

TEIL II

ALLGEMEINES BILD DER TÄTIGKEIT DER PARLAMENTARISCHEN ENQUETE-KOMMISSION

1. DIE TÄTIGKEIT DER PARLAMENTARISCHEN ENQUETE-KOMMISSION. ANHÖRUNGEN UND MISSIONEN

Die Enquete-Kommission hat ihre Arbeiten damit begonnen, dass sie zuerst die Unterlagen aufgenommen hat, bezüglich der nach dem Unglück eingeleiteten Gerichtsverfahren, und zwar: die drei italienischen Ermittlungen, die zwei militärischen Verwaltungsuntersuchungen, die italienische und die amerikanische, und die in den Vereinigten Staaten vor dem Standgericht Camp Lejeune stattgefundenen Prozesse.

Es wurden zuerst die Vertreter des Staatsanwaltes, die die Anklage vor dem Strafgericht Trient und vor den Militärgerichten Padua und Bari vertreten haben, vernommen. Diese Anhörungen haben es ermöglicht, von der direkten Stimme der Hauptdarsteller die im Verlauf der Ermittlungen angewendeten Kriterien, die Schwierigkeiten, die hauptsächlich aufgetauchten Fragen und die aus den Treffen mit den verschiedenerweise verwickelten Militärs entstandenen Eindrücke zu hören. Es war ausserdem die Gelegenheit, um einige Zweifel zu lösen in bezug auf das Ergebnis der Prozesse und auf den verfolgten logisch-juristischen Weg. Darauf folgend hat dann die Enquete-Kommission die Vertreter der Regierung vernommen, in den Personen von dem Staats-Untersekretär der Ministerpräsidentschaft und des Verteidigungs-Vice-Ministers, die zum Verständnis des Rahmens der Abkommen beigetragen haben, welche unser Land auf internationaler Ebene binden, in bezug auf die aus der Atlantischen Allianz entstehenden Verpflichtungen, sowie zum Verständnis des Revisionsverfahrens besagter Abkommen. Bei dieser Gelegenheit wurden auch die Tätigkeiten der Regierung infolge des Unglücks und die Angemessenheit der ergriffenen Massnahmen diskutiert. Die Anhörung der Vertreter der Lokalgemeinschaften, Bürgermeister von Cavalese und Präsident der Autonomen Provinz Trient, und derjenigen der Bürgerschaft, Komitee 3. Februar für die Gerechtigkeit, hat ermöglicht, einen direkten Eindruck über den Eingriff der Militärflüge auf die Bevölkerung zu erzielen und um die von den Lokalbehörden unternommenen Initiativen zu kennen, zur Anzeige der ausgeübten Gesetzeswidrigkeiten, die schweres Unbehagen und grosse Sorge bei der Bevölkerung erregten, und um den Eingriff der Zentralbehörden zu fordern. Dann wurden die Militärvorstände vernommen: Oberhaupt des Generalstabes der Luftwaffe; derzeitiger Kommandant des Flughafens Aviano; Kommandant pro tempore der V ATAF; Militärerrat des Ministerpräsidenten; Oberhaupt des Generalstabes der Verteidigung; Kommandant pro tempore des Flughafens Aviano. Diese Personen wurden sowohl in ihrer Eigenschaft als Mitglieder der Behörden als auch in ihrer Eigenschaft als Fachexperten im Gebiet der Militärflüge vernommen

und haben erlaubt, die Art und Weise der Beziehungen zwischen italienischen und alliierten Militärs zu vertiefen, weitere Kenntnisse über die das Unglück verursachenden Ereignisse zu erzielen, die komplexen Fragen über die Planung, die Durchführung und die Kontrolle der Flugmissionen zu klären und schliesslich einen Überblick und eine Bewertung der zur Vermeidung solcher Unfälle ergriffenen Massnahmen zu haben. Ausserdem hat es die Enquete-Kommission für angebracht gehalten, auch den vorherigen Bürgermeister von Cavalese zu vernehmen, um die Situation der militärischen Ausbildungsflüge in den Jahren vor dem Unglück zu kennen und eine Mission zum Flughafen Aviano zu unternehmen, um sich über die Anwendungsweise der neuen nach dem Unglück übernommenen Verfahren im klaren zu sein. Die Enquete-Kommission hat dann eine Sitzung von freien Anhörungen beim Regierungskommissariat Trient unternommen, zum Zweck des Einholens *in loco* von weiteren Informationen über die Tiefflüge in den Tälern des Trentino. Nach einer Reihe von Kontakten durch die diplomatischen Behörden wurde eine Mission nach Washington durchgeführt, um die höchsten amerikanischen sachverständigen Behörden zu vernehmen, die ergriffenen Massnahmen festzustellen und einige Ermittlungsanträge zu formulieren. Nach dieser Mission hat man es für angebracht gehalten, den Kommandanten *pro tempore* des Flughafens Aviano wieder anzuhören, um von ihm einige Klärungen zu erhalten, bezüglich seiner Teilnahme an der militärischen Ermittlungskommission, die von den Amerikanern nach dem Unfall errichtet wurde.

Wir werden nun die Ermittlungstätigkeit der Enquete-Kommission zusammenfassend in Betracht nehmen, wovon man gerade den Überblick abgefasst hat.

Am 9. Februar 2000 hat die Enquete-Kommission die Anhörung von Dr. Franco Antonio Granero, Staatsanwalt am Landgericht Trient und von Dr. Bruno Giardina, Vice-Staatsanwalt am Landgericht Trient unternommen, die folgende Punkte erläutert haben:

rechtlich gesehen untersteht der Stützpunkt Aviano der italienischen Souveränität, er ist aber auch ein «amerikanischer Stützpunkt» in Italien, da dort, aufgrund bilateraler Abkommen, vor allem das 31° FW von F16 wiederangestellt ist. Der Stützpunkt Aviano ist also nicht ein NATO-Stützpunkt, auch wenn er für NATO-Tätigkeiten gerade für die Operationen in Bosnien angewendet wurde;

die die für die Operationen in Bosnien wiederangestellten Flugzeuge betreffenden Abkommen und insbesondere: das Abkommen vom 21. April 1997 (Meldung SMA/175) sahen das absolute Verbot der Tiefflüge auf dem italienischen Gebiet vor, auch weil die Operationen in Bosnien immer auf einer Höhe von wenigstens fünf tausend Fuss durchgeführt wurden und das Flugzeug, das den Unfall verursachte, nicht ein F16 sondern eben ein *Prowler* war, der ausdrücklich und ausschliesslich für die Operationen in Bosnien wiederangestellt wurde und daher solchem Verbot unterworfen war;

man hat feststellen müssen, dass es ziemlich üblich war, die Regeln über die Höhen zu verletzen, sowohl seitens der Flugzeuge vom

31° FW als seitens derjenigen, die für die Operationen in Bosnien wiederangestellt waren, mit der Fügsamkeit der italienischen Militärbehörden und man hat auch festgestellt, dass die amerikanischen Flugzeuge nur die Landkarten von der entsprechenden amerikanischen Agentur anwendeten, auf denen weder Cavalese noch die Seilbahn Cermis bezeichnet waren, und nicht die Karten der italienischen Luftwaffe, die aber ordnungsgemäss übermittelt worden waren. Man hat darüber hinaus festgestellt, dass kein qualitätsmässig geeignetes System vorhanden war, um die von Aviano abfliegenden Besatzungen genügend über die geltenden Vorschriften, und vermutlich über die Lage der zu überfliegenden Ortschaften, in Kenntnis zu setzen. Es wurde zum Beispiel festgestellt, dass die NOTAMs zwar übermittelt, jedoch niemandem zugestellt wurden. Es hat sich daher eine Haftung zu Lasten des amerikanischen Befehlshabers des Stützpunktes, zu Lasten des Kommandanten der operativen Abteilung des 31° FW und zu Lasten des italienischen Befehlshabers des Stützpunktes ergeben, dem obliegt, die Gast-Abteilungen über die geltenden Vorschriften zu informieren und deren Einhaltung zu kontrollieren;

in bezug auf die Frage des Gerichtsbarkeits-Vorbehaltes, der von den USA für den betreffenden Unfall angerufen wurde, haben viele betrachtet, dass auch Italien, wie die anderen NATO-Länder, das Londoner Abkommen immer angewendet hat, um den Gerichtsbarkeits-Anspruch geltend zu machen, gegenüber den im Ausland in Haftungsproblemen verwickelten Militärs (der typischste Fall ist derjenige der Frece Tricolori). Aber es gibt in solchen Fällen einen rechtlichen tiefen Unterschied: es besteht nämlich keinerlei Verletzung des Abkommens, während im Fall des Cermis-Unglücks eine solche Verletzung besteht und man ist daher ausserhalb desselben Abkommens. Die erste These des Staatsanwaltes war dann gerade die Nicht-Anwendbarkeit des Londoner Abkommens. Hilfsweise, sollte das Abkommen doch Anwendung finden, hat man die ausschliessliche und nicht die konkurrierende Gerichtsbarkeit Italiens erkannt, in Anbetracht dessen, dass das Geschehnis ein absolut vorrangiges Interesse Italiens in Anspruch nahm, sowie dass die Feststellung eines solchen Verbrechens in keiner Weise auf den organisatorischen Bestand der amerikanischen Truppen Einfluss haben konnte. Sollte dagegen die konkurrierende Gerichtsbarkeit angenommen werden, hat man gemeint, dass die Priorität Italien obliegen sollte, immer in Bezug auf sein vorrangiges Interesse. Man hat jedenfalls mit Sicherheit die ausschliessliche Gerichtsbarkeit erkannt, in Bezug auf das Verbrechen bzgl. fahrlässiger Transportgefährdung, bestraft nach Art. 432 des italienischen Strafgesetzbuches, da es sich um ein in der amerikanischen Rechtsordnung nicht vorgesehenes Verbrechen handelt, wie von dem von der Staatsanwaltschaft Trient ernannten Völkerrechtsberater bestätigt;

die Anwesenheit von ausländischen Truppen auf dem nationalen Gebiet findet ihre substantielle Regelung nicht im Nordatlantikpakt als solchem oder in dem Londoner Abkommen vom 1951, das die Auswirkungen des Nordatlantikpaktes auf die Gerichtsbarkeit regelt, son-

dern in einer Reihe von Übereinkommen und Vereinbarungen, die von den Regierungen oder sogar von den Generalstäben getroffen wurden und die das Londoner Abkommen « ausgefüllt » haben, als ob es ein « Behälter » wäre. Solche Vereinbarungen wurden nicht durch Gesetz angenommen, wie von Art. 80 der Verfassung vorgesehen: daraus entstanden einige der in dem Antrag auf Eröffnung des Hauptverfahrens enthaltenen Verfassungsmässigkeitsfragen, während andere den Tatbestand betrachteten, dass der aus dem Londoner Abkommen entstehende Mechanismus den rechtlich vorgesetzten Grundsatz des gesetzlichen Richters verletzen würde;

alle NATO-Länder, einschliesslich der Türkei, haben einige Klauseln des Londoner Abkommens neudiskutiert. Die neudiskutierten Vereinbarungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinigten Staaten bestimmen, dass die vorrangigen Interessen der deutschen Justiz (in Bezug auf die den Tod einer Person verursachenden Straftaten, Raub, sexuelle Gewalt, mit Ausnahme der Fälle, wo sie gegen Mitglieder der Streitkräfte, ein Zivilmitglied oder ein Personalmitglied begangen werden) ihrer Gerichtsbarkeit unterstehen;

die vernommenen Piloten haben die Beantwortung verweigert, während andere Militärs, die als Tatsachenkennende Personen vernommen wurden, insbesondere die Mitglieder der Besatzung, die auf demselben Flugzeug am Morgen des gleichen Tages geflogen waren, die amerikanische Verteidigungs-Strategie klar gemacht haben: ein schlechtes Funktionieren des Radar-Höhenmessers zu behaupten. Das wurde von den Anhörungen anderer Piloten verleugnet, sowie von der Rekonstruktion der Instandhaltungs-Register des Flugzeuges und von den Anhörungen der Mechaniker und anderer Personen. Auch das eventuelle schlechte Funktionieren des Radar-Höhenmessers wäre jedenfalls unwichtig gewesen, weil das BOAT-Handbuch, das die Tiefflüge regelt, befiehlt, dass ein Tiefflug im Fall von Nichtfunktionieren des Höhenmessers sofort unterbrochen und die Flughöhe auf 2000 Fuss gebracht werden soll;

