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

O'Keeffe Bosco Koopmans

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

Für den Kanzler

J. A. Pompe

Hilfskanzler

Der Präsident der Ersten Kammer

A. O'Keeffe

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

Herr Präsident,
meine Herren Richter!

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

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

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

1 — Aus dem Englischen übersetzt.

Witwe bis zur Entscheidung in der vorliegenden Rechtssache ausgesetzt worden ist.

Meines Erachtens trägt die Beweislast dafür, daß der Tod auf einen Unfall zurückzuführen war, die Kommission; diesen Beweis hat sie erbracht. Den Versicherern obliegt dagegen die Beweislast für den Ausschlußtatbestand, das heißt dafür, daß der Unfall auf „offensichtlich waghalsige Handlungen" („actes notoirement téméraires" im französischen Wortlaut) zurückzuführen ist. Für diese Frage ist der Gerichtshof zuständig und nicht die Sachverständigen; der einzige Streitpunkt in der Rechtssache ist die Frage, ob der Unfall auf „offensichtlich waghalsige Handlungen" zurückzuführen ist. Es sind Ausführungen zur Bedeutung des Begriffs „offensichtlich waghalsige Handlungen" oder „actes notoirement téméraires" gemacht worden. Auch ist die Rede gewesen vom Grad des Verschuldens und der Natur der Handlung, die jeweils den Begriffen „faute lourde", „faute inexcusable", „dol", „faute équivalent à dol" und „wilful misconduct" oder der Definition im Haager Protokoll vom 28. September 1955 zum Warschauer Abkommen vom 12. Oktober 1928 entsprechen können. Nicht zuletzt wegen der unterschiedlichen Bedeutungen, die verschiedene Gerichtsbarkeiten diesen Begriffen beilegen können, sollte der Terminus „offensichtlich waghalsige Handlungen" meines Erachtens mit keinem von ihnen gleichgesetzt werden. Aber natürlich ist es richtig, die unterschiedlichen sprachlichen Fassungen des Artikels zu betrachten, obwohl dort anscheinend Unterschiede in der Gewichtung der sogenannten objektiven und subjektiven Merkmale bestehen.

Die Kommission legt einen strengen Maßstab an, nicht zuletzt deshalb, weil es sich hier um den Ausschluß eines andernfalls bestehenden Anspruchs handelt, und nicht, wie im Warschauer Abkommen, um die Aufhebung eines Haftungsausschlusses. Es ist vorgetragen worden, daß der Ausdruck sich lediglich auf „grobfahrlässige Handlungen, die im Bewußtsein der mit ihnen verbundenen Risiken und mit dem Willen vorgenommen worden sind, diese Risiken auf sich zu nehmen", oder mit anderen Worten, daß „eine bewußte Pflichtverletzung oder ein vorsätzliches Fehlverhalten im vollen Bewußtsein der Gefahr vorliegen muß". Auf Seite 11 der Klagebeantwortung trägt dagegen die Versicherung vor, eine offensichtlich waghalsige Handlung liege vor, wenn eine Person unter Überschätzung ihrer Fähigkeiten mit einer solchen Verwegenheit vorgehe, daß sie es unterlasse, Vorkehrungen gegen die Gefahren zu treffen, denen sie sich aussetze und deren sie sich bewußt gewesen sein müsse. In der mündlichen Verhandlung hat der Prozeßbevollmächtigte der Beklagten solche Handlungen definiert als „außergewöhnlich gewagte ... und unbesonnene Handlungsweise, die in Wirklichkeit ein neues Risiko schafft".

„Offensichtlich waghalsige Handlungen" sind in einem Katalog zusammen mit vielen anderen Tätigkeiten aufgeführt, die zu nicht durch die Police gedeckten Unfällen führen. Wegen der, wie mir scheint, sehr unterschiedlichen Gefährlichkeit der verschiedenen Handlungen, die ausdrücklich ausgeschlossen sind, sollte man meines Erachtens nicht die Auslegungsregel „cognoscere a sociis" zur Erweiterung des Begriffs der waghalsigen Handlung anwenden. Meiner Ansicht nach ist der Begriff eigenständig unter Berücksichtigung der Ziele des Beamtenstatuts und der beamtenrechtlichen Regelungen auszulegen.

