ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (ΠΡΩΤΟ ΤΜΗΜΑ)
ΤΗΣ 22ας ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1983 [1]

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά Société anonyme Royale belge

«Υπάλληλος: κίνδυνοι ατυχήματος»

Υπόθεση 23/81

Στην υπόθεση 23/81,

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ, εκπροσωπούμενη από τον Raymond Bayens, κύριο νομικό σύμβουλο της Επιτροπής, επικουρούμενο από τον Marc Godfroid, δικηγόρο Βρυξελλών, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον Oreste Montalto, μέλος της νομικής υπηρεσίας της Επιτροπής, κτίριο Jean Monnet, Kirchberg,

ενάγουσα,

παρισταμένων των

1) Johanna van Rij, χήρας Gerrit Jan van Kasteel — υπαλλήλου της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων —, ενεργούσας ιδίω ονόματι και ως νόμιμης επιτρόπου των τέκνων της Ingeborg, Gerrit Jan, Huberdina και Bastiaan·

2) Henri Tieleman, ενεργούντος ως παρεπιτρόπου των προαναφερομένων ανηλίκων τέκνων·

3) Johanna Theodora van Kasteel·

4) Hans van Kasteel,

απάντων κατοίκων Βρυξελλών, εκπροσωπουμένων από τους Benoît Humblet και Edmond Lebrun, δικηγόρους Βρυξελλών, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο το δικηγόρο Toni Biever, 83, boulevard Grande-Duchesse-Charlotte,

παρεμβαινόντων,

κατά

1 — Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

SOCIÉTÉ ANONYME ROYALE BELGE, ασφαλιστικής εταιρείας, με έδρα τις Βρυξέλλες, 25, boulevard du Souverain, ενεργούσας για ίδιο λογαριασμό καθώς και ως εντολοδόχου και έμμεσης αντιπροσώπου των εξής ασφαλιστικών εταιρειών:

1) Société anonyme Generali Belgium (Concorde), 1050 Βρυξέλλες,

2) Société anonyme Caisse patronale, 1060 Βρυξέλλες,

3) Société anonyme Assurantie van de Belgische Boerenbond, 3000 Louvain,

4) Société anonyme Winterthur, 1040 Βρυξέλλες,

5) Société anonyme Zurich, 1040 Βρυξέλλες,

6) Société anonyme Assubel, 1000 Βρυξέλλες,

7) Société anonyme Securitas (πρώην Le Phénix belge), 2000 Αμβέρσα,

8) Société anonyme Rhin et Moselle, 1000 Βρυξέλλες,

9) Société anonyme Le Foyer, 1050 Βρυξέλλες,

10) Nationale Nederlanden, schadeverzekeringsmaatschappij NV, Χάγη (Κάτω Χώρες),

11) Société anonyme Phoenix Continental, 1040 Βρυξέλλες,

12) Top International Insurance Co. Ltd., 2750 Ballerup (Δανία),

13) Excess Insurance Company Ltd, c/o Glanvill, Enthoven en Co. Ltd, Λονδίνο (Μεγάλη Βρετανία),

14) Allianz Versicherungs-Aktiengesellschaft, 8000 Μόναχο (ΟΔ Γερμανίας),

εκπροσωπουμένης από τον François van der Mensbrugghe, δικηγόρο Βρυξελλών, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο το δικηγόρο Jean Hoss, 15, Côte d'Eich,

εναγόμενης,

που έχει ως αντικείμενο αγωγή βάσει του άρθρου 181 της Συνθήκης ΕΟΚ, με την οποία ζητείται η καταβολή από τις εναγομένες του κεφαλαίου και των τόκων που οφείλει η Επιτροπή δυνάμει του άρθρου 73 του κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης των υπαλλήλων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, κατόπιν του θανατηφόρου ατυχήματος που συνέβη στον Gerrit Jan van Kasteel, υπάλληλο της Επιτροπής,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα)

συγκείμενο από τους A. O'Keeffe, πρόεδρο τμήματος, G. Bosco και T. Koopmans, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: Sir Gordon Slynn
γραμματέας: P. Heim

εκδίδει την παρούσα

ΑΠΟΦΑΣΗ

Περιστατικά

Τα πραγματικά περιστατικά της υπόθεσης, η εξέλιξη της διαδικασίας, οι προτάσεις, καθώς και οι ισχυρισμοί και τα επιχειρήματα των διαδίκων συνοψίζονται ως εξής:

I — Πραγματικά περιστατικά και διαδικασία

Α — Οι εφαρμοζόμενες διατάξεις

Το άρθρο 73, παράγραφος 1, του κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης των υπαλλήλων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων έχει ως εξής:

«Σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που καθορίζονται βάσει ρυθμίσεως που θεσπίζεται με κοινή συμφωνία των οργάνων των Κοινοτήτων, κατόπιν γνώμης της επιτροπής κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης, ο υπάλληλος καλύπτεται από την ημέρα αναλήψεως της υπηρεσίας κατά των κινδύνων επαγγελματικών ασθενειών και των κινδύνων ατυχημάτων (...)

Οι μη καλυπτόμενοι κίνδυνοι προσδιορίζονται στη ρύθμιση αυτή.»

Σε εκτέλεση του άρθρου αυτού, με κοινή συμφωνία των οργάνων που πιστοποιήθηκε από τον πρόεδρο του Δικαστηρίου στις 22 Δεκεμβρίου 1976, θεσπίστηκε η ρύθμιση η σχετική με την κάλυψη των κινδύνων ατυχήματος και επαγγελματικών ασθενειών των υπαλλήλων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (στο εξής: κοινοί κανόνες), που ορίζει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες ο υπάλληλος καλύπτεται κατά των κινδύνων ατυχήματος. Στο άρθρο 4 αυτών των κοινών κανόνων ορίζονται οι περιπτώσεις εξαίρεσης από την προστασία του άρθρου 73 του κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης:

«1. Δεν καλύπτονται από το άρθρο 73 του κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης τα ατυχήματα που προκαλούνται από:

α) ...

β) — κατάφωρα ριψοκίνδυνες ενέργειες·

— τη συμμετοχή, με τη βοήθεια μηχανών που φέρουν κινητήρα, σε αθλητικούς αγώνες, αθλητικά αγωνίσματα ταχύτητας και επίσημες δοκιμές·

— την ενασχόληση με αθλήματα που θεωρούνται επικίνδυνα, όπως η πυγμαχία, το καράτε, ο αλεξιπτωτισμός, η σπηλαιολογία, το υποβρύχιο ψάρεμα ή εξε-

ρεύνηση με αναπνευστικές συσκευές που περιλαμβάνουν φιάλες τροφοδοσίας αέρος ή οξυγόνου·

γ) ...

δ) ...

ε) ...

στ)...».

Στις 28 Ιανουαρίου 1977, τα όργανα των Κοινοτήτων υπέγραψαν μια συλλογική ασφαλιστική σύμβαση κατά των ατυχημάτων και των επαγγελματικών ασθενειών με τις εναγόμενες ασφαλιστικές εταιρείες. Κατά το άρθρο 1, πρώτη παράγραφος της σύμβασης, αντικείμενο της ασφάλισης είναι «η κάλυψη των χρηματικών οφειλών που απορρέουν από τις υποχρεώσεις που αναλαμβάνουν — δυνάμει του κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης — οι Κοινότητες λόγω ατυχημάτων και επαγγελματικών ασθενειών, που πλήττουν πρόσωπα επί των οποίων εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 73 του κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης (...) καθώς και οι κανόνες που θεσπίζονται κατ' εφαρμογή του ίδιου άρθρου». Στη σύμβαση περιλαμβάνεται ρήτρα διαιτησίας, κατά την οποία «κάθε διαφορά περί την εκτέλεση της παρούσας σύμβασης καθώς και των παραρτημάτων της, εφόσον δεν υπάρξει φιλικός διακανονισμός, μπορεί να υποβληθεί στην κρίση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων» (άρθρο 5). Δυνάμει αυτής της ρήτρας διαιτησίας η Επιτροπή, επικαλούμενη το άρθρο 181 της συνθήκης ΕΟΚ, υπέβαλε στην κρίση του Δικαστηρίου την παρούσα διαφορά.

Β — Ιστορικό

Ο Gerrit Jan van Kasteel, που ήταν υπάλληλος στη γενική διεύθυνση XV της Επιτροπής, μίσθωσε από την Société anonyme European Air Transport στις Βρυξέλλες ένα αεροσκάφος τύπου Piper-Cherokee με στοιχεία κυκλοφορίας OO-JPM. Δύο συνάδελφοί του, ο Daniel Chabert και ο Filippo Turli, μίσθωσαν επίσης από ένα ελαφρύ αεροσκάφος με την ίδια ευκαιρία. Είχαν την πρόθεση να πραγματοποιήσουν μαζί, με τη συνοδεία και άλλων επιβατών, όλων υπαλλήλων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, ένα ιδιωτικό ταξίδι στην Ελλάδα. Αφού τα τρία αεροσκάφη έλαβαν θέση στο αεροδρόμιο National των Βρυξελλών, απογειώθηκαν το πρωί της 29ης Απριλίου 1978 με κατεύθυνση τη Λυών, όπου προσγειώθηκαν περί την ώρα 13.45 (τοπική ώρα).

Οι τρεις χειριστές αναχώρησαν διαδοχικά από το αεροδρόμιο της Lyon-Bron στις 14.30 με κατεύθυνση τις Κάννες, από όπου επρόκειτο στη συνέχεια να φτάσουν στα ελληνικά νησιά μέσω Ρώμης και Κέρκυρας. Στη διάρκεια αυτής της διαδρομής, το αεροσκάφος, που οδηγούσε ο van Kasteel και στο οποίο επέβαιναν δύο επιβάτες, προσέκρουσε στο όρος Sainte-Victoire, που βρίσκεται στη κοινότητα Vauvenargues, σε υψόμετρο 960 μέτρων, περί την 17η ώρα. Οι τρεις επιβαίνοντες έχασαν τη ζωή τους σ' αυτό το ατύχημα, το οποίο έγινε αντικείμενο έρευνας από τη χωροφυλακή του Aix-en-Provence και έκθεσης που συντάχτηκε από το γαλλικό υπουργείο μεταφορών.