in Bezug auf die Verantwortlichkeit der Befehlshaber im Unglück, auf die « Vorhersehbarkeit » desselben und auf die Üblichkeit der Nicht-Einhaltung der vorgesehenen Grenzen hat man festgestellt, dass, nur in den letzten drei Monaten vor dem Unfall, 449 Tiefflug-Missionen auf dem nationalen Gebiet durchgeführt wurden, darunter 46 amerikanische; von diesen, 84 (27 amerikanische) haben die Provinz Trient interessiert. Darunter wurden 11 Missionen von den für die Operation DG wiederangesetzten Flugfahrzeugen durchgeführt und somit gegen das Abkommen, das solche Ausbildungsflüge für diese Besatzungen nicht vorsah;

was die störenden Folgen der Tiefflüge auf die Bevölkerung anbelangt, wurden 73 formelle Proteste festgestellt von Seiten verschiedener Organe oder Personen, von denen 13 Personen- oder Sachschadensanzeigen bewirkt haben. Nur in 34 Fällen war es möglich, das Flugzeug zu identifizieren. Das Endergebnis der 73 Proteste mit den folgenden Ermittlungen seitens der italienischen Luftwaffe, war eine einzige Strafmassnahme gegenüber der Besatzung;

man hat viele Fälle festgestellt, in denen sich solche Situationen ereignet haben, wie diejenige, die das Cermis-Unglück verursacht haben: 1987 wurde die Seilbahn Falzarego angeprallt und es gab mehrere Verletzte (zum Glück stand die Kabine an der Abfahrtstelle); andere Fälle passierten in Socchieve, in der Provinz Udine, in Vallarsa, Trentino, in Cortina d'Ampezzo (nach einem Jahr entschuldigten sich die amerikanischen Befehlshaber: das war das Höchste, was man erzielen konnte). Dann kam der Flug über Torbole, im Juni 1997, seitens eines italienischen Luftfahrzeuges;

besonders interessant war die vom Pfarrer von Molina di Fiemme abgegebene Zeugenaussage, der erklärte, dass er manchmal aus der Pfarrei, auf dem Gipfel eines kleinen Berges an der Talmündung der Val di Fiemme Flugzeuge sah, die vom See Stramentizzo herflogen und in das Tal so tief einflogen, dass er sie von oben herab sah, das heisst, dass er ihren Oberteil sah. Nach den Rechnungen hat man festgestellt, dass diese Flugzeuge 30 Meter vom Boden flogen;

schliesslich, und es handelt sich dabei um eine Frage von tiefgreifender Bedeutung, wurde die Autorisation des betroffenen Fluges beantragt, vermutlich bewusst, wenn nicht vorsätzlich, in einem Tagesplan, der alle Flüge des 31^o FW, derjenige der amerikanischen in Aviano ansässigen Luftwaffe, deren Flüge dem Genehmigungsverfahren durch den COA/COM von Martina Franca unterstehen; dieser geht fast automatisch vor und hat Aufträge von einfacher Dekonfliktierung der Flüge. Dagegen hätten die Flüge der für die Operation Bosnien wiederangesetzten Kräfte einem anderen Genehmigungsverfahren unterstellt werden und von der V ATAF Vicenza autorisiert werden müssen, die taktisch-strategische Aufgaben in bezug auf die Zielsetzungen der NATO hat. Man vermutet mit Sicherheit, dass dieses Organ, das die Tiefflüge für die Flugzeuge der Operation Bosnien verboten hatte, niemals diesen Flug autorisiert hätte. Dieser Tatbestand ist durch die Zeugenaussage des damaligen Kommandanten der V ATAF, Gen. Vannucchi bestätigt worden.

Am 15. Februar 2000 hat die Enquete-Kommission Herrn Dr. Maurizio Block, Militär-Staatsanwalt am Landgericht Padua und Herr. Dr. Sergio Dini, Vice-Militärstaatsanwalt desselben Landgerichts angehört, die Folgendes erläuterten:

der Eingriff der Militär-Staatsanwaltschaft findet seine Begründung darin, dass der Stützpunkt Aviano sich im Gerichts-Sprengel dieser Militär-Behörde befindet; die Gerichte haben eine begrenzte Zuständigkeit; Art. 103 der Verfassung besagt, dass sie nur für die von Mitgliedern der italienischen Streitkräfte begangenen militärischen Straftaten zuständig sind. Schon von Beginn ab wies sich die Unangemessenheit der militärischen Strafordnung auf, die bereits obsolet ist: das militärische Strafgesetzbuch ist von 1941. Diese Unangemessenheit hat dazu beigetragen, am Abschluss der Ermittlungen die einzige erweisbare Straftat als nicht begangen erscheinen zu lassen, und zwar diejenige von Art. 117 des militärischen Friedens-Strafgesetzbuches – unterlassene Durchführung eines Auftrages – zulasten

des Kommandanten des Stützpunktes, Oberst Orfeo Durigon. Die Ermittlungen sollten feststellen, ob Oberst Durigon den von den nationalen und von den Abkommengesetzen bestimmten Pflichten nachgekommen ist, sowie den organischen Ordnungstabellen vom 1. August 1994, die die Aufgaben des Kommandanten des Stützpunktes Aviano regeln;

insbesondere wurde Durigon vorgeworfen: kein von ihm abhängiges System geschaffen zu haben, aufgrund dessen der italienische Befehlsstab immer Kenntnis der amerikanischen Tätigkeit haben konnte, um die geplanten Tätigkeiten präventiv kontrollieren zu können, darunter eben die Ausbildungsflüge; nicht kontrolliert zu haben, dass tatsächlich keine Tiefflüge durchgeführt wurden, wie von einer für das ganze Nationalgebiet geltenden Verfügung festgesetzt, die in der bereits erwähnten Meldung SMA/175 vom 21. April enthalten ist und die im folgenden August für den Alpenbogen wiederholt wurde;

es wurden die Gesetz-Vorschriften eingesehen, die den Bereich regeln, zum Zweck der Überprüfung der Befugnisse und der Pflichten des Kommandanten des Stützpunktes Aviano. Es erwies sich dabei, dass der Kommandant weder Befugnisse der subsantiellen Kontrolle über die von den Amerikanern beantragten PVG hat noch umsoweniger Veto-Befugnisse, die nicht mit ausschliesslich formellen Fragen verbunden sind. Insbesondere sieht das *Memorandum* von 1956 einen italienischen Kommandanten im Stützpunkt vor, jedoch stellt es dann fest, dass der amerikanische Kommandant die militärische Kontrolle über das Personal, über die Ausstattung und über die Operationen amerikanischen Charakters ausübt; seine einzige Informationspflicht gegenüber dem italienischen Kommandanten betrifft die allgemeinen Tätigkeiten und Notwendigkeiten der amerikanischen sich in den Installationen befindenden Militär-Behörden, insoweit, als solche Tätigkeiten und Notwendigkeiten die italienischen Zivil- und Militär-Behörden interessieren können. Die Militär-Staatsanwaltschaft hat es daher für rechtswidrig gehalten, dass Durigon bei solchem Rechtsbild verurteilt würde und hat die Einstellung beantragt. Ausserdem erschienen die von den Gesetznormen dem Kommandanten von Aviano zugeschriebenen Pflichten keine « Auftrags »-Prägung zu haben, um den im obenerwähnten Art. 117 des militärischen Friedens-Strafgesetzbuches bezeichneten Tatbestand darzustellen;

die Gesetzlücken begründen auch die Widersprüchlichkeit der von den verschiedenen Mitgliedern der Militär-Luftwaffe erlassenen Erklärungen: nach Gen. Pollice war die Meldung vom 21. April 1997, die die Tiefflüge verbot, auch für den Kommandanten von Aviano sofort befehlend, dem sie jedoch zur blossen Kenntnis übermittelt wurde; nach den Gen. Mario Arpino und Andrea Fornasiero, aufeinander chronologisch nachfolgende Chefs des Generalstabes der Luftwaffe, bedeutet eine zur Kenntnis und nicht zuständigkeitshalber übermittelte Meldung dagegen nicht die Betätigungspflicht für den Empfänger, sie zu vollziehen; schliesslich sollen die widersprüchlichen Erklärungen von Gen. Vannucchi erwähnt werden, nach dem Oberst Durigon die Ordnungswidrigkeit des zur Fluggenehmigung unternom-

menen Verfahrens feststellen sollte, da der Flug nicht in den Flugplan des 31° FW von Aviano eingefügt werden konnte, sowie die Erklärungen von Gen. Arpino, Gen. Fornasiero und von Oberst Posocco, nach denen dagegen das Verfahren ordnungsgemäss war, da es sich um einen Ausbildungsflug des einzelnen 31° Geschwaders FW handelte, der von diesem eventuell stammte;

eine weitere Schwierigkeit entsteht aus der Anwesenheit im Stützpunkt Aviano von zwei Flugzeugarten: diejenige des 31° FW und die anderen, wie die *Prowler* der *Marines*, die für die Operation Bosnien wiederangesetzt wurden. Der Kommandant von Aviano hatte nur geringe Befugnisse bezüglich der F 16, da es zum Beispiel vorgesehen war, dass der italienische Kommandant für die Luftverkehrsdienste verantwortlich war und dass die operativen und die Ausbildungstätigkeiten des 31° FW den Nationalbehörden präventiv mitgeteilt werden sollen; das ist dagegen für die für die Operation Bosnien wiederangesetzten Flugzeuge nicht vorgesehen. Die Regelung für diese Art von Flugzeugen ist im MOU vom 1995 enthalten, das in drei Untervereinbarungen eingeteilt ist. Nur die Untervereinbarung der Luftwaffe, die niemals unterschrieben wurde, hätte effektiv den Kommandanten von Aviano bevollmächtigt, die eventuellen für die öffentliche Gesundheit auf dem Nationalgebiet gefährlichen Tätigkeiten zu blockieren.

