2° La convenuta è condannata alle spese, ivi comprese quelle degli intervenienti nonché le somme dovute ai testimoni ed ai periti.

O'Keeffe Bosco Koopmans

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo, il 22 settembre 1983.

Per il cancelliere

J. A. Pompe

cancelliere aggiunto

Il presidente della Prima Sezione

A. O'Keeffe

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE SIR GORDON SLYNN DEL 14 LUGLIO 1983 [1]

Signor Presidente,
signori Giudici,

A norma dell'art. 73 dello Statuto del personale, i dipendenti delle Comunità sono assicurati contro i rischi di infortunio, in conformità alle norme adottate in forza dello stesso. L'art. 4 di tali norme adottate il 22 dicembre 1976 esclude dall'assicurazione gli infortuni derivanti da atti «notoriamente temerari».

Le istituzioni comunitarie assicuravano i rischi ammessi presso un gruppo di compagnie d'assicurazione mediante una polizza la quale stabilisce che le eventuali liti vertenti sull'adempimento del contratto possono essere sottoposte alla Corte di giustizia.

Il sig. Gerrit van Kasteel, un dipendente della Commissione, decedeva in un incidente di volo il 29 aprile 1978. La vedova, in proprio ed in nome dei cinque figli minori, unitamente ad un altro figlio proponeva domanda di risarcimento alla Commissione, la quale chiedeva di essere manlevata dagli assicuratori. Questi sostenevano che l'infortunio era dovuto ad un atto notoriamente temerario del de cuius, per cui essi non erano responsabili in forza alla polizza. La sig.ra van Kasteel faceva causa alla Commissione, la quale a sua volta intentava la presente azione ai sensi dell'art. 181 del Trattato CEE contro la Royale belge quale rappresentante del gruppo di assicuratori,

1 — Traduzione dall'inglese.

mentre la causa promossa dalla vedova veniva sospesa in attesa della pronunzia nel presente giudizio.

Spetta secondo me alla Commissione provare che il decesso derivava da un infortunio; cosa che essa ha fatto. Spetta agli assicuratori provare l'eccezione, cioè che l'infortunio era dovuto ad «atti notoriamente temerari» («actes notoirement téméraires» nella versione francese). Si tratta di una questione di competenza della Corte e non dei periti e il solo punto controverso è se l'infortunio fosse dovuto ad «atti notoriamente temerari». Sono state esposte tesi quanto al significato di «atti notoriamente temerari» o «actes notoirement téméraires» e ci si è richiamati al grado di colpa e alla natura dell'atto che può costituire «faute lourde», o rispettivamente, «faute inexcusable», «dol»,«faute équivalent à dol», o «wilful misconduct» e alla definizione datane nel Protocollo dell'Aia 28 settembre 1955 relativo alla Convenzione di Varsavia 12 ottobre 1929. Fra l'altro, a causa delle diverse interpretazioni che i vari giudici possono dare a queste espressioni, non credo che una di queste possa essere adottata come equivalente di «atti notoriamente temerari». È giusto, naturalmente, tener conto delle varie versioni linguistiche dell'articolo, anche se sembrano esservi differenze di accento su quelli che vengono chiamati gli aspetti oggettivi e soggettivi della questione.

La Commissione si mostra molte esigente, fra l'altro, perché si tratta di escludere un diritto normalmente spettante, piuttosto che di eliminare un esonero di responsabilità come nella Convenzione di Varsavia. Si è sostenuto che l'espressione riguarda solo gli atti che sono «manifestamente sconsiderati, commessi conoscendo i rischi connessi e volendo correrli», o, in altre parole, che «vi deve essere la deliberata trasgressione di un obbligo o premeditato e intenzionale errore con piena consapevolezza del pericolo». D'altra parte, a pag. 11 del controricorso gli assicuratori sostengono che si ha un atto notoriamente temerario qualora una persona, dopo aver valutato le proprie possibilità, conduce l'azione con tale audacia che omette di guardare avanti ed accetta i pericoli ai quali si espone e dei quali deve essersi resa conto. All'udienza, il difensore del convenuto definiva tale atto come «un atto audace e anormalmente imprudente, un atto che genera essenzialmente un nuovo rischio».