Το περιεχόμενο της έκθεσης αυτής και των πρακτικών της έρευνας συνοψίζεται ως εξής:

Ο van Kasteel ήταν κάτοχος άδειας χειριστή ιδιωτικού αεροσκάφους που περιοριζόταν στην οδήγηση οπτικής πτήσεως, ημερήσιας μόνο, με μονοκινητήρια αεροσκάφη. Το αεροσκάφος, το οποίο χειριζόταν ο van Kasteel ήταν μονοκινητήριο. Το δελτίο πτήσεως φέρει την ένδειξη ότι δεν επιτρεπόταν η ημερήσια ή νυχτερινή πτήση δι' οργάνων. Το εν λόγω αεροσκάφος δεν έφερε όργανα για πτήση άνευ ορατότητας, διέθετε όμως όχι μόνο υψόμετρο και βαριόμετρο (ενδείκτη ταχύτητας ανόδου, που ενδεικνύει αν το αεροσκάφος βρίσκεται σε άνοδο ή σε κάθοδο), αλλά και τεχνητό ορίζοντα που επιτρέπει, σε περίπτωση μη συνδρομής των συνθηκών ορατής πτήσεως, τη διατήρηση του αεροσκάφους σε οριζόντια θέση.

Προτού αναχωρήσουν από τη Λυών, ο van Kasteel και οι άλλοι δύο χειριστές πήγαν μαζί να συμβουλευτούν τις μετεωρολογικές υπηρεσίες, που τους ανακοίνωσαν, μεταξύ άλλων, ότι η ορατότητα στη διαδρομή προς Κάννες ήταν μεταξύ 10 και 15 χλμ. και ότι προβλεπόταν αισθητή διαταραχή που θα

προκαλούσε κατά τόπους βροχοπτώσεις μετά το Montélimar, καθώς και ισχυροί στροβιλισμοί. Τα τρία αεροσκάφη απογειώθηκαν στη συνέχεια από τη Λυών για τις Κάννες χωρίς να έχει καταρτιστεί σχέδιο πτήσεως. Ο van Kasteel δήλωσε στους άλλους δύο χειριστές, ότι θα ακολουθούσε την απευθείας γραμμή, ορίζοντας πορεία, στο ύψος του Avignon, κατ' ευθεία γραμμή προς Κάννες. Οι άλλοι δύο χειριστές αποφάσισαν, αφού απογειώθηκαν από τη Λυών, να ακολουθήσουν την κοιλάδα του Ροδανού για να προσπαθήσουν στη συνέχεια να φτάσουν στις Κάννες μέσω της παράκτιας ζώνης.

Στις 16.52, έγινε η τελευταία ραδιοτηλεφωνική επαφή μεταξύ van Kasteel και αεροδρομίου Μασσαλίας. Ο χειριστής ανακοίνωσε ότι ακολουθούσε την κατεύθυνση προς Saint-Tropez, ότι πετούσε σε υψόμετρο 4 500 ποδών (1 500 μ) και ότι βρισκόταν μέσα στα σύννεφα. Ο πύργος ελέγχου του αεροδρομίου της Μασσαλίας του επισήμανε ότι έπρεπε να διατηρεί καλή ορατότητα. Ύστερα από επανάληψη αυτού του μηνύματος, ο van Kasteel απάντησε: «Affirmative, Sir, but i am in a shower» (Ναί, κύριε, αλλά βρίσκομαι υπό ραγδαία βροχή»). Στην ερώτηση «Have you the ground in sight?» («Βλέπετε το έδαφος;») απάντησε: «Sometimes yes» («Κάποτε ναι»). Το αεροδρόμιο της Μασσαλίας κάλεσε εκ νέου το αεροσκάφος χωρίς επιτυχία στις 17.24. Στα πρακτικά που συνέταξε η χωροφυλακή διαπιστώνεται ότι το αεροσκάφος βρέθηκε μέσα σε στρώμα νεφών στην περιοχή των Vauvenargues και προσέκρουσε στον ορεινό όγκο της Sainte-Victoire σε υψόμετρο 960 μέτρων περίπου, δυόμισι περίπου ώρες μετά την αναχώρησή του από Λυών, δηλαδή περί την 17η ώρα (τοπική ώρα). Ο συντάκτης της έκθεσης που καταρτίστηκε κατ' εντολή του γαλλικού υπουργείου μεταφορών, Grimaud, διατύπωσε την υπόθεση ότι ο van Kasteel επιχείρησε να περάσει κάτω από το στρώμα του νέφους και ότι στη διάρκεια αυτού του ελιγμού πιθανότατα είδε το ύψωμα όχι όμως αρκετά έγκαιρα ώστε να μπορέσει να αποφύγει τη σύγκρουση.

Γ — Διαδικασία

Στηριζόμενοι στο άρθρο 73, παράγραφος 2, του κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης οι κληρονόμοι του van Kasteel υπέβαλαν αίτηση στην Επιτροπή, με την οποία ζητούσαν να τους χορηγηθούν οι παροχές που εξασφαλίζονται σε περίπτωση θανάτου υπαλλήλου λόγω ατυχήματος. Με δικόγραφο που κατέθεσαν στη γραμματεία του Δικαστηρίου στις 16 Οκτωβρίου 1979, ζήτησαν την ακύρωση της άρνησης της Επιτροπής να δεχθεί τα αιτήματά τους (Υπόθεση 805/79, εκκρεμής). Η Επιτροπή ζήτησε παράταση *sine die* της προθεσμίας υποβολής υπομνήματος αντικρούσεως, προκειμένου να μπορέσει να λύσει το πρόβλημα που προέκυψε από την άρνηση των ασφαλιστών να καλύψουν τις συνέπειες του θανάτου του van Kasteel. Η παράταση αυτή δόθηκε από τον πρόεδρο του πρώτου τμήματος στις 3 Ιουνίου 1980.

Οι ασφαλιστές ειδοποιήθηκαν για το ατύχημα που συνέβη στις 29 Απριλίου 1978 στον van Kasteel με τέλεξ της 3ης Μαΐου 1978. Με επιστολή της 31 Οκτωβρίου 1978, αρνήθηκαν την παρέμβασή τους, επικαλούμενοι το άρθρο 4 των κοινών κανόνων, και ιδίως τον αποκλεισμό κινδύνων που προκύπτουν από ατύχημα που προέρχεται από κατάφωρα ριψοκίνδυνη ενέργεια. Αφού έλαβαν διευκρινίσεις της Επιτροπής για τις συνθήκες του ατυχήματος, οι ασφαλιστές επιβεβαίωσαν με επιστολή της 22ας Ιανουαρίου 1980 την άρνησή τους να αναλάβουν τις συνέπειες του ατυχήματος.

Με δικόγραφο που πρωτοκολλήθηκε στη γραμματεία του Δικαστηρίου στις 5 Φεβρουαρίου 1981, η Επιτροπή άσκησε ενώπιον του Δικαστηρίου αγωγή, με την οποία ζητεί να καταδικασθούν οι εναγόμενες, των οποίων εντολοδόχος είναι η εταιρεία Royale belge, στην καταβολή του κεφα-

λαίου και των τόκων, τα οποία οφείλει η Επιτροπή στους κληρονόμους του van Kasteel.

Οι εναγόμενες ζήτησαν με το υπόμνημα αντικρούσεως την ένωση και συνεκδίκαση της υπόθεσης με την υπόθεση 805/79, λόγω συναφείας. Το αίτημα αυτό απορρίφθηκε με απόφαση του Δικαστηρίου που ανακοινώθηκε στους διαδίκους στις 23 Απριλίου 1981.

Με δικόγραφο που πρωτοκολλήθηκε στη γραμματεία του Δικαστηρίου στις 2 Ιουνίου 1981, οι προσφεύγουσες στην υπόθεση 805/79 ζήτησαν δυνάμει του άρθρου 37, δεύτερη παράγραφος, του οργανισμού του Δικαστηρίου, να παρέμβουν στην παρούσα αγωγή προς υποστήριξη των αιτημάτων της Επιτροπής. Η παρέμβαση αυτή ασκήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 93 του κανονισμού διαδικασίας. Με διάταξη της 15ης Ιουλίου 1981, το Δικαστήριο επέτρεψε την παρέμβαση.

Με διάταξη της 9ης Δεκεμβρίου 1981, που εκδόθηκε κατ' εφαρμογή του άρθρου 95, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού διαδικασίας, το Δικαστήριο αποφάσισε να αναθέσει την υπόθεση στο πρώτο τμήμα.

Με διάταξη της 9ης Δεκεμβρίου 1981, το Δικαστήριο (πρώτο τμήμα) αποφάσισε να προβεί στη διεξαγωγή αποδείξεων. Αποφάσισε καταρχάς αυτεπαγγέλτως να εξετάσει έναν πραγματογνώμονα ειδικό σε θέματα αεροπορίας, που θα έπρεπε να υποδείξουν εντός προθεσμίας ενός μηνός οι δύο διάδικοι, ή ελλείψει συμφωνίας εντός της προθεσμίας αυτής, να εξετάσει δύο πραγματογνώμονες που θα προταθούν από εκάτερο των διαδίκων, επί του ζητήματος τι συμπεράσματα έπρεπε να συναγάγει ένας αεροπόρος από τις μετεωρολογικές πληροφορίες που δόθηκαν από τον αερολιμένα Lyon-Bron προκειμένου να πραγματοποιήσει πτήση από το αεροδρόμιο αυτό μέχρι τις Κάννες. Επιπλέον διέταξε την εξέταση των Turli και Chabert ως μαρτύρων σχετικά με τους λόγους που τους οδήγησαν τότε όπως αναφέρθηκε πιο πάνω, να μην ακολουθήσουν την απευθείας πορεία προς τις Κάννες, αλλά να ακολουθήσουν τη διαδρομή Λυών-Μασσαλία, καθώς και του Grimaud, επιθεωρητή του γαλλικού υπουργείου μεταφορών και συντάκτη της έκθεσης επί της έρευνας που προαναφέρθηκε ως μάρτυρα, προκειμένου να δώσει κάθε σχόλιο που θα μπορούσε να αποδειχθεί χρήσιμο σχετικά με το περιεχόμενο της έκθεσης αυτής. Σύμφωνα με το άρθρο 45, παράγραφος 3, του κανονισμού διαδικασίας του Δικαστηρίου, το πρώτο τμήμα ανέθεσε στον εισηγητή δικαστή την εξέταση των μαρτύρων αυτών.