Am 16. Februar 2000 wurde Dr. Giuseppe Iacobellis, Militär-Staatsanwalt am Landgericht Bari, verhört, der Folgendes erklärte:

die Militär-Staatsanwaltschaft Bari wurde deswegen in Anspruch genommen, weil nach den von den Richtern von Trient durchgeführten Ermittlungen die Meldung SMA-322/00175/SFOR vom 21. April 1997 des Generalstabes der Militär-Luftwaffe erworben wurde, die an die Führung NATO/SHAPE/SOPA in Mons (Belgien) und an verschiedene Behörden der Kommandokette der NATO in Italien, sowie an andere Behörden wie AEROROC von Monte Venda und Martina Franca gerichtet war;

bezüglich der Verfahren für die Flüge unterscheidet man: eine Vorbereitung der Tagesflugpläne; die Zusendung zwecks Genehmigung an den ROC, später COA/COM benannt, der für die logistisch-operative Tätigkeit der Abteilung verantwortlich ist und die Befugnis hat, allgemeinarartige Weisungen auch für die unterstellten Agenturen zu erteilen. Unter den unterstellten Agenturen ist zum Beispiel die ATCC, deren Hauptfunktion in Friedenszeiten die Dekonfliktierung der Flüge ist. Diese Agentur besitzt eine eigene ausschliessliche technische Kompetenz und ist verantwortlich für die Ausbildung, die Disziplin und den Einsatz des von ihr direkt abhängenden Personals. Die Meldung SMA/175 vom 21. April 1997 wurde zur Kenntnis an die AEROROC von Montevenda und eben Martina Franca zugesendet, die zur Zeit für die jeweiligen Zuständigkeitsgebiete tätig waren. Nach verschiedenen Verfügungen des Generalstabes zur Neugestaltung der Befehls- und Kontroll-Linie hat sie Änderungen vorgenommen, so dass ab 5. Januar 1998 bis 1. September 1998 die Zuständigkeiten und die Verantwor-

tungen des COA/COM (ex ROC) von Martina Franca und von dem von ihm abhängenden ATCC auf das gesamte Nationalgebiet ausgedehnt wurden;

im Bereich dieser vorläufigen ausschliesslichen Zuständigkeit ist am 2. Februar 1998 in Martina Franca vom 31° FW der Tagesflugplan von Aviano des 3. Februar 1998 angekommen und der ATCC der Führung von Martina Franca hat sodann die Meldung ASMIX erlassen und unter anderem auch die Mission EASY 01, bezüglich des Tieffluges AV 047 BD des das Unglück vom Cermis verursachenden Flugzeuges für den 3. Februar autorisiert; dies erklärt, warum die Militär-Staatsanwaltschaft Bari in Anspruch genommen wurde, in deren Sprengel der COA/COM von Martina Franca sich befindet;

die Militär-Staatsanwaltschaft Bari hat das Cermis-Unglück nicht betrachtet, denn es war nicht in ihrer Zuständigkeit, aber aus der Tragödie entstand die Notwendigkeit zu wissen, ob die genehmigungserlassende Behörde die Vorschriften der Meldung SMA/175 vom 21. April 1997 unbeachtet gelassen hat oder nicht, ob die Art der Meldung befehlend oder benachrichtigend war, ob dieselbe die Genehmigung der Tiefflüge auf italienischem Gebiet verbot oder nicht. Nach den entsprechenden Feststellungen sind die Ermittlungen über Oberstleutnant Celestino Carratù unternommen worden, der zur Zeit des Geschehnisses den COA/COM von Martina Franca leitete, mit der Möglichkeit ihm die von Art. 117 des militärischen Friedens-Strafgesetzbuches vorgesehene Straftat (unterlassene Erfüllung eines Auftrages) aufzuerlegen, weil er nach der Erteilung des Auftrages durch die obige Meldung SMA/175 die Tiefflüge auf italienischem Gebiet nicht zu genehmigen, wenn nichts anderes bestimmt war, den Auftrag nicht erfüllt hat, da er keine zur Nicht-Genehmigung der Tiefflüge gerichteten Weisungen erteilt hat;

zusammengefasst wurde die Meldung als benachrichtigend und nicht als befehlend von den zuständigen Organen angenommen, weil die SMA einfach der Führung der NATO die individuierten Lösungen vorgeschlagen hat (technisches Treffen am 17. März 1997 zwischen dem Generalstab und der NATO zur Vermeidung von Umweltschäden), aber nicht geklärt hat, dass von jenem Treffen die anzuwendenden Verfügungen abhingen und dass jedenfalls dieselbe Meldung der AER-OROC von Martina Franca zur Kenntnis zugesendet wurde. Da eine Auftragserteilung aus der Meldung nicht entnommen werden kann, wurde die Einstellung des Verfahrens beantragt.

Am 1. März 2000 hat die Enquete-Kommission den Vice-Minister an der Ministerpräsidenz Dr. Marco Minniti angehört, der, nach einer Zusammenfassung der Ereignisse und der durchgeführten Ermittlungen, Folgendes unterstrichen hat:

der amerikanische Antrag, die Gerichtsbarkeit über die Besatzung des Luftfahrzeuges auszuüben, ist völlig rechtsbegründet und gleichzeitig war das Verhalten unserer Regierung völlig korrekt, indem sie zwar die ausschliessliche amerikanische militärische Zuständigkeit

berücksichtigt hat, jedoch unter Erwägung, dass der Freispruch dazu führen müsste, das Bestehen einer höheren Haftung zu bestimmen, da der Verzicht auf die Feststellung der Wahrheit unannehmbar war. Die Regierung hat ihre Mitwirkung mit den Gerichtsbehörden fortgesetzt, zum Beispiel durch die Bewilligung, in einen Teil des Textes des bilateralen Rahmen-Übereinkommens Italien-Vereinigte Staaten über die Infrastrukturen, unterzeichnet am 20. Oktober 1954, Einsicht zu nehmen, mit Aufhebung des Staatsgeheimnisses;

der bilaterale Ausschuss Tricarico-Prueher wurde mit dem Auftrag errichtet, jedes Verfahren bezüglich der Tiefflug-Ausbildungstätigkeiten der USA-Streitkräfte in Italien festzusetzen, um die höchste Sicherheit zu garantieren: das Hauptergebnis war, den Tiefflug auf nationalem Gebiet von den ausländischen nicht feststehenden Flugabteilungen nicht weiter zu erlauben, ausser in Ausnahmefällen, die jeweils von den italienischen Behörden bewertet werden sollten. Diese Flugart wurde dagegen für die ständig ansässigen Abteilungen streng kontingentiert;

was die Revision der Abkommensregelung anbetrifft, begann diese bereits mit dem Abschluss des *Memorandum* zwischen dem Verteidigungsministerium und dem amerikanischen Department der Verteidigung im Jahre 1955, *Shell Agreement* benannt, bezüglich der den amerikanischen Kräften zum Gebrauch zugelassenen Einrichtungen in Italien. Diese Urkunde setzt die Masstäbe zur Abfassung der darauffolgenden technischen Vereinbarungen für jede Einrichtung und Infrastruktur fest.

Das Abkommen enthält zwei Anlagen: die eine mit dem Formular der technischen Artikel für die Abfassung der technischen Vereinbarungen jeder Einrichtung, das andere mit den Verfahren für die Rückgabe der Infrastrukturen und für die Berechnung des Restwertes. Die neuen technischen Vereinbarungen, die nach dem Formular des *Shell Agreement* abzuschliessen sind, werden hauptsächlich die Einzelaspekte der täglichen Verwaltung betrachten und werden eine einfachere Anwendbarkeit und eine höhere Transparenz der Beziehungen mit den USA ermöglichen, während die meist « empfindlichen » Informationen in den Zusatz-Protokollen des obenerwähnten Abkommens von 1954 enthalten werden, die vom Verteidigungs-Ministerium unterschrieben werden, da sie Bestandteil des Abkommens sind, das die amerikanische Anwesenheit in Italien legitimiert;

die Initiativen der Regierung für den Schadensersatz an die Familienangehörigen der Opfer wurden am 25 Januar 2000 mit der Ernennung des Liquidations-Kommissars und mit dem Erlass des D.P.C.M. (Dekret des Präsidenten des Ministerrates) am 8. Februar 2000 abgeschlossen.

Am 8. März 2000 wurden der Bürgermeister von Cavalese, Mauro Gilmozzi, und die Vertreter des Komitees 3. Februar für die Gerechtigkeit von Cavalese, Dr. Werner Pichler und RA Beppe Pontrelli vernommen.

Der Bürgermeister von Cavalese hat Folgendes erläutert:

die Militärflüge in Val di Fiemme haben eine Situation von tiefer Unsicherheit und Angst unter den Einwohnern verursacht, jedoch wurde den häufigen Beklagungen geantwortet, dass die Flüge ordnungsgemäss waren. Die Frage ist also politisch, da der italienische Staat erlaubt hat, dass eine gefährliche und lästige Ausbildungstätigkeit in einem besonders empfindlichen Gebiet stattfand, wie dasjenige der Alpentäler: es ist der Staat derjenige, der die Regeln bestimmt. Die Gemeinde hat ihr Bestes getan, um das Interesse der zuständigen Organe darüber zu erwecken.

Es werden dann verschiedene Anzeigen bezüglich einiger von 1981 bis heute geschehenen Fälle vorgelegt.

Die Vertreter des Komitee 3. Februar für die Gerechtigkeit von Cavalese haben erläutert:

dass der Bürgermeister ein wichtiges Dokument bezüglich einer 1991 von einem Gemeinderat gestellten Anfrage, die die Aufmerksamkeit auf diese Flüge lenkt nicht vorgelegt hat (3); es scheine nicht, dass die Gemeinde sich ausreichend und passend betätigt habe, obwohl dies keine persönliche Streitigkeit mit dem Bürgermeister ist;

die in den Prozessakten enthaltenen Gutachten beweisen unbestreitbar alle vom Pilot begangenen Rechtswidrigkeiten und alle Verantwortlichkeiten desselben und es wird vorgeschlagen, andere Augenzeugen, deren Namen angegeben werden, zu vernehmen;

das Komitee 3. Februar hat eine intensive Tätigkeit ausgeübt, um das Interesse der öffentlichen Meinung über das Geschehnis zu erwecken und um der Feststellung der Wahrheit beizutragen: über besagte Tätigkeit wird zusammenfassend berichtet.

Am 15. März 2000 wurde der Präsident der Provinz Trient, Dr. Lorenzo Dellai, vernommen, der Folgendes erläutert hat:

im Bereich des Gerichtsverfahrens hat die Provinz Trient einen eigenen technischen Sachverständigen ernannt, der neben der Staatsanwaltschaft Trient gearbeitet hat;

was die Verwaltungstätigkeit anbelangt, hat die Provinz versucht, bei der amerikanischen Botschaft für das Verteidigungs-Ministerium zu intervenieren, bezüglich der Feststellung der geeigneten Massnahmen zur Beschleunigung der Schadenersatzverfahren, vor allem für die Familienangehörigen der Opfer;

auf Aufforderung der Provinz hat die Konferenz der Präsidenten der Regionen und der Autonomen Provinzen am 5. Februar 1998 eine Tagesordnung beschlossen, womit sie, zusätzlich zu der Forderung, dass die Ermittlungen der italienischen Gerichtsbarkeit nicht entzogen werden und dass die Regierung die Tiefflüge verbiete möge, «Ver-

(3) Im Laufe der Anhörung hat der Bürgermeister, nach dem Vorwurf der Vertreter des Komitees 3. Februar, Kopie der Anfrage eingereicht.

wirrung und Schmerz für ein vorhersehbares und vermeidbares Blutbad » zum Ausdruck bringt;

bezüglich der von der Provinz vor dem Cermis-Unglück durchgeführten Tätigkeit, sind einige Dokumente besonders wichtig: die Tagesordnung des Provinzrates Trient vom 9. Juli 1996, in der die Sorge wegen einiger von militärischen Flugzeugen verursachten Unfälle ausgedrückt wurde und Massnahmen zur Vermeidung derselben in der Zukunft beantragt wurden, und ein späterer Brief des derzeitigen Präsidenten der Provinz an den Verteidigungs-Minister, in dem über obige Tagesordnung berichtet wurde. Der Verteidigungs-Minister antwortete mit der Bestätigung der Verpflichtung der Regierung, entsprechende Vorschriften für die Regelung der Tiefflüge festzusetzen. Die Provinz hat dann die Beklagungen der Bürger als ihre eigenen dargestellt und der Regierung vorgebracht, mit der für die Einwohner dieser Talgebiete typischen Vertrauensgesinnung gegenüber den Behörden, trotz der Unangemessenheit der erhaltenen Antworten und trotz der Unterschätzung des Ernstes der Lage.

