

### TEIL III

## DIE NACH DER TRAGÖDIE DURCHGEFÜHRTEN ERMITTLUNGEN

### 1. DIE VERWALTUNGSERMITTLUNG DER ITALIENISCHEN LUFT-WAFFE

#### *1.1 Vorwort*

Der am 4. Februar vom Befehlsstab der 1. Luft-Region errichtete Ermittlungsausschuss (sog. technisch-formeller Ermittlungsausschuss), der aus Offizieren der A.M. zusammengesetzt war, hat seinen Bericht nach dem STANAG 3531 (Standardvereinbarung) über die Flugsicherheits-Ermittlungen (SV), über Unfälle von Militär-Luftfahrzeugen, die zwei oder mehrere NATO-Nationen betreffen, formuliert.

Besagter Ausschuss hat gleichzeitig mit dem ähnlichen amerikanischen Ausschuss gearbeitet, von dem er verschiedene Informations-elemente erhalten konnte, jedoch nicht Kopie der von diesem zu den Akten erworbenen Unterlagen, die nur als Nachschlagewerk zugänglich waren.

Die Ermittlungstätigkeit betraf die Gebiete, die vereinbar mit dem Ablauf der italienischen gerichtlichen Ermittlung waren und unter Ausschluss der vielen beschlagnahmten Materialien, Gegenstände und Dokumente.

Die in Betracht genommene Ermittlung wurde von der Tatsache bedingt, dass die Besatzungsmitglieder bezüglich des Geschehnisses sich auf die Nicht-Beantwortungsbefugnis berufen haben.

Der Ausschuss hat daher zugegeben, dass er von den direkten Betroffenen keine grundlegenden Daten erwerben konnte, wie zum Beispiel diejenigen mit der Planung und Durchführung der Mission verbundenen, und dass er nicht in der Lage war, den genauen Ablauf der Ereignisse und das Verhalten von den Besatzungsmitgliedern während der Durchführung derselben Mission zu kennen.

#### *1.2 Zusammenfassung des Berichtes über die Ermittlung der A.M. (italienische Luftwaffe)*

Der Bericht enthält die hauptsächlichen Daten bezüglich der wichtigsten Momente der « EASY 01 » benannten Mission: von dem Vor-Flug, dem Abflug des Flugzeuges EA-6B von Aviano, bis zum Aufprall auf die Seilbahn und zur Landung im Notstand. Insbesondere wird darüber berichtet:

das *briefing* der Besatzung vor dem Flug wurde vom Pilot (Hptm. Ashby) und vom Navigator – als operativer Offizier der elektronischen

Gegenmassnahmen (ECMO1 – Hptm. Schweitzer) normal geführt, aufgrund der Zeugenaussage des zur Operation der Gruppe VMAQ-2 im Dienst stehenden Offiziers, der dort anwesend war;

die Operationen vor dem Rollen wurden regelmässig und ohne Schwierigkeiten durchgeführt, sowie der Abflug (obwohl er mit sechs Minuten Verspätung nach der geplanten Zeit erfolgte) und die Radio-Meldungen zwischen der Besatzung und den für die Verkehrs-Kontrolle zuständigen Behörden;

die Kollision des Flugzeuges mit den Tragseilen der Seilbahn hat ihr sofortiges Zerreißen, den darauffolgenden Absturz der Kabine und den Tod der zwanzig transportierten Personen verursacht;

die Schäden an der Struktur des Flugzeuges haben dessen Lenkbarkeit für den Rückflug im Notstand nicht gefährdet.

Der Militär-Ausschuss hat Kenntnis-Elemente über organisatorische, technische und Ausbildungsaspekte gesammelt, die hier folgend wiedergegeben werden.

Organisatorisch gesehen wurde die Mission « EASY 01 », die eine standard Tiefflugstrecke (BBQ) vorsah, die AV047 BD benannt war, am 2. Februar 1998 für den nächsten Tag (mit Abflug um 13,30 Uhr und Rückkehr nach Aviano nach ungefähr 46 Flugminuten) geplant und wurde in den Tagesflugplan (PVG) des 31. Geschwaders FW eingefügt und vom COA/COM von Martina Franca genehmigt. Es wird erläutert, dass die Strecke AV047 BD in der Richtlinie SOP-ADD 8 enthalten ist und Höhen vom Grund (AGL) von 500 Fuss bis zum ersten Punkt, dann die Erhebung auf 2000 Fuss und die Erhaltung dieser Flughöhe für den ganzen restlichen Teil der Flugfahrt vorsieht.

Es werden auch die nationalen Vorschriften erwähnt, die die Tiefflüge betreffen, wie sie in den Meldungen des 1. ROC von Monte Venda am 16. August 1997, des Befehlsstabes von der 1. Luft-Region am 12. Dezember 1990 und des Luftwaffestabes (SMA 322/0175) am 21. April 1997 (letztere bezüglich der Flugzeuge der ausländischen in Italien für die Operationen im ehemaligen Jugoslawien wiederangesetzten Abteilungen) bezeichnet sind, und die amerikanische Vorschrift mit der Mindesthöhe von 1000 Fuss für die Flugzeuge wie EA-6B, die nicht mit der Anlage « *Head Up Display* » (HUD) ausgestattet waren.

Was besagte Meldung SMA/322/0175 anbetrifft, meint man, einige Erläuterungen vorbringen zu sollen.

Besagte Meldung wurde als « Vorschrift » von dem Luftwaffe-Ausschuss in Bezug auf die Organisations- und Ausbildungselemente der durchgeführten Ermittlung erwähnt. Im technischen Bericht ist er wörtlich dargestellt: « Eine Vorschrift, die durch Meldung SMA/322/0175/G39/SFOR (NATO Confidential) am 21. April 1997 erlassen wurde, sieht vor, dass alle Luftfahrzeuge der ausländischen in Italien für die Operationen im ehemaligen Jugoslawien tätigen Abteilungen keine Tiefflug-Ausbildungsmissionen auf italienischem Gebiet und auf den nationalen Hoheitsgewässern durchführen dürfen ». Diese Fassung entspricht nicht gänzlich dem ursprünglichen englischen Text und daher können die Bedeutung und die Zielsetzung derselben Meldung

missverstanden worden sein. Insbesondere scheint es, dass der Ausschuss nicht bemerkt hat, dass die Meldung aus Zuständigkeitsgründen den hohen Befehlsstäben der NATO zugesendet wurde, für die der Inhalt ohne Befehlswert formuliert worden war. Der Ausschuss hat keine Anweisungen über die Elemente geliefert, aufgrund deren der Meldung Befehlswert gegeben würde, sodass diese als selbstverständlich betrachtet wird, ohne weitere Erklärungen und ohne darüber die eventuell interessierten adressaten Führungen oder Behörden zu informieren (den Führungen/Behörden, die sicher gut identifiziert waren und die verpflichtet waren, die Vorschrift zu respektieren oder respektieren zu lassen).

Besagte Meldung, die bekanntlich verschiedenerweise ausgelegt wurde, wurde bei der Anhörung des 31. Mai 2000 vom Oberhaupt des Verteidigungsstabes und ex-Oberhaupt von SMA, Gen. Arpino, als « nicht befehlend » beurteilt, der bei dieser Gelegenheit das Argument ausführlich erklärte.

Schliesslich ergab sich, dass weder das 31. Geschwader FW noch die in Aviano wiederangesetzte Gruppe VMAQ-2 von der Meldung Kenntnis hatten.

Bezüglich der technischen Aspekte, erläutert der Bericht der Luftwaffe, dass das beschädigte Luftfahrzeug EA-6B, Kennzeichen Nr. 16045, angesetzt bei der Gruppe VMAQ-2, seit seiner Wiederanstellung in Italien ungefähr 245 Flugstunden hatte; nach den vorgesehenen Kontrollen und Instandhaltungsarbeiten hatte es keine erheblichen Probleme aufgewiesen. Es erwies sich als flugfähig und geeignet für die vorgesehene Mission, und so war es auch beim Abflug und bis zum Moment des Unfalles (anderenfalls hätte die Besatzung die Mission unterbrochen).

Das Aufnahmesystem an Bord (*Mission recorder*), das die Fluginformationen aufnimmt und verarbeitet (die von einem inertialen Flugfahrtsystem, mit einer Toleranz von 3 Seemeilen pro Flugstunde, und von einem barometrischen System aufgenommen sind) hat sich als funktionsfähig erwiesen. Durch seine Lesung konnte man die hinterlegte Strecke, die Geschwindigkeit und die Flughöhe (über dem Meeresspiegel) ziemlich genau feststellen.

Bezüglich dem Ausbildungs-operativen Profil, ergab sich, dass die Besatzung die geeigneten Ausbildungs-Fähigkeiten besass. Der Pilot hatte keine Tiefflüge in Italien während der Wiederanstellung durchgeführt und sein letzter Tiefflug war vom Juli 1997.

Der Navigator-Operator ECMO1 war das einzige Besatzungsmitglied mit einer Tiefflug-Erfahrung auf italienischem Gebiet. In der Vergangenheit hatte er als Navigator 2 Ausbildungsmissionen durchgeführt, jedoch nicht auf der Flugstrecke AV047 BD.

Die Besatzungsmitglieder verfügten über die im Dokument SOP. – ADD. 8, enthaltenen Elemente, die die Routen und die Flughöhen der besagten Flugstrecke AV047 BD eingehend wiedergab, welche, wie gesagt, eine Mindest-Flughöhe von 2000 Fuss für den gesamten Weg nach der ersten Strecke vorsah.

Auch unter dem sanitären/persönlichen Gesichtspunkt wurde die psycho-physische Tauglichkeit des Piloten und der anderen Mitglieder für die Flugtätigkeit, für die erwähnte Mission und für die Erfüllung der vorgeschriebenen Aufträge festgestellt.

Die Besatzung der Mission « EASY 01 » befand sich nahe der Rückkehr in die USA, nach ungefähr sechs in Aviano verbrachten Monaten, ausser Hptm. Seagraves (ECMO3), der gerade mit einem *Marines*-Kontingent angekommen war, der einer anderen für den Ersatz der Gruppe VMAQ-2 geplanten Einheit zugehörte.

Der Pilot, Hptm. Ashby, war bei seiner Heimkehr in die Vereinigten Staaten zum Umstieg auf das Flugzeug F 18 bestimmt.

Der Ausschuss der Luftwaffe hat festgestellt: die Wetterlage und die örtlichen Verhältnisse waren für den Ausbildungsflug auf der betroffenen Strecke geeignet; es erwiesen sich keine Funktionierungsfehler, keine technischen Probleme oder Havarien, die den Flug hindern konnten und auch die Anwendung des Radio-Beistandes erwies sich als betriebsfähig; der Aufprall des Flugzeuges gegen die Seilbahn erfolgte auf einer geschätzten Höhe zwischen 300 und 400 Fuss vom Talgrund; die amerikanische Besatzung war nicht autorisiert, auf italienischem Gebiet zu Flughöhen unter 2000 Fuss ( und auch nicht zu Flughöhen unter 1000 Fuss nach der internen Vorschrift des *Marines*-Korps) zu fliegen.

Man kann vermuten, dass der Unfall von einer nicht korrekten Durchführung der Flugfahrt, mindestens auf der Strecke, wo sich der Aufprall ereignete, verursacht wurde und dass die lange Zeit seit dem letzten Tiefflug und die für den fliegenden Piloten neue Landschaft ein solches Verhalten bewirkt haben könnten; daher hat der Ausschuss die Meinung ausgedrückt, dass alle eingeholten Elemente zu der Vermutung führen, dass der Unfall dem menschlichen Faktor zugeschrieben werden soll, insbesondere der Verletzung von Vorschriften und Regeln, die die Besatzung verpflichteten, bei einer Flughöhe über 2000 Fuss vom Boden zu fliegen.

Abschliessend hat es dann der Militär-Ausschuss, aufgrund der klaren Dynamik des Unfalles, als nicht erforderlich gehalten, die Abfassung eines technisch-formellen Berichts vorzunehmen, unter Vorbehalt von eventuellen Ergänzungen des abgefassten Dokuments.

### 1.3 Erläuterungen

Als Schlussfolgerung meint diese Enquete-Kommission, dass der obige Bericht korrekt abgefasst und entwickelt wurde, nach dem vorgesehenen methodologischen Schema. Er erweist sich jedoch als zu bündig, vor allem wegen des beschränkten, zwar gut abgegrenzten Bereiches, das erforscht werden konnte. Die von dem italienischen Militär-Ausschuss durchgeführte Ermittlung, die hauptsächlich auf die Feststellung der Wahrheit zum Zweck Flugsicherheit abzielte, konnte einige besonders für die Rekonstruktion und die Prüfung der Mission « EASY 01 » wichtige Argumente, Punkte und Aspekte weder berühren noch daher vertiefen: von der Vorbereitungsphase und dem effektiven

Ablauf der Mission bis zu den entscheidenden Augenblicken, die dann in die Tragödie gipfelten. Der Ausschuss selbst, wie am Anfang bereits erwähnt, hat zugegeben, dass sie keine Elemente über das Verhalten der Besatzung (am Boden und beim Flug) und den genauen Ablauf der Ereignisse kennen konnte. Der Grund dieser Unmöglichkeit ist auf die Entscheidung der Besatzungsmitglieder zurückzuführen, die auf Ersuchen nach Kontaktnahme zwecks Klärungen, nach der Beratung der jeweiligen Rechtsanwälte, sich auf die Nicht-Beantwortungsbefugnis berufen haben.

Was die ermittelten Teile anbetrifft, ist der Inhalt des Berichtes nützlich und wertvoll, besonders bezüglich der objektiven festgestellten Daten.

Trotz der erwähnten Einschränkungen, ist die von dem Ausschuss der Luftwaffe formulierte Hypothese über die Ursache des Unfalls, die dem menschlichen Faktor und der Verletzung von Normen und Vorschriften zuzuschreiben ist, obwohl sie bündig ausgedrückt ist, zu billigen.

Insgesamt hat sich jedoch der Bericht, hauptsächlich aufgrund seiner Unvollkommenheit, als unbefriedigend erwiesen.