Δεδομένου ότι δεν υπήρξε συμφωνία για την υπόδειξη ενός μόνου πραγματογνώμονα ειδικού σε θέματα αεροπορίας, η Επιτροπή πρότεινε στο Δικαστήριο, με έγγραφο της 29ης Μαρτίου 1982, να εξεταστεί ο S. Thouvenot, που φέρεται ως ειδικός στις «εναέριες μεταφορές» στον κατάλογο πραγματογνωμόνων που έχει καταρτιστεί για τη δικαστική περιφέρεια του Cour d'Appel (εφετείου) του Παρισιού. Με επιστολή της 1ης Απριλίου 1982, οι εναγόμενες πρότειναν να εξεταστεί ο R. Auffray, εμπειρογνώμονας στην αεροναυτική, κάτοικος Bretigny (Γαλλία).

Η εξέταση των μαρτύρων και των πραγματογνωμόνων διεξήχθη στις 2 Ιουλίου 1982 στην έδρα του Δικαστηρίου, με συμμετοχή και του γενικού εισαγγελέα.

Μετά τη συνεδρίαση της 2ας Ιουλίου 1982, το Δικαστήριο (πρώτο τμήμα), με έγγραφο της 14ης Δεκεμβρίου 1982, κάλεσε τις εναγομένες να απαντήσουν σε ορισμένες ερωτήσεις και να δώσουν στην Επιτροπή και στους παρεμβαίνοντες την ευκαιρία να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους επί των απαντήσεων αυτών. Οι απαντήσεις και οι παρατηρήσεις περιήλθαν στο Δικαστήριο εντός των προθεσμιών που είχαν ταχθεί.

Κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή και μετά από ακρόαση του γενικού εισαγγελέα, το Δικαστήριο (πρώτο τμήμα) αποφάσισε την έναρξη της προφορικής διαδικασίας.

II — Αιτήματα των διαδίκων

Η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, *ενάγουσα,* ζητεί από το Δικαστήριο:

1. να κρίνει την αγωγή παραδεκτή και βάσιμη, και συνεπώς να καταδικάσει την SA Royale belge, ενεργούσα ιδίω ονόματι, καθώς και για λογαριασμό των άλλων εταιρειών που υπέγραψαν την ασφαλιστική σύμβαση της 28ης Ιανουαρίου 1977, στην καταβολή του κεφαλαίου και των τόκων που οφείλει η Επιτροπή στους κληρονόμους του van Kasteel, κατ' εφαρμογή του άρθρου 73 του κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης των υπαλλήλων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, κατόπιν του θανατηφόρου ατυχήματος του οποίου υπήρξε θύμα στις 29 Απριλίου 1978·

2. να καταδικάσει την SA Royale belge στα δικαστικά έξοδα.

Οι *παρεμβαίνοντες* ζητούν από το Δικαστήριο:

1. να κρίνει την παρέμβασή τους στην υπό κρίση διαφορά παραδεκτή·

2. να δεχθεί τα αιτήματα της Επιτροπής, ενάγουσας, αφού διατάξει ενδεχομένως την εξέταση των D. Chabert και F. Turli ως μαρτύρων·

3. να καταδικάσει τις εναγόμενες στα δικαστικά έξοδα της παρέμβασης.

Οι *εναγόμενες* ζητούν από το Δικαστήριο:

1. να κρίνει την αγωγή απαράδεκτη ή, εν πάση περιπτώσει, αβάσιμη·

2. να καταδικάσει την ενάγουσα στα δικαστικά έξοδα·

επικουρικώς, προτού κρίνει επί της ουσίας,

1. να ορίσει έναν ή τρεις πραγματογνώμονες ειδικούς σε θέματα αεροπορίας με καθήκον, αφού λάβουν γνώση της δικογραφίας, να αποφανθούν κατά πόσον, από την αναχώρησή του από το αεροδρόμιο της Lyon-Bron, στις 29 Απριλίου 1978, μέχρι τη στιγμή του μοιραίου ατυχήματος, ο van Kasteel προέβη σε μία ή περισσότερες κατάφωρα ριψοκίνδυνες ενέργειες, λόγω των οποίων προκλήθηκε το ατύχημα· να προσδιορίσουν ποιες είναι αυτές·

2. να επιφυλαχθεί ως προς τα δικαστικά έξοδα.

III — Ισχυρισμοί και επιχειρήματα των διαδίκων που αναπτύχθηκαν στη διάρκεια της έγγραφης διαδικασίας

Στο δικόγραφο της αγωγής της η *Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ενάγουσα,* παρατηρεί ότι το πραγματικό και νομικό πρόβλημα που θέτει η υπό κρίση διαφορά είναι κατά πόσον το θανατηφόρο ατύχημα, του οποίου θύμα ήταν ο van Kasteel, αποτελούσε ή όχι συνέπεια κατάφωρα ριψοκίνδυνης ενέργειας κατά την έννοια του άρθρου 4, παράγραφος 1, στοιχείο 6, των κοινών κανόνων. Διευκρινίζει ότι το βάρος της αποδείξεως για να δικαιολογηθεί η ύπαρξη μιας τέτοιας ενέργειας φέρουν οι εναγόμενες. Η Επιτροπή προσθέτει ότι, κατά την άποψή της, λόγος για μια τέτοια πράξη μπορεί να γίνει μόνο αν προκύψει ότι η συμπεριφορά του van Kasteel χαρακτηριζόταν από πλήρη και ενσυνείδητη έλλειψη σύνεσης. «Ριψοκίνδυνες» ενέργειες είναι εκείνες που διαπράττονται από βαριά αμέλεια, εν συνειδήσει του κινδύνου που συνεπάγονται, έτσι ώστε να μπορεί να λεχθεί ότι ο ενεργών αποδέχεται τους κινδύνους αυτούς. Ο προσδιορισμός «κατάφωρα» προσθέτει την ιδέα ότι μια τέτοια ριψοκίνδυνη ενέργεια συνεπάγεται τον αποκλεισμό του ευεργετήματος της ασφάλισης μόνο αν η συμπεριφορά του υπαλλήλου μπορεί να θεωρηθεί κατά την κρίση όλων και εκ πρώτης όψεως ως βέβαια εκδήλωση αυτής της ριψοκίνδυνης ενέργειας.

Στη συνέχεια η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι μετεωρολογικές πληροφορίες που ανακοινώθηκαν στον van Kasteel κατά την αναχώρησή του από Lyon-Bron ήταν τέτοιες που να του επιτρέψουν δικαιολογημένα να αποφασίσει να κατευθυνθεί στις Κάννες διά της απευθείας οδού. Ο van Kasteel ήταν ήδη καθ' οδόν όταν βρέθηκε αντιμέτωπος με μια απότομη επιδείνωση των καιρικών συνθηκών και, ενώ επέτυχε να διατηρήσει συνθήκες οπτικής πτήσεως, το αεροσκάφος παρασύρθηκε από πλάγια ρεύματα αέρος που προκάλεσαν τη συντριβή του πάνω στο όρος Sainte-Victoire. Εξάλλου, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο van Kasteel δεν ακολούθησε τη διαδρομή που είχε προβλέψει αρχικά, εφόσον, ενόψει απότομης επιδείνωσης των καιρικών συνθηκών, πραγματοποίησε αλλαγή πορείας προσπαθώντας, κατά πάσα πιθανότητα, να βγει στην ακτή ή να βρει πεδίο διεξόδου. Υπ' αυτές τις συνθήκες, η υπόθεση περί συνδρομής κατάφωρα ριψοκίνδυνης ενέργειας δεν ευσταθεί.

Στο υπόμνημα αντικρούσεως οι *εναγόμενες* προβάλλουν μια διαφορετική εκτίμηση για την έννοια της «κατάφωρα ριψοκίνδυνης ενέργειας» καθώς και των περιστατικών που οδήγησαν στο θανατηφόρο ατύχημα του van Kasteel. Όσον αφορά την έννοια της λέξης «ριψοκίνδυνη», παρατηρούν ότι, ελλείψει άλλου ερμηνευτικού κανόνα, ο όρος αυτός πρέπει να ληφθεί υπό την έννοια που έχει στην τρέχουσα γλώσσα. Παραπέμποντας σε διάφορα λεξικά, εκτιμούν ότι ως «ριψοκίνδυνη» ενέργεια μπορεί να οριστεί η ενέργεια κάποιου, ο οποίος υπερεκτιμώντας τις δυνατότητές του, προβαίνει σε μια πράξη με τέτοια τόλμη, ώστε να αμελεί να προβλέψει τους κινδύνους στους οποίους εκτίθεται, των οποίων δεν μπορεί να μην είχε συνείδηση. Σχετικά, οι εναγόμενες προσθέτουν ότι το γερμανικό κείμενο του άρθρου 4 (1) 6 της κοινής ρύθμισης ομιλεί περί «offensichtlich waghalsiger Handlungen», δηλαδή κατά κυριολεκτική απόδοση ενέργειες με τις οποίες καταφανώς κανείς «βάζει το κεφάλι του σε κίνδυνο». Λόγος περί «κατάφωρα» ριψοκίνδυνης ενέργειας γίνεται όταν βέβαιο και αναμφισβήτητο στοιχείο της τόλμης είναι η απερισκεψία, χωρίς να υπάρχει η παραμικρή ενδεχόμενη αμφιβολία.