Am 29. März 2000 wurde der Verteidigungs-Minister On. Sergio Mattarella vernommen, der Folgendes erläutert hat:

die NATO hat eine sehr wichtige Rolle in der Bewältigung der Ost-West-Gegenüberstellung gespielt, in der Italien eine strategische Lage besass und heute einen Entwicklungsprozess durchführt, mit dem Beitrag zur Errichtung eines neuen gemeinsamen Sicherheitssystems in Europa. Das Problem betrifft also nicht die Beseitigung der alliierten, insbesondere der amerikanischen, Streitkräfte auf unserem Gebiet, was jedoch nicht eine Einschränkung der nationalen Souveränität bedeuten soll, sondern eine immer besser angepasste Regelung der Art und Weise dieser Anwesenheit erfordert;

die Abkommen, die die Anwesenheit der alliierten, und insbesondere der amerikanischen, Streitkräfte auf unserem Nationalgebiet regeln, entstehen aus dem Washingtoner Vertrag von 1949, mit dem entsprechenden Londoner Abkommen über die Satzung der Kräfte (NATO-SOFA) von 1951 und sind die folgenden: *Basic infrastructure agreement* (BIA) vom 20. Oktober 1954, das unter hoher Geheimhaltung steht, jedoch von der Regierung teilweise zur Verfügung der über das Cermis-Unglück ermittelnden Gerichtsbehörden gestellt wurde; das *Shell agreement* vom 2. Februar 1995, das zwischen dem italienischen Verteidigungs-Ministerium und dem Verteidigungs-Department der USA abgeschlossen wurde und das die Abfassungs- und Erneuerungsart der technischen Übereinkommen bestimmt, bezüglich der Anwesenheits- und Tätigkeitsformen der amerikanischen Kräfte in den einzelnen Einrichtungen und Infrastrukturen. Diese technischen Übereinkommen, die nicht geheim sind, sind so abzuändern, dass sie präziser und strenger die Zuständigkeits-, Haftungs- und Kontrollbereiche der Nationalbehörden abgrenzen und stärken, die für die einzelnen der amerikanischen Kräfte zugelassenen Infrastrukturen zuständig sind; sie können auch geheime Zusatzprotokolle haben, bezüglich der technisch-operativen Aspekte, die besonders delikat

unter dem Gesichtspunkt der militärischen Sicherheit sind. Zur Zeit ist das Ministerium dabei, das technische Übereinkommen über den Stützpunkt Sigonella abzuändern, das als Leitvereinbarung für die spätere Abfassung der technischen Übereinkommen über andere Infrastrukturen dienen wird;

nach dem Unglück von Cavalese hat die italienische Regierung unverzüglich und entschlossen folgende Massnahmen ergriffen: die Errichtung eines Ausschusses Italien-USA, für Italien von Gen. Tricarico und für die USA von Adm. Prueher geleitet, der neue Verfahren und verbindliche operative Regeln bestimmt hat, um die höchste Sicherheit der Flugtätigkeiten zu garantieren; den Schadensersatz für die Familienangehörigen der Opfer und des einzigen Überlebenden; die Veranlassung der Schadensersatz-Verfahren für die Gesellschaft Alpe Cermis, die Provinz Trient und die Gemeinde Cavalese seitens des Verteidigungs-Ministeriums.

Am 30. März 2000 hat die Enquete-Kommission Gen. Andrea Fornasiero, Oberhaupt des Generalstabes der Luftwaffe vernommen, der Folgendes erläutert hat:

die Anwesenheit der amerikanischen Kräfte in Italien ist durch bilaterale Abkommen geregelt, die meist in den 50er-60er Jahren abgeschlossen wurden und die zur Zeit abgeändert werden, gemäss dem *Shell agreement* von 1995, das zwischen dem italienischen Verteidigungs-Ministerium und dem Verteidigungs-Department der USA abgeschlossen wurde. Dieses Abkommen stellt eine Wende der Philosophie der militärischen Abkommen dar, vor allem in Bezug auf die Klassifizierung der Geheimhaltung, und enthält Grundsätze der täglichen Verwaltung der zum Gebrauch zugelassenen Stützpunkte und der Infrastrukturen. Die Entwürfe der militärischen Teilvereinbarungen werden noch verarbeitet und die endgültige Ratifizierung ist noch nicht vollzogen worden: zuerst muss die Unterfertigung seitens des Verteidigungs-Ministeriums des Zusatzprotokolls zu dem *Infrastructure agreement* (BIA) erfolgen, das die Leitvereinbarung für die neuen politischen, die amerikanische Anwesenheit in Italien legitimierenden Abkommen ist;

mit dem Beginn der Operationen auf dem ehemaligen Jugoslawien, im ersten Halbjahr 1993, und der zahlreichen Anwesenheit von alliierten Beständen hat der SMA bezüglich des Problems der Umweltschäden, die eine solche Tätigkeitssteigerung verursachte, weitere Einschränkungen der Tätigkeitszeiten, der Zahl der genehmigten Flüge und der Flughöhen, die bei Tag nicht unter 500 Fuss und bei Nacht nicht unter 1000 Fuss sein sollten, beschlossen; er hat dann eine beschränkende Revision der für die alliierten nicht bereitgestellten Flugzeugen anwendbaren Vorschriften veranlasst und dabei die NATO-Befehlshaber auf die Notwendigkeit aufmerksam gemacht, sowohl « das Zeitfenster » der Ausbildungsflüge als auch die Durchführung der Tiefflug-Ausbildung einzuschränken, durch die Herstellung einer Regelung der operativen Ausbildung, die die Sicherheit der Flüge und die bestmögliche Einschränkung der Lärmbeschädigung berücksichtigt,

und durch die Aufforderung auf eine strenge Einhaltung derselben. Trotzdem kamen zahlreiche Mitteilungen von Privatleuten, die manchmal sogar als Anzeigen formalisiert wurden, die eine anstrengende Ermittlungstätigkeit veranlasst haben. Die Meldung vom 21. April 1997 (SMA/175), die eine so tiefgreifende Rolle im Cermis-Geschehnis gespielt hat, war in der Tat eine informative Meldung; wäre sie befehlend gewesen, wäre ein NOTAM erlassen worden. Sie wurde an Vicenza gerichtet und an Martina Franca zugesendet nur als Information, denn Vicenza kontrollierte alle operativen Flüge in Bosnien. Aufgrund der Abkommen gehörten die Ausbildungsflüge zur nationalen Kette, während die operativen zum NATO-Netz gehörten. Die Meldung betraf jedenfalls nicht die Sicherheit des Fluges sondern die Umweltschäden;

es soll nämlich zwischen der operativen Tätigkeit und der Ausbildungstätigkeit unterschieden werden. Für die tatsächliche operative Tätigkeit und die operative streng national begründete Ausbildungstätigkeit waren die ROC zuständig. Zur Zeit des Unfalles befand sich die Streitkraft in einer Phase der Veränderung; die Struktur der Führung und der Kontrolle, die früher den ROC der 1. Und 2. Flugabteilung anvertraut war, hatte sich auf den alleinigen ROC von Martina Franca konzentriert, in der Erwartung, dass der COFA-CO von Poggio Renatico die völlige Kontrolle der Flugtätigkeit übernehmen würde. Anders ist die Befehls- und Kontrollkette für den Einsatz der Luftfahrtrkräfte der NATO im Zusammenhang mit den Operationen in Bosnien, die der V ATAF Vicenza obliegt, mittels « *Combined air operation center* ». Die Führung von Vicenza war verantwortlich für die tägliche Einräumung der Flugtätigkeit der betroffenen Abteilungen, bezüglich sowohl der effektiven Operationen im Operationsgebiet, als auch der spezifischen die Durchführung der bosnischen Operationen bezweckenden Ausbildungstätigkeit. Vicenza konnte daher keinen Ausbildungsflug genehmigen: aufgrund der Abkommen wurden die Ausbildungsflüge der nationalen Befehlskette zugewiesen. Der angeklagte Flug gehörte der Operation DG aber war nicht für eine DG-Mission geplant; deswegen schien es nicht regelwidrig, dass die Genehmigung bei Martina Franca einwandfrei beantragt wurde, da der Flug in die Flüge vom 31° FW einbezogen wurde. Bezüglich der 11 von den für die Operation DG wiederangesetzten Flugzeugen durchgeführten Missionen, die zu den 449 Tiefflug-Missionen der folgenden drei Monate gehörten, darunter 46 amerikanische (wovon 84, darunter 27 amerikanische, die Provinz Trient betrafen), flogen sie vermutlich nach den Sicherheitsregeln, anderenfalls hätte man es festgestellt. Die nicht ansässigen Flugzeuge konnten ausserdem eine gewisse Zahl von Ausbildungsmissionen unternehmen, wenn diese in den normalen Flugplan eingefügt waren, und diese Missionen wurden genehmigt oder nicht, je nachdem, ob sie im Prozentsatz der erlaubten Missionen einbezogen waren. Sie konnten nicht durchgeführt werden, wenn der Flugplan der V ATAF zugesendet wurde; wenn aber die normale Linie verfolgt wurde, dann hiess es, dass es sich um ein wiederangesetztes Flugzeug handelte, das eine Ausbildungsmission durchführen durfte;

bezüglich des Fluges vom 3. Februar, betrug die vorgesehene Route in der betroffenen Strecke eine Flughöhe von 2000 Fuss; es bestand keine Wetterlage, die eine Ausweichung aus der Route oder eine Senkung der Flughöhe zwecks Boden-Sichtkontrolle verlangte, man muss daher vermuten, dass die Nicht-Einhaltung der Begrenzungen ausschliesslich auf das im Unglück verwickelte Personal zurückzuführen ist;

bezüglich der Aufträge des Kommandanten von Aviano, war dieser verpflichtet, die Flugpläne zu kontrollieren, dass diese denjenigen für das Gebiet geplanten entsprachen – es gab dafür ein entsprechendes Kennzeichen – und dass die Zahl der Flüge gleich oder geringer war als die für den Stützpunkt autorisierte; dann sollte er alles der ROC-Führung von Martina Franca übermitteln, die diese Strecken entsprechend aller von den anderen Berichten erhaltenen Meldungen dekonfliktierte. An jenem Tag fand die Kontrolle statt; jener Flug wurde nämlich berichtet, da in der automatischen Abfassung die Route des vorherigen Fluges bezeichnet war. Der Unterfeldwebel hat den Kapitän angerufen, der die Berichtigung autorisiert hat. Martina Franca hat bloss festgestellt, dass die Route in der Zahl der für Aviano autorisierten Zahl der autorisierten Missionen einbezogen war und dass sie andere Routen nicht störte; danach wurde der Flug autorisiert;

sofort nach dem Unglück fand ein weiterer Eingriff statt, mit der Festsetzung anderer Begrenzungen, und zwar die Mindesthöhe von 2000 Fuss (circa 600 Meter) für die Flüge im gesamten Alpenbogen und Flugverbot unter 13.000 Fuss (circa 4.300 Meter) von Meereshöhe in einem Gebiet von ungefähr 30 Km. um die Gemeinde Cavalese herum und Verdoppelung der Mindest-Flughöhen im restlichen Nationalgebiet (ausser der Ausbildungsgebiete über dem Meer). Man hat sodann die Kontrolle verstärkt, durch engmaschige Verbreitung im Nationalgebiet eines « Formulars zur Anzeige des Überfluges »; es wurde auch eine Richtlinie erlassen, zum Zweck der Errichtung eines weiteren Informationskanals über die für nicht ordnungsgemäss gehaltenen Überflüge, infolge eventueller Anzeigen von Bürgern oder von Polizeibehörden. Der Cermis-Unfall hat ausserdem das Erfordernis einer Überprüfung hervorgehoben, die einer Italien-USA Kommission (Tricarico-Prueher) vom Ministerpräsident anvertraut wurde, welche zum Ergebnis gebracht hat, wirksamere Verfahrens-Normen und strengere Begrenzungen für die Tiefflugausbildung der amerikanischen Flugzeuge festzustellen, die dann auf alle ausländischen eventuell auf das Nationalgebiet angesetzten Abteilungen ausgedehnt wurden. Darunter die Verbindlichkeit für die Festsetzung einer verantwortlichen militärischen Behörde, auch gegenüber der italienischen Führung, die bestätigen soll: die Kenntnis seitens der Besatzungen der Regeln über die Tiefflug-Tätigkeit; den Besitz derselben Besatzungen von den erforderlichen Ausbildungsfähigkeiten für die zugewiesenen Missionen; die durchgeführte Planung gemäss den italienischen entsprechenden Regelungen und gemäss den nationalen Flugfahrtskarten. Besagte Behörde wurde von den USA für Aviano mit dem Kommandanten des

31° FW identifiziert. Die Flüge werden in den Tagesflugplan des Befehlsstabes vom Gastgeber-Flughafen eingefügt, der dann dem CO-FA-CO zwecks Genehmigung übermittelt wird. Die ausländischen in Italien ansässigen Behörden dürfen Tiefflug-Ausbildung ausüben, wie von den bilateralen und den NATO-Abkommen vorgesehen, in den Grenzen der 25% der genehmigten wöchentlichen Flugtätigkeit und für die vorläufig wiedereingesetzten zu der Tiefflugtätigkeit zugelassenen Abteilungen darf diese keineswegs den Alpenbogen betreffen. Die Besatzungen erhalten vor jeder Flugtätigkeit auf italienischem Gebiet ein *briefing* über die Regeln und die Verfahren des Tieffluges von einem qualifizierten Vertreter der Luftwaffe oder von einer anderen Militärmacht oder -Korps des italienischen Staates, gemäss der Begrenzungen und der Vorschriften, die in den Richtlinien enthalten sind und/oder mittels NATAMs erlassen wurden.