Meines Erachtens ist, ohne daß ich eine erschöpfende Definition versuchen will, in einer Situation, wie sie hier vorliegt, zu fragen, ob der Beamte unter Berück-

sichtigung dessen, was er wußte oder was er einfach hätte erkennen müssen, augenscheinlich tollkühn handelte oder aber nicht handelte, obwohl dies augenscheinlich tollkühn war, und daß dadurch schwere Folgen wahrscheinlich wurden. Er muß die Tollkühnheit und die Wahrscheinlichkeit schwerer Folgen gekannt haben oder er hätte sie erkennen müssen.

Am Tag des Unfalls flog Herr van Kasteel zusammen mit zwei Fluggästen ein gemietetes Flugzeug vom Typ Piper-Cherokee. Er und zwei Kollegen, Herr Turli und Herr Chabert, die ebenfalls gemietete leichte Flugzeuge flogen, befanden sich auf einer Reise von Brüssel nach Griechenland. Sie kamen ohne Zwischenfall etwa um 13.45 Uhr Ortszeit auf dem Flughafen Lyon-Bron an. Nach dem Essen, dem Auftanken und einer Flugbesprechung mit dem Wetterdienst starteten sie in Richtung Cannes, um sich dort zu treffen. Als erster startete Herr van Kasteel gegen 16.30 Uhr, gefolgt von Herrn Turli. Herr Chabert startete etwa 30 Minuten nach Herrn van Kasteel. Dieser überflog Montélimar, von dort aus überflog er Carpentras und anschließend flog er südwärts. Dann flog er nach Südosten in Richtung St. Tropez. Um oder möglicherweise kurz vor 17.00 Uhr prallte sein Flugzeug in einer Höhe von 960 m gegen die Flanke des Sainte-Victoire-Gebirges; er und seine beiden Fluggäste wurden auf der Stelle getötet.

Eine Untersuchung wurde von dem Oberingenieur Grimaud, dem Leiter der „Subdivision des aérodromes extérieurs du districte Provence", durchgeführt. Er kam zu dem Ergebnis, daß die erste Ursache des Unfalls die Entscheidung des Piloten gewesen sei, „die direkte Route" von Lyon nach Cannes zu nehmen. Eine weitere Ursache habe darin bestanden, daß der Pilot keine Sichtflugbedingungen eingehalten habe; die Hauptursache sei die gewesen, daß er, ohne die Wolkenuntergrenze zu kennen, unter Instrumentenflugbedingungen in einem Gebiet mit verhältnismäßig hohen Bergen tiefer gegangen sei.

Obwohl dieses einmotorige Flugzeug Instrumente besaß, die unter anderem die Höhe des Flugzeugs und seinen Neigungswinkel zum Horizont anzeigten, ist es unstreitig, daß es nicht voll für den Instrumentenflug ausgerüstet war und daß weder das Flugzeug noch Herr van Kasteel nach seiner Flugerlaubnis die Zulassung für andere Flugarten als Sichtflug bei Tag besaßen.

Als erstes Argument hat die Versicherungsgesellschaft angeführt, daß Herr van Kasteel, als er die von ihm beflogene Strecke gewählt habe, angesichts der Auskunft, die man ihm in Lyon gegeben hatte, wonach das Wetter sich sehr verschlechtern würde und einige Flugzeugführer gezwungen gewesen seien, von Montélimar zurückzukehren, in offensichtlich waghalsiger Weise gehandelt habe, zumal seine beiden Kollegen beschlossen hätten, nicht auf dieser Strecke zu fliegen. Wie es in der Klagebeantwortung dazu heißt: „Er wollte zeigen, daß er stärker und besser ist" als sie. Aufgrund der anfänglich verfügbaren Unterlagen bestanden anscheinend Zweifel darüber, ob es klug gewesen ist, speziell diese Strecke zu wählen. Eine Übersicht vom 3. Mai 1978 über die Auskünfte, die den nach Cannes fliegenden Piloten (nicht speziell auf die drei fraglichen Flugzeugführer bezogen) mündlich erteilt worden sein sollen, deutete in der Tat auf eine Störung mit starkem Regen hinter Montélimar sowie auf einen starken und unregelmäßigen Südwind und sehr starke Turbulenzen hin. Altostratus-Wolken in einer Höhe von 2 400 m, zu vier bis sechs Achteln verdeckt durch Stratokumulus-Wolken zwischen 600 und 1 000 m, waren vorhergesagt, und in