Όσον αφορά την αξιολόγηση των περιστατικών που προηγήθηκαν του ατυχήματος που συνέβη στις 29 Απριλίου 1981, οι εναγόμενες αναφέρονται στην έκθεση επί της έρευνας που καταρτίστηκε από το γαλλικό υπουργείο μεταφορών και συντάχθηκε από τον Grimaud. Ένα από τα πορίσματα της έκθεσης αυτής έχει ως εξής:

«Η αρχική αιτία του ατυχήματος αυτού βρίσκεται στην απόφαση του χειριστή να πραγματοποιήσει την απευθείας διαδρομή Λυών-Καννών. Μια συντρέχουσα αιτία ήταν ότι δεν μπορούσε να διατηρηθεί υπό VMC (Visual Meteorological Conditions [Μετεωρολογικές συνθήκες οπτικής πτήσεως]), εκτός αν άλλαζε διαδρομή. Η καθοριστική αιτία υπήρξε ότι ακολούθησε καθοδική πορεία (...) χωρίς να γνωρίζει το κατώτατο επίπεδο του νέφους, ενώ η εναέρια οδός από Carpentras προς Saint-Tropez περνάει πάνω από σχετικά σημαντικά υψώματα.»

Κατά την άποψη των εναγομένων, για να εφαρμοστεί το άρθρο 4 (1) 6 των κοινών κανόνων, αρκεί, εν προκειμένω, στην αφετηρία μιας από τις τρεις αιτίες που προαναφέρθηκαν, ο van Kasteel να προέβη σε μια κατάφωρα ριψοκίνδυνη ενέργεια. Υποστηρίζουν ότι στην αφετηρία της καθεμιάς από τις τρεις αυτές αιτίες ενυπάρχει αδιαμφισβήτητη ριψοκίνδυνη ενέργεια.

Πρώτον, η απόφαση να διανύσει την απευθείας διαδρομή Λυών-Καννών αποτέλεσε αλόγιστη έκθεση σε κινδύνους, διότι ο van Kasteel γνώριζε, βάσει των πληροφοριών που του δόθηκαν αμέσως πριν την αναχώρησή του από το αεροδρόμιο Lyon-Bron, τις απολύτως δυσμενείς καιρικές συνθήκες που επικρατούσαν στη διαδρομή

αυτή. Επιπλέον, ο van Kasteel γνώριζε ότι άλλοι χειριστές, ειδοποιημένοι από την ίδια πηγή πληροφόρησης, διάλεξαν να κατέβουν κατά μήκος της κοιλάδας του Ροδανού, όπου η οπτική οδήγηση παρέμενε διαρκώς δυνατή.

Δεύτερον, οι εναγόμενες τονίζουν ότι, όταν έφτασε στο ύψος όπου επικρατούσε η διαταραχή και η σώρευση νεφών, ο van Kasteel θα μπορούσε να αλλάξει διαδρομή, όπως έκαναν οι άλλοι δύο χειριστές. Αντί να αλλάξει πορεία, θυθίστηκε σε όλο και πυκνότερα σύννεφα, υπό συνθήκες που δεν επέτρεπαν τεχνικά τη διατήρηση της οπτικής οδήγησης, αντίθετα προς τις απαιτήσεις της στοιχειωδέστερης σύνεσης.

Τρίτον, σε έναν ουρανό απόλυτα νεφελώδη σε υψόμετρο μεταξύ 800 και 2 500 μέτρων, με μια ορατότητα μειωμένη, αν όχι ανύπαρκτη, ο van Kasteel αποφάσισε να κατεβεί από τα 1 500 μέτρα, ελπίζοντας να περάσει κάτω από τα σύννεφα. Μια τέτοια κατάβαση υπό τέτοιες συνθήκες άγγιζε τα όρια της αφροσύνης, εφόσον, αφενός, ο van Kasteel δεν γνώριζε το ύψος του κατωτάτου ορίου του νέφους και συνεπώς δεν γνώριζε μέχρι ποιο ύψος έπρεπε να κατέβει, και, αφετέρου, η διαδρομή του περνούσε πάνω από σχετικά σημαντικά υψώματα. Σχετικά, οι εναγόμενες αμφισβητούν την άποψη της Επιτροπής, κατά την οποία το αεροσκάφος παρασύρθηκε από πλευρικά ρεύματα αέρος που προκάλεσαν τη συντριβή του πάνω στο όρος Sainte-Victoire. Τίποτε στην πραγματικότητα δεν στηρίζει την υπόθεση ότι το ατύχημα οφειλόταν σε έναν πλευρικό άνεμο.

Στην απάντησή της η *Επιτροπή* αμφισβητεί καταρχάς ότι οι μετεωρολογικές πληροφορίες που δόθηκαν από τον αερολιμένα της Lyon-Bron ήταν τέτοιας φύσεως, ώστε ο χειριστής που τις έλαβε να μπορούσε να συναγάγει ότι η ορατότητα στη διαδρομή Λυών-Καννών θα ήταν αποκλεισμένη. Επεξηγεί ότι ο van Kasteel, βάσει των πληροφοριών που είχε λάβει, μπορούσε, χωρίς να παραβεί τους κανόνες οπτικής πτήσεως, να ακολουθήσει τη διαδρομή, δεδομένου ότι η ορατότητα ήταν 10 έως 15 χλμ. και εφόσον μεταξύ των δύο στρωμάτων νεφών που βρίσκονταν σε ύψος 600-1 000 μέτρων και 2 400 μέτρων αντιστοίχως υπήρχε ένας χώρος που επαρκούσε άνετα για την πραγματοποίηση οπτικής πτήσης.

Η Επιτροπή τονίζει στη συνέχεια ότι η διαδρομή που ακολούθησε ο van Kasteel ήταν η οδός που συνιστούν οι γαλλικές αεροναυτικές αρχές στους χειριστές που κάνουν οπτική πτήση. Ο χειριστής έπαυσε να ακολουθεί αυτή την οδό πολύ λίγο χρόνο προτού συμβεί το ατύχημα. Άλλωστε, και οι άλλοι δύο χειριστές συνάντησαν προς το τέλος της πτήσης μετεωρολογικές συνθήκες ενίοτε δυσχερείς. Η Επιτροπή αναφέρεται σχετικά σε δήλωση του Turli, κατά την οποία όταν αυτός βρισκόταν στο ύψος της La Ciotat, αφού έφτασε στην παράκτια ζώνη, αναγκάστηκε να πραγματοποιήσει πτήση δι' οργάνων και κατώρθωσε να προσγειωθεί στην Τουλών μόνο χάρη στη βοήθεια του ραντάρ της βάσης αυτής. Η μομφή, επομένως, που απευθύνεται στον van Kasteel ως προς την επιλογή της διαδρομής είναι αδικαιολόγητη.

Η Επιτροπή αποδίδει σημασία στην τελευταία ραδιοτηλεφωνική επαφή μεταξύ van Kasteel και Marseille Information, λίγα λεπτά πριν το ατύχημα. Κατά την άποψή της, το μήνυμα αυτό δεν σήμαινε, όπως ισχυρίζονται οι εναγόμενες, ότι εκείνη τη στιγμή ο van Kasteel πετούσε «μέσα στα σύννεφα». Ο van Kasteel στην πραγματικότητα, προσδιόρισε ότι διέσχιζε μια «μπόρα». Εξάλλου, η συνομιλία αυτή δεν αποτέλεσε ένδειξη καμιάς ιδιαίτερης ανησυχίας και ιδίως καμιάς ανάγκης να πραγματοποιηθεί κάθοδος. Εν προκειμένω, η

Επιτροπή υποστηρίζει ότι ο ισχυρισμός, κατά τον οποίο ο van Kasteel αποφάσισε να κατεβεί από το επίπεδο των 1 500 μέτρων, όπου βρισκόταν κατά την τελευταία ραδιοτηλεφωνική επαφή, είναι αστήριχτος. Όντως, το αεροσκάφος του προσέκρουσε στον ορεινό όγκο σε υψόμετρο 960 μέτρων, η ύπαρξη όμως ενός πλευρικού ανέμου αρκεί για να εξηγήσει την απώλεια ύψους.

Εν συμπεράσματι, καμιά από τις υποτιθέμενες κατάφωρα ριψοκίνδυνες ενέργειες που ισχυρίζονται οι εναγόμενες δεν αποδεικνύεται.

Στην ανταπάντησή τους οι *εναγόμενες* εμμένουν στην εκτίμηση ότι οι πληροφορίες που δόθηκαν στον van Kasteel πριν την αναχώρησή του από το αεροδρόμιο Lyon-Bron, αποτελούσαν, για κάθε χειριστή αεροσκάφους, ένδειξη απολύτως αποτρεπτική για την πραγματοποίηση πτήσης με κατεύθυνση τις Κάννες μέσω της διαδρομής που επιλέχτηκε. Διευκρινίζουν ότι αυτό ήταν ένα από τα πορίσματα στα οποία κατέληγε και η έκθεση επί της έρευνας που καταρτίστηκε από το γαλλικό υπουργείο μεταφορών. Η ίδια έκθεση θεμελίωνε επίσης την εκδοχή ότι η απώλεια ύψους, λίγο πριν το ατύχημα, δεν μπορεί παρά να οφειλόταν σε απόφαση καθόδου. Αν η εξήγηση αυτή — που δόθηκε από έναν ειδικό — είναι η σωστή, τότε υπήρξε ριψοκίνδυνη συμπεριφορά του van Kasteel. Παρ' όλα αυτά ούτε και η εξήγηση που αντιπαραθέτει η Επιτροπή — δηλαδή ότι το αεροσκάφος παρασύρθηκε από πλευρικό άνεμο — αποκλείει τη ριψοκίνδυνη ενέργεια: ο van Kasteel γνώριζε, προτού αναχωρήσει από Lyon-Bron, ότι πήγαινε να συναντήσει μια σημαντική αισθητή διαταραχή και ότι θα υπήρχαν περιστροφικοί άνεμοι και ισχυροί στροβιλισμοί. Θα έπρεπε κάποιος να είναι ασυλλόγιστα ριψοκίνδυνος για να εμπλακεί σε ένα τέτοιο εγχείρημα με ένα αεροσκάφος αυτού του τύπου, το οποίο οδηγεί πάνω από μια διαμόρφωση εδάφους με τόσο σημαντικά υψώματα όπως αυτά όπου συνέβη το ατύχημα.

