2. Verwijst verweerster in de kosten, daaronder begrepen de kosten van interveniënten en de aan de getuigen en deskundigen verschuldigde bedragen.

O'Keeffe Bosco Koopmans

Uitgesproken ter openbare terechtzitting te Luxemburg op 22 september 1983.

Voor de griffier

J. A. Pompe

adjunct-griffier

De president van de Eerste kamer

A. O'Keeffe

CONCLUSIE VAN DE ADVOCAAT-GENERAAL SIR GORDON SLYNN VAN 14 JULI 1983 [1]

Mijnheer de President,
mijne heren Rechters,

Krachtens artikel 73 Ambtenarenstatuut zijn ambtenaren van de Gemeenschap overeenkomstig een desbetreffende regeling verzekerd tegen de risico's van ongevallen. Volgens artikel 4 van die regeling, ondertekend op 22 december 1976, zijn ongevallen voortvloeiende uit „klaarblijkelijk roekeloze handelingen" niet gedekt.

De gemeenschapsinstellingen hebben de gedekte risico's verzekerd bij een groep verzekeringsmaatschappijen onder een polis die een clausule bevat volgens welke ieder geschil betreffende de uitvoering van de overeenkomst kan worden voorgelegd aan het Hof van Justitie.

De heer Gerrit van Kasteel, ambtenaar van de Commissie, is bij een vliegtuigongeluk om het leven gekomen. Zijn weduwe, optredend voor zichzelf en voor hun vijf minderjarige kinderen, diende te zamen met een ander kind een vordering in bij de Commissie, die door deze werd doorgegeven aan de verzekeraars. De verzekeraars stelden echter dat het ongeval het gevolg was van klaarblijkelijk roekeloze handelingen van de overledene, zodat zij volgens de polis niet aansprakelijk waren. Mevrouw van Kasteel stelde beroep in tegen de Commissie, die daarop krachtens artikel 181 EEG-Verdrag de onderhavige zaak aanhangig maakte tegen Royale belge als vertegenwoordigster van de groep verzekeraars;

1 — Vertaald uit het Engels.

hangende de uitspraak in de onderhavige zaak is de behandeling van het beroep van de weduwe aangehouden.

Het staat aan de Commissie te bewijzen, dat het overlijden te wijten was aan een ongeval; daarin is zij geslaagd. De verzekeraars dienen te bewijzen dat de uitsluitingsgrond zich voordoet, dat wil zeggen, dat het ongeval voortvloeide uit „klaarblijkelijk roekeloze handelingen" („actes notoirement téméraires"). Dit staat ter beoordeling van het Hof en niet van de deskundigen; de enige rechtsvraag in deze zaak is, of dit ongeval het gevolg was van „klaarblijkelijk roekeloze handelingen". Partijen hebben uiteengezet wat zij onder „klaarblijkelijk roekeloze handelingen" of „actes notoirement téméraires" verstaan, en daarbij is gesproken over de mate van schuld en de aard van de handeling, die respectievelijk „faute lourde", „faute inexcusable", „dol", „faute équivalent à dol" en opzettelijk verkeerd handelen kunnen opleveren, en over de definitie in het Haagse Protocol van 28 september 1955 bij het Verdrag van Warschau van 12 oktober 1929. Niet in het minst wegens de verschillende interpretaties die onderscheiden rechterlijke instanties aan deze begrippen kunnen geven, geloof ik dat geen enkele ervan aanvaardbaar is als equivalent voor „klaarblijkelijk roekeloze handelingen". Het is uiteraard juist om de verschillende taalversies van de bepaling in aanmerking te nemen, maar er lijken accentverschillen te bestaan ten aanzien van wat de objectieve en subjectieve aspecten van de zaak worden genoemd.

De Commissie legt strenge maatstaven aan, vooral omdat het gaat om een uitsluiting van de normaal bestaande dekking en niet om de opheffing van een exoneratieclausule zoals in het Verdrag van Warschau. Er is gesteld dat de term alleen betrekking heeft op handelingen die „kennelijk roekeloos, in het besef van de eraan verbonden risico's en met de bereidheid die risico's te aanvaarden" worden verricht, of anders gezegd, dat „er sprake moet zijn van een opzettelijke inbreuk op een verplichting of een willens en wetens begane fout met volledig besef van het gevaar". In hun verweerschrift stellen de verzekeraars daarentegen, dat er van een klaarblijkelijk roekeloze handeling sprake is wanneer iemand, zichzelf overschattend, met een zodanige vermetelheid te werk gaat, dat hij voorbij ziet aan de gevaren waaraan hij zich blootstelt en waarvan hij zich bewust had moeten zijn. Ter terechtzitting heeft de raadsman van verweerster een dergelijke handeling omschreven als „een drieste en buitengewoon onvoorzichtige handeling, een handeling waardoor in feite een nieuw risico in het leven wordt geroepen".