## 2. DAS GERICHTSVERFAHREN IN TRIENT

### *2.1 Der Unfallablauf und seine von den Ermittlungen der Staatsanwaltschaft am Landgericht Trient rekonstruierten Vorfälle*

Die Ermittlungen begannen aufgrund der Straftat-Nachricht, die von den Carabinieri der Geschäftsstelle Cavalese übermittelt wurde. Aus der Prüfung der Unterlagen und aus der Anhörung beim Ausschuss des Staatsanwaltes am Landgericht Trient, Dr. Franco Antonio Granero und des Vice-Staatsanwaltes desselben Gerichts, Dr. Bruno Giardina, wovon eingehend gesprochen wurde (*s. oben Teil II*), ergab sich, dass die Beschlagnahme des Flugzeuges, von verschiedenen Dokumenten und von anderen Befunden sofort nach dem Unfall befohlen wurde (die Beschlagnahmen wurden von den CC vollzogen und dann vom GIP als wirksam erklärt), nachdem festgestellt wurde, dass der Stützpunkt Aviano, der nicht ein NATO-Stützpunkt ist, sondern ein italienischer von den Vereinigten Staaten gebrauchter Stützpunkt ist, der italienischen Souveränität untersteht.

Insbesondere war der betroffene Flug, EASY 01 benannt, nicht der NATO zuzuschreiben, sondern den Vereinigten Staaten als Ausbildungsmission; dies wurde bereits von Gen. Wesley K. Clark (*s. oben Teil I*), Befehlshaber der USA-Streitkräfte in Europa (und auch NATO-Kommandant für Europa), der, unter Ablehnung des von Italien beantragten Verzichtes auf die von den USA behauptete prioritäre Gerichtsbarkeit, ausdrücklich erklärte, dass besagter Flug im Dienst durchgeführt wurde, das heisst, dass die Besatzungsmitglieder im Moment des Unfalles ihre offiziellen Funktionen ausübten. Auch ein vertraulicher an das Justizministerium adressierter Brief vom 6.2.98 (N. d. V.: jetzt Ministerium der Justiz) bestätigte, dass das EA-6B gerade eine USA-Ausbildungsmission durchführte.

Die Staatsanwaltschaft hat dann die Leichennachprüfung, die Anhörung von Tatbestandinformierten Personen, den Erwerb der für den Sachverhalt anwendbaren innenrechtlichen und völkerrechtlichen Gesetzen, den Erwerb der Ergebnisse der amerikanischen Verwaltungs-Ermittlungen und die Prüfung des *Mission data recorder* vorgenommen. Auf dieser Weise wurde, auch durch Beauftragung von Sachverständigen (insbesondere der Ingg. Casarosa, Dalle Mese und Sclaris) der Ablauf des Unfalles rekonstruiert.

Es ergab sich so, dass die Flugbesatzung mehrer Weise den Flugplan verletzt, denn:

a) trotz Einhaltung des Überfluges in den Referenzpunkten, hatte sie von den Toleranzgrenzen in den dazwischen stehenden Strecken, vor allem Riva del Garda – Cermis-Seilbahn (Ausweichung von sogar 8 Seemeilen) ausgewichen;

b) sie war über eine bewohnte Ortschaft (Cavalese) unter dem Sicherheitsabstand geflogen;

c) sie hatte Flughöhen unter den Mindesthöhen gehalten mit einer Geschwindigkeit über den erlaubten Grenzen: als das Flugzeug die Seilbahnkabine Aufprallte, flog es zu einer Höhe vom Boden von ungefähr 110 Meter und mit einer Geschwindigkeit von ungefähr 540 Knoten, gleich 1000 Km/Stunde, während die auf italienischem Gebiet zu Flughöhen unter den 2000 Fuss erlaubte Geschwindigkeit 450 Knoten beträgt; ausserdem haben Oberstleutnant Muegge und Major Shawhan vor dem amerikanischen Ermittlungsausschuss erklärt, dass keine Besatzung der VMAQ-2 bei den Ausbildungsmissionen zum Flug unterhalb der erlaubten Flughöhe von 1000 Fuss autorisiert war, gemäss dem Handbuch T&R (*Training and readiness*) des *Marine Corps*;

d) die Besatzung hatte besagte Verletzungen aus freier Wahl und nicht aus fehlerhafter Arbeitsweise der Bordgeräte begangen, denn letztere hatten sich als perfekt funktionierend erwiesen, einschliesslich Höhenmesser, so dass das Flugzeug vor dem Abflug als « safe for flight » erklärt wurde; das einzige früher nicht arbeitsfähige Gerät – der Schwerenzeiger – wurde durch ein neues, erfolgreich kurz vor dem Abflug kollaudiertes, ersetzt; das regelmässige Funktionieren des Höhenmessers wurde nicht nur vom Gutachten während der vorweggenommenen Beweisaufnahme im Vorverfahren nachgewiesen, sondern auch vom technischen vom Ermittlungsausschuss der italienischen Militär-Aeronautik veranlassten Bericht und von den Zeugenaussagen der amerikanischen militärischen Techniker und der Mechaniker, sowie von den Instandhaltungs-Registern des betroffenen Prowlers; andererseits war es leicht sichtlich festzustellen, dass man tiefflog und darüber hinaus sah das vom SMA veröffentlichte und die BBQ-Flüge regelnde Handbuch BOAT vor, dass man im Fall des Nicht-Funktionierens des Radar-Höhenmessers sofort die Mission unterbrechen und mindestens auf 2000 Fuss zurückfliegen sollte. Kurz gesagt, hatte die Besatzung nach der Meinung der Staatsanwaltschaft Trient – ausgesprochen befehlsverachtend – die vom Flugplan, von den technischen

Normen und von den üblichen Vorsichts-, Sorgfalts- und Fähigkeitsregeln vorgesehene Strecke, Flughöhe und Geschwindigkeit missachtet.

Die Anhörung der zwischen dem Luftfahrzeug und den Kontrollstellen am Boden unterhaltenen Meldungen hatte nichts Erhebliches aufgewiesen, ausser dem erst nach dem Aufprall auf die Tragseile der Seilbahn erklärten Notstand, Aufprall der bei einer Inklination des Flugzeugs seitlich nach links um 40(-45( und länglich nach unten um ein unbestimmtes Mass erfolgte.

Der Aufprall erfolgte daher während das Flugzeug stark nach links beugte, was zur Vermutung bringt, dass der Pilot entweder die Tragseile der Seilbahn nicht gesehen hatte oder dass er nach Wahrnehmung des Hindernisses ein Notmanöver versucht hat, oder noch, dass er die kühne Absicht hatte, unter den Tragseilen durchzufliegen (da das Flugzeug, das im Tal von dem See Stramentizzo her bereits zu einer sehr tiefen Höhe, zwischen 270 und 310 Meter einflog und dann noch tiefer an der Aufprallstelle, flog) und dass er, nach Bemerkung des Herkommens der Kabine eine plötzliche Wende nach links versuchte.

Die Staatsanwaltschaft Trient billigte die obenerwähnten von den Sachverständigen formulierten Erwägungen und in dem am 26.5.98 vorgelegten und von Dr. Granero und Dr. Giardina unterfertigten Antrag auf Eröffnung des Hauptverfahrens schloss damit ab, dass der Unfall nicht geschehen wäre, wenn die Besatzung die im Flugplan festgesetzte Flugbahn, Geschwindigkeit und Flughöhe respektiert hätte, während sie ausschloss – im Gegensatz zu der Meinung der Berater Ingg. Casarosa, Dalle Mese und Sclaris – dass das fehlende Signal des Raumbedarfes der Seilbahn-Tragseile, die somit aus einer grösseren Entfernung unsichtbar würden, zum Unfallgeschehen beigetragen hätte, da die Farbballoons und andere ähnlichen gewöhnlich zu diesem Zweck angewendeten Mittel bestimmt nicht früher und leichter zu bemerken waren als die gelbe Kabine, die der Pilot sicherlich sehen konnte, da die Wetterlage und die Sichtverhältnisse während des Fluges und im Moment des Aufpralls optimal und mit der Sonne am Rücken waren. Auch in den Erklärungen *de relato* der Angestellten des Kontrollturmes von Aviano ergab sich, dass der Pilot des *Prowler* zugegeben hatte, dass er die gelbe Kabine der Seilbahn wenige Minuten vor dem Aufprall gesehen hatte.

Aus diesem Grund hat der Staatsanwalt dann die Herausnahme der Akten des fehlenden Signals der Seilbahn verfügt.

Man muss dann hinzufügen, dass die amerikanischen Landkarten der Flugzeugausstattung die Seilbahn des Cermis nicht enthielten, obwohl dies eine geringe mitverursachende Rolle gespielt hatte, nicht nur weil die Route – die auf den Koordinierten Länge und Breite begründet ist – jedenfalls auch auf einer nicht zum letzten Stand angepassten Karte verständlich war (und wenn sie respektiert worden wäre, hätte die Seilbahn sich niemals in Kollisionskurs mit dem Flugzeug befunden), sondern auch weil es sich jedenfalls um einen Sichtflug handelte. Dass man bei Sichtflug vorging war in gewissem Masse von der Tatsache bedingt, dass die Radars in dieser besonderen

orographischen Landesgestaltung beim Tiefflug mit den Bergen an den Seiten keine Hilfe leisten können, denn sie würden andere Signale als an Bodenhöhe aufnehmen.

Die Ermittlungen der Staatsanwaltschaft Trient haben ausserdem mehrere ähnliche Vorfälle festgestellt. Allein in den drei Monaten vor dem Unfall des Cermis wurden im italienischen Luftraum 499 Tiefflugmissionen durchgeführt (darunter 46 amerikanische), wovon 84 in der Provinz Trient (darunter 27 amerikanische). Es kamen 73 Protestnoten und/oder Anzeigen seitens der interessierten Gemeinschaften gegen die Tiefflüge: 11 von diesen Missionen wurden von den für die Operation *Deliberate Guard* wiederangesetzten Flugzeugen (auf insgesamt 69 Ausbildungsflüge des Geschwaders) durchgeführt, obwohl die diesbezüglichen italo-amerikanischen Vereinbarungen keine Ausbildungsflüge für die Besatzungen dieser Flugzeuge vorsahen. In der Vergangenheit hatten sich bereits ähnliche Risiko-Umstände ereignet, wie diejenigen, die dann das Cermis-Unglück verursacht haben: einmal insbesondere gab es auch Verletzte, als am 27.7.87 ein italienisches Flugzeug auf die Tragseile der Seilbahn Falzarego aufgeprallt war (bei dieser Gelegenheit stand die Kabine mit den Passagieren an der Abfahrtstelle). Am 25.5.94 war ein amerikanisches Flugzeug auf eine Schwebebahn in Socchieve (UD) aufgeprallt, während am 5.5.95 ein Flugzeug in der Gemeinde Vallarsa eine Hochspannungslinie gerissen hatte. Starke Reaktionen hatte auch der Tiefflug eines italienischen Flugzeuges über Torbole (Juni 1997) erweckt und noch stärkere der Tiefflug über Cortina d'Ampezzo (am 11.10.95) seitens eines in Aviano stationierten F 16 des 31° FW. Insbesondere, gerade in Val di Fiemme wurden zahlreiche Tiefflüge registriert, wie von Zeugen erklärt. Besondere Bedeutung wurde dann den vom Pfarrer von Molina di Fiemme erteilten Informationen zuerkannt, der berichtet hatte, dass er manchmal aus dem Pfarrhaus, 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 darauffolgenden von der Staatsanwaltschaft Trient veranlassten technischen Ermittlungen hat man feststellen können, dass diese Flugzeuge, aufgrund der Höhenlage des Pfarrhauses, ungefähr 30 Meter vom Boden flogen.

Daraus haben die ermittelnden Behörden die Vermutung ausdrücken können, dass die *chain of command*, das heisst die Befehlskette, der üblichen von den Piloten begangenen Verletzungen Kenntnis hatte und dass sie gewöhnt war, sie zu dulden, sowohl weil der Tiefflug eine sozusagen begehrenswerte Ware ist und aufgrund der hohen Kosten jedes einzelnen Fluges nicht zur täglichen Verfügbarkeit gehört (die Piloten versuchen daher sich keine Gelegenheit entgehen zu lassen, um die meisten Tiefflugstunden zusammenzubringen), als auch weil er tatsächlich ein unverzichtbares Erfordernis der Pilotenausbildung ist, auf die er eine unbestreitbare Anziehungskraft ausübt.

Nicht selten liebten es die Piloten sehr, Film- oder Fotoaufnahmen aus der Kabine des Flugzeuges während des Fluges zu machen. Diesbezüglich wurde das Amateurvideo eines auf den Alpen durchgeführ-



ten Fluges aus einem in Aviano stationierten USA-Flugzeug erworben, dessen Verbreitung der Abteilungs-Kommandant umsonst zu hindern versuchte und deswegen bestraft wurde. Ähnlich war es auch beim Flug EASY-01, da es unter den Befunden an Bord eine Videokamera (deren Film jedoch noch blank war), eine 35 mm. Filmkamera und ein Fotoapparat gab, dessen Film 31 aufgenommene Fotos hatte (einige darunter, von denen man nicht weiss, ob sie während des Fluges EASY-01 oder früher aufgenommen wurden, zeigten die Landschaft aus einer äusserst geringen Entfernung vom Boden). Dies legte dem Staatsanwalt einen möglichen Deutungsschlüssel der Geisteshaltung der Besatzung nahe, während dieser Umstand von dem amerikanischen Ermittlungsausschuss vernachlässigt und als unwichtig beurteilt wurde.

Zusammenfassend bewiesen nach der Meinung des Staatsanwaltes diese Vorfälle die leichte Voraussehbarkeit der Regelverletzung seitens der Piloten und die genauso leichte Voraussehbarkeit von Schadensfällen, mit der zweifellosen Bedeutung bezüglich der Nicht-Unterbrechung der Kausal-Verbindung zwischen der Toleranz der Tiefflüge und den von den Flugzeugen verursachten Personen- und Sachschäden.

