne rute, men den kunne ikke begrunde den opfattelse, at det var mærkeligt at sætte kursen direkte mod Cannes. For så vidt angår tabet af højde efter den sidste radiokontakt, har Grimaud udtalt, at et lufthul kan have været årsag til flyets tab af højde. Det er imidlertid ikke muligt at bekræfte dette. Af vragets stilling i forhold til den rute, som van Kasteel fulgte for tidspunktet for den sidste radiokontakt, fremgår det, at han havde ændret kurs før ulykken. I denne forbindelse er der to mulige forklaringer. Enten er der tale om en bevidst ændring af ruten, eller en ændring for at undgå en forhindring, som van Kasteel pludselig så dukke op foran sig. Ifølge Grimaud er der intet, der støtter den ene antagelse fremfor den anden. Kun én ting kan siges med sikkerhed. Det er meget lidt sandsynligt, at et vindstød har kunnet få flyet til at skifte kurs. Dette gælder, selv om der er tale om et meget let fly som en Piper-Cherokee.

Udsagnet fra Raymond Auffray, luftfartskyndig ved Frankrigs Cour de cassation, kan sammenfattes således. Af de oplysninger, der blev givet van Kasteel den 29. april 1978, burde en pilot med en vis erfaring udlede, at man ikke kunne flyve over bjergene under VFR-forhold. Når en pilot pludselig befinder sig i en situation, der ikke svarer til reglerne for VFR-flyvning, bør han vende om. Ifølge Auffray kan det ikke udelukkes, at van Kasteel forsøgte at vende om efter den sidste radiokontakt, det vil sige på et tidspunkt, hvor han befandt sig i skyer. Det kan heller ikke udelukkes, at kursændringen ved Sainte-Victoire-bjerget var forårsaget af vindstød. Under sådanne omstændigheder kan en pilot miste kontrollen over sit fly.

Udsagnene fra *Stéphane Thouvenot,* honorær luftfartskyndig ved Cour de cassation og Cour d'appel de Paris, kan sammenfattes således. Provence i Sydfrankrig er et område, der med hensyn til vejrforhold og flyvebetingelser er vanskeligere end sædvanligvis antaget. På ulykkesdagen den 29. april 1978 befandt han sig i anledning af en opgave for retten i nærheden af de flyveruter, som de tre piloter anvendte, nærmere bestemt over Cévennes, hvor han havde mødt mængder af sorte skyer, der foruroligede ham, især fordi der samtidig var heftige vinde sydfra. For så vidt angår vejrudsigten fra Lyon lufthavnen, har Thouvenot forklaret, at den meget stærke turbulens, der var forudset, tydede på en ubehagelig, men ikke nødvendigvis farlig situation. Han har endvidere udtalt, at en pilot med en vis erfaring af den overfor nævnte verjmelding kunne udlede, at det var muligt at foretage rejsen, skønt under vanskelige forhold. De oplysninger om vejrliget, som van Kasteel senere modtog fra Marseille, kan ligeledes have bestyrket ham i hans tro på, at han ville kunne opretholde en vis sigtbarhed.

For så vidt angår betydningen af den sidste radiokontakt mellem van Kasteel og Marseille, er Thouvenot af den opfattelse, at piloten var overbevist om, at den sky, han befandt sig i, var en lokal byge. Ellers ville han ikke have anvendt ordet »shower«. Efter denne sidste kontakt befandt van Kasteel sig pludselig i et vejrlig, der var betydeligt værre, end han forventede. Han kunne imidlertid håbe at komme ud af dette område med dårlig sigtbarhed, hvis det var lille. Hvis dette ikke var tilfældet, ville van Kasteel være nødt til at søge efter et sted at nødlande, hvilket ikke ville være nemt, fordi han dér, hvor han befandt sig, ville være nødt til at flyve fri at bjerge.

For så vidt angår kursændringen før ulykken, har Thouvenot udtalt, at vindstød kan forårsage meget kraftige vertikale bevægelser opad eller nedad. Det er derfor ikke umuligt, at et så let fly kan være blevet slået ud af kurs af vindstød.

V — Svar, afgivet til de af Domstolen stillede spørgsmål

Som svar på de af Domstolen stillede spørgsmål har *de sagsøgte* erkendt, at det i lyset af de af Grimaud og Thouvenot

afgivne udsagn forekommer vanskeligt fortsat at hævde, at det var »åbenbart dumdristigt« at forsøge at tage den direkte rute til Cannes. De understreger ligeledes, at det ikke synes muligt at fastslå de nøjagtige omstændigheder ved ulykken, og navnlig at afgøre, om van Kasteel bevidst besluttede sig til at reducere højden i nærheden af bjerget i perioden mellem den sidste radiokontakt og tidspunktet for ulykken, eller om han var offer for et vindstød, der slyngede ham imod bjerget.