Am 5. April 2000 wurde der Kommandant des Militärflughafens Aviano vernommen, der Folgendes erläuterte:

die Hauptpflicht des Kommandanten von Aviano besteht in der Überprüfung der strengen und korrekten Anwendung der geltenden bilateralen Abkommen, die die Begrenzungen und die Verbindlichkeiten der amerikanischen Anwesenheit im Stützpunkt festsetzen. Die Eingriffsbereiche sind die Flugtätigkeit im allgemeinen, die Luftverkehrs-Dienstleistungen (wofür der italienische Kommandant der Hauptverantwortliche ist), die Kontrolle der zahlenmässigen Anwesenheit des zivilen und militärischen amerikanischen ansässigen und vorläufig anwesenden Personals, die lokale Verteidigung und die Sicherheit der Einrichtungen, die Beziehungen mit den Militär- und Zivilbehörden des Ortes und die Einhaltung der besonderen Richtlinien, die von einer höheren Behörde erlassen werden;

nach dem tragischen Geschehnis wurden die Mindesthöhen für die Tiefflüge verdoppelt; es wurde eine Flugverbotzone bis 13.000 Fuss in der Umgebung von Cavalese im Umkreis von 30 Kilometern beschlossen; es wurde die Notwendigkeit des positiven Radarkontaktes erläutert, wo die Bodenlage es erlaubt, während der gesamten Missionsdurchführung; es wurde die Verbindlichkeit der italienischen Flugkarten für jede Planung festgesetzt; es wurde beschlossen, dass jede wiederangesetzte Abteilung ein *briefing* über die Regeln des Tieffluges in Italien von dem zuständigen Personal der Luftwaffe erhalten soll. Die bilaterale italo-amerikanische Kommission Tricarico-Prueher hat darüber hinaus sieben Empfehlungen formuliert, die der Generalstab der italienischen Luftwaffe und der Generalstab der USA aufgenommen haben und die vollstreckbar geworden sind;

es gibt zweierlei Flugtätigkeiten: diejenige, die von einer amerikanischen ansässigen Abteilung, der 31° FW, durchgeführt wird, deren Anwesenheit von einem bilateralen Abkommen über die Begrenzungen und die Verbindlichkeiten ihres Raumes geregelt wird; diejenige der drei NATO-Abteilungen, die im Balkan tätig sind. Während die ersten zur Ausbildungstätigkeit auf nationalem Gebiet befugt sind, sind es die anderen nicht: in der Tat fliegen sie von Aviano ab,

aber ihre Tätigkeit wird ausserhalb der italienischen Hoheitsgewässer und Luftraum durchgeführt. Was die Tätigkeit des 31° FW anbetrifft, interveniert die Führung des Flughafens Aviano auf verschiedene Weise in den Phasen der Planung; was die NATO anbetrifft, sind die Zuständigkeiten der Führung des Flughafens Aviano sehr nebensächlich, denn diese Abteilungen führen keine Tätigkeit auf nationalem Gebiet durch, es ist jedoch italienische Pflicht, ihnen das *briefing* über die Lokalverfahren, über die Regeln der laufenden Operationen und über die für die laufenden Übungen angewendeten Anweisungen zu liefern.

Am 3. Mai 2000 hat die Enquete-Kommission den Militär-Flughafen Aviano besucht. Es wurden verschiedene Erklärungs-*briefing* vorgenommen. Der italienische Kommandant des Flughafens, Oberst Tudini, hat die Organisation des Flughafens, die hauptsächlich Aufträge der einzelnen Strukturen und die Anwendungen des Berichtes Tricarico-Prueher erklärt; Gen. Daniel Darnell, Kommandant des 31° FW, hat die Mission des 31° FW in Aviano zusammenfassend betrachtet; Oberst Jeffrey Eberhard, Kommandant der operativen Gruppe vom 31° FW, hat die für den Tiefflug angewendeten Verfahren beschrieben, gemäss den Empfehlungen des Tricarico-Prueher-Berichtes.

Am 10. Mai 2000 hat die Enquete-Kommission Gen. Arnaldo Vannucchi vernommen, der Folgendes erläutert hat:

er hat das Amt des Kommandanten der V ATAF im Oktober 1996 übernommen und in dieser Eigenschaft war er verantwortlich, gegenüber dem Kommandanten der alliierten Luftkräfte in Süd-Europa, für die Durchführung der Luftoperationen in Bosnien, die durch den CAOC erfolgte, welcher die operativen Missionen in Bosnien und die Ausbildungsmissionen (wie *Cat Flag* und *LAO – Local area orientation*) für die an die NATO zugewiesenen Abteilungen plante und befahl, in Vorbereitung der Flugtätigkeit im ehemaligen Jugoslawien. Besagte Missionen wurden in einem Missionsbefehl (ATO) einbegriffen, der täglich vom CAOC erlassen wurde. Im ATO waren auch die Tiefflugmissionen einbezogen, die die der NATO zugewiesenen und in Italien wiederangesetzten Abteilungen zur Instandhaltung der Flugfähigkeit der Piloten beantragten, gemäss sowohl der nationalen vom Generalstab der Luftwaffe festgesetzten Regeln für die Tiefflüge als auch der Mengenbegrenzungen der wöchentlich zugelassenen entsprechenden Flüge. Jede Flugtätigkeit der in die italienischen Stützpunkte für die die SFOR unterstützende Mission wiederangesetzten Flugbestände sollte vom CAOC autorisiert werden. Der CAOC der V ATAF war der Haupt-Referenzpunkt für die Flugtätigkeit der Abteilungen, die die verschiedenen Nationen der NATO zugewiesen hatten;

der Kommandant der V ATAF ist ein operativer Kommandant und interveniert daher in den Operationen und Übungen mit den ihm von der Nation zugewiesenen Beständen. Die der V ATAF oder der NATO in diesem Moment zugewiesenen Mittel fallen unter seine

operative Kontrolle, während die Führung immer bei der Nation bleibt. Der operative Kommandant ist ausgeschlossen aus jeder die Regeln betreffenden Frage. Die zugewiesenen Flugzeuge wissen bereits, wenn sie unter die operative Kontrolle der V ATAF kommen, welches die Regeln über den Tiefflug sind. Der Kommandant der V ATAF konnte nur jeden Morgen, als das *briefing* stattfand, die Vertreter der zwölf Nationen auf die Notwendigkeit der strengen Einhaltung aller Regeln aufmerksam machen;

der Inhalt der Meldung vom 21. April 1997 konnte ausschliesslich die V ATAF betreffen, da sie die einzige zur Erlassung der Genehmigungen der Flüge, einschliesslich der Tiefflüge, befugte war. Dementsprechend erteilte sie sofort nach Erhalt der Meldung die mündlichen Verfügungen bezüglich der Einhaltung der Vorschriften des Generalstabes der Luftwaffe. Da die V ATAF der Haupt-Referenzpunkt für die gesamte Flugtätigkeit der in Italien wiederangesetzten Flugabteilungen ist, hat eine an die V ATAF gerichtete Meldung für den Kommandanten einen Befehlswert und wird daher als ein Befehl betrachtet. Dies galt für den Kommandanten der V ATAF, nicht aber für die anderen, da sie im Genehmigungsverfahren nicht einbezogen waren. Der Kommandant hat die Meldung nicht den verschiedenen von ihm abhängenden Stützpunkten übermittelt, denn in Vicenza befanden sich die nationalen, alle in Italien wiederangesetzten Einheiten vertretenden Offiziere, die für die Ausführung des Befehls verantwortlich waren. Nach Eintreffen der Meldung haben der Stabschef und der Leiter des CAOC die nationalen Vertreter angerufen und ihnen das Tiefflugverbot mitgeteilt. Vom nächsten Tag ab wurden die Tiefflugmissionen verboten. Nach dem Cermis-Unglück, sagte der Leiter des CAOC, als er beim operativen Saal anrief, um zu wissen, was geschehen war, dass gerade als er ihm persönlich das Verbot der Tiefflugmissionen mitteilte, im Computer die sogenannte *training cell* der Tiefflugmissionen gesperrt wurde; diese Sperrung bewirkte die Unmöglichkeit jedes Genehmigungserlasses;

für die Missionen in Bosnien sind im CAOC drei Bildschirme, die fortlaufend angepasst werden, auf denen die Lage der Flugzeuge Sekunde um Sekunde projiziert wird. Diese Operation wird dadurch erleichtert, dass die Flüge sowohl auf dem Hinflug zum Gebiet des ehemaligen Jugoslawien, als auch im Luftraum über dem ehemaligen Jugoslawien, als auch auf dem Rückflug auf mittlerer oder hoher Flughöhe erfolgen; es gibt dann dazu auch ein AWACS, das sie ununterbrochen unter Kontrolle hält. Für die Tiefflüge ist es dagegen, aufgrund der italienischen Orographie, äusserst schwierig die Flugzeuge mit den Radars auf allen Strecken zu kontrollieren. Man kann ihnen nicht Minute um Minute folgen. Die Kontrolle ist daher sehr ungewiss;

bezüglich des Fluges vom 3. Februar 1998 hat der amerikanische Kommandant eine Verletzung begangen, da er, obwohl er sich darüber bewusst war, dass die V ATAF ihm die Genehmigung für eine Tiefflugmission verweigern würde, trotzdem besagte Mission in den an Martina Franca übermittelten Tagesflugplan eingefügt hat; letztere hat

keinen Verdacht gehabt, denn der Antrag kam von einer ansässigen Abteilung, dem 31° FW, die zu diesen Flügen autorisiert war. Danach erschien der von Martina Franca autorisierte Flug als regelmässig, es handelte sich um einen autorisierten Tagesflug mit einem eigenen Kennzeichen, der den Radarkontrollen keinerlei Probleme bereitete. Der General hatte keine Kenntnis von dieser « Hintergehung ».