## *2.2 Die behauptete Illegitimität des Fluges EASY-01*

Wie gesagt, hatte die Besatzung offensichtlich Flugkurs, Flughöhe und Geschwindigkeit verletzt, die vom Flugplan vorgesehen waren. Anders gesagt wurde der Flug konkret in einer rechtswidrigen Weise durchgeführt. Aber auch der Flug als solcher wurde, nach der Meinung des Staatsanwaltes von Trient, rechtswidrig verfügt (darüber wurde der Justizminister informiert) und dies unter verschiedenen Gesichtspunkten, denn:

für die in Aviano in der Operation DG wiederangesetzten Luftfahrzeuge waren keine Ausbildungsflüge vorgesehen: wie bereits im voraus erwähnt, war nämlich die hauptsächliche operative Zielsetzung des Geschwaders VMAQ-2 des *Marines Corps*, AOR-Missionen (Haftungszone) in Bosnien durchzuführen und nicht Tiefflug-Ausbildung zu leisten; es stimmt zwar, dass in demselben Bericht erklärt wurde, dass der amerikanische Kommandant der Angriffskräfte Süd Ausbildungsflüge für die *Prowler* des VMAQ-2 allgemein autorisiert hatte, aber grundsätzlich unter Beachtung der Nicht-Interferenz mit den DG-Missionen; jedenfalls durfte eine solche Genehmigung von den gegensätzigen mit den italienischen Behörden abgeschlossenen Vereinbarungen nicht abweichen;

das Verbot der BBQ-Flüge, ausser für bestimmte Genehmigungen von Übungen ad hoc (wie die CAT FLAGS benannten), war ausdrücklich in der Meldung SMA-322/00175/G39/SFOR vom 21.4.97 festgesetzt, die am Ende der Gespräche zwischen dem Stab der Luftwaffe und den Verantwortlichen der ausländischen in Italien für die obige Operation DG wiederangesetzten Kräfte übermittelt wurde: der Grund des Verbotes war ausdrücklich mit dem Erfordernis ver-

bunden, die Umwelt- und Sozialgefährdung der Flüge zum geringsten zu bringen und daher war es mit weiteren die anderen Flüge begrenzenden Vorschriften verbunden, bezüglich zugelassener Uhrzeiten und Wochentage; der Ton dieser Meldung übertraf also die Möglichkeit, dass man in der Dg-Vereinbarung eine stille Genehmigung der Ausbildungsflüge lesen konnte, in Abweichung der im Handbuch BOAT enthaltenen Vorschriften;

auch der technische von der Führung der I Luft-Region ernannte Ausschuss und diejenigen Ausschüsse von hohen Offizieren der Luftwaffe bestätigten das geltende Verbot der BBQ-Flüge auf dem gesamten italienischen Gebiet;

insbesondere für die Flüge im Trentino-Alto Adige hatte schon früher die Meldung FCIF 97-16 vom 29.8.97 die Flüge unter 2000 Fuss verboten, sowie die Meldung USAF MCI 11-F-16 die Flüge unter 1000 Fuss in den Bergzonen vom 1. November bis zum 30. April und jedenfalls bei Schnee verboten hatte: die Verbindlichkeit dieser Vorschrift für die amerikanischen Kräfte wurde auch von dem oben erwähnten amerikanischen Ermittlungs-Ausschuss bestätigt; die Besatzung hatte dem Ausschuss erklärt, sie hätte keine Kenntnis davon, aber die im Pilotenraum des Prowlers aufgefundenen Unterlagen deuteten besagte Begrenzungen an;

auch das bereits erwähnte Handbuch BOAT und das *Marine Corps Order* 3500 – 14F verboten den Flug unter den 1000 Fuss: letzteres setzte, als spezifische Sicherheitsmassnahme, eine Mindestflughöhe von 1000 Fuss für die Ausbildungs-Missionen der Flugzeuge wie EA-6B fest;

die amerikanischen Kommandanten hatten, anstatt die erforderliche operative Genehmigung beim Kommandanten der V ATAF Vicenza, die die Mission blockieren konnte, zu beantragen, ganz einfach die Mission in den für den 3.2.98 vorgesehenen Flugplan eingefügt, der dem COA/COM von Martina Franca zugesendet wurde, haben somit die Kontrolle umgangen und meinen lassen, dass der Flug einer der vielen (genehmigten) des in Aviano stationierten 31° Geschwader FW wäre, dessen Flüge nur dem Genehmigungsverfahren durch den besagten COA/COM von Martina Franca unterworfen sind; der Flug EASY 01 mit der entsprechenden Flugroute AV047 BD wurde in den Tagesflugplan des 31° FW eingefügt, während nach der Meinung der Staatsanwaltschaft die Regelung für die im Bereich der DG wiederangesetzten Flugzeuge die Genehmigung der V ATAF Vicenza vorsah. Da letztere das die Tiefflüge für diese Flugzeuge verbietende Organ war, war es leicht verständlich, dass sie den Flug EASY 01 nicht genehmigt hätte. Seinerseits wurde der COA/COM von Martina Franca, der allein die Aufgabe hat, die Flüge zu dekonfliktieren, zur Meinung veranlasst, dass der Flug EASY 01 einer der Flüge des 31° FW war und hatte ihn autorisiert. Deswegen und auch wegen der Betrachtung, dass die vom COA/COM von Martina Franca erlassene Genehmigung eine nur technische war, hat der Staatsanwalt die Ordnungswidrigkeit des Fluges als keineswegs beglichen erachtet. Es ist daher klar, dass die

Ermittlungslinie der Staatsanwaltschaft Trient darin bestand, zu betonen, dass die Ordnungswidrigkeit des Fluges EASY 01 vom 3.2.98 nicht nur die amerikanische Befehlskette, bis zu einem bestimmten Niveau, verwickelte, sondern auch die Anwendbarkeit des Londoner Abkommens in Frage stellte (mit den entsprechenden Folgen über die Gerichtsbarkeitszuweisung).

Diese Schlussfolgerung wird ausserdem durch die Tatsache bestätigt, dass derselbe Gen. Clark bei der Ablehnung des italienischen Antrags auf Gerichtsbarkeitsverzicht erklärt hat, dass der Flug EASY 01 eine offizielle Mission war und auch durch die Betrachtung, dass die vermutete übliche Duldung seitens der amerikanischen Befehlskette der Verletzungen der die Tiefflüge regelnden Vorschriften einen solchen Umfang hatte, dass sie auch voraussehbar waren, zusammen mit dem folgenden Vorkommen von Schadensereignissen.

Was dagegen die italienische Befehlskette anbetrifft, hat der Staatsanwalt anerkannt, dass man im Verhalten der für die Flugverkehrskontrolle zuständigen Behörde, die seit 4.1.98 der COA/COM von Martina Franca geworden war – früher war es der 1. ROC (Comando Operativo di Regione) von Monte Venda (Abano Terme) – keine Verantwortlichkeit im Geschehen des Cermis-Unglücks erkennen konnte, aufgrund der durch viele Offiziere der Luftwaffe eingeholten Informationen und der « Organischen und ordnenden Tabellen » vom 3. ROC von Martina Franca; dies einerseits weil er keine Kontrollbefugnisse über die Vorbereitung des Fluges EASY 01 hatte, andererseits weil das Geschehnis nicht passiert wäre, wenn der Flug, trotz seiner ordnungswidrigen Genehmigung, unter Beachtung des vorgesehenen Flugkurses, Flughöhe und Geschwindigkeit durchgeführt worden wäre; deswegen schloss die fehlende Kausalverbindung (aus Unterbrechung derselben nach Art. 41 cpv. c.p.) das Bestehen von diesbezügter Deliktshaftung aus.

Diese Behauptung scheint mit der folgenden unvereinbar zu sein, welche auch in der Vorbereitung eines ordnungswidrigen Fluges die Haftung der amerikanischen Befehlskette ersieht. Ausserdem bringt sie mit sich die Folge, dass die Frage, an wen die Vorschrift der obenerwähnten Meldung SMA-322/0175/G39/SFOR vom 21.4.97 gerichtet war, unerheblich für die Deliktshaftung in der Unfallsursache ist, da die ordnungswidrige Genehmigung des Fluges keineswegs den Unfall verursacht hätte, wenn das abnorme Flugverhalten der Besatzung des Prowlers nicht eingetreten wäre, ausgenommen seine Voraussehbarkeit seitens der amerikanischen Befehlskette. Es bleibt jedoch fest, dass das Flugverbot unter 2000 Fuss bereits in einer früheren Meldung enthalten war, die auch seitens der amerikanischen Militärs bekannt oder kennbar war, und zwar die obenerwähnte Meldung FCIF 97-16 vom 29.8.97.

Die Verletzung der Meldung SMA-322/0175/G39/SFOR vom 21.4.97 war nämlich an sich nicht entscheidend im Geschehen des Unfalls, denn, wenn der Flugplan beachtet worden wäre, hätte sich die Tragödie nicht ereignet; umgekehrt hätte auch die rigorose Anwendung

der besagten Meldung seitens der amerikanischen und/oder italienischen Befehlskette die Tragödie, zusammen mit dem schuldhaften Verhalten der Besatzung des Prowlers, nicht vermieden.

### *2.3 Die Position von Oberst Orfeo Durigon*

Der Staatsanwalt von Trient hat den Ausschluss der Position von Oberst Orfeo Durigon verfügt: dies nicht nur für die Frage einer eventuellen Haftung wegen Duldung einer häufigen und gefährlichen ordnungswidrigen Praxis, wie diejenige der Tiefflüge wider ausdrückliche Verbote und wegen der möglichen Schadensfolgen, sondern auch für die andere Ermittlungslinie bezüglich seines Verhaltens bei den 11 Tiefflug-Missionen von den für die Operation DG wiederangesetzten Flugzeugen. Die Staatsanwaltschaft Trient hat nämlich erachtet, dass die Feststellung im Sachverhalt von eventuellen Regelverletzungen seitens Oberst Durigon und/oder anderer italienischen Offiziere eine unbegründete Verspätung im Abschluss des Verfahrens gegen die amerikanischen Beklagten bedeutet hätte, für die die Beweisaufnahme bereits vervollständigt wurde.

Obiges leitet die Rede ein, über die Haftungen der Einzelpersonen, die von der Staatsanwaltschaft Trient im Antrag auf Eröffnung des Hauptverfahrens erachtet wurden.

### *2.4 Die Verteidigungslinie der Besatzungsmitglieder*

Die Besatzungsmitglieder haben sich bei der Befragung auf die Nicht-Beantwortungsbefugnis berufen. Eine mögliche Verteidigungslinie im Sachverhalt – abgesehen von derjenigen der mangelnden Zuständigkeit des italienischen Richters – wurde von einem anderen amerikanischen Militär, Hptm. Brian Mahoney Thayer, angedeutet, der als Tatbestandskennende Person vernommen wurde; er flog am gleichen Vormittag mit dem betroffenen Flugzeug und erklärte, dass er den Höhenmesser wegen einer Störung ausschalten musste: dieser Umstand wurde – wie oben gesagt – von den anderen amerikanischen diesbezüglich im Laufe der Ermittlungen vernommenen Militärs und vom entsprechenden Gutachten dementiert. Aus diesem Grund wurde Hptm. Thayer dann wegen leugnerischer Informationen an den Staatsanwalt (Delikt nach Art. 371 bis c.p.(ital. StGB), eingestelltes Verfahren nach Absatz 2, derselben Norm) beschuldigt.

Anders war das Verhalten der Besatzungsmitglieder im Laufe der von dem amerikanischen Ermittlungs-Ausschuss durchgeführten Verwaltungs-Ermittlung, die mit dem Bericht des 10.3.98 abgeschlossen wurde; dort hatten sie eingewilligt, nur einige ihnen im voraus schriftlich vom besagten Ausschuss übermittelte Fragen zu beantworten. Auch in diesem Fall haben sie jedoch nur die jeweiligen Erklärungen gelesen, ohne deren Kopien vorzulegen, und haben die Übermittlung derelben Erklärungen an die italienischen ermittelnden Richter verweigert.

## 2.5 Die gegen die Einzelpersonen ausgesprochenen Beschuldigungen

Aufgrund der Ermittlungen hat der Staatsanwalt von Trient den Antrag auf Eröffnung des Hauptverfahrens gegen sieben amerikanische Militärs gestellt. Der Pilot, Hptm. Ashby, der beim Geschehnis die Mission leitete, hatte das Flugzeug persönlich gesteuert, und zwar in offensichtlichem Verstoss gegen die obigen Vorschriften über das Ausbildungstiefflug-Verbot, in Verletzung von den im Flugplan festgesetzten Flugkurs, Flughöhe und Geschwindigkeit, und auch in Verachtung der einfachsten Vorsichts-, Sorgfalts- und Fähigkeitsregeln – umso mehr, da es sich um einen Sichtflug handelte – sowie der vom Handbuch NATOPS festgesetzten operativen *standard*. Ausserdem, wie bereits erwähnt, flog er über einer bewohnten Ortschaft (Cavalese) bei einer Entfernung unter der Sicherheitsgrenze (eine Seemeile). Die Verantwortlichkeit der anderen Besatzungsmitglieder wurde durch den aus dem amerikanischen Handbuch NATOPS entnommenen « Mansionarius » bestätigt.

Auch Hptm. Joseph Schweitzer hatte zum schuldhaften Verhalten des Piloten Hptm. Ashby beigetragen; er wurde als erster Offizier für die elektronischen Gegenmassnahmen (ECMO1) angemustert und war in dieser Eigenschaft für die Flugfahrt und für die Meldungen verantwortlich (nach einer innerhalb des Geschwaders VMAQ-2 gebilligten Praxis plante und erforschte er den Flugkurs), und sollte auch dem Piloten bei den Kontrollen während des Fluges (*lookout routing*) beistehen, da die Sichtbarkeit auf der rechten Seite für den Piloten stark beschränkt war.