De sagsøgte mener dog fortsat, at der ikke kan findes nogen undskyldende forklaring for, at van Kasteel i løbet af ruten fløj ind i uroligt vejr. Dette vejrlig kan ikke have overrasket ham, da det var blevet anmeldt på forhånd, og han må have kendt dets farlige karakter. Under disse omstændigheder burde van Kasteel være vendt om. Ved alligevel at fortsætte sin flyvning direkte mod Cannes handlede han åbenbart dumdristigt.

Kommissionen for De europæiske Fællesskaber og *intervenienterne* har bestridt, at van Kasteel var klar over, at han ville flyve ind i uroligt vejr, som han var klar over ville umuliggøre flyvningens fortsættelse under VFR-forhold. Under henvisning til Thouvenot's udsagn gør de gældende, at van Kasteel kan være blevet overrasket, fordi han ikke mødte det urolige vejr dér, hvor det var blevet forudsagt. De henviser endvidere til Thouvenots udsagn om, at van Kasteel, selv om han befandt sig i skyer på tidspunktet for den sidste radiokontakt, troede, at han ikke fløj igennem et egentligt skydække, men derimod en lokal og forbigående byge.

VI — Mundtlig forhandling

I retsmødet den 7. juli 1983 har parterne afgivet mundtlige indlæg.

Generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelsen i retsmødet den 14. juli 1983.

Præmisser

1 Ved stævning, indleveret til Domstolens justitiskontor den 5. februar 1981, har Kommissionen for De europæiske Fællesskaber i henhold til en voldgiftsbestemmelse, jfr. EØF-traktatens artikel 81, Euratom-traktatens artikel 153 og EKSF-traktatens artikel 42, anlagt sag mod aktieselskabet Royale belge, Bruxelles, der handler såvel i eget navn som på vegne af fjorten andre forsikringsselskaber, der har undertegnet den med De europæiske Fællesskabers institutioner indgåede forsikringsaftale af 28. januar 1977. Kommissionen har nedlagt påstand om, at de sagsøgte dømmes til at betale det beløb med renter, som arvingerne efter Gerrit Jan van Kasteel som følge af den dødelige ulykke, denne var offer for den 29. april 1978, måtte have krav på over for Kommissionen.

2 Til støtte for påstanden har sagsøgeren gjort gældende, at afdøde van Kasteel var tjenestemand i Kommissionens generaldirektorat XV, da han omkom ved en flyveulykke, der indtraf i kommunen Vauvenargues i Frankrig (Provence), under en rejse fra Bruxelles til Grækenland i et let fly, som han selv fløj. I henhold til tjenestemandsvedtægtens artikel 73 er tjenestemænd sikret mod følger af ulykkestilfælde efter regler, der er fastsat i henhold til en af Fællesskabernes institutioner efter fælles aftale vedtaget ordning. De forsikringsselskaber, på hvis vegne sagsøgte handler, påtog sig ved en kollektiv forsikringsoverenskomst, indgået den 28. januar 1977 med disse institutioner at dække de vedtægtsmæssige forpligtelser, som Fællesskaberne har påtaget sig i forbindelse med de ulykker, der kan ramme personer, omfattet af vedtægtens artikel 73.

3 Sagsøgte bestrider for så vidt ikke rigtigheden af Kommissionens fremstilling af de faktiske omstændigheder i sagen, men hævder alligevel, at Fællesskaberne i det foreliggende tilfælde ikke har nogen vedtægtsmæssige forpligtelser over for van Kasteel's efterladte, fordi den dødsulykke, han var offer for, var forårsaget af en åbenbart dumdristig handling, hvis følger hverken er omfattet af vedtægtens artikel 73 eller af forsikringsoverenskomsten. Sagsøgte henviser i denne forbindelse til artikel 4 i den af Fællesskabets institutioner i henhold til artikel 73 vedtagne fælles ordning, der bestemmer, at ulykker, som hidrører fra åbenbart dumdristige handlinger, ikke omfattes af sidstnævnte bestemmelse.