Am 24. Mai 2000 wurde Gen. Leonardo Tricarico, Militär-Berater des Ministerratspräsidenten, Leiter der italienischen Delegation des bilateralen italo-amerikanischen Tricarico-Prueher Ausschusses für die Sicherheit, vernommen, der Folgendes erläutert hat:

der bilaterale Tricarico-Prueher Ausschuss wurde im März 1999 errichtet, infolge der Vereinbarung zwischen Präsident D'Alema und Präsident Clinton, die die jeweiligen Verteidigungs-Minister beauftragten, eine kritische Revision der die Flugtätigkeit auf italienischem Gebiet regelnden Normen vorzunehmen, um Sicherheitskriterien und Massnahmen festzusetzen, zum besseren Schutz der Beachtung der unverzichtbaren Regeln der Flugsicherheit;

was den Inhalt des Berichtes anbetrifft, werden darin einige operative und organisatorische Massnahmen vorgeschlagen, die tiefgreifend die gesetzliche Regelung der ausländischen Flugtätigkeit auf nationalem Gebiet abändern;

operativ gesehen hat der Ausschuss die Anwendung neuer Verfahren für die Ausbildungs-Tiefflüge der amerikanischen Flugzeuge im italienischen Luftraum vorgeschlagen und die Aufhebung der Tiefflüge der nicht ansässigen Abteilungen vorgesehen, ausser für Fälle mit ausdrücklicher Genehmigung; darüber hinaus hat der Ausschuss eine Grenze für diese Ausbildungstätigkeit von 25% der für die ansässigen Abteilungen genehmigten wöchentlichen Flugtätigkeit festgesetzt; dies ist zweifellos die wichtigste Massnahme, denn sie hat in der Tat die Tiefflugtätigkeit auf nationalem Gebiet für die in unserem Land nicht ansässigen Abteilungen aufgehoben;

organisatorisch gesehen hat der Ausschuss Folgendes vorgeschlagen: die Person eines Verantwortlichen bei jeder amerikanischen in Italien wiederangesetzten Abteilung zu bestimmen, die bescheinigt, dass die Flugtätigkeit der amerikanischen Einheiten in unserem Land unter Berücksichtigung der Regeln und der Vorschriften der italienischen Luftfahrt erfolgt (diese Massnahme ist besonders wichtig, denn sie bestimmt die Auferlegung der Verantwortlichkeit auf eine einzelne Person und erleichtert die italienische Kontrolle-Tätigkeit; zugleich bewirkt sie die bessere Kenntnisnahme italienischerseits der vollen Beachtung der Regeln über die Planung und die Durchführung der Flüge); die Anwesenheit von italienischen Offizieren in jeder Abteilung vorzusehen, um den bestmöglichen Informationsfluss zu bewirken und um die Mitteilungen zu erleichtern (diese Massnahme zielt darauf ab, den Informations- und Richtlinien austausch weniger formell und bürokratisch zu machen und die Zusammenarbeit zwischen der italienischen und der amerikanischen Komponente sowie die Integration

der Abteilungen auf unserem Gebiet zu erleichtern); ein italo-amerikanisches Komitee zu errichten, zum Zweck der periodischen Überprüfung aller mit der Flugsicherheit verbundenen Probleme; eine periodische Revision der geltenden Flugverfahren vorzunehmen, um deren Anpassung an eventuelle neuen Erfordernisse zu garantieren; eine Internet-Adresse zu errichten, um dort die aktuellen Informationen über den operativen Raum und über die Regelungen der Flugtätigkeit in unserem Luftraum zur Verfügung zu stellen (diese Massnahme hat noch keine Anwendung gefunden); zum Schluss hat der Ausschuss die Revision und die Anpassung der bilateralen Italien-USA-Abkommen zur Regelung des amerikanischen Gebrauchs der italienischen Stützpunkte empfohlen, damit die Abkommen besser den aktuellen Erfordernissen beider Nationen entsprechen;

fast alle vom Ausschuss formulierten Empfehlungen haben Anwendung gefunden, man soll daher meinen, dass heute das System besser vor eventuellen Unfällen geschützt ist, die mit der Flugtätigkeit auf nationalem Gebiet verbunden sind;

was die Souveränität anbetrifft, existierte an und für sich das Problem nicht: als nämlich unser gesamtes Land, ohne Strukturunsicherheiten, auf seine Souveränität hingewiesen hat, hat es nie Fälle gegeben, in denen diese nicht respektiert wurde;

was die Sachlage vor dem Cermis-Unglück anbetrifft, existierten bereits die Regeln; deren Nicht-Einhaltung bedeutet nicht, dass es keine gute Regeln waren. Der Ausschuss hat nach dem Geschehnis versucht andere Regeln festzustellen, die noch wirksamer solche Geschehnisse verhindern konnten. Die Aufhebung der Flüge für die nicht ansässigen Abteilungen insbesondere ist darauf begründet, dass es niemandem möglich ist, in einem so schwierigen und vielfältigen Gebiet wie das italienische die erforderlichen Kenntnisse und Bildungselemente zu erwerben, die ihm gestatten, fehlerfrei in Italien zu fliegen. Die ergriffenen Massnahmen stellen daher eine Besserung der Regeln dar, die aber bereits gut waren;

was die Befehlskette anbetrifft, war sie zweifellos schwach, die Struktur war durchdringbar und tatsächlich ist es geschehen, dass der Flug vom 3. Februar in den Tagesflugplan eingefügt worden war, während er in ein *task order* der NATO-Führung mit Sitz in Vicenza eingefügt werden sollte. Wenn dies geschehen ist, hat es die Struktur natürlich gestattet, deshalb kann eine strengere Kontrolle aufgrund klarer, detaillierter und angepasster Abkommen, mit einer zwischenstufigen Überprüfung und mit der Verantwortungs-Belehrung der Besatzungen nur eine höhere Sicherheit für die Zukunft begünstigen;

bezüglich der Meldung vom 21. April 1997 (SMA/175) bedeutet das Adressat zur Kenntnis die nicht-befehlende Prägung derselben. Man kann eventuell zu verstehen versuchen, warum die Meldung an einige zur Kenntnis und an andere aus Zuständigkeitsgründen übermittelt wurde.

am 31. Mai 2000 wurde Gen. Mario Arpino, Staboberhaupt der Verteidigung vernommen, der Folgendes erläutert hat:

in seiner Eigenschaft als Staboberhaupt der Luftwaffe zur Zeit des Geschehnisses wiederholt er, wie bereits im Gespräch mit dem Militär-Staatsanwalt von Padua erklärt, dass das Telegramm vom 21. April 1997 (SMA/175), das eine zentrale Rolle im Geschehnis gespielt hat, eine befehlende Prägung weder gegenüber der NATO-Behörden hatte, denen es zugesendet wurde, noch gegenüber den Nationalbehörden, denen es nur zur Kenntnis weitergeleitet worden war. Durch diese Meldung wurden nur Lösungen vorgeschlagen, um die von der steigenden Ausbildungstätigkeit der Tiefflüge verursachten Umweltschäden zu vermindern: man wollte keineswegs die mit der Flugsicherheit verbundenen Probleme in Betracht ziehen, sondern nur den Erfordernissen der Bevölkerung entgegenkommen. Hätte man Befehle erteilen wollen, hätte dies ausdrücklich erfordert, dass der COA/COM und der Kommandant von Aviano, abweichend von den organischen Tabellen, jede Tiefflugtätigkeit hätte direkt ablehnen sollten;

sofort nach dem Unfall, aufgrund der emotionalen Folgen, ist eine befehlende Prägung der Meldung hervorgekommen, vermutlich aus einem starken Schuldgefühl, weil man der Meldung keine Verbotsbedeutung gegeben hatte, sogar unter Entstellung ihres Sinnes. Solche Auslegungen kamen tatsächlich von verschiedenen Offizieren, auch höheren Ranges. Jedoch entsteht eine solche Auslegung aus einer einseitigen Betrachtung der Probleme. Man muss nämlich zwei grosse Kategorien streng unterscheiden: die NATO-Missionen für Bosnien, die sowohl NATO- als auch nationale Missionen sein konnten und die daher durch den CAOC von Vicenza liefen, und alle anderen, die aus verschiedenen Erfordernissen entstanden (Flüge zur Kontrolle oder zur periodischen Ausbildung), die nichts mit der NATO und mit Bosnien zu tun hatten und die regelmässig in den Tagesflugplan eingefügt wurden, der von dem COA/COM von Martina Franca genehmigt wurde. Vermutlich haben Vannucchi und Tricarico, als ex-Kommandanten der NATO, in einer NATO-Perspektive gedacht: sie sollten nicht die Missionen des PVG leiten, sondern nur die Missionen des CAOC, die angeklagte Mission war keine CAOC-Mission, denn die Computers hätten sie, falls sie beantragt worden wäre, abgelehnt. Daher lässt sich schliessen, dass sie sie niemals genehmigt hätten. Die Eintragung unter die Flüge des 31° FW erklärt sich dadurch, dass alle Missionen von Aviano vom 31° FW koordiniert waren;

man bestätigt daher, dass die Verantwortung im Mangel an Kontrolle gesucht werden soll, seitens des 31° FW, in dem Kenntnisstand der Regeln und Vorschriften, die die wiederangesetzten Besatzungen beachten sollten. Die mangelhafte Anwendung der Verfahren darf nicht unterschätzt werden, obwohl die direkte Ursache der Tragödie die Undiszipliniertheit des Piloten war;

der Ausschuss Tricarico-Prueher hat später festgestellt, dass die Abkommen bezüglich der Befugnisse des italienischen Kommandanten lückenhaft waren; der Ausschuss hat auch verschiedene Änderungen

vorgeschlagen, um die präventive Tätigkeit zur Sicherheit und zur Kontrolle der Flüge zu stärken: dies war aber im voraus nicht feststellbar, als die Sicherheitsregeln und -vorschriften jedenfalls genau und klar waren. Hätte man sich an diese Regeln, auch an die minimalen, gehalten, hätte sich die Tragödie nicht ereignet;

bezüglich der Rechtsordnung sollen folgende Vereinbarungen betrachtet werden: *Shell agreement* von 1995, der aus dem *Basic infrastructure agreement* (BIA) stammt, abgeschlossen 1954, der die Italien-USA-Beziehungen regelt, in Bezug auf die italienischen den amerikanischen Kräften in Italien zum Gebrauch zugelassenen Stützpunkte und der keine Nebenvereinbarungen für die drei Streitkräfte vorsieht, sondern die Abfassung und die Revision der *Technical agreement* (TA) für jeden benutzten Stützpunkt. Diese technischen Vereinbarungen können nicht vor der zuständigen politischen Zustimmung formalisiert werden, die nach der heutigen Orientierung durch die Abfassung von Zusatzprotokollen (PA) zum BIA sich konkretisieren wird. Das BIA ist daher die Hauptvereinbarung und gerade durch die Revision, zuerst der BIA-Zusatzprotokolle seitens der politischen Behörden und dann der *Shell agreement*-TA seitens der militärischen Behörden, werden der Grundsatz und die Weise der Anwendung der nationalen Souveränität festgesetzt. Diese Protokolle und die TA werden auch die Ergebnisse des Ausschusses Tricarico-Prueher enthalten sollen, und zwar strengere Regeln und genauere Verantwortlichkeiten sowohl für die amerikanischen als auch für die italienischen Befehlsstäbe. Es wird jedoch geklärt, dass diese gesamte Gesetzgebung die Kontroll-Fähigkeit über die amerikanischen ansässigen Stützpunkte zwar stärkt, jedoch nicht das ändert, was bereits im BIA klar festgesetzt war, und zwar, dass die Flugtätigkeit der ansässigen Abteilungen aus nationalem Gebiet den nationalen Regeln und Vorschriften unterworfen ist. Dies war bereits vorgesehen und genügte eigentlich, um die Tragödie zu vermeiden;

die zweite zu betrachtende Vereinbarung ist das *Memorandum of understanding* (MOU), abgeschlossen am 15. Dezember 1995 zwischen dem Verteidigungs-Ministerium und dem Generalstab der alliierten Kräfte in Europa (SHAPE), bezüglich der logistischen, den ausländischen transitierenden oder vorläufig in Italien ansässigen Kräfte gelieferten Unterstützung. Dieses MOU, das zur Formalisierung der logistischen und finanziellen Aspekte der Tätigkeiten der Abteilungen von allen an den Bosnien-Operationen teilnehmenden und auf nationalem Gebiet tätigen Nationen diente, wurde im Laufe der Zeit wiederholt und angewendet auch für die späteren Operationen, bis zu den aktuellen SFOR und KFOR, jeweils in Bosnien und in Kosowo. Darauf folgend wurden aus dem MOU drei Nebenvereinbarungen für die drei Streitkräfte abgefasst, jedoch wurden diejenigen für die Marine und für das Heer vervollständigt, da sie sehr begrenzt sind, während diejenige für die Luftwaffe, aufgrund ihrer Vielfältigkeit, immer noch nicht unterfertigt wurde. Der eigentliche Grund der Nicht-Unterfertigung seitens der Luftwaffe bestand und besteht aus den von den ausländischen Gegenparteien ausgedrückten Schwierigkeiten, bezüg-

