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.

χήρας αναβλήθηκε εν αναμονή της εκδόσεως αποφάσεως στην παρούσα υπόθεση.

Κατά την άποψή μου, η Επιτροπή φέρει το βάρος της αποδείξεως ότι ο θάνατος προέκυψε από ατύχημα· αυτό το έκανε. Οι ασφαλιστές φέρουν το βάρος της αποδείξεως ότι συντρέχει λόγος εξαιρέσεως, ότι δηλαδή το ατύχημα οφειλόταν σε «κατάφωρα ριψοκίνδυνες ενέργειες» («actes notoirement téméraires» στο γαλλικό κείμενο). Αυτό το ζήτημα θα κριθεί από το Δικαστήριο και όχι από τους πραγματογνώμονες και αυτό είναι το μοναδικό πρόβλημα προς επίλυση, κατά πόσον δηλαδή το ατύχημα αυτό οφειλόταν σε «κατάφωρα ριψοκίνδυνες ενέργειες». Προβλήθηκαν απόψεις ως προς την έννοια της «κατάφωρα ριψοκίνδυνης ενέργειας» ή «acte notoirement téméraire» και έγινε αναφορά στο βαθμό του πταίσματος και τη φύση της πράξης που μπορεί να ανάγονται αντιστοίχως σε «faute lourde» («βαριά αμέλεια»), «faute inexcusable» («ασύγγνωστη αμέλεια»), «dol» («δόλος»), «faute équivalent à dol» («αμέλεια που ισοδυναμεί με δόλο»), «εκούσιο πταίσμα» και στον ορισμό που υπάρχει στο πρωτόκολλο της Χάγης της 28ης Σεπτεμβρίου 1955 που αναφέρεται στη σύμβαση της Βαρσοβίας της 12ης Οκτωβρίου 1929. Αν μη τι άλλο λόγω των διαφορετικών εννοιών που αποδίδουν στις εκφράσεις αυτές διαφορετικά δικαιοδοτικά όργανα, δεν νομίζω ότι μία απ' αυτές πρέπει να γίνει δεκτή ως ισοδυναμούσα με τον όρο «κατάφωρα επικίνδυνη ενέργεια». Σωστό είναι, βέβαια, να εξετάσουμε τις διάφορες γλωσσικές αποδόσεις του άρθρου, αν και φαίνεται ότι δίνουν διαφορετική έμφαση στις λεγόμενες αντικειμενικές και υποκειμενικές πλευρές του ζητήματος.

Η Επιτροπή ορίζει αυστηρά κριτήρια, κυρίως επειδή πρόκειται για αποκλεισμό δικαιώματος που αλλιώς θα αναγνωριζόταν και όχι για άρση του αποκλεισμού της ευθύνης, όπως στη σύμβαση της Βαρσοβίας. Υποστηρίχθηκε ότι ο όρος αναφέρεται μόνο σε ενέργειες που είναι «προφανώς παράτολμες, που διαπράττονται εν επιγνώσει των κινδύνων που συνεπάγονται και με τη βούληση αναλήψεως αυτών των κινδύνων», ή, με άλλα λόγια, ότι «πρέπει να υπάρχει εκούσια παράβαση καθήκοντος ή πταίσμα εκ προθέσεως με πλήρη επίγνωση του κινδύνου». Από την άλλη πλευρά, στη σελίδα 11 του υπομνήματος αντικρούσεως, οι ασφαλιστές υποστηρίζουν ότι κατάφωρα ριψοκίνδυνη ενέργεια υπάρχει όταν ένα πρόσωπο, αφού σταθμίσει τις δυνατότητές του, προβαίνει σε ένα εγχείρημα με τέτοια τόλμη, ώστε αμελεί να προνοήσει και αποδέχεται τους κινδύνους στους οποίους εκτίθεται και των οποίων έπρεπε να είχε επίγνωση. Στη συνεδρίαση, ο δικηγόρος των εναγομένων όρισε μια τέτοια ενέργεια ως «ενέργεια παράτολμη και ασυνήθιστα απερίσκεπτη, ενέργεια που βασικά δημιουργεί ένα νέο κίνδυνο».