4 Ifølge sagsøgte må en handling betragtes som »dumdristig«, når den handlende, der overvurderer sine muligheder, kaster sig ud i den med et sådant overmod, at han undlader at tage hensyn til de farer, som han udsætter sig selv for, og som han må have været klar over. En sådan dumdristighed er »åbenbar«, når den uforsigtighed, den er udtryk for, kan fastslås på en sikker og utvivlsom måde.

5 I sit svarskrift har sagsøgte forklaret, hvorfor van Kasteel's adfærd i timerne mellem flyets afgang fra Lyon-Bron lufthavnen den 29. april 1978 kl. 14.30 (lokal tid) og ulykken 2½ time senere efter sagsøgtes opfattelse er udtryk for åbenbar dumdristighed.

6 Sagsøgte henviser i denne forbindelse i første række til pilotens beslutning om under de herskende dårlige vejrforhold i denne del af Frankrig, som han var blevet oplyst om i Lyon-Bron lufthavnen, at tage den direkte rute til Cannes, det vil sige den, der følger Rhône-dalen fra Lyon indtil Montélimar—Carpentras og derefter drejer af i den direkte retning mod området omkring Saint-Tropez. Van Kasteel's to kolleger, som tilhørte den samme gruppe af rejsende, der skulle fra Bruxelles til de græske øer i privatfly, og som ligeledes fløj lette fly, foretrak efter at have fået de samme meteorologiske oplysninger at flyve ned over Rhône-dalen til Marseille for derefter at følge kysten.

7 Et sammendrag af de meteorologiske oplysninger, der den 29. april 1978 mellem kl. 14.00 og 14.30 af den regionale meteorolgiske tjeneste ved Lyon-Bron lufthavnen blev givet til besætninger, der skulle til Cannes, er blevet forelagt for Domstolen, som har besluttet at udmelde sagkyndige med henblik på at få belyst spørgsmålet om, hvilke slutninger en pilot burde drage af disse oplysninger. Domstolen har ligeledes som vidner afhørt de to piloter, der tog ruten Lyon—Marseille, for at få oplyst årsagerne til, at de besluttede ikke at tage den direkte rute til Cannes.

8 Efter afhøringen af de sagkyndige og af vidnerne har sagsøgte i lyset af de givne forklaringer meddelt ikke længere at ville gøre gældende, at beslutningen om at tage den direkte rute til Cannes i sig selv var udtryk for åbenbar dumdristighed.

9 I anden række har sagsøgte til støtte for, at van Kasteel's adfærd må anses for dumdristig, henvist til den beslutning, som sagsøgte hævder, han tog om at gå ned fra en højde af 1 500 meter til en højde af mindre end 1 000 meter på et tidspunkt, hvor han fløj ind i uroligt vejr, og hvor sigtbarheden pludselig blev forringet.

10 Det er ubestridt, at van Kasteel kl. 16.52 i sin sidste radiokontakt med Marseille-Marignane lufthavnen meddelte, at flyet befandt sig i en højde af 4 500 fod, dvs. cirka 1 500 meter, og at flyet omkring ti minutter senere knustes mod Sainte-Victoire-bjergets nordlige side i en højde af cirka 960 meter.

11 Det fremgår imidlertid ikke af sagens akter, såsom den af Grimaud for det franske transportministerium udarbejdede indledende undersøgelsesrapport og undersøgelsesrapporten fra gendarmeriet, herunder bilagene til disse rapporter, at flyets tab af højde skyldtes en bevidst beslutning fra pilotens side om at ville gå ned under skyerne. Hverken Grimaud, i sine udtalelser for Domstolen, eller de af parterne udpegede sagkyndige har med sikkerhed kunnet bekræfte, at tabet af højde var et resultat af en beslutning fra pilotens side fremfor følgen af et voldsomt vindstød. Under disse omstændigheder har sagsøgte erkendt, at tabet af højde kan være blevet forårsaget af den meget stærke turbulens, som flyet befandt sig i.

12 Efter afhøringen af vidnerne og de sagkyndige har sagsøgte imidlertid fastholdt et tredje forhold, fremført til støtte for, at den ulykkesramte pilots adfærd må anses for åbenbart dumdristig. Sagsøgte har nemlig hævdet, at en sådan dumdristighed følger af den stærke beslutsomhed, med hvilken piloten valgte at flyve ind i det urólige område, som han så komme, i stedet for straks at vende om og søge efter en lufthavn, hvor han kunne lande.

13 En stillingtagen hertil kræver en bedømmelse af de forskellige omstændigheder omkring de sidste minuter af den omtvistede flyvning, hvorom der hersker tvivl, og af de vurderinger af disse omstændigheder, som de sagkyndige har anlagt.