Gli «atti notoriamente temerari» sono elencati con parecchie altre attività che determinano infortuni non coperti dalla polizza. Poiché a quanto mi sembra vi è un livello molto diverso di rischio nei vari atti che sono espressamente esclusi, non applicherei il canone interpretativo «cognoscere a sociis» onde estendere il concetto di atto notoriamente temerario. A mio parere la frase va intepretata in sè stessa alla luce degli scopi perseguiti dallo Statuto del personale e dalle norme di attuazione.

Mi sembra, senza cercare una definizione esauriente, che in una situazione come la presente, la questione sia se alla luce di quanto egli sapeva o semplice-

mente avrebbe dovuto conoscere, il dipendente abbia commesso un atto manifestamente sconsiderato, o l'abbia omesso quando era manifestamente sconsiderato non compierlo, con la probabilità di gravi conseguenze. Egli doveva conoscere o avrebbe dovuto valutare la sconsideratezza e la probabilità di gravi conseguenza.

Il giorno dell'infortunio il van Kasteel, con due passeggeri, stava pilotando un apparecchio Piper-Cherokee preso a nolo. Insieme a due colleghi, i sigg. Turli e Chabert, che pilotavano anch'essi apparecchi leggeri di noleggio, stava recandosi da Bruxelles in Grecia. Essi giungevano felicemente all'aeroporto di Lyon-Bron alle h 13.45 (ora locale). Dopo aver fatto colazione ed il pieno di carburante ed aver ricevuto le istruzioni dal servizio meteorologico, partivano per Cannes, con l'intenzione di incontrarsi colà. Il van Kasteel decollava per primo alle h 16.30 circa, seguito dal Turli. Il Chabert partiva circa 30 minuti dopo il van Kasteel. Questi sorvolava Montélimar, indi Carpentras e si dirigeva poi verso sud. Egli volava poscia verso sud-est in direzione di St. Tropez. Intorno o forse un po' prima delle h 17, l'apparecchio si schiantava contro il fianco del Mont St. Victoire a 960 metri d'altezza ed egli e i due passeggeri restavano uccisi sul colpo.

Veniva condotta un'inchiesta dal sig. Grimaud, ingegnere capo che dirige la divisione degli aerodromi esterni del distretto aeronautico della Provenza. Egli concludeva che la causa iniziale dell'infortunio era la decisione del pilota di seguire «la rotta diretta» da Lione a Cannes. Una ulteriore causa consisteva nel fatto che egli non era rimasto in condizioni meteorologiche di volo a vista; e la causa immediata era che aveva perso quota in condizioni meteorologiche di volo strumentale, senza conoscere a quale altitudine finissero le nuvole in una zona in cui vi erano cime relativamente alte.

L'apparecchio monomotore, benché avesse strumenti che indicavano, fra l'altro, la quota dell'aereo e l'angolo dell'aereo rispetto all'orizzonte, è pacifico che non era completamente attrezzato per il volo strumentale e che né l'apparecchio né il van Kasteel, stando al suo brevetto di pilota, erano autorizzati a volare altrimenti che a vista, di giorno.

Il primo assunto degli assicuratori era che il van Kasteel aveva agito in modo notoriamente temerario scegliendo la rotta che aveva seguito, dal momento che a Lione era stato informato che le condizioni meteorologiche stavano peggiorando e taluni piloti erano stati costretti ad invertire la rotta a Montélimar, tanto più che i suoi due colleghi avevano deciso di non seguire quella rotta. Come è detto nel controricorso «egli voleva dimostrare di essere più forte e migliore» di loro. In base alle informazioni inizialmente disponibili sembra che vi fossero dei dubbi circa l'opportunità di seguire quella particolare rotta. Un riassunto in data 3 maggio 1978 delle informazioni che sarebbero state fornite a voce ai piloti in volo verso Cannes (e non specificamente riferito ai tre piloti di cui trattasi) indicava una perturbazione con forte pioggia oltre Montélimar, con vento forte ed irregolare da sud e fortissima turbolenza. Erano previsti altostrati a 2 400 metri coperti da 4 a 6/8 di stratocumuli fra 600 e 1 000 metri e si segna-

lava nel documento che dei piloti erano stati costretti all'altezza di Montélimar ad invertire la rotta a causa del vento e della turbolenza. Inoltre, il verbale d'inchiesta della gendarmeria (come pure la deposizione del Turli) riferisce che il Turli aveva ritenuto preferibile seguire la valle del Rodano ed era atterrato a Tolone, mentre il Chabert aveva fatto rotta direttamente su Marsiglia.

