2) La défenderesse est condamnée aux dépens, y compris les dépens des parties intervenantes ainsi que les sommes dues aux témoins et aux experts.

O'Keeffe Bosco Koopmans

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg, le 22 septembre 1983.

Pour le greffier

J. A. Pompe

greffier adjoint

Le président de la première chambre

A. O'Keeffe

CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL SIR GORDON SLYNN, PRÉSENTÉES LE 14 JUILLET 1983 [1]

Messieurs,

Conformément à l'article 73 du statut, les fonctionnaires des Communautés européennes, dans les conditions fixées par une réglementation établie d'un commun accord des institutions des Communautés, sont couverts contre les risques d'accident. L'article 4 de cette réglementation, signée le 22 décembre 1976, exclut de la couverture les actes «notoirement téméraires».

Les institutions communautaires ont souscrit une convention d'assurance collective contre les accidents avec un groupe de compagnies d'assurances, comportant une clause selon laquelle tout litige relatif à l'exécution du contrat pourra être soumis à la Cour de justice des Communautés européennes.

Monsieur Gerrit van Kasteel, fonctionnaire de la Commission, a péri dans un accident d'aviation le 29 avril 1978. Sa veuve, agissant en son nom propre et au nom de ses cinq enfants mineurs, conjointement avec un autre de ses enfants, a introduit auprès de la Commission une demande tendant à obtenir le bénéfice des prestations garanties en cas de décès accidentel d'un fonctionnaire, demande qui a été transmise par la Commission aux asssureurs. Ces derniers soutiennent que l'accident est résulté d'un acte notoirement téméraire de la victime, de sorte qu'ils déclinaient toute responsabilité fondée sur la police d'assurance. Madame van Kasteel a introduit un recours contre la Commission, laquelle à son tour a saisi la Cour d'un recours au titre de l'article 181 du

1 — Traduit de l'anglais.

traité CEE, à l'encontre de la Royale belge en tant que représentant du consortium des assureurs, cependant que la Cour décidait de surseoir à statuer sur l'action introduite par la veuve du défunt, jusqu'au prononcé de l'arrêt dans la présente affaire.

Selon nous, il appartient à la Commission de démontrer que le décès est dû à un accident, ce qu'elle a fait. Il incombe par contre aux assureurs d'établir la cause d'exemption, c'est-à-dire que l'accident est résulté «d'actes notoirement téméraires». C'est à la Cour, et non aux experts de statuer sur ce point et la seule question en l'espèce est de savoir si cet accident a été la conséquence d'actes manifestement téméraires. Certaines considérations vous ont été soumises quant à la signification de ces termes et on a notamment renvoyé à la gravité de la faute et à la nature de l'acte susceptible de constituer respectivement une «faute lourde», «faute inexcusable», un «dol», une «faute équivalant à dol» ou «wilful misconduct», ainsi qu'à la définition visée dans le protocole de La Haye, du 28 septembre 1955, modifiant la convention de Varsovie du 12 octobre 1929. Toutefois, eu égard notamment au fait que ces expressions sont susceptibles de recevoir des interprétations différentes selon les juridictions, nous ne considérons pas qu'il y ait lieu de les adopter en tant qu'équivalent de la notion «d'actes notoirement téméraires». Il est correct bien sûr de jeter un coup d'œil sur les différentes versions linguistiques de cet article, bien qu'il semble y avoir des différences quant à la mise en valeur des aspects dits objectifs ou dits subjectifs de cette question.

La Commission entend placer la barre très haut, ne serait-ce que parce qu'il s'agit en l'espèce de l'exclusion d'un droit normalement conféré, plutôt que de la levée d'une clause d'exonération de la responsabilité, comme dans la convention de Varsovie. Elle estime en effet que ces termes visent uniquement des «imprudences graves commises avec la conscience et l'acceptation des risques qu'elles comportent», autrement dit «que le comportement de la victime apparaisse empreint de l'absence totale et consciente de prudence». Page 11 du mémoire en défense, les assureurs prétendent, au contraire, que l'acte téméraire est l'acte de celui qui, surévaluant ses possibilités, se lance dans une action avec une audace telle qu'il néglige de prévoir, qu'il «gomme« les dangers auxquels il s'expose, et dont il ne pouvait pas ne pas avoir conscience. A l'audience, l'avocat de la défenderesse a défini cet acte comme un «acte hardi et anormalement imprudent, acte qui engendre fondamentalement un nouveau risque».

Les «actes manifestement téméraires» figurent au nombre des activités génératrices d'accident qui ne sont pas couvertes par la police d'assurance. Etant donné qu'il semble y avoir un spectre particulièrement large, quant au risque impliqué par les différents actes spécifiquement exclus de l'assurance, nous ne sommes pas d'avis d'appliquer la règle d'interprétation «cognoscere a sociis» pour étendre le concept de l'acte notoirement téméraire. Selon nous, ces termes doivent être interprétés de manière autonome à la lumière des objectifs du statut des fonctionnaires et de la réglementation y afférente.