Οι «κατάφωρα ριψοκίνδυνες ενέργειες» αναφέρονται μαζί με μια απαρίθμηση από μια σειρά άλλες δραστηριότητες που μπορεί να προκαλέσουν ατυχήματα και που δεν καλύπτονται από την ασφαλιστική σύμβαση. Επειδή κατά την άποψή μου μεταξύ των διαφόρων πράξεων που κατονομάζονται ρητά ως λόγοι εξαιρέσεως υπάρχει μεγάλη διαφορά ως προς το βαθμό κινδύνου, δεν θα εφάρμοζα τον ερμηνευτικό κανόνα «cognoscere a sociis» προκειμένου να ερμηνεύσω διασταλτικά τον όρο «κατάφωρα ριψοκίνδυνη ενέργεια». Κατά την άποψή μου η έκφραση αυτή πρέπει να ερμηνευθεί αυτοτελώς με γνώμονα τους στόχους του κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης.

Νομίζω, χωρίς να προσπαθώ να δώσω έναν πλήρη ορισμό, ότι σε μια περίπτωση όπως η υπό κρίση, το ζήτημα που τίθεται είναι κατά πόσον ο υπάλληλος, υπό το φως των

όσων γνώριζε ή απλώς όφειλε να είχε αντιληφθεί, προέβη σε μια προφανώς παράτολμη πράξη ή σε μια παράλειψη, όταν ήταν προφανώς παράτολμο να μην προβεί σε πράξη, με πιθανότητα να επιφέρει σοβαρές συνέπειες. Όφειλε να γνωρίζει ή όφειλε να είχε εκτιμήσει το παράτολμο και την πιθανότητα να επέλθουν σοβαρές συνέπειες.

Την ημέρα του ατυχήματος ο van Kasteel, με δύο επιβάτες, οδηγούσε ένα μισθωμένο αεροσκάφος τύπου Piper Cherokee. Αυτός και δύο συνάδελφοί του, ο Turli και ο Chabert, που οδηγούσαν επίσης μισθωμένα ελαφρά αεροσκάφη, ταξίδευαν από τις Βρυξέλλες προς την Ελλάδα. Έφτασαν στο αεροδρόμιο Lyon-Bron στις 13.45 περίπου (τοπική ώρα) χωρίς απρόοπτα. Αφού γευμάτισαν, ανεφοδιάστηκαν σε καύσιμα και πήραν πληροφορίες από τη μετεωρολογική υπηρεσία, αναχώρησαν για τις Κάννες σκοπεύοντας να ξανασυναντηθούν εκεί. Ο van Kasteel απογειώθηκε πρώτος κατά τις 16.30, ακολουθούμενος από τον Turli. Ο Chabert απογειώθηκε 30 λεπτά περίπου μετά τον van Kasteel. Ο τελευταίος πέταξε πάνω από το Montélimar, έπειτα πάνω από το Carpentras και στη συνέχεια προς νότο. Έπειτα κατευθύνθηκε νότιο-ανατολικά προς το Saint-Tropez. Κατά τις 17.00 ή ίσως λίγο πριν, το αεροσκάφος του προσέκρουσε στην πλαγιά του όρους Sainte-Victoire σε υψόμετρο 960 μέτρων και αυτός και οι δύο επιβάτες του σκοτώθηκαν ακαριαία.

Διενεργήθηκε έρευνα από τον Grimaud, κύριο μηχανικό και προϊστάμενο του τμήματος εξωτερικών αεροδρομίων της αεροναυτικής περιφέρειας της Provence. Κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η αρχική αιτία του ατυχήματος ήταν η απόφαση του χειριστή να ακολουθήσει την «απευθείας οδό» από Λυών προς Κάννες. Μια περαιτέρω αιτία ήταν ότι ο χειριστής δεν παρέμεινε υπό μετεωρολογικές συνθήκες οπτικής πτήσεως· τέλος, η causa causans ήταν ότι πραγματοποίησε κάθοδο υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσεως δι' οργάνων χωρίς να γνωρίζει πού βρισκόταν το κατώτατο επίπεδο του νέφους σε μια περιοχή όπου υπήρχαν σχετικά σημαντικά υψώματα.

Αν και το μονοκινητήριο αυτό αεροσκάφος διέθετε όργανα που έδιναν, μεταξύ άλλων, ένδειξη του ύψους του αεροσκάφους και της γωνίας κλίσεως του αεροσκάφους προς τον ορίζοντα, είναι αναμφισβήτητο ότι το αεροσκάφος δεν έφερε πλήρη εξοπλισμό για να πραγματοποιεί πτήση δι' οργάνων, καθώς και ότι τόσο στο αεροσκάφος, όσο και στον van Kasteel, σύμφωνα με την άδεια χειριστή που έφερε, επιτρεπόταν αποκλειστικά και μόνο η ημερήσια πτήση και υπό συνθήκες οπτικής πτήσεως.