lich der von denselben nicht immer und nicht völlig gebilligten italienischen, Belastungen auferlegenden Vorschläge. Diese Situation wurde teilweise durch *local arrangements* zwischen dem italienischen Kommandanten und dem Kommandanten der Gastabteilung gelöst, um die logistischen und die finanziellen Erfordernisse bei den verschiedenen Stützpunkten zu bestimmen. Dies erfolgte in allen Stützpunkten, ausser in Aviano, aus dem Grund, dass die zusätzlichen oder die für die Bosnien-Operationen wiederangesetzten Flugzeuge sich an die amerikanischen ansässigen Stützpunkte angeschlossen haben, die bereits durch das BIA geregelt waren. Daher die verschiedenen Verantwortlichkeiten des italienischen Kommandanten von Aviano gegenüber denjenigen der anderen italienischen Kommandanten. Die Nicht-Unterfertigung der Vereinbarungen entsteht also nicht etwa aus einer mehr oder weniger starken Unterstellung der Luftwaffe gegenüber den Amerikanern, und auch wenn die Vervollständigung dem italienischen Kommandanten von Aviano mehr Macht gewährt hätte, hätte sie jedoch nicht vermeiden können, aufgrund der vorwiegenden logistischen Prägung, dass eine so schwere Disziplinverletzung, wie es diejenige war, die die Tragödie verursacht hat, begangen würde;

bezüglich der Anzeigen der Tiefflüge, sind diese oft auf dem Eindruck des Mannes von der Strasse begründet, der nach seinem Gefühl, nach dem Lärm und nach der Geschwindigkeit oft falsch beurteilt, indem er weder Instrumente noch Kenntnisse besitzt, um die Flughöhen zu messen oder etwa unter 500, 750 oder 1000 Fuss zu unterscheiden, dazu in einem orographisch schwierigem Gebiet. Die Luftwaffe ist jedenfalls mit Männern und Mitteln stark engagiert, um den Anzeigen von möglichen Unfällen durch entsprechende Ermittlungen nachzukommen; es wurde im 1995 auch ein Hohes Institut für die Flugsicherheit errichtet, das für die Ausbildung des zivilen und militärischen Personals bezüglich der Vorsorge, der Flugsicherheit und auch der Ermittlungstätigkeit sorgt;

bezüglich der Anwendung der Tricarico-Prueher-Abkommen wurde die Internetadresse noch nicht errichtet und die Anpassung der technischen Vereinbarungen (TA) wurde noch nicht vervollständigt. Bis jetzt wurde das Militär-Abkommen noch nicht verhandelt, da zuerst das Abkommen für Sigonella abgeschlossen werden soll, das als Leitabkommen für alle einundzwanzig Abkommen der amerikanischen Stützpunkte dienen wird.

Am 7. Juni 2000 hat die Enquete-Kommission Oberst Orfeo Durigon der Militär-Luftwaffe vernommen, der Folgendes erläutert hat:

er war der italienische Kommandant des Stützpunktes Aviano vom 29. September 1997 bis 29. Juli 1999, mit dem Auftrag, hauptsächlich die Anwendung der bilateralen Abkommen zu kontrollieren: das *Technical agreement* und das *Memorandum of understanding*, die jeweils von 1994 und von 1993 waren. Er hatte darüber hinaus folgende Aufträge: die Sicherheit des Flughafens zu garantieren, durch die Integration der amerikanischen und der italienischen Ressourcen

für den Flughafen-Asphaltboden; die Verbindung zwischen den alliierten Militärbehörden, den Zivilbehörden und den Polizeikräften, die sich ausserhalb des Flughafens befinden, herzustellen; zusammen mit dem italo-amerikanischen *team* den begrenzten Raum um den Flughafen, CTR benannt, von Aviano zu kontrollieren; die eventuelle von den Abteilungen geforderte Unterstützung zu liefern, wenn es ihm möglich ist, wenn nicht, durch Ersuchen bei den Vorgesetzten; das Funktionieren aller Einrichtungen des Flughafens zu garantieren. Seine Aufgaben waren also vorrangig logistisch und nicht operativ, die dem amerikanischen Kommandanten obliegen, der eine Flugabteilung hatte. Der italienische Kommandant hatte keine Flugabteilung, hatte keine Ausbildungsbefugnisse gegenüber den alliierten Besatzungen, die dem amerikanischen Kommandanten anvertraut waren. Er wurde im internationalen Ausschuss zur Ermittlung über das Cermis-Unglück als Mitglied ernannt und er hat vor allem die Funktionen des Betrachters, des Mitarbeiters, des Dolmetschers ausgeübt; er durfte ausserdem jede Frage stellen und jedes Dokument einsehen. Der Ausschuss hat versucht, dem Piloten Fragen zu stellen, der sich aber die Antwort verweigert hat und nur eine Erklärung erlassen hat, in der er seine Trauer ausdrückte und behauptet hat, er hätte die Normenverletzung nicht vorsätzlich begangen. Oberst Durigon erläutert, dass in der letzten Seite der Zusammenfassung des Abschlussberichtes des Ermittlungsausschusses behauptet wird, dass der Pilot sogar auf zwei Strecken die Mindesthöhen nicht eingehalten hat;

bezüglich des Ausstattungsgerätes des Flugzeuges handelte es sich nicht um einen Flugschreiber im modernen Sinn des Wortes, sondern um ein Gerät der alten Generation, das hauptsächlich taktische Informationen über die Aufnahme von elektronischen Daten im elektronischen Krieg liefert. Die gelieferte Schriebe dieses Gerätes war ungenau, weswegen eine Berechnung erforderlich war, um die Höhe vom Boden bestimmen zu können;

bezüglich der Beziehungen zwischen den *Marines* und der Führung vom 31° FW kam jedes in Aviano landende Flugzeug unter die Zuständigkeit des Kommandanten vom 31° FW und hing daher unmittelbar von ihm ab, um die Informationen zu bekommen, auch wenn es einem anderen Korps zugehörte. Diese Befugnisse wurden von dem Ausschuss Tricarico-Prueher noch verstärkt, es steht jedoch schon im *Memorandum of understanding*, dass der USA-Kommandant für die gesamte amerikanische Flugtätigkeit zuständig ist. Der Stützpunkt steht jedenfalls unter italienischer Souveränität; dies wurde niemals bezweifelt; zwischen dem italienischen und dem amerikanischen Befehlsstab bestand immer eine Stimmung der engsten Zusammenarbeit. In dem *briefing* zur Vorstellung des Geschwaders an die verschiedenen Gäste zeigt zum Beispiel der amerikanische Kommandant das Bild des italienischen Kommandanten, mit der Erklärung, dass dieser der italienische Kommandant von Aviano ist und mit der Beschreibung der Organisation des Stützpunktes;

er erinnert daran, dass er keinerlei Beziehung mit der V ATAF hatte und daher keine Kenntnis der von derselben an die wiederan-

gesetzten Abteilungen erteilten Befehle hatte. In seiner Eigenschaft als Kommandant des Stützpunktes gehörte er zu einer einzigen informationellen nationalen Kette; eine seiner Aufgaben war, dem COA/COM von Martina Franca die Informationen über die nationale Ausbildungstätigkeit zwecks Genehmigung zu übermitteln. Diese Kette wurde respektiert. Falls es andere Befehle gegeben hätte, hätte er darüber jedenfalls nichts gewusst, da er der Informationskette der NATO nicht zugehörte und von der V ATAF nichts bekam. Er wusste jedoch, dass die Ausbildungstätigkeit der wiederangesetzten Abteilungen, schon ab 1991, genehmigt worden war und die normalen italienischen Verfahren befolgen sollte: die Flüge sollten in den PVG eingefügt werden, was in der Tat erfolgte und der italienischen Kette entsprach;

in den vier Monaten vor dem Unglück kamen vier Informationsersuchen über eventuelle ordnungswidrige Flüge seitens der oberen Behörden. Verfahrensgemäss übermittelte der ROC das Informationsersuchen; die Abteilung überprüfte die Flugpläne des betroffenen Tages, um festzustellen, wer in diesem Gebiet fliegen konnte. Wenn festgestellt wurde, dass jemand zu dieser Zeit sich in diesem Gebiet befinden konnte, verständigte die Abteilung sofort die Amerikaner und beantragte einen Bericht über den betroffenen Flug. Die Amerikaner lieferten den Bericht, der dem ROC übermittelt wurde. In den vier Monaten seiner Beauftragung als Kommandant vor dem Unglück hat er weder telefonische noch von Bürgern oder Behörden stammende Anzeigen erhalten. Danach haben die Amerikaner die Tiefflüge fast ein Jahr lang aufgehoben.

Am 9. Juni 2000 begab sich eine Delegation der Enquete-Kommission, geleitet vom Vice-Präsidenten On. Luigi Olivieri und zusammengesetzt aus den Abgeordneten Onn. Boato, Saonara, Fontan, Mitolo und Detomas, nach Trient und hat in freier Anhörung Giovanni Trettel, Sergio Vanzo und Pater Angelico Boschetto vernommen, die über verschiedene Fälle von Tiefflügen in Val di Fiemme berichteten. Der Vice-Präfekt des Regierungs-Kommissariates Trient, Stelio Iuni, der desgleichen in freier Anhörung vernommen wurde, hat der Delegation Unterlagen über Anzeigen bezüglich Tiefflüge nach dem Unglück vom 3. Februar 1998 ausgehändigt. Es sind folgende Elemente hervorgekommen:

in seiner Zeugenaussage hat Giovanni Trettel, Geschäftsführer der Gesellschaft Alpe del Cermis seit deren Gründung, einen Fall angezeigt, der sich zwischen '67 und '68 ereignete und von dessen Ablauf er Augenzeuge war. Ein Jagdflugzeug war unterhalb der Tragseile der momentan stehenden Anlage geflogen. Die formelle dem Nord-Ost-Kommando Padua zugesendete Protestnote hatte kein Ergebnis;

Pater Angelico Boschetto berichtete, dass er im Herbst 1997 aus dem Fenster der Pfarrei von Molina di Fiemme, die sich 50 Meter über dem Dorf befand, den Oberteil der Flügel eines Militärflugzeuges sah. Ein ähnlicher Fall, wovon er Augenzeuge war, geschah ein Jahr davor, jedoch waren die Tiefflüge (zwischen 50 und 100 Meter) häufig

(ungefähr zwei pro Monat), hauptsächlich bei schlechtem Wetter. Pater Boschetto erzählte auch den Fall – der ihm von einer vor kurzem verstorbenen Frau der Pfarrgemeinde, Valeria Perghel, berichtet wurde – bezüglich eines Tieffluges auf dem See Stramentizzo;

Sergio Vanzo, Gemeinderat in Cavalese seit 1978, war '91 Abfasser einer Anfrage an den Bürgermeister Gilmozzi über die Gefährlichkeit der Flüge und über die diesbezüglichen Beklagungen der Bevölkerung. Nach dem Cermis-Unglück hat er eine Denkschrift bei der Staatsanwaltschaft vorgelegt, da der Bürgermeister von der Gefahr verständigt wurde, aber kein Eingriff stattgefunden hatte. Vanzo hat auch unterstrichen, dass das Problem der Tiefflüge schon mit dem vorherigen Bürgermeister Fontana im 1987-88 diskutiert wurde und ein oder mehrere Telegramme dem Nord-Ost-Kommando der Militär-Luftwaffe zugesendet wurden;

Stelio Iuni, Vice-Präpekt von Trient hat seine direkte Kenntnis der Tiefflüge in Tälern des Trentino bestätigt und hat Unterlagen vorgelegt (zwei Ablichtungen von Briefen und vier Telegramme), die der Präfektur von den Carabinieri infolge der von Bürgern eingereichten Anzeigen zugesendet wurden.

Am 18. Juli 2000 hat die Enquete-Kommission Giorgio Fontana, ex-Bürgermeister von Cavalese von 1978 bis 1990, vernommen, der Folgendes erläutert hat:

am 14. Oktober 1981 um 15,15 Uhr ist vor ihm als Augenzeuge ein Jagdflugzeug nicht mehr als 100 Meter von der Ortschaft Masi di Cavalese entfernt unterhalb der Trageile der Cermis-Seilbahn geflogen. Nach dem Ratschlag der örtlichen Carabinieri-Stelle hat er sodann dem V Kommando Padua eine Protestnote zugesendet, die unbeantwortet geblieben ist. Zwei Jahre danach, im Juli 1983, ist ein ähnlicher Fall geschehen, der von dem Leiter der Baustelle der Gemeinde berichtet wurde.. Der Bürgermeister Fontana hat mit der 1. Fluglegion Mailand Kontakt genommen, die antwortete, dass kein Militärflugzeug in diesem Tag und um diese Uhrzeit durch Val di Fiemme geflogen war. Nach diesem Ereignis sind jedenfalls bis 1990 keine anderen Tiefflüge in Val di Fiemme erfolgt.