Sans chercher à en donner une définition exhaustive, il nous semble que dans une situation telle qu'en l'espèce, la question est de savoir si à la lumière de ce qu'il

savait ou de ce dont il aurait simplement dû avoir conscience, le fonctionnaire a agi de manière manifestement téméraire ou omis de faire quelque chose qu'il était manifestement téméraire de ne pas faire, avec les graves conséquences susceptibles d'en résulter. Autrement dit, il devait savoir ou aurait dû apprécier le caractère téméraire de l'entreprise ainsi que le caractère probable des conséquences (graves) qui en résulteraient.

Le jour de l'accident, M. van Kasteel volait, en compagnie de deux passagers, à bord d'un appareil de location du type Piper Cherokee. Lui-même et deux collègues, MM. Turli et Chabert, qui volaient également à bord d'appareils de location, s'étaient envolés de Bruxelles à destination de la Grèce. Ils sont arrivés à l'aéroport de Lyon-Bron à environ 13 h 45', heure locale, sans incident. Après avoir déjeuné et fait le plein de carburant, ils étaient allés ensemble consulter les services de la météorologie avant de décoller de Lyon pour Cannes, où ils espéraient se rencontrer à nouveau. M. van Kasteel est parti le premier à environ 16 h 30', suivi par M. Turli. M. Chabert a décollé environ 30 minutes après M. van Kasteel. Ce dernier a volé au-dessus de Montélimar, puis de là sur Carpentras et par la suite vers le sud, avant d'infléchir sa route vers le sud-est en direction de Saint-Tropez. Vers 17 heures, ou peut-être un peu avant, son appareil s'est écrasé sur les flans de la Montagne Sainte-Victoire à une hauteur de 960 mètres. Le pilote et ses deux passagers ont été tués sur le coup.

Une enquête a été effectuée par M. Grimaud, ingénieur principal et chef de la sub-division des aérodromes extérieurs du district de Provence; celui-ci a conclu que la cause initiale de l'accident s'est trouvée dans «la décision du pilote d'effectuer le trajet direct Lyon—Cannes. Une cause concourante a été qu'il ne se soit pas maintenu en VMC, quitte à se dérouter. La cause déterminante a été qu'il se soit mis en descente en IMC sans connaître le plafond nuageux alors que la route . . . passe au-dessus de reliefs relativement importants».

Bien que l'appareil monomoteur comportât des instruments indiquant, entre autres, la hauteur de l'appareil et l'angle par rapport à l'horizon, il est constant que cet aéronef n'était pas entièrement équipé pour le vol sans visibilité et que ni l'appareil, ni M. van Kasteel, en tant que titulaire d'une licence de pilotage, n'étaient autorisés à voler autrement qu'en vol à vue de jour.

Le premier argument des assureurs a consisté à dire que M. van Kasteel a agi de manière notoirement téméraire en empruntant la route suivie, eu égard aux informations qui lui avaient été données à Lyon, selon lesquelles les conditions météorologiques allaient en se détériorant et faisant état de ce que des pilotes avaient été forcés de rebrousser chemin depuis Montélimar, et cela d'autant plus que ses deux collègues avaient décidé de ne pas suivre cette route. Pour reprendre la formulation du mémoire en défense, «il a voulu montrer qu'il était plus fort et meilleur». Eu égard aux éléments d'information dont la Cour disposait au départ, il pouvait sembler douteux que la décision de prendre la route en question ait été une réaction de sagesse. Un résumé des renseignements censés avoir été verbalement fournis le 29 avril 1978 aux équipages se rendant à Cannes — et qui ne se réfère spécifiquement aux trois pilotes en question — daté du 3 mai 1978, fait état d'une «perturbation» donnant des pluies localement abondantes au-delà de Montélimar, accompagnée de vent de sud fort et irrégulier. On prévoyait un ciel couvert par altostratus vers 2 400 mètres doublé de 4 à 6/8 de stratocumulus entre 600 et 1 000 mètres.

Dans une note de bas de page, il est signalé que des pilotes avaient été obligés, du fait du vent et de la turbulence, de faire demi-tour à hauteur de Montélimar. En outre, le rapport de gendarmerie — à l'instar du propre témoignage de M. Truli — signale que M. Turli a jugé préférable de suivre la vallée du Rhône, avant d'atterrir à Toulon, cependant que M. Chabert volait directement sur Marseille.