14 I denne forbindelse understreges indledningsvis, at vejrudsigten fra Lyon-Bron lufthavnen meldte uroligt vejr med stedvis kraftig regn ud over Montélimar i forbindelse med stærk og uregelmæssig vind fra syd. Der var forudsagt en sigtbarhed på 10-15 km, nedsat til 6-10 km i regn. Disse oplysninger gav ikke grundlag for at antage, at sigtbarheden, som er en meget vigtig faktor for piloter, der, som det var tilfældet med van Kasteel, gennemfører en flyvning under VFR-forhold, pludselig ville blive betydeligt forringet. Iagttagelser, gjort af Marseille-Marignane kl. 16.00 (lokal tid), det vil sige en time før det sandsynlige tidspunkt for ulykken, taler om en sigtbarhed på 15 km.

15 Det meget urolige vejr, der var årsag til den omtvistede ulykke, var således ikke påregnet eller meddelt af de meteorologiske tjenester, hvis oplysninger piloterne havde adgang til. Det fremgår desuden af udsagnene fra de to vidner, der var van Kasteel's rejsefæller, og som også selv fløj lette fly, at deres beslutninger om at følge ruten over Rhône-dalen til Marseille ikke var begrundet i de meteorologiske oplysninger, som de var i besiddelse af. En af dem blev i øvrigt, da han fløj langs kysten, overrasket af et kraftigt tordenvejr ved La Ciotat, som han ikke slap ud af uden fare.

16 Oplysningerne fra Lyon-Bron angav endvidere, at himlen ville være dækket af altostratus ved cirka 2 400 meters højde sammen med 4 til 6/8 stratocomulus mellem 600 og 1 000 meters højde. Det fremgår af de sagkyndiges udsagn, at der under sådanne atmosfæriske omstændigheder normalt er et område mellem de to skylag, som er næsten roligt. Ved at flyve, som han gjorde, i en højde af 1 500 meter, foretog van Kasteel sig derfor intet, som var i strid med reglerne om god flyvning.

17 Det følger heraf, at der ikke kan bebrejdes van Kasteel noget med hensyn til hans optræden som pilot indtil det tidspunkt, hvor hans fly fløj ind i det uventede urolige vejr over området Vauvenargues—Aix-en-Provence. Da der er tale om et bjergområde, hvor vejrliget ifølge Grimaud's udsagn under visse atmosfæriske omstændigheder kan ændre sig meget hurtigt, og hvor sådanne ændringer kan få betydelig indflydelse på flyveforholdene, lægger Domstolen Kommissionens og intervenienternes opfattelse om at, van Kasteel ikke kunne undgå det urolige område, til grund.

18 Det eneste udestående spørgsmål bliver herefter, hvorvidt det, således som hævdet af sagsøgte, kan bebrejdes van Kasteel, at han ikke vendte om umiddelbart efter at være fløjet ind i det urolige område.

19 Under den sidste radiokontakt med Marseille-Marignane kl. 16.52 meddelte van Kasteel, at han befandt sig i en byge (»... I am in a shower«). På spørgsmålet om, hvorvidt han kunne se jorden, svarede han, at det kunne han en gang imellem (»Sometimes yes«). Det følger heraf, at han ikke på dette tids-

punkt mente at befinde sig i et større uroligt område, og samtalen giver i øvrigt ikke indtryk af, at piloten frygtede at miste enhver sigtbarhed.

20 Gendarmeriet og Grimaud's rapport antager, at ulykken indtraf ca. kl. 17.00 (lokal tid), det vil sige ikke senere end ti minutter efter den sidste radiokontakt. Det er uklart, hvad der skete i disse ti minutter, men flyet må have ændret retning, idet flyveretningen på tidspunktet for kollisionen mod Sainte-Victoire-bejerget var 90° i forhold til ruten Montélimar—Cannes.

21 Det fremgår af de sagkyndiges udsagn, at det er meget lidt sandsynligt, at et vindstød kan få selv et let fly til at ændre retning. Den skete ændring i flyets retning må under disse omstændigheder derfor enten skyldes pilotens bevidste beslutning om at ændre kurs, f.eks. for hurtigst muligt at nå kysten, eller en pludselig bevægelse for at undgå bjerget, som piloten pludselig så dukke ud af skyerne.

22 Ingen af disse to muligheder er usandsynlige. Grimaud har udtalt, at undersøgelsen af vraget viste, at motorernes omdrejningstal på kollisionstidspunktet var højt, hvilket kunne tyde på, at piloten så bjerget i sidste øjeblik, og at han satte omdrejningstallet op med henblik på at kunne udføre en manøvre, der skulle sætte ham i stand til at undgå kollisionen. Grimaud har dog tilføjet, at der i denne forbindelse intet kan siges med sikkerhed.