Κατά το πρώτο από τα επιχειρήματα που προέβαλαν οι ασφαλιστές, ο van Kasteel ενέργησε κατά τρόπο κατάφωρα ριψοκίνδυνο ακολουθώντας την οδό που ακολούθησε, υπό το φως των πληροφοριών που του δόθηκαν στη Λυών, σύμφωνα με τις οποίες ο καιρός θα ήταν πολύ άσχημος και ορισμένοι χειριστές είχαν αναγκαστεί να γυρίσουν πίσω από το Montélimar, ιδίως εφόσον οι δύο συνάδελφοί του αποφάσισαν να μην ακολουθήσουν την ίδια οδό. Όπως λέγεται στο υπόμνημα αντικρούσεως, «ήθελε να δείξει ότι ήταν δυνατότερος και καλύτερος» από εκείνους. Βάσει των πληροφοριών που είχαν αρχικά στη διάθεσή τους, φαίνεται ότι υπήρχε αμφιβολία για το κατά πόσο ήταν φρόνιμο να ακολουθηθεί αυτή η συγκεκριμένη οδός. Μια περίληψη με ημερομηνία 3 Μαΐου 1978 των πληροφοριών που λέγεται ότι δίνονταν προφορικά στους χειριστές που πραγματοποιούσαν πτήση προς Κάννες (και που δεν συνδέονται ειδικά με τους τρεις εν λόγω χειριστές) αναφερόταν σε διαταραχή με ισχυρές βροχοπτώσεις μετά το Montélimar, ισχυρό και ακανόνιστο νότιο άνεμο και πολύ ισχυρούς στροβιλισμούς. Προβλέπονταν υψιστρώματα στα 2 400 μέτρα παράλληλα με στρωματοσωρείτες των 4 έως 6/8 σε ύψος μεταξύ 600 και 1 000 μέτρων

και στο ίδιο κείμενο γινόταν αναφορά σε χειριστές που είχαν αναγκαστεί να γυρίσουν πίσω πάνω από το Montélimar λόγω του ανέμου και των στροβιλισμών. Εξάλλου, η έκθεση της χωροφυλακής διαλάμβανε ότι ο Turli έκρινε φρόνιμο να ακολουθήσει την κοιλάδα του Ροδανού και προσγειώθηκε στην Τουλών, ενώ ο Chabert κατευθύνθηκε απευθείας προς Μασσαλία.

Είχε, όμως, το Δικαστήριο την ευκαιρία να εξετάσει τον Turli και τον Chabert, παράλληλα με την κατάθεση πραγματογνωμόνων. Προέκυψε, κατά την άποψή μου σαφώς, ότι οι προφορικές πληροφορίες που δόθηκαν στον Turli και τον Chabert (παρουσία και του van Kasteel) δεν ενείχαν προειδοποίηση, ούτε καν έδιναν την εντύπωση, ότι ήταν απερίσκεπτο να ακολουθηθεί η οδός πάνω από την Provence, ή ακόμα λιγότερο ότι η οδός αυτή ήταν «ακατάλληλη για πτήση». Ο Turli, πράγματι, ακολούθησε την οδό πάνω από την κοιλάδα του Ροδανού, όταν ανακάλυψε ότι δυσκολευόταν να έρθει σε ραδιοτηλεφωνική επαφή με το Montélimar και επειδή του ήταν δυσάρεστο να πραγματοποιεί πτήση με στροβιλισμούς, έστω και αν αυτοί οι στροβιλισμοί είναι ανεκτοί από άλλους χειριστές. Ο Chabert ακολούθησε την οδό που είχε ακολουθήσει και στο παρελθόν, η οποία ήταν πιο ενδιαφέρουσα από πλευράς θέας για τους επιβάτες του, και η απόφασή του τελικά να προσγειωθεί στη Μασσαλία οφειλόταν στο γεγονός ότι οι επιβάτες του είχαν καταληφθεί από ναυτία. Προέκυψε επίσης ότι η οδός μέσω Montélimar—Carpentras—Saint-Tropez (που δεν είναι, κυρίως ειπείν, η απευθείας οδός) είναι αναγνωρισμένη από τις γαλλικές αεροπορικές αρχές για την πτήση από Λυών προς τις Κάννες. Εξάλλου, από τις γνωμοδοτήσεις των πραγματογνωμόνων προκύπτει ότι η διαταραχή είναι πιθανή κάτω από τους στρωματοσωρείτες και πάνω από τα υψιστρώματα, έτσι ώστε και με βάση τις πληροφορίες που δόθηκαν στην περίληψη με ημερομηνία 3 Μαΐου μπορούσε κανείς να προβλέψει ότι μεταξύ των δύο στρωμάτων νεφών θα υπήρχε μια ζώνη υπήνεμη. Ακόμη, προβλεπόταν ότι η ορατότητα θα ήταν μεταξύ 10 και 15 χιλιομέτρων στο έδαφος, με το ενδεχόμενο να μειωθεί σε 6 έως 10 χιλιόμετρα υπό βροχή. Οι καιρικές συνθήκες που συνάντησε ο Turli πάνω από το Montélimar σε καμιά περίπτωση δεν ήταν παρόμοιες με αυτές που αναφέρονται ότι είχαν προγνωσθεί στην περίληψη της 3ης Μαΐου. Τέλος, δεδομένου ότι η κατάρτιση σχεδίου πτήσεως δεν ήταν υποχρεωτική για το τμήμα αυτό της πτήσης, δεν μπορούν να συναχθούν δυσμενή συμπεράσματα από το γεγονός ότι ο van Kasteel δεν είχε σχέδιο πτήσεως.