La Cour cependant a eu l'avantage d'entendre MM. Turli et Chabert, ensemble avec des dépositions d'experts. Il résulte à notre sens clairement de ces auditions que le «briefing» verbal donné à MM. Turli et Chabert (au cours duquel M. van Kasteel était présent) ne les a pas mis en garde, ni même pu donner à penser, qu'il était déraisonnable de suivre la route passant par la Provence et encore moins qu'elle n'était pas «volable». M. Turli a, de fait, emprunté la vallée du Rhône, lorsqu'il s'est aperçu de la difficulté de contacter Montélimar par radio et parce que lui-même n'apprécie pas les turbulences, même si une telle turbulence pouvait parfaitement être supportable pour d'autres pilotes. M. Chabert a pris la route qu'il avait prévu d'emprunter qui se trouvait être plus intéressante pour ses passagers et sa décision ultérieure d'atterrir à Marseille a été motivée par le fait que ses passagers souffraient du mal de l'air. L'audition des témoins a également fait apparaître que l'itinéraire Montélimar—Carpentras—Saint-Tropez (qui n'est pas, à strictement parler, la route directe) est l'une des routes reconnues par les autorités françaises de l'aviation civile pour le vol de Lyon à Cannes. En outre, les éléments d'information de nature technique indiqués faisaient apparaître une perturbation se situant probablement au-dessous des stratocumulus et au-dessus des altostratus. De sorte que, sur la foi des informations, telles qu'elles figurent dans le résumé du 3 mai, on pouvait s'attendre à un corridor calme entre les deux couches de nuages. De surcroît, on indiquait une visibilité de l'ordre de 10 à 15 km au sol, avec réduction à 6/10 km sous averse. Les conditions rencontrées par M. Turli au-dessus de Montélimar n'étaient pas en tout cas ce qui avait été — soi-disant — annoncé dans le résumé du 3 mai. Enfin, compte tenu de ce qu'un plan de vol n'était pas obligatoire pour cette partie du trajet, on ne pouvait tirer de conclusions défavorables à l'intéressé du fait que ce dernier n'en avait pas établi un. A la lumière de ces éléments de preuve et surtout de l'audition des experts qui ont admis qu'il n'était pas déraisonnable — sur la foi de ce qui lui avait été dit — *d'aller voir* [si c'était volable], les assureurs, par l'entremise de leur avocat, ont finalement admis — à juste titre, selon nous — que la décision de prendre cette route ne constituait pas un acte notoirement téméraire.

Le second point servant d'argument à la défenderesse était que M. van Kasteel avait commis un acte notoirement téméraire en réduisant délibérément la hauteur de vol, de manière à voler au-dessous des nuages, à un moment où il n'avait pas de visibilité et alors qu'il se trouvait dans une région montagneuse. Il n'y a pas de doute qu'à 16 h 52', alors qu'il entrait pour la dernière fois en communication radio, M. van Kasteel se trouvait à 1 300 mètres, alors que l'appareil s'est écrasé à une hauteur de 960 mètres. Les experts cependant ont admis qu'au vu des informations disponibles, on ne pouvait dire avec certitude qu'il avait délibérément cherché à voler sous la couche de nuages. La perte d'altitude a pu être provoquée par d'autres causes,

telle une turbulence qui, même si elle n'est pas prouvée, ne saurait être exclue. Eu égard au fait que l'appareil se trouvait dans un angle de 90° par rapport à la ligne de vol au moment de l'impact, il est également possible que M. van Kasteel ait cherché à faire, avec précaution, ce que la défenderesse disait qu'il aurait dû faire, à savoir infléchir son vol pour sortir de la masse nuageuse. Là encore les assureurs, en dépit des conclusions qu'ils avaient d'abord cherché à tirer, ont admis que ces décisions en vol doivent quelquefois être prises rapidement et également qu'on était dans l'inconnu sur le point de savoir si le pilote avait décidé de réduire la hauteur de vol, de sorte qu'on ne peut faire droit à cette affirmation.

Restait l'allégation finale, selon laquelle il était manifestement téméraire de continuer délibérément la route à travers les nuages, alors que l'intéressé n'avait pas de visibilité et qu'il se trouvait au milieu d'une turbulence.

Le rapport de la gendarmerie des transports aériens, daté du 10 mai 1978, concernant l'état du ciel le 29 avril, montre que la situation générale dans la région était celle «d'un régime perturbé [de sud-est]» que le sommet du massif était couvert d'une pluie faible et d'une turbulence modérée, liées au fort vent de sud-est de 30 à 40 nœuds entre 500 et 1 000 mètres. La masse nuageuse dans cette région comprenait des stratocumulus et des cumulus entre 6 et 8/8, dont la base se situait entre 800 et 1 000 mètres et le sommet entre 2 500 et 3 500 mètres. L'un des experts, M. Thouvenot, se trouvait à environ 60 kilomètres de là au-dessus des Cévennes et il a aperçu des nuages noirs en direction de la route suivie par M. van Kasteel. M. Chabert a aperçu des nuages noirs alors qu'il se trouvait au-dessus de Carpentras et il les a évalués à 1 000 mètres d'altitude, mais cela semble s'être passé 30 minutes ou plus après le passage de M. van Kasteel au-dessus de Carpentras.