Tuttavia la Corte ha avuto la possibilità di sentire il Turli e lo Chabert, insieme ai periti. Ne è emerso, secondo me chiaramente, che le informazioni fornite oralmente al Turli ed allo Chabert (alla presenza del van Kasteel) non li mettevano in guardia e non davano neppure l'impressione che fosse imprudente proseguire il viaggio attraverso la Provenza, né tanto meno che il tempo non fosse «volabile». Il Turli, infatti, prendeva la rotta della Valle del Rodano dopo essersi accorto che era difficile entrare in contatto radio con Montélimar e perché non amava volare nella turbolenza, nemmeno in quella accettabile per altri piloti. Lo Chabert seguiva la rotta che già conosceva, che era panoramicamente più interessante per i suoi passeggeri, e la sua decisione finale di atterrare a Marsiglia era dovuta al fatto che i suoi passeggeri soffrivano di mal d'aria. È del pari emerso che la rotta Montélimar, Carpentras, St. Tropez (che non è propriamente parlando la rotta diretta) è riconosciuta dalle autorità aeronautiche francesi per il volo da Lione a Cannes. Inoltre, i periti hanno spiegato che la perturbazione è probabile sotto gli stratocumuli e sopra gli altostrati, cosicché anche secondo le informazioni fornite nel riassunto del 3 maggio, era indicato un corridoio calmo fra i due strati di nuvole. Oltre a ciò era annunciata una visibilità di km 10-15 a terra, che poteva ridursi a km 6-10 nella pioggia. Le condizioni incontrate dal Turli oltre Montélimar non erano comunque quelle previste nel riassunto del 3 maggio. Infine, poiché non era obbligatorio un piano di volo per quella parte del viaggio, non si possono trarre illazioni negative dal fatto che il van Kasteel non ne avesse uno.

Alla luce di tali elementi, fra l'altro perché due dei periti concordavano sul fatto che, in base a quanto gli era stato riferito, non era irragionevole che il van Kasteel «andasse a vedere», gli assicuratori, in persona del loro difensore, hanno, secondo me giustamente, ammesso che la decisione di seguire quella rotta non costituiva un atto manifestamente temerario.

Il secondo assunto era che il van Kasteel aveva commesso una manifesta temerarietà nel ridurre deliberatamente la quota per volare sotto le nuvole, in un momento in cui non aveva visibilità e si trovava in una zona montuosa. Non vi è dubbio che alle h 16.52, al momento della sua ultima comunicazione radio, il van Kasteel si trovava a m 1 300 e che l'apparecchio si è schiantato a m 960. I periti, tuttavia, ammettevano che, in base alle informazioni disponibili, non si poteva affermare con certezza che egli avesse deliberatamente cercato di volare al di sotto delle nuvole. La perdita di

quota potrebbe essere dovuto ad altre cause, quali colpi di vento che, pur non essendo dimostrati, non possono essere esclusi. Tenuto conto che, al momento dell'urto l'apparecchio formava un angolo di 90° rispetto alla linea di volo, è altresì possibile che il van Kasteel stesse cercando di fare proprio quanto la convenuta sostiene che egli avrebbe dovuto fare, cioè virare per uscire dalle nuvole. Anche su questo punto gli assicuratori, nonostante le illazioni che essi avevano inizialmente cercato di trarre, riconoscevano che in volo le decisioni possono dover essere prese rapidamente ed ammettevano pienamente che non si sapeva se il pilota avesse deciso di ridurre la quota, cosicché l'assunto in esame non può essere accolto.

Resta l'ultimo assunto secondo cui era manifestamente temerario proseguire deliberatamente la rotta attraverso le nuvole non avendo visibilità ed essendovi turbolenze.

Il verbale della polizia aeronautica 10 maggio 1978, relativo alle condizioni atmosferiche del 29 aprile, mostra che la situazione meteorologica generale nella regione era perturbata; che la parte alta della zona collinosa era coperta, con pioggia leggera e turbolenza moderata connesse al forte vento di sud-est a 30-40 nodi fra i 500 ed i 1 000 metri. Le nuvole nella zona consistevano in stratocumuli e cumuli da 6 ad 8/8 con base fra gli 800 ed i 1 000 metri e culminanti a 2 500-3 500 metri. Il sig. Thouvenot, uno dei periti, si trovava a circa km 60 di distanza al di là delle Cévennes e vedeva delle nuvole nere nella direzione della rotta del van Kasteel. Lo Chabert vedeva nuvole nere mentre sorvolava Carpentras e le stimava a 1 000 metri d'altezza, ma ciò sembra essere avvenuto almeno 30 minuti dopo che il van Kasteel aveva sorvolato Carpentras.