der Unterlage werden Flugzeugführer erwähnt, die gezwungen gewesen seien, wegen des Windes und der Turbulenzen über Montélimar umzukehren. Ferner heißt es in dem Untersuchungsbericht der Polizei (ebenso wie in der eigenen Erklärung von Herrn Turli), Herr Turli habe es für vernünftig gehalten, dem Rhonetal zu folgen, und sei in Toulon gelandet, während Herr Chabert direkt nach Marseille geflogen sei.

Der Gerichtshof war jedoch in der vorteilhaften Lage, Herrn Turli und Herrn Chabert zusammen mit sachverständigen Zeugen vernehmen zu können. Dabei zeigte sich meines Erachtens klar, daß die mündliche Flugberatung, die Herrn Turli und Herrn Chabert erteilt wurde (und bei der Herr van Kasteel anwesend war), sie weder warnte noch ihnen auch nur den Eindruck vermittelte, es sei unvernünftig, der Route über die Provence zu folgen, geschweige denn, daß diese „nicht befliegbar" sei. Herr Turli schlug die Route über das Rhonetal ein, als er bemerkte, daß er Schwierigkeiten beim Funkkontakt mit Montélimar hatte, und weil er nicht gern durch Turbulenzen flog, auch nicht durch Turbulenzen, die anderen Piloten annehmbar erscheinen mochten. Herr Chabert entschied sich für die Route, die er schon früher geflogen hatte und die für seine Fluggäste optisch interessanter war, und sein späterer Entschluß, in Marseille zu landen, war darauf zurückzuführen, daß seine Fluggäste an Luftkrankheit litten. Aus der Zeugenaussage hat sich auch ergeben, daß die Route Montélimar—Carpentras—St. Tropez (die nicht ganz genau die direkte Route ist) eine der von den französischen Luftfahrtbehörden für den Flug von Lyon nach Cannes anerkannten Strecken ist. Aus den Aussagen der Sachverständigen geht ferner hervor, daß Störungen unter den Stratokumulus-Wolken und über den Altostratus-Wolken zu erwarten sind, so daß sogar nach den Informationen, die in der Übersicht vom 3. Mai wiedergegeben sind, mit einem ruhigen Korridor zwischen den beiden Wolkenschichten zu rechnen war. Außerdem sollte die Sichtweite zwischen 10 und 15 km auf dem Boden betragen, sie sollte auf 6 bis 10 km bei Regen vermindert sein. Die Wetterbedingungen, die Herr Turli über Montélimar antraf, waren keineswegs so, wie sie laut der Übersicht vom 3. Mai vorhergesagt worden waren. Schließlich können, da ein Flugplan für diesen Flugabschnitt nicht vorgeschrieben war, keine nachteiligen Schlüsse aus der Tatsache gezogen werden, daß Herr van Kasteel keinen Flugplan hatte.

Angesichts dieses Ergebnisses der Beweisaufnahme und nicht zuletzt deshalb, weil zwei der Sachverständigen bestätigten, daß es angesichts der ihm erteilten Auskünfte nicht unvernünftig von ihm gewesen sei, „sich selbst an Ort und Stelle ein Bild zu machen", hat die Versicherung durch ihren Prozeßbevollmächtigten, meiner Meinung nach zu Recht, eingeräumt, daß die Entscheidung für diese Strecke keine offensichtlich waghalsige Handlung darstellen konnte.