Υπό το φως αυτών των αποδείξεων και ακόμα περισσότερο εφόσον δύο από τους πραγματογνώμονες συμφώνησαν ότι, με βάση τις πληροφορίες που του είχαν δοθεί, δεν ήταν παράλογο «να πάει να δει» [ο ίδιος], σωστά κατά την άποψή μου, δέχτηκαν οι ασφαλιστές μέσω του δικηγόρου τους ότι η απόφαση να ακολουθηθεί αυτή η οδός μπορεί να μη συνιστούσε κατάφωρα ριψοκίνδυνη ενέργεια.

Σύμφωνα με το δεύτερο κύριο επιχείρημα που προβλήθηκε, ο van Kasteel ενέργησε κατά κατάφωρα ριψοκίνδυνο τρόπο όταν σκόπιμα μείωσε το ύψος του για να περάσει κάτω από τα σύννεφα, ενώ δεν είχε ορατότητα και ενώ βρισκόταν σε ορεινή περιοχή. Δεν υπάρχει αμφιβολία για το ότι στις 16.52 όταν είχε την τελευταία ραδιοτηλεφωνική του επικοινωνία, ο van Kasteel βρισκόταν σε υψόμετρο 1 300 μέτρων και ότι το αεροσκάφος συνετρίβη στα 960 μέτρα. Οι πραγματογνώμονες, όμως, δέχτηκαν ότι, με βάση τα γνωστά στοιχεία, δεν μπορεί να υποστηριχθεί με βεβαιότητα ότι σκόπιμα επιδίωξε να περάσει κάτω από τα σύννεφα. Η απώλεια

ύψους μπορεί να οφειλόταν σε άλλα αίτια, όπως σε απότομο άνεμο, πράγμα που χωρίς να μπορεί να αποδειχτεί δεν μπορεί όμως και να αποκλειστεί. Λαμβάνοντας υπόψη τη γωνία 90 μοιρών που σχημάτιζε ως προς τη γραμμή πτήσεως η κατεύθυνση του αεροσκάφους κατά τη στιγμή της πρόσκρουσης, μπορεί να θεωρηθεί εξίσου πιθανό ο van Kasteel να προσπαθούσε επιμελώς να κάνει αυτό που οι εναγόμενες υποστηρίζουν ότι όφειλε να κάνει, δηλαδή να πραγματοποιήσει στροφή για να βγει από το σύννεφο. Και εδώ οι ασφαλιστές, παρά το συμπέρασμα που είχαν προσπαθήσει να συναγάγουν συχνά, αναγνώρισαν ότι κατά την πτήση μπορεί να χρειαστεί να ληφθούν αποφάσεις γρήγορα και πολύ σωστά δέχτηκαν ότι δεν ήταν γνωστό κατά πόσο η απώλεια ύψους οφειλόταν σε απόφαση, έτσι ώστε και αυτός ο ισχυρισμός δεν ευσταθεί.