Behalve „klaarblijkelijk roekeloze handelingen" kent de regeling een aantal andere activiteiten die tot niet gedekte ongevallen kunnen leiden. In verband met het mijns inziens sterk uiteenlopende risico dat aan de verschillende, specifiek uitgesloten handelingen verbonden is, zou ik niet de uitleggingsregel *cognoscere a sociis* willen toepassen om het begrip „klaarblijkelijk roekeloze handeling" te verruimen. Ik ben van mening dat het begrip autonoom moet worden uitgelegd in het licht van de doelstellingen van het Ambtenarenstatuut.

Zonder mij aan een uitputtende definitie te wagen, gaat het mijns inziens in een situatie als de onderhavige om de vraag, of de ambtenaar, gezien hetgeen hij wist

of duidelijk behoorde te weten, kennelijk onbezonnen handelde, of niet handelde terwijl dat kennelijk onbezonnen was, met de kans op ernstige gevolgen. Hij moet zich van de onbezonnenheid en de kans op ernstige gevolgen bewust zijn geweest of behoorde zich rekenschap daarvan te geven.

Op de dag van het ongeval bestuurde van Kasteel een gehuurde Piper-Cherokee met twee passagiers aan boord. Te zamen met twee collega's, Turli en Chabert, die eveneens een licht vliegtuig hadden gehuurd, maakte hij een reis van Brussel naar Griekenland. Omstreeks 13.45 uur plaatselijke tijd landden zij veilig op de luchthaven Lyon-Bron. Na te hebben bijgetankt en inlichtingen van de meteorologische dienst te hebben gekregen, vertrokken zij na de lunch naar Cannes, waar zij elkaar weer zouden ontmoeten. Omstreeks 16.30 uur vertrok van Kasteel als eerste, gevolgd door Turli. Chabert vertrok ongeveer een half uur na van Kasteel. De laatste vloog via Montélimar en Carpentras naar het zuiden, en vervolgens in zuidoostelijke richting naar St. Tropez.

Omstreeks of mogelijk kort voor 17.00 uur sloeg zijn vliegtuig op een hoogte van 960 m te pletter tegen de helling van de Mont Sainte-Victoire; hijzelf en zijn twee passagiers waren op slag dood.

Een onderzoek werd ingesteld door de heer Grimaud, hoofdingenieur en hoofd van de „Subdivision des Aérodromes Extérieurs" van het luchtvaartdistrict Provence. Hij kwam tot de conclusie, dat de aanvankelijke oorzaak van het ongeval was gelegen in het besluit van de piloot om de rechtstreekse route van Lyon naar Cannes te volgen; een verdere oorzaak was, dat de piloot niet in zichtweersomstandigheden was gebleven, en de hoofdoorzaak, dat hij bij instrumentenweersomstandigheden hoogte minderde boven een gebied met betrekkelijke hoge bergtoppen, terwijl hij het plafond van het wolkendek niet kende.

Ofschoon het eenmotorige vliegtuig was uitgerust met instrumenten die onder meer de vlieghoogte en de hoek van het vliegtuig ten opzichte van de horizon aangaven, staat vast dat het niet zodanig was uitgerust, dat op instrumenten kon worden gevlogen, en dat van Kasteel op grond van zijn vliegbewijs en gezien de specificaties van het vliegtuig slechts overdag en bij zichtweersomstandigheden mocht vliegen.

De verzekeraars voeren in de eerste plaats aan, dat van Kasteel klaarblijkelijk roekeloos heeft gehandeld door de directe route te kiezen, gezien de hem in Lyon verstrekte informatie dat de weersomstandigheden zeer slecht zouden worden en dat enkele piloten gedwongen waren geweest van Montélimar terug te keren, met name ook omdat zijn twee collega's besloten die route niet te volgen. Zoals in het verweerschrift wordt gezegd: „Hij wilde hen laten zien dat hij sterker en beter was" dan zij. De aanvankelijk ter beschikking staande gegevens gaven grond tot twijfel, of de beslissing om die bepaalde route te nemen, wel zo verstandig was. Een samenvatting, gedateerd 3 mei 1978, van de informatie die mondeling zou zijn gegeven aan piloten die naar Cannes vlogen (en niet specifiek aan de drie hier bedoelde piloten), maakte melding van een storing met hevige regenval voorbij Montélimar, een krachtige en onregelmatige zuidenwind en krachtige turbulentie. De verwachting luidde alto-stratus op 2 400 m en 4 tot 6/8 stratocumulus tussen 600 en 1 000 m;

de samenvatting vermeldt voorts dat er piloten waren die ter hoogte van Montélimar moesten omkeren vanwege de wind en de turbulentie. Bovendien vermeldde het procesverbaal van de politie (evenals de verklaring van Turli zelf), dat Turli meende er verstandig aan te doen het Rhône-dal te volgen, en dat hij in Toulon was geland, terwijl Chabert rechtstreeks naar Marseille was gevlogen.