Das zweite Hauptargument war, Herr van Kasteel habe offensichtlich waghalsig gehandelt, indem er absichtlich in einem Zeitpunkt, als er keine Sicht hatte und sich in bergigem Gelände befand, tiefer gegangen sei, um unter den Wolken zu fliegen. Es steht außer Zweifel, daß sich Herr van Kasteel um 16.52 Uhr, als er den letzten Funkkontakt hatte, in einer Höhe von 1 300 m befand und daß das Flugzeug in einer Höhe von 960 m aufprallte. Die Sachverständigen haben jedoch aufgrund der zur Verfügung stehenden Informationen eingeräumt, es könne nicht mit Sicherheit gesagt werden, daß er absichtlich versucht habe, unter den Wolken zu fliegen. Der

Höhenverlust könne auf andere Ursachen, wie z. B. plötzlich einsetzenden Wind, zurückzuführen sein, der zwar nicht bewiesen, aber auch nicht ausgeschlossen werden könne. Angesichts des Winkels von 90° zur Fluglinie, in dem sich das Flugzeug im Zeitpunkt des Aufpralls befand, war es ebensogut möglich, daß Herr van Kasteel vorsichtig das zu tun versuchte, was er nach Ansicht des Beklagten hätte tun müssen, nämlich umzudrehen, um aus den Wolken herauszukommen. Abermals hat die Versicherung, ungeachtet der Schlußfolgerung, die sie zunächst zu ziehen versucht hatte, zugestanden, daß Entscheidungen in der Luft eventuell schnell gefaßt werden müssen, und sie hat sehr zu Recht eingeräumt, daß nicht bekannt sei, daß Herr van Kasteel beschlossen habe, tiefer zu fliegen, so daß sie mit dieser Behauptung nicht durchdringen konnte.

Es blieb die letzte Behauptung, daß es offensichtlich waghalsig von ihm gewesen sei, absichtlich weiter der Strecke durch die Wolken zu folgen, obwohl er keine Sicht hatte und es Turbulenzen gab.

Der Bericht der Luftverkehrspolizei vom 10. Mai 1978 über das Wetter am 29. April zeigt, daß die allgemeine Wetterlage in dem betreffenden Gebiet von einer Störung bestimmt war und daß in den Höhenlagen der Mittelgebirgsgegend leichter Regen und mässige Turbulenzen infolge eines starken Südostwinds von 30 bis 40 Knoten zwischen 500 und 1 000 m Höhe vorherrschten. Die Bewölkung in dem Gebiet bestand aus Stratokumulus und Kumulus von 6/8 bis 8/8 bei einer Untergrenze zwischen 800 bis 1 000 m und einer Obergrenze zwischen 2 400 und 3 500 m. Herr Thouvenot, einer der Sachverständigen, befand sich in etwa 60 km Entfernung über den Cévennen und sah schwarze Wolken in Richtung der Flugroute des Herrn van Kasteel. Als Herr Chabert sich über Carpentras befand, sah er schwarze Wolken, deren Höhe er auf 1 000 m schätzte; aber das scheint ungefähr 30 Minuten, nachdem Herr van Kasteel Carpentras überflog, gewesen zu sein.

Im wesentlichen macht die Versicherung somit geltend, daß Herr van Kasteel vor Wolken und schlechtem Wetter gewarnt gewesen sei; er hätte deshalb nicht vom schlechten Wetter überrascht sein dürfen, sondern hätte es vorhersehen und, sobald er es wahrnahm, seine Strecke ändern oder landen müssen, bevor er in es hineingeriet. Statt dessen sei er bewußt und gewollt hineingeflogen: Dies sei eine offensichtlich waghalsige Handlung gewesen.

Gewiß gab es eine Warnung, daß das Wetter sich verschlechtern könnte; aber sie war nicht so beschaffen, daß Herr van Kasteel sich nicht vernünftigerweise ein eigenes Bild machen konnte. Auch steht fest, daß es in Teilen des Gebietes bewölkt und windig war und Turbulenzen auftraten, wenn der räumliche Abstand von Herrn Thouvenot und der räumliche und zeitliche Abstand von Herrn Chabert zum Unfallort es auch geboten erscheinen lassen, mit Schlüssen von ihren Aussagen auf die Umstände, die Herr van Kasteel selbst antraf, vorsichtig zu sein. Das genaueste Beweismittel ist möglicherweise der letzte Funkkontakt zwischen Herrn van Kasteel und dem Kontrollturm von Marseille um 16.52 Uhr.