IV — Σύνοψη των δηλώσεων των πραγματογνωμόνων και μαρτύρων

Η μαρτυρική κατάθεση του *Daniel Chabert*, που χειριζόταν ο ίδιος ένα αεροσκάφος στις 29 Απριλίου 1978, συνοψίζεται ως εξής. Οι τρεις χειριστές πήγαν μαζί στη μετεωρολογική υπηρεσία του αερολιμένα Lyon-Bron, όπου συζήτησαν μαζί τις πληροφορίες που έλαβαν. Όσον αφορά την ορατότητα, το είδος των νεφών και το υψόμετρο στο οποίο προβλέπονταν τα σύννεφα, δεν υπήρχε τίποτα το ανησυχητικό στις πληροφορίες που δόθηκαν. Υπ' αυτές τις συνθήκες, δεν όφειλε να προβλέψει κανείς κάποιον ιδιαίτερο κίνδυνο στην κατεύθυνση της Προβηγκίας (Provence). Ο Chabert αποφάσισε, πριν την αναχώρησή του από Lyon-Bron, να ακολουθήσει την κοιλάδα του Ροδανού με προορισμό τις Κάννες, επειδή είχε τη συνήθεια να παίρνει την πιο όμορφη και ευχάριστη διαδρομή. Δεν είχε καταρτιστεί σχέδιο πτήσεως· πράγμα που δεν ήταν υποχρεωτικό επί γαλλικού εδάφους. Στο ύψος του Carpentras, ο Chabert αποφάσισε να μη συνεχίσει την οδό προς Κάννες και να προσγειωθεί στη Μασσαλία. Η απόφαση αυτή υπαγορεύτηκε από δύο λόγους. Ο πρώτος ήταν ότι συνάντησε μια απροσδόκητη επιδείνωση του καιρού που δεν είχε αναγγελθεί με τόση ένταση· υπήρξαν καταιγίδες που δεν ήταν μεν επικίνδυνες από πλευράς οδήγησης, ήταν όμως ενοχλητικές για τους επιβάτες. Ο δεύτερος λόγος ήταν ότι χρειάστηκε να διακόψει το ταξίδι επειδή δύο επιβάτες είχαν καταληφθεί από ναυτία, πράγμα το οποίο ήταν ιδιαίτερα δυσάρεστο. Για να μη συνεχίσει λοιπόν την πτήση υπό ενοχλητικές συνθήκες, ο Chabert αποφάσισε να προσγειωθεί στη Μασσαλία.

Η μαρτυρική κατάθεση του άλλου χειριστή, *Filippo Turli*, συνοψίζεται ως εξής. Ο Turli

βεβαίωσε ότι ο καιρός, όπως αναγγέλθηκε από τη μετεωρολογική υπηρεσία του Lyon-Bron, δεν ήταν πολύ καλός. Παρ' όλα αυτά, τους ελέχθη ότι ήταν «κατάλληλος για πτήση» και ότι αεροσκάφη έρχονταν και έφευγαν με κατεύθυνση τις Κάννες. Ούτε ο Turli, ούτε οι άλλοι δύο χειριστές θορυβήθηκαν από το ενδεχόμενο να υπάρξει σοβαρός κίνδυνος. Αρχικά, κατά την αναχώρησή του δηλαδή από το αεροδρόμιο Lyon-Bron, ο Turli είχε την πρόθεση να ακολουθήσει την ίδια οδό προς τις Κάννες με εκείνη που διάλεξε ο van Kasteel· αυτή άλλωστε ήταν η κανονική και συνιστώμενη οδός. Είκοσι χιλιόμετρα όμως μετά τη Λυών, αποφάσισε να ακολουθήσει την κοιλάδα του Ροδανού. Εκείνη τη στιγμή δεν μπόρεσε να συντονιστεί στη συχνότητα του Montélimar για να λάβει πληροφορίες προκειμένου να ακολουθήσει μια συντομότερη γραμμή. Η οδός προς Νότο μέσω της κοιλάδας του Ροδανού παρουσίαζε επιπλέον το πλεονέκτημα ότι παρείχε ευρύτερο περιθώριο σε σχέση με το έδαφος και ότι, σε περίπτωση που επέρχονταν στροβιλισμοί, πράγμα που συνήθως φοβάται, του επέτρεπαν να χάσει ύψος χωρίς κίνδυνο. Ο Turli διευκρίνισε ότι ο φόβος του για τους στροβιλισμούς τον κατείχε πάντα και ήταν καθαρά προσωπικής φύσεως. Οι στροβιλισμοί του προκαλούν πάντα φόβο, έστω και αν δεν είναι σοβαροί. Γι' αυτό συνέχισε την πτήση προς Νότο μέχρι το ύψος της La Ciotat, όπου βρέθηκε μέσα σε πολύ χαμηλά σύννεφα. Τότε ζήτησε βοήθεια με τον ασύρματο, λέγοντας ότι δεν ήταν σε θέση να βρει ένα αεροδρόμιο. Τελικά, το αεροδρόμιο της Toulon-Hyère τον βοήθησε να προσγειωθεί με τη χρήση ραντάρ.

Η μαρτυρική κατάθεση του *Edmond Grimaud,* ο οποίος κατήρτισε το 1978 την τεχνική έκθεση για τις περιστάσεις του ατυχήματος κατ' εντολή του γαλλικού υπουργείου μεταφορών, συνοψίζεται ως εξής. Όσον αφορά την κανονική διαδρομή για να μεταβεί κανείς από Lyon-Bron στις Κάννες, ο Grimaud δήλωσε ότι για τον τύπο αεροσκάφους που χρησιμοποιούσε ο van Kasteel δεν υπάρχουν υποχρεωτικές ή συνιστώμενες οδοί. Ο κάθε χειριστής αεροσκάφους αυτού του τύπου μπορούσε να επιλέξει τη διαδρομή που ήθελε. Συνήθης διαδρομή δεν υπάρχει. Στη συνέχεια ο Grimaud βεβαίωσε ότι ο van Kasteel είχε την ευχέρεια να υποβάλει σχέδιο πτήσεως, χωρίς όμως να υποχρεούται να το κάνει. Ως προς την απόφαση του van Kasteel να πραγματοποιήσει την απευθείας διαδρομή από Montélimar προς Κάννες, ο Grimaud επεξήγησε ότι δεν ισχυρίστηκε στην έκθεσή του ότι ήταν παράλογο να ακολουθήσει κανείς αυτήν την οδό. Οι μετεωρολογικές πληροφορίες που δόθηκαν από τον αερολιμένα Lyon-Bron μπορούσαν να ωθήσουν το χειριστή να μην ακολουθήσει αυτήν την οδό, αλλά δεν ήταν τέτοιες, ώστε να δικαιολογούν το συμπέρασμα ότι ήταν αντίθετο στους κανόνες να οριστεί πορεία κατ' ευθεία γραμμή προς τις Κάννες. Όσον αφορά την απώλεια ύψους μετά την τελευταία ραδιοτηλεφωνική επαφή, ο Grimaud δήλωσε ότι η κατάβαση του αεροσκάφους μπορεί να οφειλόταν σε στροβιλισμό. Αυτό όμως δεν ήταν δυνατό να επιβεβαιωθεί. Από τη θέση του συντρίμματος, συγκρινόμενη με την οδό που ακολουθούσε ο van Kasteel τη στιγμή της τελευταίας ραδιοτηλεφωνικής επαφής, μπορεί να συναχθεί ότι είχε αλλάξει πορεία πριν το ατύχημα. Εν προκειμένω δύο εξηγήσεις μπορεί να γίνουν δεκτές: είτε η μεταβολή πορείας ήταν σκόπιμη με σκοπό την αλλαγή οδού, είτε η μεταβολή έγινε για να αποφευχθεί ένα εμπόδιο, το οποίο ο van Kasteel είδε να προβάλλει ξαφνικά μπροστά του. Κατά τον Grimaud δεν υπάρχουν ενδείξεις που να θεμελιώνουν τη μια ή την άλλη υπόθεση. Ένα μόνο είναι βέβαιο, ότι είναι μάλλον απίθανο το αεροσκάφος να άλλαξε πορεία λόγω μιας απότομης ριπής ανέμου. Αυτό ισχύει και στην περίπτωση ενός πολύ ελαφρού αεροσκάφους όπως το Piper-Cherokee.

Η γνωμοδότηση του *Raymond Auffray*, πραγματογνώμονα για θέματα αεροναυτικής στο Cour de Cassation της Γαλλίας, συνοψίζεται ως εξής. Από τις πληροφορίες που ανακοινώθηκαν στις 29 Απριλίου 1978 στον van Kasteel, ένας χειριστής αεροσκάφους με κάποια εμπειρία όφειλε να συναγάγει ότι η οπτική πτήση πάνω από τα όρη δεν ήταν δυνατή. Όταν ένας χειριστής βρίσκεται ξαφνικά αντιμέτωπος με συνθήκες που δεν ανταποκρίνονται στους κανόνες οπτικής πτήσεως, αντιστρέφει πορεία. Κατά τον Auffray, δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο ο van Kasteel να επιχείρησε να αντιστρέψει πορεία ύστερα από την τελευταία ραδιοτηλεφωνική επαφή — στιγμή κατά την οποία βρέθηκε μέσα στα σύννεφα. Επίσης δεν αποκλείεται η αλλαγή πορείας, στο ύψος του όρους Sainte-Victoire, να προκλήθηκε από ριπές ανέμου. Υπ' αυτές τις συνθήκες μπορούσε πράγματι ένας χειριστής να χάσει τον έλεγχο του αεροσκάφους του.