Den zwei anderen Besatzungsmitgliedern, ECMO2 und ECMO3, und zwar Hptm. William L. Raney und Hptm. Chandler P. Seagraves, wurde ein leichteres jedoch strafbares Verschulden auferlegt; diese waren für die Vorphasen des Fluges verantwortlich und während des Fluges sollten sie die eventuellen Flugfahrtrisiken feststellen, die bei dieser Gelegenheit für alle Besatzungsmitglieder absolut offensichtlich waren, angesichts des makroskopischen Unterschieds zwischen der vorgeschriebenen und der tatsächlichen Flughöhe und Geschwindigkeit und der schuldhaften Unterlassung der Betätigung des Radar-Höhenmessers, obwohl das Gerät perfekt funktionierend war und das Handbuch NATOPS die Betätigung des Höhenmessers während des Tieffluges streng vorschrieb.

Als Vervollständigung des Anklagebildes kam noch dazu, dass, immer nach dem Handbuch NATOPS, « jedes Besatzungsmitglied seinen Pflichten mit der Gesinnung der Verantwortungs-Beteiligung » nachkommen soll. Ausserdem waren alle Besatzungsmitglieder erfahrene Militärs mit einer hohen Zahl von Flugstunden. Keiner von ihnen wies behindernde psychophysische Gebrechen auf.

Die gegen Oberstleutnant Richard A. Muegge, Kommandant des Geschwaders VMAQ-2 des *Marine Corps*, dem das unfallverursachende Flugzeug zugehörte, ausgesprochene Beschuldigung bestand darin, dass er 11 Tiefflug-Ausbildungsmissionen gegen das oben erwähnte Verbot vorbereitet hatte und durchführen liess, darunter auch den Flug EASY 01, wie von demselben Oberstleutnant Muegge ausdrücklich zugegeben; obwohl es sich um einen nicht gestatteten Flug handelte, hatte ihn

Oberstleutnant Muegge ordnungswidrig in den dem COA/COM von Martina Franca übermittelten PVG eingefügt; dagegen hätte er – eventuell – den entsprechenden Antrag bei der V ATAF stellen sollen.

Es ist desgleichen nicht anzunehmen, dass besagte Fahrlässigkeiten durch eine vermutliche Unkenntnis der geltenden Regeln entlastet werden könnte, im Gegenteil würde dies ein erschwerender Umstand ihm gegenüber sein, da er dazu verpflichtet war, sich selbst und seine Untergebenen zu informieren, erst recht weil sein Geschwader aus wenigen Elementen bestand und eine ziemlich einfache Einrichtung besass. Der amerikanische Ermittlungsausschuss hatte festgestellt, dass 15 der 18 Besatzungsmitglieder des Geschwaders VMAQ-2 die Vorschrift FCIF 97-16 vom 29.8.97 nicht kannten, die die Flüge unter 2000 Fuss verboten hatte; dies brachte den Ermittlungsausschuss zu der Vermutung, dass es im Bereich des Geschwaders zu einem Überprüfungsfehler gekommen ist. In der « *Low Level Sop* » benannten, bei der amerikanischen besagten Abteilung angewendeten Kartei wurde eine Flugfahrtkarte aufgefunden, die die Anweisung der 2000 Fuss auf der Flugroute AV047 BD aufwies, und das bedeutet, dass die amerikanischen Militärs darüber informiert wurden, oder dass sie mindestens darüber Kenntnis haben konnten.

Auch ein anderer amerikanische Offizier, Hptm. Roys, der als tatbestandskennende Person vernommen wurde, hatte von einem sehr schlecht funktionierenden und oberflächlichen System der Informations-Übermittlung zwischen dem 31° Geschwader FW und den für die DG wiederangesetzten Geschwadern sowie deren konkreten Einsichtnahme gesprochen. Schliesslich hatte Oberstleutnant Muegge, obwohl dies vermutlich keine konkrete Rolle als Mitursache gespielt hat, auch die Anpassung auf den letzten Stand der amerikanischen Flugfahrtkarten unterlassen, die die Seilbahn nicht enthielten (wie bereits erwähnt), trotz erfolgter Übermittlung seitens des CIGA (Centro Informazioni Cartografiche Aeronautiche) an die amerikanischen Kommandanten des 31° Geschwaders FW von 8 Kopien der italienischen Karten (die sowohl Cavalese als auch die Cermis-Seilbahn enthielten); die amerikanischen Militärs waren jedenfalls keineswegs verpflichtet, nur die amerikanischen Karten vom *Department of Defense* – ODO, *National Imagery and Mapping* – NIMA zu benutzen.

Ähnliche Beschuldigungen wurden vom Staatsanwalt gegen Gen. Timothy Peppe, Kommandant des 31° FW, und gegen Oberst Marc Rogers, Kommandant der operativen Abteilung ausgesprochen. Innerhalb ihrer jeweiligen organisatorischen und operativen Zuständigkeiten hatten sie nicht nur unterlassen, das Vorhandensein der neueren angepassten, ihnen vom CIGA regelmässig übermittelten Karten zur Kenntnis aller Untergebenen zu bringen, sondern hatten auch die Standardregeln der Flugsicherheit und die auf italienischem Gebiet geltenden Vorschriften verletzt (zu deren Einhaltung sie verpflichtet waren); dazu hatten sie auch unterlassen, festzustellen, dass alle Mitglieder der Geschwader über die für die Tiefflüge festgesetzten Einschränkungen Kenntnis hatten und hatten gestattet, dass auch der

Flug EASY 01 auf der Flugroute AV047 BD in den Tagesflugplan (PVG) des 31<sup>o</sup> Geschwaders FW eingefügt wurde, obwohl die geltenden obigen Vorschriften die Ausbildungs-Tiefflüge verboten.

Der Mangel an geeigneten formellen Verfahren zur gesicherten diesbezügten Informierung von allen Geschwadern wurde sowohl von dem amerikanischen Ermittlungsausschuss als auch durch das technische Gutachten der Ingg. Casarosa, Dalle Mese und Sclaris stark kritisiert.

Diesbezüglich erscheint es als zweckmässig, einen Auszug ihres technischen Berichts hier einzufügen, angesichts seiner Bedeutung in den später vom Staatsanwalt vorgelegten Schlussanträgen: insbesondere haben die Sachverständigen erläutert, dass auch die einzelnen Verfahren lückenhaft sind, wie zum Beispiel in Bezug auf die Mindest-Flughöhen, die mitgeteilt wurden, aber deren Einhaltung dann nicht kontrolliert wurde, die geschrieben aber dann nicht an alle betroffenen übermittelt wurden, usw. Es genügt nicht, nach der Meinung der Sachverständigen, Aufträge und Zuständigkeiten (oft sehr allgemein) zu erteilen, wenn dazu keine geeigneten Verfahren zur Bestimmung « wer macht was, wie, wann und warum » verbunden sind. Die eingesetzten Filter erweisen sich daher als zu wenig engmaschig und als nicht geeignet, die Feststellung der Fehler (bzw. der Nicht-Qualität) zu gestatten.

Es ist keine hinreichende Koordinierung zwischen den Erfordernissen des beflogenen Landes und denjenigen der operativen Gast-Einheiten, bezüglich der operativen Einschränkungen, feststellbar.

Zum Schluss, da die Statistiken dem menschlichen Faktor wenigstens 65% der Verantwortlichkeit für Flugfahrtunfälle zuschreiben, sollte unter den Kontrollverfahren diejenige der vollständigen Beachtung der Flugvorschriften vorgesehen werden.

Man hat den Eindruck, dass es eine Art stiller Duldung gegenüber den von den Besatzungen begangenen Abweichungen von den Flugvorschriften besteht. Sich hinter der Behauptung zu verschanzen « der Verantwortliche für das Flugverhalten an Bord ist der Kommandant (oder *pilot in command*) » ist kein Grund, um keine Aufsicht auf die Beachtung von Vorschriften und Verfahren auszuüben und die entsprechenden Besserungsmittel im Fall von Abweichungen einzusetzen.

Obwohl der Bericht der Techniker USAFE darüber andeutet, konnte nicht klar festgestellt werden, dass dies einem Qualitäts-System zugehört, mit einer verfahrensweisen Umsetzung und einer strengen und gewissenhaften Kontrolle.

Es kann auch nicht als Rechtfertigung einer Unwirksamkeit der Besserungsmittel gegenüber den Abweichungen von den Flugvorschriften die Schwierigkeit angenommen werden, die aus Mangel an Beweismitteln oder aus der Vielfältigkeit der vorkommenden Situationen entsteht. Es ist nämlich immer möglich, strenge Stichprobe-Kontrollen vorzunehmen, die jedoch das Bestehen von wohl bestimmten Verfahren und von Vergleichsbedingungen mit den erteilten Vorschriften voraussetzen, und zwar, anders gesagt, die Anwendung eines Qualitäts-Systems, das heute unangemessen ist.

Die Sachverständigen meinen daher, dass es in diesem Bereich erhebliche, sowohl vom USAFE als auch von der AMI (Italienische Luftwaffe) auszufüllenden Lücken gibt. Sie sehen auch ein, dass die militärischen Besatzungen ausgebildet werden müssen, « aggressive » Flugmissionen durchzuführen, weil, im Fall einer Kriegs-Einsetzung dies für den Erfolg der Mission und für das Überleben derselben Besatzungen erforderlich ist. Sie meinen jedoch, dass es eine unabwendbare Pflicht der Militärbehörden ist, zu garantieren, dass diese « Aggressivität » in Friedenszeiten und in Ausbildungsmissionen mit allen Sicherheitsgarantien für die übergeflogenen Dritten erfolgt, dass die Flugstrecken und die Regeln dementsprechend bestimmt werden sollen und deren Beachtung lückenfrei versichert werden soll.

Die Beschuldigungen gegen die amerikanische Befehlskette wurden von der Staatsanwaltschaft Trient auch bezüglich der Erwägung ausgesprochen, dass die Verletzung des Tiefflugverbots nicht gelegentlich und selten war, sondern schon zu viele Vorfälle gehabt hatte und dass alle angezeigt wurden, ohne dass die Vorgesetzten irgendwelche Massnahmen zur Vermeidung des Wiederholens der Verletzungen ergriffen.

## *2.6 Die Straftaten, die den Antrag auf Eröffnung des Hauptverfahrens begründeten*

Die obenerwähnten schuldhaften Verhalten wurden von der Staatsanwaltschaft Trient auf zwei Verbrechen zurückgeführt, die Mitwirkung in mehrfacher fahrlässiger Tötung (vorgesehen und bestraft durch Art. 113 i.V.m. Art. 589 Ab.1 und 3 ital. StGB), unter Punkt A) rubriziert, und Mitwirkung in fahrlässiger Transportgefährdung mit Folge von Unglück (vorgesehen und bestraft durch Art. 432 Ab. 1 und 3 i.V.m. Art. 449 ital. StGB), unter Punkt B) rubriziert. Die Anklagebehörde hat nämlich eine durch ein einziges Verhalten begangene Tateinheit nach Art. 81 Ab. 1 ital. StGB festgestellt, wegen Verschiedenheit der zu entscheidenden Sache, da es sich um Verbrechen mit rechtlicher Selbständigkeit und mit verschiedenen Rechtsobjekten (das individuelle Leben das eine, die öffentliche Unversehrtheit das andere) handelt. (4)

Unter Bekanntgabe beider Verbrechen – Punkt A) und Punkt B) – aus Tateinheit hat die Staatsanwaltschaft Trient ausgeschlossen,

---

(4) Es wird hier ganz neben bei daran erinnert, dass bereits im alleinigen Punkt A) eine Tateinheit bestand, nach der reichhaltigen Rechtssprechung des Obersten Gerichtes - s. z.B. Kass. 9.6.92 Nr. 5762 (Verh. 15.2.82); Kass. 21.2.83 Nr. 1541 (Verh. 18.10.82); Kass. 30.9.82 Nr. 8404 (Verh. 11.5.82); Kass. 24.6.82 Nr. 6247 (Verh. 18.3.82) - nach der das durch Art. 589 Ab. 1 und 3 ital. StGB vorgesehene und bestrafte Verbrechen nicht einen einzigen erschwerten Anklagepunkt bewirkt (was daher den vergleichenden Prozess nach Art. 69 ital. StGB ausschliesst), sondern so viele fahrlässige Tötungen, wie es die Opfer sind, im Sinne dass die Straftaten nur quoad poenam durch Rechtshäufung zusammengefasst werden.



dass eine Scheinnormenkonkurrenz nach Art. 15 ital. StGB vorliege. (5)

Obiges soll zu einem sehr bedeutenden Punkt des Antrags auf Eröffnung des Hauptverfahrens führen, der zwar darin aufgrund seines Absorptionscharakters einleitend betrachtet wird, eigentlich aber der Beschreibung der Ermittlungen und deren Ergebnis nachgestellt werden sollte, um die logischen von der Staatsanwaltschaft Trient bezüglich der schwierigen Frage der Gerichtsbarkeit befolgten Wege besser zu verstehen. Der Staatsanwalt hat nämlich festgestellt, dass zwei unterschiedliche Anklagepunkte in den den amerikanischen Militärs aufzuerlegende Taten zu erkennen waren und dass die eine – die Transportgefährdung mit Folge eines Unglücks – in der amerikanischen Rechtsordnung nicht vorgesehen war; daher hat er, wenigstens für letztere (wofür er einen entsprechenden hilfsweisen, den Hauptanträgen subordinierten, Antrag gestellt hat) die ausschliessliche Gerichtsbarkeit des Aufenthaltslandes (d.h. die italienische) und nicht die konkurrierende des Ursprungslandes (d.h. die amerikanische) für bestehend erachtet, gemäss Art. VII, Teil 1, Zif. b), und Teil 2, Zif. b) des Londoner Abkommens vom 19.6.51, das von den Beitrittsländern des Nord-Atlantik-Vertrages abgeschlossen wurde und das auch u.a. die Vertragsfolgen bezüglich der Gerichtsbarkeit regelt.

## *2.7 Die Probleme der Gerichtsbarkeit und die aufgeworfenen Verfassungsmässigkeitsfragen*

Abweichend von Art. 6 ital. StGB, der der italienischen Gerichtsbarkeit jeden, auch nicht Staatsbürger, der ein Verbrechen im Staatsgebiet begeht, unterwirft, sieht besagtes Londoner Abkommen, durch Gesetz des 30.11.55 Nr. 1355 ratifiziert, am Art. VII (6) ein umfassendes Aufteilungs-System der von ausländischen Bürgern in einem alliierten Land aus allianzbezogenen Leistungen begangenen Straftaten vor.