23 Under disse omstændigheder må det fastslås, at det ikke helt kan udelukkes, at piloten, kort før han ramte bjerget, havde besluttet sig til at vende om. Det er også muligt, at han ikke tog en sådan beslutning, men at det først var få øjeblikke før ulykken, at han mistede enhver sigtbarhed eller endog herredømmet over flyet.

24 Det kan herefter ikke antages at være blevet fastslået med sikkerhed, at piloten har udført en eller flere handlinger, der var udtryk for uforsigtighed i løbet af de sidste ti minutter af flyvningen.

25 Under hensyn til denne usikkerhed samt til de konstaterede omstændigheder omkring det urolige vejrs uforudsete karakter og van Kasteel's føring af flyet, indtil det fløj ind i dette urolige vejr, må Kommissionens påstand tages til følge. Det bemærkes herved, at det må påhvile sagsøgte at føre bevis for de omstændigheder, der kunne begrunde anvendelsen af en af ansvarsfrihedsreglerne i fællesordningens artikel 4.

26 Det er herefter ikke nødvendigt at undersøge spørgsmålet om den grad af uforsigtighed, der må kræves i forbindelse med en handling, for at anse denne for »åbenbart dumdristigt«.

27 De sagsøgte på egne vegne og på vegne af de fjorten andre forsikringsselskaber, der har undertegnet den den 28. januar 1977 med Fællesskabets institutioner indgåede kollektive forsikringsoverenskomst, bør derfor dømmes til betaling af det beløb med renter, som Kommissionen er skyldig at betale arvingerne efter Gerrit Jan van Kasteel som følge af den dødsulykke, som denne var offer for den 29. april 1978.

28 I henhold til procesreglementets artikel 69, stk. 2, dømmes den part, der taber sagen, til at afholde sagens omkostninger, hvis der er nedlagt påstand herom. Sagsøgte, der har tabt sagen, bør derfor tilpligtes at betale dens omkostninger, herunder intervenienternes omkostninger samt omkostningerne til godtgørelser og vederlag til vidnerne og de sagkyndige.

På grundlag af disse præmisser

udtaler og bestemmer

DOMSTOLEN (første afdeling)

1. **Sagsøgte bør betale det beløb med renter, som Kommissionen er skyldig at betale arvingerne efter Gerrit Jan van Kasteel, efter at denne afgik ved døden som følge af et ulykkestilfælde den 29. april 1978.**

2. Sagsøgte tilpligtes at betale sagens omkostninger, herunder intervenienternes omkostninger samt omkostningerne til godtgørelser og vederlag til vidnerne og de sagkyndige.

O'Keeffe Bosco Koopmans

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 22. september 1983.

For justitssekretæren

J. A. Pompe

Assisterende justitssekretær

A. O'Keeffe

Formand for første afdeling

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT SIR GORDON SLYNN FREMSAT DEN 14. JULI 1983 [1]

Høje Domstol.

I henhold til tjenestemandsvedtægtens artikel 73 er Fællesskabets tjenestemænd sikret mod følger af ulykkestilfælde efter nærmere fastsatte regler. I disse regler, der blev undertegnet den 22. december 1976, bestemmer artikel 4, at ulykker, der er resultatet af »åbenbart dumdristige handlinger«, ikke er omfattet af ordningen.

Fællesskabets institutioner har forsikret sig mod de omfattede ulykkestilfælde hos en gruppe af forsikringsselskaber efter en police, der fastsætter, at enhver tvist, der angår kontraktens gennemførelse, kan indbringes for Domstolen.

Gerrit van Kasteel, tjenestemand i Kommissionen, blev dræbt ved en flyveulykke den 29. april 1978. Hans enke fremsatte på egne vegne og på vegne af deres fem mindreårige børn, tillige med et yderligere barn, et krav mod Kommissionen, som sidstnævnte videregav til forsikringsgiverne. Disse påstod, at ulykken var forårsaget af åbenbart dumdristige handlinger fra afdødes side, således at de ikke var ansvarlige efter policen. Fru van Kasteel indledte retsforfølgning mod Kommissionen, der på sin side i henhold til EØF-traktatens artikel 181 har anlagt denne sag mod Royale belge som repræsentant for sammenslutningen af forsikringsselskaber, idet den

1 — Oversat fra engelsk.