Η γνωμοδότηση του *Stéphane Thouvenot*, επίτιμου πραγματογνώμονα σε θέματα αεροπορίας στο Cour de Cassation και στο Cour d'Appel του Παρισιού, συνοψίζεται ως εξής. Η περιοχή της Προβηγκίας στη Νότια Γαλλία είναι μια ζώνη που, από πλευράς μετεωρολογίας και συνθηκών πτήσεως, παρουσιάζει μεγαλύτερες δυσχέρειες από ό,τι πιστεύεται κοινώς. Την ημέρα του ατυχήματος, 29 Απριλίου 1978, βρέθηκε, λόγω δικαστικής αποστολής, κοντά στις εναέριες οδούς που ακολούθησαν οι τρεις χειριστές. Πιο συγκεκριμένα, επί των Cevennes, ο Thouvenot συνάντησε μαύρους όγκους από σύννεφα ιδιαίτερα ανησυχητικούς, πολύ περισσότερο που υπήρχαν απότομοι νότιοι άνεμοι. Όσον αφορά τις μετεωρολογικές πληροφορίες που δόθηκαν από το αεροδρόμιο της Lyon-Bron, ο Thouvenot εξήγησε ότι οι πολύ ισχυροί στροβιλισμοί, όπως αυτοί που προβλέφθηκαν, αποτελούν μια κατάσταση ενοχλητική, όχι όμως κατ' ανάγκη μια κατάσταση κινδύνου. Επιπλέον ισχυρίστηκε ότι ένας χειριστής αεροσκάφους με κάποια εμπειρία μπορούσε να συναγάγει από τις προαναφερθείσες πληροφορίες ότι ήταν σε θέση να κάνει το ταξίδι, αν και κάτω από δύσκολες συνθήκες. Επίσης, οι μετεωρολογικές πληροφορίες που έλαβε αργότερα ο van Kasteel από τη Μασσαλία μπορεί να του έδωσαν την προσδοκία ότι θα είχε εξασφαλισμένη την ορατότητα.

Ως προς το νόημα της τελευταίας επικοινωνίας μεταξύ van Kasteel και Μασσαλίας, ο Thouvenot εκτιμά ότι ο χειριστής προφανώς νόμισε ότι το νέφος μέσα στο οποίο βρισκόταν ήταν στην πραγματικότητα μια τοπική μπόρα. Αλλιώς, δεν θα είχε χρησιμοποιήσει τη λέξη «shower». Ύστερα από αυτήν την τελευταία επικοινωνία, ο van Kasteel συνάντησε απότομα καιρικές συνθήκες πολύ χειρότερες από αυτές που περίμενε. Μπορούσε όμως να ελπίζει ότι θα διέσχιζε αυτήν τη ζώνη κακής ορατότητας αν ήταν σύντομη. Αν δεν ήταν, ο van Kasteel ήταν αναγκασμένος να αναζητήσει πεδίο διαφυγής, πράγμα που δεν ήταν απλό, διότι στο σημείο όπου βρισκόταν έπρεπε να διασχίσει το βουνό.

Όσον αφορά την αλλαγή πορείας πριν το ατύχημα, ο Thouvenot δήλωσε ότι οι ριπές ανέμου μπορούν να προκαλέσουν πολύ σημαντικές κατακόρυφες, ανοδικές ή πλάγιες κινήσεις. Συνεπώς, δεν είναι αδύνατο ένα τόσο ελαφρύ αεροσκάφος να ξέφυγε από την πορεία του λόγω ριπών ανέμου.

V — Απάντηση στις ερωτήσεις που έθεσε το Δικαστήριο

Απαντώντας στις ερωτήσεις που έθεσε το Δικαστήριο οι *εναγόμενες* δήλωσαν ότι, υπό το φως των εξηγήσεων που δόθηκαν

από τον Grimaud και τον Thouvenot, με δυσκολία μπορεί να εξακολουθήσει να υποστηρίζεται ότι ενυπήρχε «κατάφωρα ριψοκίνδυνη ενέργεια» στην προσπάθεια πραγματοποίησης απευθείας πτήσης προς Κάννες. Υπογραμμίζουν, επίσης, ότι δεν φαίνεται να είναι δυνατή η ακριβής ανασύνθεση των περιστάσεων του ατυχήματος καθώς και η κρίση για το κατά πόσον ο van Kasteel είχε ενσυνείδητα αποφασίσει να κατεβεί κοντά στα υψώματα του ορεινού όγκου μεταξύ της τελευταίας ραδιοτηλεφωνικής επαφής και της στιγμής του ατυχήματος ή υπήρξε θύμα ενός πλευρικού ανέμου που τον ώθησε πάνω στο βουνό.

Παρ' όλα αυτά, οι εναγόμενες εξακολουθούν να πιστεύουν ότι τίποτε δεν δικαιολογεί το γεγονός ότι ο van Kasteel, στη διάρκεια της πτήσης, εισέδυσε στη ζώνη της διαταραχής. Η διαταραχή αυτή δεν αποτέλεσε έκπληξη, εφόσον είχε αναγγελθεί, και γνώριζε τα επικίνδυνα χαρακτηριστικά της. Υπ' αυτές τις συνθήκες ο van Kasteel όφειλε να αντιστρέψει πορεία. Συνεχίζοντας, παρ' όλα αυτά, την απευθείας πτήση προς Κάννες, ενήργησε κατά τρόπο κατάφωρα ριψοκίνδυνο.

Η *Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* και *οι παρεμβαίνοντες* αμφισβήτησαν, κατ' ουσία, την άποψη κατά την οποία ο van Kasteel εισέδυσε σε μια ζώνη διαταραχής την οποία είχε δει προηγουμένως και για την οποία γνώριζε ότι θα καθιστούσε αδύνατη τη συνέχιση της οπτικής πτήσης. Αναφερόμενοι στην κατάθεση του Thouvenot, ισχυρίζονται ότι ο van Kasteel πιθανόν να βρέθηκε προ εκπλήξεως, επειδή δεν συνάντησε τη διαταραχή εκεί όπου είχε αναγγελθεί. Επιπλέον, ο Thouvenot δήλωσε ότι ο van Kasteel, ενώ κατά τη στιγμή της τελευταίας ραδιοτηλεφωνικής επαφής βρισκόταν μέσα στα σύννεφα, νόμιζε ότι διέσχιζε όχι μια μάζα νεφών, αλλά μια μπόρα τοπικού και παροδικού χαρακτήρα.

VI — Προφορική διαδικασία

Στη συνεδρίαση της 7ης Ιουλίου 1983 αγόρευσαν οι διάδικοι.

Ο γενικός εισαγγελέας ανέπτυξε τις προτάσεις του στη συνεδρίαση της 14ης Ιουλίου 1983.

Σκεπτικό

1 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη γραμματεία του Δικαστηρίου στις 5 Φεβρουαρίου 1981, η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων άσκησε, δυνάμει ρήτρας διαιτησίας κατά την έννοια των άρθρων 181 της συνθήκης ΕΟΚ, 153 της συνθήκης ΕΚΑΕ και 42 της συνθήκης ΕΚΑΧ, αγωγή, με την οποία ζητεί την καταδίκη της Société anonyme Royale belge, εγκατεστημένης στις Βρυξέλλες, ενεργούσας ιδίω ονόματι, καθώς και ως εντολοδόχου δεκατεσσάρων άλλων ασφαλιστικών εταιρειών που έχουν υπογράψει την ασφαλιστική σύμβαση της 28ης Ιανουαρίου 1977 που συνήφθη με τα όργανα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, στην καταβολή του κεφαλαίου και των τόκων, που οφείλει η Επιτροπή στους κληρονόμους του Gerrit Jan van Kasteel κατόπιν του θανατηφόρου ατυχήματος, του οποίου αυτός υπήρξε θύμα στις 29 Απριλίου 1978.

2 Προς στήριξη του αιτήματός της, η ενάγουσα ισχυρίζεται ότι ο van Kasteel ήταν υπάλληλος στη γενική διεύθυνση XV της Επιτροπής όταν έχασε τη ζωή του σε αεροπορικό ατύχημα που συνέβη στην κοινότητα Vauvenargues, στη Γαλλία (Προβηγκία), κατά τη διάρκεια ταξιδιού από τις Βρυξέλλες προς την Ελλάδα με αεροσκάφος ελαφρού τύπου που χειριζόταν ο ίδιος. Κατά το άρθρο 73 του κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης των υπαλλήλων, ο υπάλληλος καλύπτεται κατά των κινδύνων ατυχημάτων υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται βάσει κανόνων που θεσπίζονται με κοινή συμφωνία των οργάνων των κοινοτήτων. Οι ασφαλιστικές εταιρείες, των οποίων εντολοδόχος είναι η εναγόμενη, συνάπτοντας με τα ανωτέρω όργανα τη συλλογική ασφαλιστική σύμβαση της 28ης Ιανουαρίου 1977, ανέλαβαν την υποχρέωση να καλύπτουν τις οικονομικές συνέπειες που απορρέουν από τις υποχρεώσεις που προβλέπει ο κανονισμός υπηρεσιακής κατάστασης, οι οποίες βαρύνουν τις Κοινότητες λόγω ατυχημάτων που πλήττουν πρόσωπα επί των οποίων εφαρμόζεται το άρθρο 73 του ίδιου κανονισμού.

3 Η εναγόμενη δεν αμφισβητεί τη συνδρομή των περιστάσεων που επικαλείται η Επιτροπή. Υποστηρίζει, όμως, ότι στην προκειμένη περίπτωση οι Κοινότητες δεν έχουν καμιά υποχρέωση βάσει του κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης έναντι των κληρονόμων του van Kasteel, διότι το θανατηφόρο ατύχημα, του οποίου υπήρξε θύμα, προκλήθηκε από κατάφωρα ριψοκίνδυνη ενέργεια, ο κίνδυνος εκ της οποίας δεν καλύπτεται ούτε από το άρθρο 73 του κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης ούτε από την ασφαλιστική σύμβαση. Προς τούτο η εναγόμενη επικαλείται το άρθρο 4 των κοινών κανόνων που θεσπίστηκαν από τα όργανα των Κοινοτήτων δυνάμει του προαναφερθέντος άρθρου 73, και προβλέπει ότι, για τους σκοπούς της διάταξης αυτής, δεν καλύπτονται τα ατυχήματα που προέρχονται από κατάφωρα ριψοκίνδυνες ενέργειες.

4 Κατά την εναγομένη, ως «ριψοκίνδυνη» πρέπει να θεωρηθεί μια ενέργεια κάποιου, ο οποίος υπερεκτιμώντας τις δυνατότητές του προβαίνει σε μια πράξη με τέτοια τόλμη, ώστε να αμελεί να προβλέψει τους κινδύνους στους οποίους εκτίθεται και των οποίων δεν μπορεί να μην είχε συνείδηση. Μια τέτοια ριψοκίνδυνη ενέργεια είναι «κατάφωρη», όταν η απρονοησία που επιδείχτηκε είναι βέβαιη και αναμφισβήτητη.