---

(5) Es gilt daran zu erinnern, dass die zwei in Frage stehenden Straftaten – diejenige, die die fahrlässigen Transportgefährdung mit Folge eines Unglücks – in gegenseitiger Spezialitätsverbindung stehen, im Sinne dass beide selbständige charakterisierende Merkmale besitzen (was ausschliesst, dass die eine mera species bzw. Untertatbestand der anderen bildet, wie es dagegen bei der reinen Spezialitätsverbindung geschieht) und dass sie sich in einer gemeinsamen Straftat überschneiden, die aufgrund beider Tatbestände als Straftat erachtet werden kann. Die gegenseitige Spezialitätsverbindung darf auch nicht mit dem Interferenzverhältnis verwechselt werden, das dann vorliegt, wenn die Anklagepunkte nur einige Bestandelemente übereinstimmen (wie z. B. das Verhalten und das Geschehnis), ohne dass jedoch eine einzige Tatsache als Straftat für beide erachtet werden kann.

Zum Zweck der Unterscheidung zwischen der Vermutung der Normen-Scheinkonkurrenz und der Tateinheit (oder Normen-Realkonkurrenz), zieht heute die vorwiegende Rechtsopprechung vor, spätestens ab Kass. Ver. Sen. 28.11.91, die Inanspruchnahme des Kriteriums der Rechtsobjektivität zu vermeiden.

(6) Über die internationale Rechtsordnung s. ausführlich Teil V Par. 1 und 2.

Die vom Abkommen vorgesehenen Fälle sind folgende:

ausschliessliche Gerichtsbarkeit von einem der zwei Staaten – Aufenthaltsstaat und Ursprungsstaat – für die nur von einer der zwei Rechtsordnungen vorgesehenen Straftaten (Art. VII, Par. 2), besonders für diejenigen, die die Sicherheit des Aufenthaltsstaates gefährden und die von der Rechtsordnung des Ursprungsstaates nicht vorgesehen und bestraft sind;

konkurrierende Gerichtsbarkeit für die von beiden Rechtsordnungen vorgesehenen und bestraften Verbrechen.

In letzterem Fall wird folgenderweise die prioritäre Gerichtsbarkeit zugeschrieben:

dem Ursprungsstaat für die strafbaren Handlungen, die ausschliesslich dessen Interessen verletzen (Art. VII, Par. 3, Zif. a sub i) oder für die mit der Durchführung einer Dienstleistung verbundenen Straftaten (Art. VII, Par. 3, Zif. a sub ii);

dem Aufenthaltsstaat (*alias* Gastgeber-Staat) für alle anderen mit der Durchführung einer Dienstleistung nicht verbundenen Straftaten (Par. 3, Zif. b).

Im Fall der konkurrierenden Gerichtsbarkeit kann jedoch der Staat mit prioritärer Gerichtsbarkeit auf Antrag des anderen Staates darauf verzichten, nachdem er den Antrag auf Verzicht mit Zusammenarbeits-Gesinnung überprüft hat, wenn die beantragenden Behörden besonderen Wert auf den Verzicht legen (Par. 5). Die Ausübung der Verzichtbefugnis ist in Italien auch vom Dekret des Präsidenten der Republik vom 2.12.56 Nr. 1666 geregelt (Durchführungsverordnung des Londoner Abkommens in unserer Rechtsordnung).

Insbesondere hatte bereits der Militär-Staatsanwalt von Aviano, Oberst Anthony P. Dattilo, die prioritäre Gerichtsbarkeit der Vereinigten Staaten behauptet und, wie schon erwähnt, hatte Gen. Wesley K. Clark mit Note des 13.3.98 den italienischen, frühzeitig gestellten Antrag auf Verzicht auf die prioritäre Gerichtsbarkeit der Vereinigten Staaten abgewiesen und dabei bestätigt, dass der Flug EASY 01 anlässlich der Dienstleistung durchgeführt worden war.

Nachdem dem Verzicht seitens des Ursprungsstaates auf die prioritäre Gerichtsbarkeit – der einleitend und absorbierend gegenüber jedweder anderen Betrachtung gewesen wäre – nicht nachgekommen worden war, stellte sich die Staatsanwaltschaft Trient pflichtgemäss die Frage, ob der Flug EASY 01 tatsächlich als Dienstleistungs-Mission betrachtet werden konnte und dadurch die Anwendbarkeit der Bestimmungen vom Londoner Abkommen und/oder der anderen verbundenen internationalen Vereinbarungen bewirkte, und ob die korrekte Auslegung von Art. VII des Abkommens der italienischen Gerichtsbarkeit Spielraum gestattete, wenigstens in Bezug auf den unter B) rubrizierten Anklagepunkt, *id est* Mitwirkung bei Transportgefährdung mit Folge eines Unglücks.

Der Staatsanwalt hat erläutert, dass das Londoner Abkommen – und die entsprechende Bestimmung der Abweichung von der italie-

nischen Gerichtsbarkeit – keine Anwendung fand, weil die Voraussetzung der allianzbezogenen militärischen Dienstleistungserfüllung nicht bestehe, da der Flug EASY 01 kein NATO-Flug, sondern ein USA-Flug war und daher nicht dem Londoner Abkommen unterstand. Ausserdem wurde, wie bereits erwähnt, im Bereich der DG-Operation nur die Wiederansetzung der Flugzeuge EA-6B *Prowler* des *Marine Corps* autorisiert, nicht aber die Durchführung von Ausbildungs-Missionen: diese wurden daher in Verletzung nicht nur der italienischen Souveränität sondern auch der technischen zwischen Italien und den Vereinigten Staaten abgeschlossenen Vereinbarungen durchgeführt, anders gesagt ausserhalb der mit der militärischen Allianz verbundenen Dienstleistungen.

Der Staatsanwalt hat aus verschiedenen Gründen ausgeschlossen, dass die Ausbildungs-Mission durch eine ausdehnende oder analogische Auslegung der Vereinbarungen als vorzeichnend der Wiedereinsetzung für die DG-Operation betrachtet werden konnte, da es sich um eine technisch untersagte Auslegung handelte (s. Art. 14 der einleitenden Bestimmungen ital. BGB) des ausserordentlichen Charakters gegenüber der allgemeinen Norm von Art. 6 ital. StGB, des Washingtoner Nord-Atlantik-Vertrags vom 4.4.49 und des Londoner Abkommens vom 19.6.51. Dazu sollten noch weitere Erläuterungen hinzugefügt werden.

Erstens, wie von Oberst Zanovello berichtet, bestand die Notwendigkeit der Tiefflüge auf bosnischem Gebiet nicht mehr, und dementsprechend waren die Flüge unter 5000 Fuss verboten worden, um die negativen Folgen der ausländischen militärischen Anwesenheit bei den einheimischen Bevölkerungen zu mildern; wenn also die Tiefflüge auf bosnischem Gebiet nicht mehr stattfinden durften, bestand kein Grund, dass die in Italien wiederangesetzten *Prowler* die in Bosnien verbotenen Ausbildungsmissionen durchführten.

Zweitens wurden die Tiefflug-Ausbildungsmissionen in der technischen Vereinbarung ITAIRSTAFF – NATO/JOINT GUARD vom 17.3.97 und in der darauffolgenden bereits erwähnten Meldung SMA-322/0175/G39/SFOR vom 21.4.97 ausgeschlossen, auch um negative Folgen für die DG-Operation zu vermeiden, ausgenommen für *ad hoc* genehmigte Ausbildungsflüge.

Schliesslich hatte der Staatsanwalt erachtet, dass es keineswegs zu vermuten war, da die EA-6B-Flugzeuge dem in Aviano stationierten Kontingent nicht zugehörten – die F 16 des 31<sup>o</sup> Geschwaders FW –, in Folge des BIA und der damit verbundenen technischen Vereinbarungen, dass der Flug in den den USA vom Übereinkommen mit Italien über die bilateralen Infrastrukturen vom 20.10.54 (BIA) zugelassenen Befugnissen eingeschlossen war: die Gerichtsbehörde von Trient hatte die 1. Luft-Region um Übermittlung dieses Übereinkommens ersucht, was jedoch nicht erfolgte. Anders gesagt, konnte es geschehen, und es ist dann tatsächlich geschehen, dass die F 16 an den Missionen in Bosnien teilnahmen (wie von Oberst Zanovello und von Gen. Vannucchi berichtet), aber nicht das Gegenteil, und zwar dass die *Prowler* von ihren Missionen abgeleitet werden konnten, um die Tätigkeiten des

31<sup>o</sup> Geschwaders FW auszuüben; es ist kein Zufall, dass die Mission EASY 01 dem CAOC (Combined Air Operation Center) der V ATAF für die Autorisation vorgelegt wurde.

Der Staatsanwalt hat dann unterstrichen, dass der Flug aufgrund seiner Ordnungswidrigkeit auf die militärischen allianzbezogenen Dienstleistungen zurückzuführen war und dass er mit grober Fahrlässigkeit von der Besatzung durchgeführt wurde, dass er dadurch die Verbindung mit der Erfüllung der Dienstleistung unterbrochen hatte und darauffolgend die Voraussetzung der prioritären Gerichtsbarkeit ausgeschlossen hatte.

Hilfsweise, falls die Rechtmässigkeit des Fluges und seine Zurückführbarkeit auf die allianzbezogenen Dienstleistungen anerkannt werden sollte, musste jedenfalls eine konkurrierende Gerichtsbarkeit von Italien und Vereinigten Staaten nach dem Londoner Abkommen ausgeschlossen werden, weil die Norm des Art. VII, Par. 3, Zif. a, sub ii in dem Sinne ausgelegt werden sollte, dass die konkurrierende Gerichtsbarkeit zugunsten des Ursprungsstaates nur für Straftaten ausgesprochen werden sollte, die nicht überwiegend die Interessen des Gastgeber-Staates gefährden; diese bevorzugte Auslegung ist nämlich durch den Grundsatz *in dubio mitius*, begründet, nach dem im Zweifelsfalle die internationalen Rechtsquellen in der für die verpflichtete Partei (d.h. Italien, der Gerichtsbarkeits-Entziehung ausgesetzter Aufenthaltsstaat) weniger belastenden Weise angewendet werden soll.

Nach Erachten des Staatsanwaltes sollte in der Vertragsnorm die implizite und unabdingbare Bedingung ersehen werden, dass die durch die militärische Allianz veranlassten Handlungen keine Verwirrungsfolgen und keine erhebliche Interessengefährdung im Gastgeber-Staat bewirken würden: anderenfalls hätte man einen unterschiedlichen Bewertungs-Maßstab angewendet gegenüber demjenigen, den derselbe Art. VII, Par. 3, Zif. a, sub i zugunsten des Ursprungsstaates anwendete und ihm die prioritäre Gerichtsbarkeit ausschliesslich für die Handlungen gegen die Person oder gegen das Eigentum eines Militärs, einer Zivil- oder Gefolgeperson dieses Staates zuschrieb.

Im vorliegenden Fall waren die verletzten Interessen ausschliesslich die italienischen, während – umgekehrt – kein amerikanischer Staatsbürger ums Leben gekommen war oder Personen- bzw. Sachschäden erlitten hatte.

Kein Hindernis konnte auch in der impliziten Anerkennung der prioritären Gerichtsbarkeit des Ursprungsstaates aufgrund des von der italienischen Regierung gestellten Antrags auf Gerichtsbarkeitsverzicht ersehen werden, denn das schon erwähnte Dekret des Präsidenten der Republik Nr. 1666/56 sah nur einen formalisierten Verzicht vor, nicht aber die Anerkennung der Gerichtsbarkeit des Ursprungsstaates, die eine verpflichtende Wirkung gegenüber der italienischen Gerichtsbehörde ausgelöst hätte.

Nachdem die prioritäre Gerichtsbarkeit der Vereinigten Staaten durch das Londoner Abkommen technisch unannehmbar war, hat der Staatsanwalt auch nicht zugelassen, dass sie durch die Berufung auf

das Gewohnheitsprinzip des « Flaggenrechts », nach dem die Militärkräfte auf ausländischem Gebiet dem Recht des Ursprungsstaates unterstehen, wieder erlangt werden könnte.

Art. 10 Abs. 1 ital. Verfassung nimmt bekanntlich das Gewohnheitsrecht und die Grundsätze des Völkerrechts in die italienische Rechtsordnung ein (s. diesbezüglich ital. Verf.GH Nr. 188 vom 1980), aber, erläuterte der Staatsanwalt, die Gewohnheitsnorm des « Flaggenrechts » war seit mindestens 50 Jahren ausser Anwendung gefallen, indem sie durch die umfangreiche Vermehrung der internationalen Verträge überholt wurde, die das Interesse und die Lage des Aufenthaltsstaates berücksichtigten.

Derselbe Justizminister hatte am 30.4.1998 in der Abgeordneten-kammer, zum Anlass der Beantwortung einer Interpellation, die Geltung – in der heutigen internationalen Gemeinschaft – der Prinzipien von Universalität und Territorialität des Strafrechtes bezeugt.

Das « Flaggenrecht » kollidierte seinerseits mit einem anderen Grundsatz, u.zw. mit dem Verbot des Eindringens in das Gebiet, in die Landesgewässer und in den Luftraum eines Staates ausserhalb bestimmter Abkommen, ausser für den harmlosen Durchgang der alleinigen Kriegsschiffe, nicht der Flugzeuge. Art. 3 Zif. e) des Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt vom 7.12.44 hatte für die Flugzeugen dieser Durchgang nicht ausgedehnt und demgemäss durfte ein Flugzeug eines Staates das Gebiet eines anderen Staates ohne Genehmigung « *by special agreement or otherwise* » nicht überfliegen.