Die Enquete-Kommission hat, am Ende der obigen Arbeiten, weitere als erforderlich gehaltene Ermittlungstätigkeiten in den Vereinigten Staaten vorgenommen und hat zu diesem Zweck eine Reihe von Kontakten mit der amerikanischen Botschaft unternommen, die in dem Treffen zwischen dem Präsidenten Jacobellis, dem Vice-Präsidenten Olivieri und dem Botschafter Thomas Foglietta am 19. Oktober 2000 gipfelten.

Die erhebliche Schwierigkeit der Organisation der Mission brachte die Erforderlichkeit hervor, die ursprüngliche Frist um zehn Monate zu verlängern, die von Art. 6 Absatz 1 des Errichtungsbeschlusses auf den 10. Oktober 2000 für den Abschluss der Arbeiten der Enquete-Kommission festgesetzt worden war. Daher wurde ein Vorschlag auf Verlängerung von drei Monaten vorgelegt, der von allen Mitgliedern

der Kommission, sowohl der Mehrheit als auch der Opposition, unterschrieben wurde und der am 10. Oktober mit grosser Stimmenmehrheit verabschiedet wurde.

Eine Delegation der Enquete-Kommission, geleitet von dem Präsidenten Ermanno Iacobellis und zusammengesetzt aus den Abgeordneten Luigi Olivieri, Cesare Rizzi, Marco Boato und Giuseppe Detomas, begab sich nach Washington, wo sie am 20. und 21. November 2000 eine Reihe von Treffen mit den amerikanischen politischen und militärischen Behörden, nach einem vorvereinbarten Programm durchführte.

Am 20. November hat die Enquete-Kommission ein Treffen mit dem Marine-Minister (*Secretary of the navy*), Richard Danzig und dem Vice-Minister desselben Ministeriums, Robert Pirie gehabt.

Die anderen Mitglieder der amerikanischen Delegation waren: Gen. Michael Williams, Kommandant-Assistent (*Assistant Commandant*), des Marines Korps; Gen. Fred McCorkle, Vice-Oberhaupt der Luftwaffe (*Deputy Commandant Aviation*) des Marines-Korps; Oberst Bruce Albrecht, der Luftwaffe des Marines-Korps (*USMC Aviation*); Gen. Joseph Composto, Militär-Staatsanwalt (*Justice Advocate General*) des Marine-Korps; Oberst Kevin Winters, Militär-Staatsanwalt (*Justice Advocate General*) des Marine-Korps; Oberst Gary Sokoloski Militär-Staatsanwalt (*Justice Advocate General*) des Marine-Korps; Kapitän Jim Norman Militär-Staatsanwalt (*Justice Advocate General*) der Marine; Kapitän Jane Dalton, Rechtsberater des Generalstabes (*Comander Joint Chiefs of Staff*); Leutnant Steve Williams, Verteidigungs-Ministerium, Abteilung für italienische Angelegenheiten (*OSD, Italian Desk*); John Reidy, EUCOM, Luftoperationen (*Air Operations*); Major Maria Carty, EUCOM, Abteilung für italienische Angelegenheiten (*Italian Desk*).

Die Enquete-Kommission hat bedauern müssen, dass sowohl die Akten des Verwaltungs-Ermittlungsausschusses «De-Long» als auch die Akten des Gerichtsverfahrens gegen Ashby verschiedene Dunkelfstellen hinterlassen haben, hauptsächlich in bezug auf die Frage der üblichen Einhaltung der erforderlichen Sicherheitsmaßstäbe seitens der amerikanischen Militärkräfte.

Die Delegation der Enquete-Kommission hat dann ihr Bewusstsein über die Tatsache ausgedrückt, dass das Marine-Korps auf die Tragödie achtungsvoll und entschieden reagiert hat; sie hat gleichzeitig auch gemeint, dass sie ihre Arbeit als nicht vervollständigt halten konnte, ohne die Ergebnisse der von demselben Marine-Korps veranlassten Verwaltungs-Ermittlungen in Betracht zu ziehen.

Die Kommission hat sodann bei den amerikanischen Behörden beantragt, Kopie der obenerwähnten Verwaltungsermittlungen und mit Maj. Gen. Ryan und B. Gen. W. G. Bowden, die sie durchgeführt haben, ein Treffen zu haben, um direkt von ihnen eine Bewertung der ermittelten Tatbestände zu erhalten; die Kommission hat auch den Antrag wiederholt, die Akten der Prozesse wegen Justizobstruktion gegen Ashby und Schweitzer zu haben; sie hat auch beantragt, dass die amerikanischen Behörden die Erforderlichkeit in Betracht ziehen, eine Ermittlung über die Flugsicherheit gemäss dem NATO-Standardisie-

rungs-Abkommen (STANAG 3531) zu veranlassen, möglicherweise mit Verzicht auf die Vorbehalte zugunsten der amerikanischen Seite, die im besagten Abkommen enthalten sind.

Die amerikanischen Behörden haben ihr Bedauern für das Cermis-Geschehnis und die Trauer für die Opfer wiederholt und ihre Bereitschaft bestätigt, volles Licht über das Unglück zu schaffen, unter Vorbehalt der Prüfung sämtlicher vorgelegten Anträge und der kurzfristigen Beantwortung derselben. Mit dieser Zusammenarbeits-Gesinnung haben sie mitgeteilt, dass sie die Akten der Prozesse gegen Ashby und Schweitzer an unsere Botschaft in Washington bereits ausgehändigt hatten.

Danach haben die amerikanischen Vertreter verschiedene Berichte vorgelegt und erklärt: einen Bericht über den Unfall in Cavalese und die unternommenen Initiativen zur Feststellung und Bestrafung der Schuldigen; einen Bericht über die mit dem Schadensersatz der Opfer verbundenen Probleme, die geltende Rechtsordnung nach dem Londoner Abkommen und die für die Erstattung in Gang gesetzten Verfahren; einen Bericht über die nach dem Unglück ergriffenen Massnahmen, um die Flugsicherheit zu garantieren und um die Koordinierung zwischen den italienischen Militärbehörden und den amerikanischen Truppen zu bessern, über die Errichtung und die Arbeitsmethode des Ausschusses Tricarico-Prueher; einen Bericht über den Inhalt der vom Ausschuss Tricarico-Prueher formulierten Empfehlungen, um die Sicherheit der Flüge zu fördern und über die von amerikanischer Seite durchgeführten Aktionen, um besagte Empfehlungen zu verwirklichen.

Bezüglich der vom Ausschuss Tricarico-Prueher formulierten Empfehlungen hat die Enquete-Kommission den Antrag wiederholt, sie in das Bereich des *Shell Agreement* für die militärischen Stützpunkte, in denen amerikanische Truppen anwesend sind, einzuschliessen.

Am 21. November hat die Enquete-Kommission mit dem Vice-Stabschef der Verteidigung (*Joint Chief of Staff*) Richard Myers ein Treffen gehabt, der die von Italien im Bereich der NATO ausgeübte Grundrolle wiederholt, die besonders von den neulichen Ereignissen in Kosovo bewiesen wurde. Er hat dann als Flieger seine Trauer für das Cermis-Unglück unterstrichen und hat sich verpflichtet, den Kommissionsanträgen kurzfristig nachzukommen, angesichts der von dem Ende der Wahlperiode bedingten begrenzten Zeiten.

Mit Schreiben vom 14. Dezember 2000 hat der amerikanische Botschafter Thomas Foglietta die Antwort seiner Regierung auf die in Washington formulierten Anträge mitgeteilt. Man bestätigte die absolute Bereitschaft, den technischen und rechtlichen Beistand zur Prüfung der bereits der Kommission übermittelten Unterlagen zu garantieren, aber man musste die Möglichkeit ausschliessen, weitere Unterlagen zu übermitteln, aufgrund der amerikanischen hindernden Rechtsordnung, insbesondere bezüglich des Personalien-Schutzes. Desgleichen musste man die Möglichkeit ausschliessen, eine Ermittlung über die Flugsicherheit gemäss dem NATO-Standardisierungs-Abkommen (STANAG 3531) durchzuführen, denn man hatte bereits eine solche Möglichkeit in Betracht gezogen und man hatte dann beschlos-

sen, eine Ermittlung durchzuführen, mit italienischer Teilnahme an den Arbeiten. Deswegen meinte die amerikanische Regierung, es sei nicht zweckmässig, eine solche Massnahme jetzt zu ergreifen.

Am 12. Dezember 2000 hat die Enquete-Kommission wiederholt Oberst Orfeo Durigon, Kommandant des Stützpunktes Aviano zur Zeit des Unglücks, vernommen. Nach der Mission in den Vereinigten Staaten hat man es für nützlich gehalten, ihn wieder anzuhören, um einige Klärungen über seine Teilnahme an der amerikanischen militärischen Verwaltungs-Kommission zu erzielen, die über das Unglück sofort nach den tragischen Ereignissen ermittelt hat.

Oberst Durigon hat Folgendes erläutert:

er wurde zur Teilnahme an der Kommission vom Oberhaupt des Aeronautikstabes, Gen. Mario Arpino, aufgefordert und er hat an den Arbeiten mit Gleichberechtigung und voller Freiheit teilgenommen;

er erinnert daran, dass die Amerikaner sofort nach dem Unfall eine privilegierte Ermittlung veranlasst haben, an der er nicht teilgenommen hat und von der er die gesammelten Informationen nicht kennt, die die Einholung der Beweise bezwecken sollte, in Erwartung der Hauptermittlung. Er meint jedenfalls, dass man wegen der kurzen verfügbaren Zeiten nur sofortige Erklärungen erhalten hat;

sofort nach dem Unfall, als der Notstand erklärt wurde, sagten die Piloten nicht, die Tragseile der Seibahn angeprallt zu haben, sondern teilten einfach einen hydraulischen Notstand mit. Nachdem er an den Unfallsort eilte, um das Flugzeug zusammen mit dem amerikanischen Oberhaupt der Operationsabteilung zu besichtigen, bemerkte er sofort, dass das Flugzeug ein Tragseil angeprallt hatte und sorgte dafür, es in Sicherheit zu stellen, da es scheinbar wegen Treibstoff- und Ölauslaufes zu brennen anfang. Der Oberst hat die Nachricht des Cermis-Unglücks vom Fernsehen erfahren, nach ungefähr einer Stunde. Während der Arbeiten der Verwaltungskommission haben die Piloten die Fragen nicht beantwortet, sondern bloss sehr allgemeine und sehr untereinander ähnliche Erklärungen und Entschuldigungen erlassen, ohne für die Ermittlung nützliche Informationen zu geben;

bezüglich der von der Kommission durchgeführten Arbeiten, die ungefähr drei Monate dauerten, zuerst sogar mit drei täglichen Sitzungen, hat er daran erinnert, dass alle gleichberechtigt waren und ihre Meinungen offen äusserten und er meint, dass Gen. DeLong die Arbeiten sehr gut geleitet hat. Die Überzeugung von Gen DeLong und auch von der gesamten Kommission war, dass die Besatzung die Regeln vorsätzlich verletzt hatte. Er kann versichern, dass weder auf ihn noch auf andere Kommissare irgendwelcher Druck während der Arbeiten ausgeübt wurde und dass es keine unerlaubten Einmischungen gegeben hat. Bezüglich seines Beitrags zur Ermittlung hat er erläutert, dass er insbesondere die hohe Geschwindigkeit des Fluges, gleich 550 Knoten bemerkt hat, wie die später erfolgten Berechnungen bestätigt haben.