Het Hof beschikt echter ook over de verklaringen van Turli en Chabert alsook over die van getuige-deskundigen, en daaruit is duidelijk geworden, dat de mondelinge informaties die aan Turli en Chabert zijn verstrekt (waarbij van Kasteel aanwezig was), geen waarschuwing behelsden of zelfs maar suggereerden dat het niet verstandig was de route over de Provence te volgen, en nog minder dat die route „niet vliegbaar" zou zijn. Turli immers koos de route via het Rhône-dal toen hij bemerkte dat hij moeilijk radiocontact kon krijgen met Montélimar, en omdat hij het niet prettig vond in turbulentie te vliegen ook indien die turbulentie voor andere piloten geen problemen behoefde op te leveren. Chabert koos de route die hij al eerder had genomen en die voor zijn passagiers visueel aantrekkelijker was, en zijn besluit om in Marseille te landen, werd ingegeven door het feit dat zijn passagiers luchtziek waren. Ook is gebleken dat de route Montélimar-Carpentras-St. Tropez (strikt genomen niet de rechtstreekse route) door de Franse luchtvaartautoriteiten is erkend voor vluchten van Lyon naar Cannes. Bovendien is uit de technische gegevens naar voren gekomen dat turbulentie waarschijnlijk is onder stratocumulus en boven alto-stratus, zodat ook op grond van de in de samenvatting van 3 mei 1978 weergegeven informatie een rustige corridor tussen de twee wolkenlagen kon worden verwacht. Verder bedroeg het zicht op de grond 10 à 15 km, en in buien 6 à 10 km. Verder is erop gewezen dat de weersomstandigheden waarmee Turli ter hoogte van Montélimar werd geconfronteerd, geenszins overeenkwamen met de verwachting zoals weergegeven in de samenvatting van 3 mei 1978. Aangezien een vliegplan voor dit deel van de vlucht niet verplicht was, kan men van Kasteel niet verwijten dat hij er geen had.

Gelet op deze gegevens, en met name op het feit dat twee van de deskundigen het erover eens waren dat het — de hem verstrekte informatie in aanmerking genomen — van van Kasteel niet onredelijk was „om het maar eens te proberen", hebben de verzekeraars, mijns inziens terecht, aanvaard dat het besluit om deze route te nemen, niet als een klaarblijkelijk roekeloze handeling is te beschouwen.

In de tweede plaats is gesteld dat van Kasteel klaarblijkelijk roekeloos handelde door — op een tijdstip waarop hij geen zicht had en zich boven een bergachtig gebied bevond — opzettelijk hoogte te minderen om onder de wolken te komen. Vaststaat dat van Kasteel zich bij het laatste radiocontact op 1 300 m hoogte bevond en dat het vliegtuig op 960 m verongelukte. De deskundigen zijn het echter erover eens, dat aan de hand van de beschikbare gegevens niet met zekerheid kan worden gezegd dat hij bewust heeft getracht onder de wol-

ken te komen. Het hoogteverlies kan andere oorzaken hebben, zoals een plotseling opgestoken wind die, ook indien niet bewijsbaar, niet kan worden uitgesloten. Gezien de hoek van 90° van het vliegtuig ten opzichte van de vliegrichting op het moment van de botsing, is het ook mogelijk dat van Kasteel precies datgene trachtte te doen wat hij volgens verweersters had moeten doen, namelijk om te keren teneinde uit de bewolking te komen. Ondanks de conclusie die de verzekeraars aanvankelijk wilden trekken, hebben zij erkend dat beslissingen tijdens de vlucht vaak snel moeten worden genomen, en terecht aanvaard dat niet bekend is of van Kasteel had besloten hoogte te minderen. Dit argument kan dus niet slagen.

De laatste stelling houdt in, dat het klaarblijkelijk roekeloos was om met opzet door de wolken te blijven vliegen, terwijl er zicht ontbrak en er turbulentie was.

Uit het rapport van de meteorogolische dienst van 10 mei 1978 met betrekking tot de weersgesteldheid op 29 april 1978, blijkt dat het algemene weerbeeld in het betrokken gebied werd gekenmerkt door storingen; de bergtoppen waren in wolken gehuld, er was lichte regen, matige turbulentie en krachtige zuidoosten wind van 30-40 knopen op 500 à 1 000 m hoogte. Het wolkendek boven het gebied bestond uit stratocumulus en cumulus tussen 6 en 8/8 op 800 à 1 000 m, met een plafond tussen 2 500 à 3 500 m. Een van de deskundigen, de heer Thouvenot, bevond zich op ongeveer 60 km afstand boven de Cévennes en zag donkere wolkenmassa's in de richting van de route van van Kasteel. Chabert zag donkere wolkenmassa's toen hij boven Carpentras was, en meende dat zij zich op 1 000 m hoogte bevonden, maar dat moet zijn geweest ongeveer een half uur nadat van Kasteel Carpentras was gepasseerd.