Weiterhin hilfsweise sollte die konkurrierende Gerichtsbarkeit aufgrund der verbleibenden Wirksamkeit der italienischen Gerichtsbarkeit verweigert werden, wenigstens für den Anklagepunkt unter B), u.zw. Mitwirkung in fahrlässiger Transportgefährdung mit Folge eines Unglücks. Der Staatsanwalt von Trient erläuterte, dass die Voraussetzung der konkurrierenden Gerichtsbarkeit die Strafbarkeit der Handlung in beiden Rechtsordnungen ist. Dagegen fand die durch Art. 432, Abs. 1 und 3 ital StGB i.V.m. Art. 449 ital. StGB vorgesehene und bestrafte Straftat keine entsprechende Norm in der amerikanischen Rechtsordnung, wie von dem Gutachten von Frau Prof. Maria Valeria Del Tufo festgestellt und indirekt von dem Schweigen der verschiedenen ersuchten amerikanischen Behörden bestätigt, denen der Staatsanwalt vergebens die Frage gestellt hatte, und durch eine pro veritate vom Verteidiger der Nebenkläger Marino Costa übermittelte Stellungnahme wiederholt.

Schliesslich hat der Staatsanwalt die substantielle Unangemessenheit eines Prozesses erläutert, der in den Vereinigten Staaten durchgeführt werden sollte, wofür die Beweisaufnahme durch internationale, bei den italienischen Gerichtsbehörden zu beantragende Rechtshil-feersuchen erfolgen sollte, die erforderlichen Tätigkeiten vollständig in Italien durchgeführt und die Beweisstücke auch in Italien aufgenommen werden sollten (N.d.V.: wie es sich dann tatsächlich ereignete).

Dies vorausgesetzt, falls der Untersuchungsrichter die prioritäre Gerichtsbarkeit der Vereinigten Staaten anerkennen sollte, führte der Begründungsweg des Staatsanwaltes anders fort, und zwar mit der

Inanspruchnahme der Frage der Verfassungswidrigkeit der Rechtsordnung, die die Ausübung der italienischen Gerichtsbarkeit im vorliegenden Fall untersagt hätte.

Das Vorwort des Londoner Abkommens bestimmt, dass die Absendung von Militärkräften und die entsprechenden Bedingungen weiterhin Gegenstand von spezifischen besonderen Vereinbarungen sein werden, wie das Übereinkommen zwischen Italien und den Vereinigten Staaten über die bilateralen Infrastrukturen vom 20.10.54 (BIA), wie das Memorandum bezüglich der Benutzung des Stützpunktes Aviano (MOU) vom 30.11.93 und auch die Vereinbarung über die DG.

Nach der «Regierungslehre» sind alle Durchführungs-Vereinbarungen des Nord-Atlantik-Vertrags, ungeachtet ihrer Abschlussform, auf denselben zurückzuführen und fallen unter die ausschliessliche Verantwortlichkeit der Exekutive, sodass, nachdem der Ursprungsvertrag durch Nationalgesetz ratifiziert wurde, die darauffolgenden Spezifizierungen kein ausdrückliches Ratifizierungsgesetz nach Artt. 80 und 87 ital. Verf. benötigen; obwohl es sich um im Parlament diskutierte und durch Anträge und Empfehlungen unterstützte Regierungsinitiativen handelte – erläuterte der Staatsanwalt – bewirke jedoch die Praxis, die von den Art. 80 und 87 ital. Verf. vorgesehenen Verfahren nicht zu befolgen, dass besagtes Vorwort des Londoner Abkommens den Weg zu jeder Form von «Gerichtsregelung» (wie es Art. 80 ital. Verf. benennt) ohne Parlamentsbewilligung öffnete. Darauf folgend hätte das Parlament letztendlich, mit dem Gesetz vom 30.11.55 Nr. 1335 zur Ratifizierung des Londoner Abkommens, der Exekutive präventiv, abstrakt und unbestimmt die Befugnis verliehen, die sachlichen und rechtlichen Bedingungen der Ausübung der Gerichtsbarkeit abzuändern.

In diesem Sinne würde eine nicht offensichtlich unbegründete Verfassungswidrigkeitsfrage hervorkommen, bezüglich des obenerwähnten Art. VII, Par. 3, Zif. a), sub ii des Abkommens, das in unsere Rechtsordnung durch das Ratifizierungsgesetz vom 30.11.55 Nr. 1335 eingefügt wurde, und auch eine falsche Auslegung desselben Art. 11 des Nord-Atlantik-Vertrags, zu dem das Londoner Abkommen zurückführte, welcher bestimmte, dass seine Vorschriften von den Parteien gemäss ihren Verfassungsverfahren angewendet werden sollten, was – seinerseits – gemäss dem gleichlautenden Art. 43 der UNO-Charta war.

Die Verletzung der Verfassungsnormen würde noch schwerer sein – setzte die Staatsanwaltschaft Trient fort – weil die Verfassungsnormen nicht durch politische Handlungen aufgehoben wurden, sondern durch ausgesprochene Handlungen der hohen Verwaltung, weil zum Beispiel das obenerwähnte Memorandum über die Benutzung des Stützpunktes Aviano für Italien in seiner letzten Fassung vom Vice-Oberhaupt des Verteidigungsstabes unterfertigt wurde.

Daher hat der Staatsanwalt den Untersuchungsrichter ersucht, entweder direkt das Londoner Abkommen nicht anzuwenden, *rectius*, demselben eine verfassungsmässige Auslegung zu gewähren und somit es als nicht verbindlich für die von den Vereinbarungen gestatteten Situationen zu erklären, die nicht von den von den Art. 80 und 87 ital. Verf. vorgeschriebenen Verfahren bestätigt wurden; oder – vorzugs-

weise – eine Verfassungs-Zwischenfrage vorzubringen, um das Verfassungsgericht zu einem Spruch zu veranlassen, der das Gesetz 1335/55, in dem Teil, der der Regierung den Abschluss von technischen Vereinbarungen ohne das Ratifizierungsverfahren zulässt, als verfassungswidrig erklärt. Nach dem Erachten der Staatsanwaltschaft Trient wäre die Wahl der Verfassungs-Zwischenfrage zu erwünschen, denn sie hätte in einem empfindlichen Bereich wie das Völkerrecht, das die Staatshaftung berührt, ein gerechtes Gleichgewicht zwischen *judicial activism* und *judicial restraint* aufgewiesen.

Die verletzten Maßstäbe wären jedoch nicht nur die Art. 80 und 87 ital. Verf., sondern – im Bereich des Niederschlages auf die Verfassung – auch die Art. 24, 25, 101, 102, 104 und 112 ital. Verf..

Was Art. 25 Abs. 1 ital. Verf. anbetrifft, hat der Staatsanwalt erläutert, dass die Angeklagten, falls sie in den Vereinigten Staaten prozessiert würden, nicht einen gesetzlichen rechtlich vorbestimmten Richter gehabt hätten, sondern einem *ad hoc, post factum*, errichteten Militärgericht unterzogen würden, auch im Gegensatz zu Art. 6, Paragraph 1 der Europäischen Konvention der Menschenrechte und zu Art. 14, Punkt 1 des Internationalen Paktes über Zivil- und politische Rechte, der sowohl in Italien als auch in den Vereinigten Staaten ratifiziert und vollzogen wurde. Desgleichen wäre den verletzten Parteien ihr gesetzlicher rechtlich vorbestimmter Richter genommen (ganz abgesehen von der Unmöglichkeit, Nebenklage vor einem Militärgericht zu erheben).

Einen günstigen Auslegungsanlass hätte man aus dem Urteil vom 27.6.73 Nr. 96 des ital. Verfassungsgerichtshofes entnehmen können, das, trotz Abweisung der Verfassungswidrigkeits- Beschwerde, die aber bezüglich Art. VII. Par. 3, Zif. c) des Londoner Abkommens eingebracht wurde, über die Verzichtverfahren auf prioritäre Gerichtsbarkeit, jedoch angenommen hatte, dass der «Rechts-Grundsatz des gesetzlichen Richters nicht in der rechtlichen Bestimmung einer allgemeinen Zuständigkeit erstarrt ist, sondern auch aus den Vorschriften besteht, die aufgrund von rationellen, die verschiedenen im Spiel stehenden Interessen bewertenden Kriterien, eine Abweichung von dieser Zuständigkeit gestatten».

Anders gesagt, erörterte der VerfGH, unter Anpassung des Legalitätsprinzips an das Zweckmässigkeitsprinzip, eine vernünftige und ausgeglichene Abwägung der im Spiel stehenden Interessen, während die Anerkennung der prioritären Gerichtsbarkeit des Ursprungsstaates aufgrund des alleinigen Kriteriums der mit der Durchführung einer Dienstleistung verbundenen Handlung von besagter Abwägung absah. Jedoch konnte eine mit der Durchführung einer Dienstleistung verbundenen Handlung in der Tat völlig geeignet sein, prioritäre Interessen des Ursprungsstaates zu verletzen und dagegen den Begründungen entsprechen, die, immer nach dem Londoner Abkommen, die Priorität des Aufenthaltsstaates gebieten.

Das Paradox konnte, betrachtete die Staatsanwaltschaft, bis zur totalen Verweigerung der Gerichtsbarkeit des Aufenthaltsstaates führen, weil der ausländische Soldat immer aus Dienstgründen ins Ausland gesandt wird. Das war nicht zufällig die ständige amerika-

nische Auslegung, in diesem wie in anderen Prozessen, auch bezüglich der Position von Hptm. Brian Mahoney Thayer, beklagt wegen falscher Erklärungen an den Staatsanwalt: für Hptm. Thayer bewirkte die Durchführung einer Dienstleistung während der Abgabe falscher Erklärungen, einen echten Prinzip-Antrag. Kurz gesagt, hätte der Ursprungsstaat die höchste und unkontrollierte Verfügungsgewalt gehabt, die Handlung als Durchführung einer Dienstleistung zu qualifizieren, was von der Regel der objektiven Vorbestimmung von Art. 25 Abs. 1 ital. Verf. weit entfernt ist.

Diese Verfügungsgewalt des Ursprungsstaates, die unter seine prioritäre Gerichtsbarkeit fallenden Fälle zu bestimmen wird auch nicht durch das oben erwähnte Dekret des Präsidenten der Republik vom 2.12.56 Nr. 1666 gemildert, das nur den Fall der Ausübung der Verzichtbefugnis der italienischen Behörden regelt.

Es galt auch nicht einzuwenden, dass die Rechtsordnung des Ursprungsstaates auch seinerseits geeignete Garantien der Vorbestimmung des Richters gewähren könnte, weil – wie bereits vom ital. VerfGH durch Urteil Nr. 223/96 bestätigt – die Hauptsache nicht die Art und die Qualität der in der ausländischen Rechtsordnung enthaltenen Rechtsmittel ist, sondern die Unangemessenheit eines Mechanismus, der je nach Fall den Ermessensabwägungen die Bewertung der Zuverlässigkeit und der Tatsächlichkeit der gewährten Garantien überlässt.

Der Mangel an gesetzlicher Bestimmung der eventuellen als dienstbedingt zu erachtenden Handlungen und der entsprechenden Kontrollen hindert den Richter daran, die Verbindung zwischen strafbarem Verhalten und Gerichtsbarkeit festzustellen und bedingen eine Verletzung nicht nur von Art. 25 Abs. 1 ital. Verf., sondern auch von anderen verfassungsrechtlichen Maßstäben: dem Art. 24 (Abs. 1), bezüglich der Anspruch-Geltendmachung, die durch die Entziehung des Rechtes, sowohl des Beklagten als auch der verletzten Parteien, auf Einspruch bei der Gerichtsbarkeits-Entscheidung wäre jeglicher Sinn abgesprochen worden; Art. 102 (Abs. 1), der « dem ordentlichen, durch die Vorschriften der Gerichtsordnung ernannten und geregelten Richter » die Ausübung der Gerichtsbarkeits-Funktion gewährt; die Art. 101 (Abs. 2) und 104 (Abs. 1), die die Unabhängigkeit der Gerichtsbehörde von jeder anderen Staatsgewalt garantieren; Art. 112, der die Pflicht des Strafverfahrens festsetzt.

## *2.8 Die Schlussanträge des Staatsanwalts an den Untersuchungsrichter am Landgericht Trient*

Der Staatsanwalt hat dann dem Untersuchungsrichter folgende Schlussanträge vorgebracht:

in der Hauptsache, angesichts der Nicht-Anwendbarkeit des Londoner Abkommens und/oder der italienischen ausschliesslichen Gerichtsbarkeit und/oder, im Bereich der konkurrierenden Gerichtsbarkeit, der prioritären Gerichtsbarkeit Italiens, das Hauptverfahren gegen Hptm. Ashby Richard, Hptm. Schweitzer Joseph, Hptm. Raney



William, Hptm. Seagraves Chandler, Oberstleutnant Muegge Richard A., Oberst Rogers Marc und Gen. Peppe Timothy wegen der Verbrechen unter den Anklagepunkten A) und B) zu eröffnen;

hilfsweise, die obigen Verfassungsfragen als erheblich und nicht offensichtlich unbegründet zu erachten und darauffolgend das Verfahren aufzuheben und die Akten an den Verfassungsgerichtshof zu übermitteln;

weiterhin hilfsweise, jedenfalls die italienische ausschliessliche Gerichtsbarkeit für das unter dem Anklagepunkt B) rubrizierte Verbrechen gegen alle Angeklagten anzuerkennen und darauffolgend die Eröffnung des Hauptverfahrens gegen dieselben zu erklären.

Der Staatsanwalt hat schliesslich den Auszug aus den Akten bezüglich der eventuellen Haftung der italienischen Befehlsskette sowie den Auszug der Akten bezüglich der fehlenden Signalisierung der Seilbahn und die Aufhebung des Verfahrens gegen Brian Mahoney Thayer bewilligt.

## *2.9 Die Entscheidung des Untersuchungsrichters*

Am Ende der am 13.7.98 stattgefundenen Verhandlung hat der Untersuchungsrichter am Landgericht Trient, Dr. Carlo Ancona, die mangelnde Gerichtsbarkeit des italienischen Richters erklärt.