Μένει ο τελευταίος ισχυρισμός ότι ήταν κατάφωρα ριψοκίνδυνο να συνεχίσει κανείς ενσυνείδητα την πορεία διά μέσου του νέφους ενώ δεν είχε ορατότητα και ενώ υπήρχαν στροβιλισμοί.

Από την έκθεση της αστυνομίας αεροπορικών μεταφορών με ημερομηνία 10 Μαΐου 1978 αναφορικά με τις καιρικές συνθήκες της 29ης Απριλίου προκύπτει ότι οι γενικές μετεωρολογικές συνθήκες στην περιοχή ήταν διαταραγμένες· ότι η ανώτερη ζώνη της ορεινής περιοχής καλυπτόταν από ελαφρές βροχοπτώσεις και μέτριους στροβιλισμούς σε συνδυασμό με ισχυρό νότιο-ανατολικό άνεμο 30 έως 40 κόμβων μεταξύ 500 και 1 000 μέτρων. Οι νεφώσεις στην περιοχή αποτελούνταν από στρωματοσωρείτες και σωρείτες μεταξύ 6 και 8/8 με κατώτατο επίπεδο στα 800 έως 1 000 μέτρα και ανώτατο επίπεδο μεταξύ 2 500 και 3 500 μέτρων. Ο Thouvenot, ένας από τους πραγματογνώμονες βρισκόταν σε μια απόσταση 60 χιλιομέτρων, πάνω από τις Cévennes, και παρατήρησε μαύρα σύννεφα προς την κατεύθυνση της οδού που ακολουθούσε ο van Kasteel. Ο Chabert είδε μαύρα σύννεφα όταν βρισκόταν πάνω από το Carpentras και τα τοποθέτησε σε ύψος 1 000 μέτρων, αυτό όμως φαίνεται ότι έγινε 30 λεπτά περίπου αργότερα από τότε που ο van Kasteel βρισκόταν πάνω από το Carpentras.

Έτσι λοιπόν, ο ισχυρισμός σε γενικές γραμμές των ασφαλιστών είναι ότι ο van Kasteel είχε προειδοποιηθεί για τις νεφώσεις και τις κακές καιρικές συνθήκες· συνεπώς, δεν έπρεπε να αιφνιδιαστεί από τον κακό καιρό, αλλά έπρεπε να τον είχε προβλέψει και να άλλαζε διαδρομή ή να προσγειωνόταν μόλις διαπίστωσε τις κακές καιρικές συνθήκες και προτού εισδύσει στη ζώνη της διαταραχής. Αντί γι' αυτό εισέδυσε σ' αυτήν ενσυνείδητα και εκούσια: αυτό ακριβώς ήταν μια κατάφωρα ριψοκίνδυνη ενέργεια.

Είναι σαφές ότι υπήρχε προειδοποίηση ότι ο καιρός μπορεί να επιδεινωνόταν, δεν ήταν όμως τέτοια ώστε να είναι παράλογο να επιχειρήσει να πάει. Είναι σαφές επίσης ότι σε τμήματα της περιοχής υπήρχαν νεφώσεις, άνεμοι και στροβιλισμοί, αν και η απόσταση του Thouvenot κατά τόπο και του Chabert κατά τόπο και χρόνο από το σημείο του ατυχήματος πρέπει να μας καταστήσουν επιφυλακτικούς ως προς την εκτίμηση των αποδείξεων περί του τι συνθήκες συνάντησε ο ίδιος ο van Kasteel. Το ακριβέστερο αποδεικτικό στοιχείο είναι ίσως η τελευταία ραδιοτηλεφωνική επαφή μεταξύ van Kasteel και πύργου ελέγχου του αερολιμένα της Μασσαλίας στις 16.52.

Μασσαλία: «Πρέπει να διατηρήσετε καλή ορατότητα»

van Kasteel: «Ναι, αλλά βρίσκομαι υπό ραγδαία βροχή»

Μασσαλία: «Βλέπετε το έδαφος;»

van Kasteel: «Κάποτε, ναι.»

Λίγα λεπτά αργότερα συνέβη η πρόσκρουση.