5 Στο υπόμνημα αντικρούσεως, η εναγόμενη εξήγησε γιατί η συμπεριφορά του van Kasteel, στο διάστημα των ωρών που μεσολάβησαν μεταξύ της αναχωρήσης του αεροσκάφους του από τον αερολιμένα της Lyon-Bron, στις 29 Απριλίου 1978, ώρα 14.30 (τοπική ώρα), και του ατυχήματος που συνέβη δυόμισι ώρες αργότερα, αποδεικνύεται κατάφωρα ριψοκίνδυνη.

6 Σχετικά επικαλείται, πρώτον, την απόφαση του χειριστή να ακολουθήσει, κάτω από τις δυσμενείς μετεωρολογικές συνθήκες που επικρατούσαν σ' αυτό το τμήμα της Γαλλίας και οι οποίες του είχαν ανακοινωθεί στον αερολιμένα Lyon-Bron, την απευθείας διαδρομή προς Κάννες, εκείνη δηλαδή που ακολουθεί την κοιλάδα του Ροδανού από τη Λυών μέχρι το ύψος Montélimar-Carpentras για να αλλάξει στη συνέχεια πορεία κατευθείαν προς την περιοχή του Saint-Tropez. Οι δύο συνάδελφοι του van Kasteel, που ανήκαν στην ίδια ομάδα περιηγητών που πραγματοποιούσαν το ταξίδι από Βρυξέλλες προς τα ελληνικά νησιά με περιηγητικά αεροσκάφη, και οι οποίοι χειρίζονταν επίσης ελαφρά αεροσκάφη, προτίμησαν όταν έλαβαν τις ίδιες μετεωρολογικές πληροφορίες, να κατεβούν κατά μήκος της κοιλάδας του Ροδανού μέχρι τη Μασσαλία για να ακολουθήσουν στη συνέχεια την παράκτια ζώνη.

7 Περίληψη των μετεωρολογικών πληροφοριών, που ανακοίνωνε στις 29 Απριλίου 1978 μεταξύ των ωρών 14.00 και 14.30 το περιφερειακό μετεωρολογικό κέντρο του αερολιμένα Lyon-Bron στα πληρώματα των αεροσκαφών που κατευθύνονταν προς τις Κάννες, δόθηκε στο Δικαστήριο, το οποίο διέταξε πραγματογνωμοσύνη επί του ζητήματος τι συμπεράσματα όφειλε να συναγάγει ένας χειριστής αεροσκάφους από τις πληροφορίες αυτές. Το Δικαστήριο εξέτασε επίσης ως μάρτυρες τους δύο χειριστές που ακολούθησαν το δρομολόγιο Λυών-Μασσαλία, προκειμένου να πληροφορηθεί τους λόγους που τους ώθησαν να μην ακολουθήσουν την απευθείας διαδρομή προς Κάννες.

8 Μετά την ακρόαση των πραγματογνωμόνων και την εξέταση των μαρτύρων, η εναγόμενη δήλωσε ότι, ύστερα από τις εξηγήσεις που δόθηκαν, δεν υποστηρίζει πλέον ότι η απόφαση να ακολουθηθεί η απευθείας διαδρομή προς Κάννες αποτελούσε καθαυτή απόδειξη κατάφωρα ριψοκίνδυνης ενέργειας.

9 Ο δεύτερος λόγος που επικαλέστηκε η εναγόμενη για να επιβεβαιώσει το ριψοκίνδυνο χαρακτήρα της συμπεριφοράς του van Kasteel είναι η απόφασή του να κατεβεί, όταν το αεροσκάφος του βυθίστηκε στη ζώνη των διαταραχών και η ορατότητα ξαφνικά μειώθηκε, από ύψος 1 500 μέτρων σε ύψος κάτω των 1 000 μέτρων.

10 Είναι αποδεδειγμένο ότι στις 16.52, κατά την τελευταία ραδιοτηλεφωνική του επαφή με τον αερολιμένα Marseille-Marignane, ο van Kasteel δήλωσε ότι το αεροσκάφος του βρισκόταν σε υψόμετρο 4 500 ποδών, δηλαδή περίπου 1 500 μέτρων, και ότι δέκα περίπου λεπτά αργότερα, το αεροσκάφος συνετρίβη επί της βόρειας πλαγιάς του όρους Sainte-Victoire σε υψόμετρο 960 μέτρων περίπου.

11 Πάντως, από τα στοιχεία της δικογραφίας, όπως την έκθεση ανακρίσεως που περιείχε τις πρώτες πληροφορίες και καταρτίστηκε από τον Grimaud για το γαλλικό υπουργείο μεταφορών και την έκθεση ανακρίσεως της εθνικής χωροφυλακής, με τα διάφορα παραρτήματά τους, δεν προκύπτει ότι η απώλεια ύψους του αεροσκάφους οφειλόταν σε πρόθεση του χειριστή να προσπαθήσει να περάσει κάτω από τα σύννεφα. Ούτε ο Grimaud, που εξετάστηκε από το Δικαστήριο, ούτε οι πραγματογνώμονες που υποδείχτηκαν από τους διαδίκους μπόρεσαν να ισχυριστούν με βεβαιότητα ότι η απώλεια ύψους ήταν συνέπεια απόφασης του χειριστή μάλλον παρά βίαιης ριπής ανέμου. Υπ' αυτές τις συνθήκες, η εναγόμενη αναγνώρισε ότι η απώλεια ύψους μπορεί να προκλήθηκε από πολύ ισχυρούς στροβιλισμούς μέσα στους οποίους βρισκόταν το αεροσκάφος.

12 Η εναγόμενη μολαταύτα υποστήριξε, μετά την εξέταση των μαρτύρων και πραγματογνωμόνων, τον τρίτο λόγο που είχε επικαλεστεί για να ισχυριστεί ότι η συμπεριφορά του ατυχούς πιλότου είχε χαρακτήρα κατάφωρα ριψοκίνδυνο. Πράγματι θεώρησε ότι μια τέτοια ριψοκίνδυνη ενέργεια προέκυπτε εμφανώς από την απόφαση του χειριστή να εισδύσει στη ζώνη της διαταραχής, την οποία έβλεπε ότι πλησίαζε, και να μην κάνει αμέσως μεταβολή σε αναζήτηση αερολιμένα για να προσγειωθεί.

13 Προκειμένου να εκτιμηθεί το επιχείρημα αυτό, πρέπει να εξεταστούν τα διάφορα πραγματικά στοιχεία που αφορούν τα τελευταία λεπτά της επίδικης πτήσης και των οποίων η αληθινότητα δεν αμφισβητείται, καθώς και οι εκτιμήσεις των στοιχείων αυτών από τους πραγματογνώμονες.

14 Επ' αυτού, πρέπει καταρχάς να τονιστεί ότι οι μετεωρολογικές πληροφορίες που ανακοινώθηκαν από τον αερολιμένα Lyon-Bron προέβλεπαν αισθητή διαταραχή που θα προκαλούσε άφθονες τοπικές βροχές μετά το Montélimar και που θα συνοδευόταν από ισχυρό και ακατάστατο νότιο άνεμο. Προβλεπόταν ορατότητα 10 έως 15 χλμ. μειωνόμενη σε 6 έως 10 χλμ. στις βροχές. Ενόψει των πληροφοριών αυτών, τίποτε δεν επέτρεπε την πρόβλεψη ότι η ορατότητα, σημαντικός παράγων για τους χειριστές που πραγματοποιούν, όπως ο van Kasteel, οπτική πτήση, θα παρουσίαζε ξαφνικά αισθητή μείωση. Οι παρατηρήσεις που έγιναν από τον αερολιμένα Marseille-Marignane την 16η ώρα (τοπική ώρα), μία ώρα πριν την πιθανή στιγμή του ατυχήματος, κατέγραψαν μια ορατότητα 15 χλμ.

15 Η σοβαρή διαταραχή, επομένως, από την οποία προήλθε το επίδικο ατύχημα, δεν είχε προβλεφθεί ή επισημανθεί από τους μετεωρολικούς σταθμούς, τις πληροφορίες των οποίων είχαν στη διάθεσή τους οι αεροπόροι. Από τις καταθέσεις, άλλωστε, των δύο μαρτύρων που συνταξίδευαν με τον van Kasteel και χειρίζονταν και αυτοί ελαφρύ αεροσκάφος, προκύπτει ότι οι αποφάσεις που έλαβαν αντιστοίχως να ακολουθήσουν τη διαδρομή της κοιλάδας του Ροδανού μέχρι τη Μασσαλία δεν υπαγορεύτηκαν από τις μετεωρολογικές πληροφορίες που διέθεταν. Ο ένας απ' αυτούς μάλιστα αιφνιδιάστηκε, όταν ακολουθούσε την παράκτια ζώνη, από ιδιαίτερα θυελλώδεις καιρικές συνθήκες στο ύψος της La Ciotat, τις οποίες δεν πέρασε χωρίς κίνδυνο.

16 Επίσης, σύμφωνα με τις πληροφορίες του αερολιμένα Lyon-Bron, ο ουρανός θα καλυπτόταν από υψιστρώματα γύρω στα 2 400 μέτρα παράλληλα με στρωματοσωρείτες των 4 έως 6/8 μεταξύ ύψους 600 και 1 000 μέτρων. Από τις δηλώσεις των πραγματογνωμόνων προκύπτει ότι, κάτω από τέτοιες ατμοσφαιρικές συνθήκες, συνήθως υπάρχει μια ζώνη μεταξύ των μαζών των νεφών που δεν επηρεάζεται καθόλου από τις διαταραχές. Πετώντας λοιπόν, όπως και έκανε, σε υψόμετρο 1 500 μέτρων, ο van Kasteel δεν έκανε τίποτε που να αντίκειται στους κανόνες της καλής εναέριας οδήγησης.