Der vom Untersuchungsrichter befolgte Begründungsweg bei der Abweisung der Anträge des Staatsanwalts – die auch von den Verteidigern der Nebenkläger unterstützt wurden (s. Verteidigung der Nebenkläger Costa und Vanzo) – unter Bewilligung der von der Verteidigung der Beklagten erhobenen Zuständigkeitsrüge, war folgender:

Einleitend hat sich der Untersuchungsrichter der Meinung des Obersten Gerichtshofes entgegengestellt, nach der, gemäss dem Londoner Abkommen, der italienische Richter allein Kenntnis von der mangelnden Gerichtsbarkeit nehmen kann, wenn der Ursprungsstaat mit Einwilligung des Aufenthaltsstaates den Willen ausdrückt, die prioritäre Gerichtsbarkeit auszuüben und wendete ein, dass in solchem Fall die einzige Norm, die die Überprüfung der Gerichtsbehörde ausschliesst Art. 1 des o.e. Dekrets des Präsidenten der Republik Nr. 1666/56 ist, das jedoch sich auf die andere Hypothese bezieht, wenn die italienische Regierung auf die prioritäre Gerichtsbarkeit verzichtet und dies weil der Verzicht auf die prioritäre Gerichtsbarkeit eine vorrangig Verfügungsmässige und politische Handlung (und nicht der hohen Verwaltung) ist und daher der gerichtlichen Überprüfung entzogen ist.

Im vorliegenden Fall hat dagegen der Untersuchungsrichter, da keine Berücksichtigungsfrage über politische Handlungen der Exekutive bestand, erachtet, dass allein die richtige Anwendung des Londoner Abkommens zu überprüfen war, die in die nationale Rechts-

ordnung durch das o.e. Ratifizierungsgesetz eingefügt wurde, ohne dass der Richter – entgegen den Anträgen der Verteidigung des Beklagten Muegge – an das Rundschreiben des Justiz-Ministeriums vom 25.3.57 gebunden sei, das der militärischen entsprechenden Führung die Zuständigkeit für die Erklärung der Dienstbezogenheit zuschrieb, da die Rundschreiben keine Rechtsquelle bilden.

Nachdem der Richter die Befugnis der Gerichtsbarkeitsbestimmung behauptet hatte, verviel diejenige Möglichkeit des Kompetenzkonfliktes mit der Regierung, den die Verteidigung des Nebenklägers Vanzo (wegen des Todes von Marcello Vanzo) nach Art. 134 ital. Verf. zu erheben nahelegte, im Fall, dass der Untersuchungsrichter sich an den Willen des Ursprungsstaates, die prioritäre Gerichtsbarkeit auszuüben gebunden fühlte.

Der Untersuchungsrichter hat dann die Anwendbarkeit des Londoner Abkommens anerkannt, abgesehen von den Charakteristiken des Fluges EASY 01 – den der Untersuchungsrichter als einen nicht autorisierbaren Ausbildungsflug und nicht als einen im Bereich der NATO-Operationen durchgeführten Flug erachtete: der Richter erläuterte, dass der Wortlaut des Vorwortes und des Art. VII des Abkommens nicht zwischen NATO-Tätigkeit und Ausbildungstätigkeit zu anderen Zwecken unterschied, da das Abkommen nicht nur die NATO-Tätigkeiten betraf, sondern sogar das Verhalten der dienstfremden Einzelpersonen, derart, dass der schon erwähnte Art. VII, Par. 3. Zif. b sogar das dienstfremde Verhalten der Einzelpersonen der prioritären Gerichtsbarkeit des Aufenthaltsstaates unterwarf, jedoch mit der Möglichkeit des Gerichtsbarkeits-Verzichtes zugunsten des Ursprungsstaates.

Dieser Anlass gestattete dem Untersuchungsrichter, die Behauptung der Klage anzugreifen und abzuweisen, nach der die Rechtswidrigkeit des Fluges an sich und das Verhalten der Besatzung des *Prowlers* – schwer tadelwürdig und vorschriftswidrig – die Verbindung zwischen demselben Flug und seiner Dienstbestimmung unterbrochen hätten und somit die Handlung, nach Verlust der Dienstbezogenheit, zur Bestimmung von Art. VII, Par. 3, Zif. b zurückführen würde, mit der darauf folgenden prioritären Gerichtsbarkeit des Aufenthaltsstaates.

Die Verhältnis-Unterbrechung sollte verneint werden – nach Erachten des Richters – nicht so sehr wegen der Erklärung der amerikanischen Führung über das Bestehen der Dienstbezogenheit (eine für die Gerichtsbehörde nicht bindende Erklärung weder an sich noch aufgrund des o. e. Rundschreibens vom 25.3.57), sondern wegen der unbestreitbaren Immanenz der Dienstbestimmung, die implizite von demselben Staatsanwalt anerkannt wurde, als er behauptet hatte, die Befehlskette hätte sich nicht unterbrochen. Anders gesagt, wenn die öffentliche Klage behauptete, dass die Verantwortlichkeit des Fluges und seiner konkreten Durchführungsart den amerikanischen Befehlshabern der Besatzung, wenigstens bis zu einer bestimmten Befehlsbene weiterhin zuzuschreiben war, bedeutete dies, dass derselbe Flug zur Diensterfüllung durchgeführt wurde.

Andererseits, wenn ein Militär strafbare Handlungen während der Ausführung einer Dienstleistung begeht, ausser im Fall, dass er einen

kriminellen Befehl erfüllt oder eine Dienstgelegenheit ausschliesslich zum Zweck des Begehens einer Straftat ausnützt, bedeutet dies, dass er den Befehl schlecht erfüllt hat und/oder dass er teilweise oder gänzlich die erteilten Vorschriften verletzt hat. Wird aber erachtet, dass nur dadurch die Verbindung mit der Dienstbestimmung unterbrochen wird, so würde das bedeuten, dass die Möglichkeit der Anwendung der prioritären Gerichtsbarkeit des Ursprungsstaates überhaupt nicht mehr bestehe. Diese Einwendung betont jedoch gleichzeitig eine gewisse inhaltliche Unangemessenheit der Gerichtsbarkeit-Zuteilung, die auf der Gelegenheit oder Durchführung der Dienstleistung beruht, im Sinne, dass die ausgedehnte Auslegung zu leicht zur vollständigen Dekkung des Gerichtsbarkeitsbereiches des Ursprungsstaates bringt, während die beschränkende Auslegung letztendlich sozusagen ausschliesslich die Gerichtsbarkeit des Aufenthaltsstaates begünstigt.

Zurück zu den Begründungen des Untersuchungsrichters: aufgrund der mangelnden Bedeutung im Prozess *de quo* wies er den Antrag auf Verfassungsrückerhebung bezüglich des Vorwortes und des Art. VII des Londoner Abkommens ab, die durch technische, nicht verfassungsgemäss (Art. 80 und 87 ital. Verf.) ratifizierte Vereinbarungen operativ geworden sind; in der Tat, erläuterte der Untersuchungsrichter, betrafen diese technischen Vereinbarungen nicht die Gerichtsbarkeitsgrenzen des Abkommens (die unberührt blieben), sondern die Bestätigung einer militärischen Allianz, beeinflussten das Bestehen und die Verfassungsmässigkeit dieser Vereinbarungen, nicht den historischen Tatbestand der Anwesenheit von Militärs auf ausländischem Gebiet und die Anwendungsweise des Abkommens. Anders gesagt, beeinflusste der spezifische Titel (technische Vereinbarung oder politische Vereinbarung) der Anwesenheit in Italien der Streitkräfte der Nord-Atlantik-Allianz nicht die Anwendbarkeit des Londoner Abkommens ihnen gegenüber und, falls der VerfGH die sog. Regierungslehre bestritten hätte, wäre die Gerichtsbarkeits-Alternative im vorliegenden Fall unverändert zu betrachten.

Was die vom Staatsanwalt ausgeführten Bedingungen anbelangt, die implizite das Prioritätsrecht des Ursprungsstaates bestimme, wenn konkurrierende Gerichtsbarkeit besteht, oder wenn die Tatbestände keine starke Verwirrung im Aufenthaltsstaat erweckt haben, oder wenn sie nicht vorwiegend seine Interessen berühren, was aus den zwei Ziffern, i) und ii), aus Ziffer a) von Par. 3 zu entnehmen sei, – die eine bestimmt die Priorität aufgrund der ausschliesslichen Verletzung der Staatsinteressen, die andere nicht –, hat der Untersuchungsrichter erläutert, dass man keineswegs behaupten konnte, wie es die öffentliche Klage tut, die beiden Vorschriften würden auf der gleichen *ratio* beruhen. Es handelte sich vielmehr um zwei verschiedene Begründungen: im ersten Fall bestand eine Gleichgültigkeit des Aufenthaltsstaates für Verletzungen ausschliesslich gegen die Interessen des Ursprungsstaates, im zweiten nahm die Vertragsbestimmung einfach eine bekannte und alte Gewohnheitsnorm des Völkerrechts auf, und zwar « *la loi suit le drapeau* » bzw. « *ubi signa est iurisdictio* ».

Auch war der Vergleich unwesentlich – trotz Andeutung im Antrag auf Eröffnung des Hauptverfahrens – mit anderen Staaten, wie Holland

und Deutschland, die die Gerichtsbarkeitsfrage neu verhandelt hatten, denn diese Länder hatten keineswegs die prioritäre Gerichtsbarkeit in den Fällen geltend gemacht, wofür das Londoner Abkommen die Gerichtsbarkeit des Ursprungsstaates bestimmt hätte: im Gegenteil hatten sie im voraus vorgesehen, auf die ihre aufenthaltsstaatliche prioritäre Gerichtsbarkeit zu verzichten, ausser für den von den Regierungsbehörden als besonders schwer erachtete (wie im Fall von Holland) oder für ausdrücklich bestimmte und festgestellte (wie im Fall von Deutschland) Verbrechen.

Auch der Untersuchungsrichter stimmte mit dem Staatsanwalt darüber überein, dass ein Prozess in den Vereinigten Staaten objektive Schwierigkeiten aufwies, da alle Ermittlungen in Italien stattfanden, aber er fügte hinzu, dass nur der Prozess vor dem amerikanischen Militärgericht wirksame Ergebnisse hinsichtlich der Bestrafung von eventuellen Schuldigen bringen konnte.

Wiederum bezüglich der vom Staatsanwalt wegen Verletzung von Art. 25 ital. Verf. erörterter Verfassungsrüge, weil im Ratifizierungsgesetz des Abkommens – *id est* in der in unsere Rechtsordnung angenommenen Norm – ein Bestimmungsmassstab zur Verweigerung der Gerichtsbarkeit des Ursprungsstaates im Fall von Verletzung vorrangiger Interessen des Aufenthaltsstaates fehle, hat der Untersuchungsrichter die offensichtliche Unzulässigkeit der Frage erläutert, weil sie ein Zusatzurteil des VerfGH bezweckte, das für Strafsachen unzulässig ist, indem es zu einem Nachteil für den Beschuldigten führt: die Beklagten – alle Amerikaner – hätten sich nämlich einem Prozess unterziehen lassen, nach einem ihnen unbekannten Verfahren, in einer weit von ihrem Wohnsitz entfernten Ortschaft und mit Richtern, die ein Urteil nicht in ihrem Namen (sondern im Namen des italienischen Volkes) ausgesprochen hätten.

Der Richter hat sodann einen weiteren Unzulässigkeitsgrund erörtert, und zwar dass ein eventuelles Verfassungswidrigkeits-Urteil ein internationales Abkommen einseitig abgeändert hätte, was bekanntlich der ausschliesslichen Verfügungsgewalt des Gesetzgebers anvertraut ist und dementsprechend ausserhalb der Zuständigkeit des VerfGH fällt.

Dies war jedenfalls eine einleitende und absorbierende (zusammen mit anderen vom Untersuchungsrichter vorgebrachten Argumenten) Begründung, um jede andere Verfassungswidrigkeitsrüge abzuweisen, auch bezüglich anderer Vorschriften, die im Antrag auf Eröffnung des Hauptverfahrens als verletzt betrachtet wurden.

Der Richter hat daher die konkurrierende Gerichtsbarkeit anerkannt, wobei die prioritäre Gerichtsbarkeit des Ursprungsstaates zu bevorzugen war. Die Möglichkeit der italienischen ausschliesslichen Gerichtsbarkeit verblieb für die doppelte Beschuldigung im Wege der von der Staatsanwaltschaft Trient erhobenen Normenkonkurrenz, wenigstens bezüglich des Verbrechens der Mitwirkung in fahrlässiger Transportgefährdung mit Folge eines Unglücks, das von der amerikanischen Strafrechtsordnung nicht vorgesehen wird (im Gegensatz zur fahrlässigen Tötung, die in beiden Rechtsordnungen bestraft wird). Diesbezüglich hat der Staatsanwalt erläutert, dass, wenn man wegen dieses Verbrechens nicht in Italien vorgehen würde, ein vorrangiges

Interesse des italienischen Staates ausser Schutz verbleiben würde, u. zw. dasjenige der öffentlichen Sicherheit, die im Transportschutz einbegriffen ist (und von der Vorschrift von Art. 432 ital. StGB geschützt ist); darauffolgend würde auch das Prinzip der Pflicht des Strafverfahrens laut Art. 112 ital. Verf. verletzt.

Ausschlaggebend war diesbezüglich die Auslegung des im Art. VII, Par. 2 des Londoner Abkommens enthaltenen Begriffs, in der Tat nur von einer der zwei Rechtsordnungen bestraft, der entweder als reines Geschehnis (abgesehen von der Zahl der eventuell durch eine einzige Handlung verletzten Strafnormen) oder als technisch gesehenes Verbrechen betrachtet werden soll: offensichtlich hätte die Annahme der ersten Alternative der doppelten Beschuldigung die Gerichtsbarkeitsbestimmung des Ursprungsstaates nicht beeinflusst, im Sinne dass aufgrund der einzigen schuldhaften Handlung, die das Unglück des Cermis verursacht hat, die o. e. ausschliessliche Gerichtsbarkeit keine Anwendung fand; wenn dagegen der vom Staatsanwalt erörterten Stellung stattgegeben würde, auch unter Beibehaltung der prioritären Gerichtsbarkeit der Vereinigten Staaten für den Anklagepunkt der Mitwirkung in mehrfacher fahrlässiger Tötung, würde jedenfalls die ausschliessliche italienische Gerichtsbarkeit für das Verbrechen der fahrlässigen Transportgefährdung mit Folge eines Unglück verbleiben.