Αν ο van Kasteel, χωρίς να διαθέτει τα κατάλληλα όργανα και τις προσωπικές προϋποθέσεις, εισέδυε ενσυνείδητα σε μια ζώνη με πυκνές νεφώσεις, βροχοπτώσεις και ανέμους, το γεγονός αυτό — ιδίως για κάποιον με εμπειρία πτήσεως 300 ωρών — θα μπορούσε να στοιχειοθετήσει κατάφωρα ριψοκίνδυνη συμπεριφορά ελλείψει ελαφρυντικών περιστάσεων.

Δεν είμαι, παρ' όλα αυτά, πεπεισμένος ότι αυτό πράγματι συνέβη στην υπό κρίση περίπτωση. Από το σύντομο διάλογο μεταξύ Μασσαλίας και van Kasteel προς το τέλος της πτήσης προφανώς δεν είναι δυνατόν να συναχθούν πολλά συμπεράσματα. Νομίζω, όμως, ότι τουλάχιστον εξίσου βάσιμη είναι η πιθανότητα στην προσπάθειά του να παραμείνει στη ζώνη μεταξύ των στρωμάτων των νεφών να είχε τον περισσότερο καιρό ορατότητα στο έδαφος· έπειτα όμως να εισέδυσε σε μπόρα και σε διακοπτόμενη νέφωση. Γίνεται δεκτό ότι υπό ορισμένες συνθήκες ο καλύτερος τρόπος για να βγει κανείς από την μπόρα είναι να συνεχίσει κατευθείαν την πτήση μέχρι να την προσπεράσει. Ο van Kasteel αναγνώρισε ότι ήταν ανάγκη να διατηρήσει καλή ορατότητα. Οι εναγόμενες δέχονται ότι δεν είναι γνωστό επί πόσο χρόνο βρισκόταν μέσα σε πυκνές νεφώσεις, αν πράγματι βρισκόταν. Επιπλέον ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας δεν θεώρησε αναγκαίο να του πει να απομακρυνθεί αμέσως από την περιοχή, παρά απλώς να διατηρήσει την ορατότητα.

Από τη γωνία του αεροσκάφους προς την τροχιά της πτήσεως μπορεί να εικασθεί ότι λόγω της παρουσίας του νέφους επιχείρησε να κάνει στροφή για να το αποφύγει. Κατά την άποψή μου, ο ισχυρισμός ότι όφειλε ενωρίτερα ήδη να αναζητήσει αεροδρόμιο για να προσγειωθεί είναι αστήρικτος.

Είναι πιθανό να έσφαλε στην εκτίμηση των συνθηκών και να βρέθηκε ξαφνικά κάτω από περιστάσεις που οδήγησαν στην καταστροφή. Βάσει των γνωστών στοιχείων, δεν θεωρώ ότι ενεργώντας κατ' αυτόν τον τρόπο υπέπεσε στη διενέργεια κατάφωρα ριψοκίνδυνων πράξεων. Στο συμπέρασμα αυτό καταλήγω βάσει του κριτηρίου της ριψοκίνδυνης συμπεριφοράς που υπέδειξα προηγουμένως, αλλά επίσης βάσει των ορισμών που προέβαλαν αντίστοιχα οι διάδικοι.

Σύμφωνα με όσα ανέπτυξα, κατά την άποψή μου, πρέπει να γίνει δεκτή η αγωγή της Επιτροπής. Η εναγόμενη, ενεργούσα ιδίω ονόματι καθώς και για λογαριασμό των άλλων εταιρειών που συνεβλήθησαν με την ασφαλιστική σύμβαση της 28ης Ιανουαρίου 1977, πρέπει να καταβάλει στην Επιτροπή ποσό ίσο προς εκείνο το οποίο η Επιτροπή οφείλει στη χήρα του van Kasteel και τα τέκνα τους σύμφωνα με το άρθρο 73 του κανονισμού υπηρεσιακής κατάστασης. Νομίζω ότι είναι ορθό εν προκειμένω οι ασφαλιστές να καταβάλουν τόκους επί του οφειλομένου ποσού προς 8 % ετησίως, το οποίο φυσικά πρέπει η Επιτροπή να καταβάλει στους δικαιούχους. Οι τόκοι πρέπει να υπολογιστούν για διάστημα που αρχίζει δύο μήνες μετά τη διατύπωση της αξίωσης προς την Επιτροπή.

Κατά την άποψή μου, τα δικαστικά έξοδα πρέπει να βαρύνουν την εναγομένη.