L'argument des assureurs est donc en gros que M. van Kasteel avait été averti du temps nuageux et des intempéries; au lieu d'être surpris par le mauvais temps, il aurait dû anticiper et changer de route ou atterrir en voyant le mauvais temps et, en tout cas, avant d'y entrer. Il a choisi au contraire, en toute conscience et délibérément, d'affronter le mauvais temps, ce qui constituait un acte notoirement téméraire.

Il est évident que les pilotes concernés avaient été avertis d'une possibilité de détérioration des conditions météo; l'alerte n'était cependant pas telle qu'il était déraisonnable d'«aller voir». Il est manifeste également que dans certaines parties de la région, il y avait des nuages, du vent et une turbulence, bien que la distance séparant (dans l'espace) M. Thouvenot et (dans l'espace et dans le temps) M. Chabert du lieu de l'accident appelle certaines réserves, s'agissant d'établir les conditions météo rencontrées par M. van Kasteel. L'indication la plus précise est probablement le dernier contact-radio entre M. van Kasteel et la tour de contrôle de Marseille, à 16 h 52' heure locale:

Marseille: (traduction) «Vous devez maintenir une bonne visibilité»

Van Kasteel: «Entendu, mais je suis dans une averse»

Marseille: «Avez-vous le sol en vue?»

Van Kasteel: «Quelquefois, oui»

Quelques minutes plus tard, l'avion s'écrasait contre la Montagne Sainte-Victoire.

Si M. van Kasteel avait délibérément cherché, sans l'aide d'instruments adéquats et sans être lui-même qualifié pour ce faire, à voler dans les nuages, la pluie et le vent, cela aurait peut-être pu constituer, surtout pour une personne comptant quelque 300 heures d'expérience, un comportement téméraire en l'absence de toute explication susceptible de justifier un tel comportement.

Nous ne sommes cependant pas convaincu que cela se soit produit en l'espèce. Il n'est à l'évidence pas possible de tirer trop d'enseignements du très court dialogue échangé entre Marseille et M. van Kasteel à la fin du vol. Il nous paraît cependant acquis, ou en tout cas possible — qu'en cherchant à se maintenir dans le corridor entre les couches de nuage, il ait eu la plupart du temps le sol en vue, avant d'entrer dans une averse et des nuages intermittents. On admet que dans de telles circonstances, la meilleure façon de sortir d'une averse est de voler droit au travers. M. van Kasteel a reconnu la nécessité de maintenir une bonne visibilité. Les assureurs admettent qu'on ne sait pas combien de temps il s'est trouvé dans une masse opaque de nuages, à supposer que cela ait été le cas. En outre, les autorités aériennes chargées du contrôle n'ont pas estimé nécessaire de lui dire de quitter la région immédiatement, mais seulement de «maintenir la visibilité».

L'angle de l'aéronef par rapport à la ligne de vol suggère qu'en présence de nuages, le pilote a voulu tourner pour les éviter. Il n'y a rien à notre sens qui conforte véritablement l'idée qu'il aurait dû, précédemment, chercher un aéroport pour atterrir.

Il est possible que M. van Kasteel ait commis une erreur dans l'appréciation qu'il faisait de la situation et qu'il s'est soudainement retrouvé dans une situation telle qu'elle a abouti au désastre. Eu égard aux éléments connus de l'enquête, il ne nous semble pas qu'en faisant ce qu'il a fait, il se soit rendu coupable d'actes notoirement téméraires. Nous parvenons à cette conclusion à partir de la définition de l'acte téméraire que nous avons suggérée précédemment, mais également sur la base des définitions avancées respectivement par les parties à l'instance.

Eu égard aux considérations qui précèdent, nous estimons que la Commission doit obtenir gain de cause. La Royale belge, partie défenderesse, agissant en son propre nom et pour le compte des autres compagnies, parties à la convention d'assurance du 28 janvier 1977, doit payer à la Commission une somme égale à ce qui est dû par la Commission à M^{me} van Kasteel et à ses enfants au titre de l'article 73 du statut des fonctionnaires. Il nous paraît approprié en l'espèce que les assureurs versent également un intérêt sur le montant dû au taux de 8 % l'an, qui bien entendu doit être reversé par la Commission aux plaignants. Les intérêts devraient commencer à courir deux mois après la date d'introduction de la réclamation initialement introduite auprès de la Commission.

Nous estimons, d'autre part, que les frais et dépens de l'instance doivent être mis à la charge de la défenderesse.