Het standpunt van de verzekeraars komt dus in wezen hierop neer, dat van Kasteel was gewaarschuwd voor wolken en slecht weer; hij kon dus niet door het slechte weer zijn verrast, maar had het moeten voorzien en van koers moeten veranderen of onmiddellijk landen zodra hij het slechte weer bemerkte en vóórdat hij zich erin begaf. In plaats daarvan zette hij willens en wetens door, en dat was een klaarblijkelijk roekeloze handeling.

Het is juist, dat hij was gewaarschuwd dat het weer zou kunnen verslechteren, maar die waarschuwing was niet van dien aard, dat het onredelijk was om het toch te proberen. Het is juist, dat het in het gebied hier en daar bewolkt, winderig en turbulent was, maar de afstand waarop Thouvenot en Chabert zich bevonden (de laatste bovendien geruime tijd later) van de plaats van het ongeluk, vraagt om behoedzaamheid bij de beoordeling van hun verklaringen over de omstandigheden die van Kasteel zelf aantrof. Het meest mauwkeurige bewijs levert waarschijnlijk het laatste radiocontact tussen van Kasteel en de controletoren van Marseille om 16.52 uur:

Marseilles: „You have to maintain good visibility".

van Kasteel: „Affirmative, sir, but I am in a shower".

Marseilles: „Have you the ground in sight?"

van Kasteel: „Sometimes, yes".

Enkele minuten later vloog het toestel te pletter.

Indien van Kasteel zich weloverwogen, zonder goede instrumenten en kwalificaties, in dichte bewolking met regen en wind had begeven, dan zou dat met name voor iemand met een ervaring van 300 vlieguren een klaarblijkelijk roekeloze handeling zijn geweest, tenzij er van verzachtende omstandigheden sprake zou zijn.
Ik ben er echter niet van overtuigd dat het zo is gegaan. Uiteraard mag men niet te veel lezen in het korte gesprek tussen Marseille en van Kasteel aan het einde van de vlucht. Het lijkt mij echter tenminste evengoed mogelijk dat hij in de corridor tussen de wolkenlagen heeft trachten te blijven en daarbij meestentijds grondzicht had, en dat hij vervolgens in een regenbui en in wisselende bewolking is terechtgekomen. Algemeen wordt aanvaard dat, onder bepaalde omstandigheden, de beste manier om uit een bui te komen is, er doorheen te vliegen. Van Kasteel erkende de noodzaak om goed zicht te houden. Verweerster geeft toe, dat niet bekend is, hoe lang hij, zo hij zich al in dichte bewolking bevond, daarin is gebleven. Bovendien achtte de luchtverkeersleiding het niet noodzakelijk hem opdracht te geven het gebied onmiddellijk te verlaten; zij zei hem alleen, ervoor te zorgen dat hij goed zicht hield.

De hoek van het toestel ten opzichte van de vliegrichting suggereert dat van Kasteel heeft willen afdraaien om de bewolking te vermijden. Voor mij is er niets wat de conclusie zou kunnen wettigen dat hij voordien al had moeten uitkijken naar een luchthaven waar hij kon landen.

Het is zeer wel mogelijk dat hij de omstandigheden verkeerd heeft beoordeeld en plotseling in een situatie is terechtgekomen die tot de ramp leidde, maar uit wat wij weten kan mijns inziens niet de conclusie worden getrokken, dat hij klaarblijkelijk roekeloos heeft gehandeld. Tot deze slotsom kom ik aan de hand van de roekeloosheidsnorm die ik hierboven heb geformuleerd, maar ook aan de hand van de definities die partijen hebben voorgesteld.

Naar mijn mening dient de Commissie dan ook in haar beroep te slagen. Verweerster, handelend zowel op eigen naam als voor rekening van de andere maatschappijen die de verzekeringsovereenkomst van 28 januari 1977 hebben ondertekend, dient de Commissie een bedrag te betalen, overeenkomende met hetgeen de Commissie ingevolge artikel 73 Ambtenarenstatuut aan mevrouw van Kasteel en haar kinderen is verschuldigd. In het onderhavige geval komt het mij redelijk voor, dat de verzekeraars over het verschuldigde bedrag ook rente betalen en wel op de voet van 8 % 's jaars, welke rente de Commissie uiteraard aan mevrouw van Kasteel casu quo moet doorgeven. De rente dient in te gaan twee maanden na het tijdstip waarop de vordering aanvankelijk bij de Commissie is ingediend.

De kosten van het geding zullen door verweerster moeten worden gedragen.