La tesi degli assicuratori è a grandi linee che il van Kasteel era stato avvertito della nuvolosità e del cattivo tempo; non avrebbe quindi dovuto essere sorpreso dal maltempo, ma avrebbe dovuto prevederlo e cambiare rotta o atterrare una volta avvistato il cattivo tempo e prima di trovarvisi. Ha invece deciso coscientemente e deliberatamente di penetrarvi: ciò costituisce un atto notoriamente temerario.

È chiaro che i piloti erano stati avvertiti del possibile peggioramento del tempo, ma non in modo tale che fosse irragionevole andare a vedere. È del pari manifesto che in alcune parti della regione vi erano nubi, vento e turbolenza, sebbene la distanza nello spazio del Thouvenot e quella nello spazio e nel tempo dello Chabert dalla scena dell'infortunio impongano una certa cautela nel valutare le loro dichiarazioni circa quello che il van Kasteel aveva incontrato. L'indicazione più precisa è probabilmente l'ultimo contatto radio del van Kasteel con la torre di controllo di Marsiglia alle h 16.52.

Marsiglia: «You have to maintain good visibility»

Van Kasteel: «Affirmative, sir, but I am in a shower»

Marsiglia: «Have you the ground in sight?»

Van Kasteel: «Sometimes, yes.»

Alcuni minuti più tardi avveniva l'urto.

Se il van Kasteel avesse deliberatamente, senza strumenti né preparazione adeguate, volato dentro spesse nuvole, pioggia e vento ciò, specialmente per qualcuno come lui con un'esperienza di oltre 300 ore di volo, avrebbe potuto costituire, in mancanza di argomenti che lo giustificassero, un comportamento notoriamente temerario.

Non sono però convinto che le cose siano andate così. Non è evidentemente possibile dedurre molte cose dal corto dialogo fra Marsiglia e il van Kasteel alla fine del volo. Tuttavia, mi sembra perlomeno altrettanto possibile che, cercando di rimanere nel corridoio fra gli strati di nuvole, egli abbia per la maggior parte del tempo avuto il suolo in vista; egli passò poi in un rovescio di pioggia e nubi intermittenti. Si ammette che in certi casi il modo migliore per uscire da un rovescio di pioggia è l'attraversarlo in linea retta. Il van Kasteel riconosceva la necessità di conservare una buona visibilità. La convenuta ammette che non si sa quanto tempo egli sia rimasto fra nuvole dense, se effettivamente vi si è inoltrato. Inoltre il controllo del traffico aereo non aveva ritenuto necessario dirgli di lasciare subito la zona, ma solo di conservare la visibilità.

L'angolo dell'apparecchio rispetto alla linea di volo fa pensare che in presenza delle nuvole il pilota abbia cercato di virare e di evitarle. Non vi è effettivamente alcunché, a mio parere, che conforti la tesi secondo cui già prima egli avrebbe dovuto cercare un aeroporto in cui poter atterrare.

È certo possibile che egli si sia sbagliato nel valutare le circostanze e che egli si sia improvvisamente trovato in una situazione che ha portato al disastro. In base agli elementi noti non mi sembra che comportandosi come ha fatto il van Kasteel si sia reso responsabile di atti notoriamente temerari. Giungo a questa conclusione riferendomi alla definizione di temerarietà che ho proposto sopra, ma anche in base alle definizioni addotte rispettivamente dalle parti in causa.

Di conseguenza, va, secondo me, accolta la domanda della Commissione. La convenuta in proprio e quale mandataria delle altre compagnie firmatarie della polizza d'assicurazione 28 gennaio 1977, dovrebbe versare alla Commissione una somma pari a quella che la Commissione è tenuta a pagare alla sig.ra van Kasteel ed ai suoi figli a norma dell'art. 72 dello Statuto del personale. Mi sembra opportuno in questo caso che gli assicuratori corrispondano anche gli interessi sulla somma dovuta nella misura dell'8 % annuo, che naturalmente la Commissione dovrà versare ai ricorrenti. Gli interessi comincerannno a decorrere due mesi dopo la data della richiesta iniziale avanzata dalla Commissione.

A mio parere le spese del presente procedimento vanno poste a carico della convenuta.