17 Από τα προηγούμενα προκύπτει ότι καμιά μομφή απρονοησίας δεν μπορεί να προσαφθεί στον van Kasteel όσον αφορά την οδήγηση του αεροσκάφους μέχρι τη στιγμή που το αεροσκάφος του εισέδυσε στη ζώνη της απρόοπτης διαταραχής στην περιοχή Vauvenargues-Aix στην Προβηγκία. Δεδομένου ότι πρόκειται για ορεινή περιοχή όπου, σύμφωνα με τις δηλώσεις του Grimaud, κάτω από ορισμένες ατμοσφαιρικές συνθήκες, μπορεί να παρατηρούνται πολύ απότομες αλλαγές καιρού και όπου οι επιδράσεις αυτών των αλλαγών στις εναέριες πτήσεις μπορεί να είναι σημαντικές, το Δικαστήριο δέχεται την άποψη της Επιτροπής και των παρεμβαινόντων, κατά την οποία ο van Kasteel δεν μπόρεσε να αποφύγει τη διαταραχή.

18 Από τα ανωτέρω έπεται ότι το μόνο πρόβλημα που μένει ακόμα να λυθεί είναι το κατά πόσον, όπως υποστηρίζει η εναγόμενη, ο χειριστής αμέλησε να αντιστρέψει πορεία αμέσως μόλις εισέδυσε στη ζώνη της διαταραχής.

19 Κατά την τελευταία ραδιοτηλεφωνική επαφή που είχε με τον αερολιμένα Marseille-Marignane, στις 16 και 52, ο van Kasteel δήλωσε ότι βρισκόταν μέσα σε μπόρα («... I am in a shower»)· στην ερώτηση αν το έδαφος ήταν ορατό απάντησε ότι αυτό συνέβαινε καμιά φορά («Sometimes yes»). Από αυτό συνάγεται ότι εκείνη τη στιγμή δεν είχε συναίσθηση ότι βρισκόταν μέσα σε σοβαρή

διαταραχή· εξάλλου το περιεχόμενο της συνομιλίας δεν δίνει την εντύπωση ότι ο χειριστής φοβόταν ότι θα χάσει εντελώς την ορατότητα.

20 Σύμφωνα με εκτιμήσεις της εθνικής χωροφυλακής και του Grimaud στην έκθεσή του, το ατύχημα συνέβη περί την ώρα 17.00 (τοπική ώρα), δηλαδή όχι περισσότερο από δέκα λεπτά μετά την τελευταία ραδιοτηλεφωνική επαφή. Αγνοείται τι συνέβη στη διάρκεια αυτών των δέκα λεπτών, πρέπει όμως το αεροσκάφος να άλλαξε πορεία, δεδομένου ότι η κατεύθυνση της πτήσης κατά τη στιγμή της πρόσκρουσης πάνω στο όρος Sainte-Victoire ήταν 90° ως προς την τροχιά Montélimar-Καννών.

21 Από την πραγματογνωμοσύνη προκύπτει ότι υπάρχει ελάχιστη πιθανότητα ένα αεροσκάφος, έστω και ελαφρύ, να αλλάξει κατεύθυνση υπό την επίδραση μιας ριπής ανέμου. Υπ' αυτές τις συνθήκες, η αλλαγή κατεύθυνσης πρέπει να προέκυψε είτε από την ενσυνείδητη απόφαση του χειριστή να αλλάξει πορεία, προκειμένου για παράδειγμα να φτάσει τα ταχύτερο δυνατό στην παράκτια ζώνη, είτε από μια απότομη κίνηση που έγινε με σκοπό να αποφευχθεί το ύψωμα που ο χειριστής είδε ξαφνικά να προβάλλει ανάμεσα στα σύννεφα.

22 Και οι δύο υποθέσεις είναι δυνατό να υποστηριχθούν. Ο Grimaud δήλωσε ότι από την εξέταση του συντρίμματος προέκυψε ότι κατά τη στιγμή της σύγκρουσης οι κινητήρες περιστρέφονταν με πολλές στροφές· το γεγονός αυτό μπορεί να αποτελεί ένδειξη του ότι ο χειριστής είδε το ύψωμα την τελευταία στιγμή και αύξησε τις στροφές για να μπορέσει να πραγματοποιήσει ελιγμό που θα του επέτρεπε να αποφύγει τη σύγκρουση. Ο Grimaud πρόσθεσε πάντως ότι αυτό δεν μπορεί να θεωρηθεί βέβαιο.

23 Υπ' αυτές τις συνθήκες, πρέπει να διαπιστωθεί ότι δεν μπορεί να αποκλειστεί απολύτως το ενδεχόμενο ο χειριστής να αποφάσισε να αντιστρέψει πορεία λίγο πριν προσκρούσει στο βουνό. Είναι επίσης πιθανό να μην ελήφθη τέτοια απόφαση, αλλά μερικές μόνο στιγμές πριν από το ατύχημα ο χειριστής να έχασε εντελώς την ορατότητα ή ακόμα και τον έλεγχο του αεροσκάφους του.

24 Συνεπώς, δεν έχει αποδειχτεί με βεβαιότητα ότι ο χειριστής διέπραξε ή δεν διέπραξε μία ή περισσότερες πράξεις που αποδεικνύουν απρονοησία κατά τα δέκα τελευταία λεπτά της πτήσης του.

25 Λαμβάνοντας υπόψη την αβεβαιότητα αυτή, καθώς και τις διαπιστώσεις που έγιναν ως προς τον απρόβλεπτο χαρακτήρα της διαταραχής και την οδήγηση του van Kasteel μέχρι τη στιγμή που το αεροσκάφος εισέδυσε σ' αυτήν τη ζώνη διαταραχής, πρέπει η αγωγή να γίνει δεκτή. Πράγματι, η εναγομένη ήταν εκείνη που έφερε το βάρος της αποδείξεως ότι συνέτρεχαν τα πραγματικά περιστατικά που επιτρέπουν την εφαρμογή μιας από τις ρήτρες απαλλαγής από την ευθύνη που προβλέπονται από το άρθρο 4 των κοινών κανόνων.

26 Υπ' αυτές τις συνθήκες, δεν είναι αναγκαίο να εξετασθεί τι βαθμός απρονοησίας απαιτείται προκειμένου να χαρακτηριστεί μια πράξη «κατάφωρα ριψοκίνδυνη».

27 Πρέπει, συνεπώς, να καταδικαστεί η εναγόμενη, ενεργούσα ιδίω ονόματι καθώς και ως εντολοδόχος δεκατεσσάρων άλλων ασφαλιστικών εταιρειών, οι οποίες υπέγραψαν τη συλλογική ασφαλιστική σύμβαση της 28ης Ιανουαρίου 1977 που συνήφθη με τα όργανα των Κοινοτήτων, στην καταβολή του κεφαλαίου και των τόκων, τα οποία οφείλει η Επιτροπή στους κληρονόμους του Gerrit Jan van Kasteel κατόπιν του θανατηφόρου ατυχήματος του οποίου υπήρξε θύμα στις 29 Απριλίου 1978.

28 Κατά το άρθρο 69, παράγραφος 2, του κανονισμού διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα, εφόσον υπήρχε σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Επειδή η εναγόμενη ηττήθηκε, πρέπει να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα, περιλαμβανομένων και των εξόδων των παρεμβαινόντων, καθώς και των ποσών που οφείλονται στους μάρτυρες και πραγματογνώμονες.

Διά ταύτα

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα)

κρίνει και αποφασίζει:

1) **Καταδικάζει την εναγομένη στην καταβολή του κεφαλαίου και των τόκων, τα οποία οφείλει η Επιτροπή στους κληρονόμους του Gerrit Jan van Kasteel κατόπιν του θανατηφόρου ατυχήματος του οποίου υπήρξε θύμα στις 29 Απριλίου 1978·**

2) Καταδικάζει την εναγομένη στα δικαστικά έξοδα, περιλαμβανομένων και των εξόδων των παρεμβαινόντων, καθώς και των ποσών που οφείλονται στους μάρτυρες και πραγματογνώμονες.

O'Keeffe Bosco Koopmans

Δημοσιεύτηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 22 Σεπτεμβρίου 1983.

Ο γραμματέας
κ.α.α.

J. A. Pompe

Βοηθός γραμματέας

Ο πρόεδρος του πρώτου τμήματος

A. O' Keeffe

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ SIR GORDON SLYNN ΠΟΥ ΑΝΑΠΤΥΧΘΗΚΑΝ ΣΤΙΣ 14 ΙΟΥΛΙΟΥ 1983 [1]

Κύριε πρόεδρε,
Κύριοι δικαστές,

Κατά το άρθρο 73 του κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης των υπαλλήλων, οι υπάλληλοι των Κοινοτήτων καλύπτονται κατά των κινδύνων ατυχημάτων, σύμφωνα με ρύθμιση που θεσπίζεται βάσει του άρθρου αυτού. Το άρθρο 4 αυτής της ρύθμισης, που υπογράφηκε στις 22 Δεκεμβρίου 1976, εξαιρεί από την κάλυψη ατυχήματα που προκύπτουν από ενέργειες που είναι «κατάφωρα ριψοκίνδυνες».

Τα όργανα των Κοινοτήτων ασφαλίστηκαν κατά των καλυπτομένων κινδύνων από ομάδα ασφαλιστικών εταιρειών με μια σύμβαση που προβλέπει ότι κάθε διαφορά που προκύπτει από την εκτέλεση της σύμβασης μπορεί να υποβληθεί στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Ο Gerrit van Kasteel, υπάλληλος της Επιτροπής, φονεύθηκε σε αεροπορικό ατύχημα στις 29 Απριλίου 1978. Η χήρα του, ενεργώντας για ίδιο λογαριασμό καθώς και για λογαριασμό των πέντε ανηλίκων τέκνων τους, μαζί με ένα άλλο τέκνο, ήγειραν αξίωση κατά της Επιτροπής, την οποία η τελευταία έστρεψε με τη σειρά της κατά των ασφαλιστών. Αυτοί ισχυρίστηκαν ότι το ατύχημα οφειλόταν σε κατάφωρα ριψοκίνδυνες ενέργειες του θανόντος και ότι ως εκ τούτου δεν έφεραν ευθύνη βάσει της ασφαλιστικής σύμβασης. Η χήρα του van Kasteel άσκησε προσφυγή κατά της Επιτροπής, η οποία με τη σειρά της άσκησε την υπό κρίση αγωγή βάσει του άρθρου 181 της συνθήκης ΕΟΚ κατά της Royale belge ως εκπροσώπου του consortium των ασφαλιστών, ενώ η συζήτηση της προσφυγής της

1 — Μετάφραση από τα αγγλικά.