Marseille: „Sie müssen gute Sicht einhalten."

van Kasteel: „Ja, aber ich befinde mich in einem Regenschauer."

Marseille: „Haben Sie Bodensicht?"

van Kasteel: „Ja, ab und zu."

Einige Minuten später kam es zum Absturz.

Wenn Herr van Kasteel absichtlich ohne geeignete Instrumente und Fähigkeiten in dichte Wolken, Regen und Wind hineingeflogen wäre, so hätte das, insbesondere bei jemandem, der 300 Stunden Flugerfahrung besaß, möglicherweise, wenn es keine rechtfertigende Erklärung hierfür gab, eine offensichtlich waghalsige Verhaltensweise bedeutet.

Ich bin jedoch nicht überzeugt, daß dies der Fall war. Man kann offensichtlich nicht allzuviel aus diesem kurzen Gespräch zwischen Marseille und Herrn van Kasteel am Ende des Fluges herauslesen. Es scheint mir jedoch zumindest ebensogut möglich, daß Herr van Kasteel bei dem Versuch, in dem Korridor zwischen den Wolkenschichten zu bleiben, größtenteils Bodensicht hatte; dann geriet er in einen Schauer und wechselnde Bewölkung. Anerkanntermaßen besteht in manchen Fällen die beste Art und Weise, aus einem Schauer herauszukommen, darin, ihn geradewegs zu durchfliegen. Herr van Kasteel erkannte die Notwendigkeit, gute Sicht zu behalten. Die Beklagte räumt ein, daß nicht bekannt ist, wie lang er sich, wenn überhaupt, in dichten Wolken befand. Außerdem hielt es die Flugsicherung nicht für erforderlich, ihm zu sagen, er müsse das Gebiet sofort verlassen, sondern lediglich, er müsse Sicht beibehalten.

Der Winkel des Flugzeugs zur Fluglinie deutet darauf hin, daß Herr van Kasteel angesichts der Wolken versuchte, umzudrehen und sie zu umfliegen. Meines Erachtens spricht eigentlich nichts für die Annahme, dass er schon vor diesem Zeitpunkt einen Flugplatz hätte ausfindig machen müssen, wo er hätte landen können.

Es ist gut möglich, daß er sich bei seiner Lagebeurteilung irrte und sich plötzlich in einer Situation befand, die zu dem Unglück führte. Aufgrund dessen, was bekannt ist, scheint mir nicht, daß er sich bei seinem Tun offensichtlich waghalsiger Handlungen schuldig machte. Ich komme zu dieser Schlußfolgerung anhand des Maßstabs für Waghalsigkeit, den ich oben vorgeschlagen habe, aber ebenso auf der Grundlage der Definitionen, die von den Parteien in diesem Verfahren vorgetragen worden sind.

Demgemäß sollte meines Erachtens die Kommission mit ihrer Klage Erfolg haben. Die Beklagte, die im eigenen Namen und im Namen und für Rechnung der anderen Gesellschaften handelt, die Parteien des Versicherungsvertrags vom 28. Januar 1977 sind, sollte der Kommission einen Betrag zahlen, der demjenigen Betrag entspricht, den die Kommission Frau van Kasteel und ihren Kindern nach Artikel 73 des Beamtenstatuts schuldet. Ich halte es in diesem Falle für angemessen, daß die Versicherer auch Zinsen aus dem geschuldeten Betrag in Höhe von 8 % pro Jahr zahlen, die natürlich von der Kommission an die Anspruchsteller ausgezahlt werden sollten. Die Verzinsung sollte zwei Monate nach der ersten Anmeldung der Ansprüche bei der Kommission beginnen.

Die Kosten dieses Verfahrens sind meiner Ansicht nach von der Beklagten zu tragen.