Die Frage wurde auch im Parlament im Wege der Beantwortung einer Anfrage diskutiert, unter Erwägung der diesbezügten ausschliesslichen Zuständigkeit der Gerichtsbehörde.

Der Untersuchungsrichter hat dann eine kurze Beschreibung des amerikanischen *dual prosecution* – Systems vorgenommen – nach dem ein einziges Geschehnis sowohl als Föderalverbrechen als auch als reines Nationalverbrechen verfolgt werden kann – um dessen Unanwendbarkeit wegen der mangelnden Voraussetzung der doppelten Staatsbürgerschaft und der Souveränität desselben Landes (die dagegen typisch für ein Bundesland ist) zu erklären, während im vorliegenden Fall das Verhältnis zwischen den zwei Rechtsordnungen nur aus einem militärischen Beistand-Abkommen entsteht, ohne jedes Zusammenspiel bezüglich Staatsbürgerschaft und Souveränität.

Es ist tatsächlich keineswegs der Fall, von einer unwahrscheinlichen Anwendung der *dual prosecution* zu sprechen, angesichts ihrer Verschiedenheit im Vergleich zu der in unserer Rechtsordnung anerkannten Normenkonkurrenz: während die erste ausschliesslich verfahrensartig ist, eng mit der Verfügungsgewalt des Strafverfahrens (und auch der doppelten Souveränität) verbunden und ein uneigentliches Anfechtungssystem zugunsten der Klage bewirkt (darüber hat auch das Urteil des Untersuchungsrichters Kenntnis genommen), betrifft die zweite das materielle Strafrecht, die Pflichtverbindlichkeit des Strafverfahrens und bezweckt den Schutz des Angeklagten, im Fall einer doppelten Verurteilung, durch die günstige Anwendung nicht der materiellen Strafenhäufung sondern der Normenhäufung laut Art. 81 ital. StGB.

Die entscheidende Begründung der Abweisung des Antrags auf Eröffnung des Hauptverfahrens gegen die Angeklagten, wenigstens wegen des Anklagepunktes unter B) besteht – dagegen – aus dem zweiten vom Untersuchungsrichter von Trient vorgebrachten Argu-

ment, das implizite die doppelte im Wege der Normenkonkurrenz von der Staatsanwaltschaft ausgeführte Bestreitung, unter Ausschluss der scheinbaren Normenkonkurrenz für korrekt gehalten hat.

Der Richter hat ausdrücklich der traditionellen Auslegung der Abkommensnorm zugestimmt, die die konkurrierende und nicht die ausschliessliche Gerichtsbarkeit erörtert, wenn eine einzige Handlung, in seiner vollständigen historischen Dimension und nicht als Verletzung einer bestimmten Norm betrachtet, in beiden Rechtsordnungen bestraft wird, abgesehen von den in Anspruch genommenen Rechtsgütern und unter Berücksichtigung der Tatsache, dass das Londoner Abkommen nicht von Strafrechtlern sondern von Politikern und Militärs (wie man in der Denkschrift der Verteidigung des Angeklagten Muegge lesen kann) abgefasst wurde. Im vorliegenden Fall stand es fest, dass das Lebensgut in beiden Rechtsordnungen (die amerikanische und die italienische) geschützt war, während das Verbrechen der fahrlässigen Transportgefährdung laut Art. 432 i.V.m. Art. 449, aufgrund seiner Zugehörigkeit zu den Gefährdungsverbrechen, eine vorsorgliche und erschwerte Form des Schutzes desselben Gutes, und zwar der Personenunversehrtheit bildet.

Ausserdem hätte eine formelle und von italienischen Rechtsordnungserfordernissen bedingte Auslegung der Abkommensnorm den völkerrechtlichen, auf Treu und Glauben beruhenden Auslegungsprinzipien nicht entsprochen. Aus diesem Grund wurde das Problem der behaupteten Verletzung des Grundsatzes der Pflichtverbindlichkeit des Strafverfahrens laut Art. 112 ital. Verf. überhaupt nicht gestellt, denn es fehlte an der Voraussetzung, *id est* der italienischen Gerichtsbarkeit.

Ein von der Verteidigung des Nebenklägers Costa erhobener Zweifel an Verfassungsmässigkeit bezüglich einer behaupteten Verletzung von Art. 3 ital. Verf. seitens der von Art. 6 ital. StGB abweichenden Norm des Londoner Abkommens wurde abgewiesen: in den Vereinigten Staaten war nämlich (als der Untersuchungsrichter sein Urteil erliess) der Strafprozess gegen die amerikanischen Militärs (genau gesagt, nur gegen die vier Besatzungsmitglieder: über den Prozess in den Vereinigten Staaten s. den entsprechenden Kapitel des Berichtes) hängig. Der Richter hat schliesslich einem anderen Antrag der obigen Verteidigung der Nebenklage nicht stattgegeben. Nach letzterem verletzte das amerikanische Verfahren dieses Prozesses, das eine Wahl des Richters vorsah, die die Unabhängigkeit desselben nicht garantierte, die Menschenrechte der Angeklagten, wozu der italienische Richter durch die Bestätigung der amerikanischen Gerichtsbarkeit beigetragen hätte. Zu diesem Zweck wurde das Urteil Nr. 223/96 des ital. VerFGH über Auslieferung von Italien nach den Vereinigten Staaten erwähnt. Aber, erläuterte der Untersuchungsrichter, im Gegensatz zum Fall der von der Verteidigung der Nebenklage vorgebrachten passiven Auslieferung, hätte im vorliegenden Fall jede Entscheidung des italienischen Richters keinen Einfluss auf das Verfahren in den Vereinigten Staaten gehabt, (dessen Rechtmässigkeit ausserdem von den Angeklagten anerkannt wurde), da der amerikanische Richter, um seine Gerichtsbarkeit zu erklären, keinen entsprechenden Anspruch der italienischen Gerichtsbehörde benötigte.

Im Urteil erklärte der Untersuchungsrichter, dass man gegen alle Angeklagten wegen der ihnen bestrittenen Anklagepunkte aufgrund der mangelnden Gerichtsbarkeit des italienischen Strafrichters nicht vorgehen sollte und verfügte die Rückgabe an die Betroffenen der in Gerichtsbewahrung stehenden Gegenstände, einschliesslich des in Aviano aufbewahrten Flugzeuges.

Gegen die Entscheidung des Untersuchungsrichters hat der Staatsanwalt keine Berufung eingelegt, wie auch bei der Anhörung des Staatsanwaltes am Landgericht Trient, Dr. Granero, entnommen wurde, und somit wurde das Urteil unwiderruflich.

### 3. DER MILITÄRPROZESS IN PADUA

#### *3.1 Die Ermittlung des Militär-Staatsanwalts und der darauffolgende Einstellungsantrag*

Die Militär-Staatsanwaltschaft Padua hat eine einleitende Ermittlung durchgeführt, um festzustellen, ob eine Anklage gegen die seiner Gerichtsbarkeit unterworfenen Militärs zu erheben war. Die gebietsmässige Zuständigkeit entsteht aus dem Umstand, dass der Stützpunkt Aviano, von dem das Flugzeug abgeflogen ist, das die Tragseile der Seilbahn vom Cermis gerissen hat, sich im Zuständigkeits-Sprengel des Militärgerichtes Padua befindet.

Die Ermittlung zielte erstens auf die Feststellung ab, ob das Bodenpersonal jenes Stützpunktes die Anzeige an die Kontrollbehörden des Tieffluges des Prowlers unterlassen hatte. Die Ermittlung hat sich vom ersten Moment an als unnützlich erwiesen, weil die Radar-Kontrollen in diesem Gebiet wegen der besonderen Orographie nur durch AWACS-Flugzeuge durchgeführt werden können und nur wenn diese Art von Luftfahrzeugen sich in der bestgeeigneten Position befindet.

Die Militär-Staatsanwaltschaft ist von dem unbestreitbaren Tatbestand ausgegangen, dass der Flug des *Prowler* ein Tiefflug war, und zwar unter 2000 Fuss, in einem Gebiet wo solche Ausbildungs-Flüge sogar den NATO-Flugzeugen untersagt waren und hat festgestellt, dass die Mission in offensichtlicher Verletzung des Flugplans durchgeführt wurde. Dieser wurde vom amerikanischen Kommando von Aviano abgefasst und wurde von dem operativen Landeszentrum von Martina Franca in Apulien autorisiert, wo er durch das italienische Kommando von Aviano angekommen war.

Es bildete sich daher eine bestimmte militärische Beschuldigung gegen den Kommandanten des Stützpunktes Aviano, Oberst Orfeo Durigon, über einen doppelten Unterlassungspunkt.

Der erste wegen der Unterlassung der Errichtung eines geeigneten Systems, das der italienischen Führung die ständige Kenntnis über die Tätigkeit der in Aviano stationierten Flugzeuge garantierte, um eine vorweggenommene Kontrolle der geplanten Tätigkeiten durchzuführen.

Der zweite wegen Unterlassung der Kontrolle über eventuelle Tiefflüge, die durch die Meldung des Luftwaffenstabes vom 21. April 1997, und durch deren Wiederholung im folgenden Monat August für den Alpenbogen, verboten wurden.

Inzwischen hatte auch die Staatsanwaltschaft Trient, nach der Entscheidung des Untersuchungsrichters desselben Gerichts vom 13. Juli 1998, die mangelnde Gerichtsbarkeit gegenüber der Besatzung (aus *Marines* zusammengesetzt) und der anderen amerikanischen Militärs, die wegen mehrfacher fahrlässiger Tötung und fahrlässiger Transportgefährdung angeklagt wurden, eine Ermittlung zulasten von Oberst Durigon eingeleitet. Die Gerichtsbehörde von Trient hat aber sein Verhalten, wie man es auch beurteilen möchte, als nicht mit der Ursache des Unglücks verbunden gehalten und die Akten der Militär-Staatsanwaltschaft Padua übermittelt, die für die einzige gegen den vorbenannten Offizier auszusprechende Beschuldigung zuständig war: unterlassene Erfüllung eines Auftrages, die von Art. 117 des militärischen Fr.StGB vorgesehen ist.

Aus der Ermittlung in Padua ergab sich, dass zahlreiche Tiefflüge vor 1997 stattfanden, vor allem im mittel-östlichen Alpenbogen, die oft Lärmverseuchung verursacht hatten, Besorgnis und Verwirrung bei der Bevölkerung erweckten und manchmal auch sogar spezifische Sachschäden (die Seilbahn von Cavalese) verursacht hatten, sodass die autonome Provinz Trient das Provinzgesetz 12/8/96 Nr. 5 (« *Regelung zum Umweltschutz in Bezug auf Flugzeugbenutzung* ») erlassen hat. Diese Vorfälle, die dem Stab wohl bekannt waren, bei dem die Staatsanwaltschaft Padua die Nachrichten entnommen hat, haben zur Aufnahme der o.e. Meldung vom 21. April 1997 geführt, nach der keine Tiefflugtätigkeit zugelassen war, ausser für die mit den Operationen in Bosnien verbundenen Ausbildungsmissionen. Trotzdem wurden die Tiefflüge weiterhin durchgeführt, auch seitens der in Aviano stationierten Luftfahrzeuge.

Es war daher durchaus gestattet und geboten, sich zu fragen, warum der italienische Kommandant von Aviano die Durchführung jener Missionen nicht verboten hatte, unter denen auch diejenige einbezogen war, wegen der der Prozess lief.

Oberst Durigon hat behauptet, dass der italienische Kommandant von Aviano nur und ausschliesslich formelle Kontrollbefugnisse über die Flugpläne hatte, die er dem operativen Kontrollzentrum übermittelte, da ihm – dagegen – die spezifischen Bewertungen, auch über die Flughöhen untersagt waren. Diese Kontrolle, nach Erachten von Oberst Durigon, war dagegen, seit Januar 1998, dem ROC von Martina Franca, wie aus Art. 9 des Memorandum entnehmbar, zugeteilt.

Aufgrund des Italien-USA Übereinkommen vom 30. Juni 1954 und der Memorandum vom 30. November 1993 und vom 2. Februar 1995, waren die dem Kommandanten von Aviano substantielle Befugnisse erteilenden Normen für die für die Bosnien-Operationen angesetzten Flugzeuge (*Deliberate Guard*) nicht anwendbar. Das spezifische *memorandum* von 1956, bezüglich der Aviano-Installationen verlieh dem italienischen Kommandanten weder Befugnisse über die von den Amerikanern formulierten PVG noch Veto-Befugnisse über nicht formelle Fragen.

Darüber hat jedoch Die Staatsanwaltschaft nicht immer übereinstimmende Meinungen und Auslegungen aufgenommen.



Gen. Pollice meinte zum Beispiel, dass die Meldung vom SMA vom 21. April 1997 auch für den italienischen Kommandanten befehlend war, das heisst, dass sie einen ganz bestimmten Befehl enthielt.

Nach Gen. Arpino und Gen. Fornasiero sollte dagegen jene Meldung, gerade weil sie an Aviano zur Kenntnis gesandt wurde, nicht als befehlend erachtet werden.

Nach Gen. Vannucchi enthielt der Flugplan des Prowlers eine andere Anomalie, weil derselbe PVG in denjenigen des 31<sup>o</sup> Geschwaders FW willkürlich eingefügt wurde, fast absichtlich, um das autorisierende Amt zu täuschen.

Nach der Staatsanwaltschaft haben auch diese uneinstimmigen Meinungen ein weiteres und vielsagendes Zeichen der Unbestimmtheit der Regelung geliefert, so dass der Ausschuss Tricarico-Prueher im April 1999 die Errichtung einer *authority* innerhalb des Stützpunktes empfohlen hat, mit der Aufgabe, dem italienischen Kommandanten die Kartei des PVG zu unterbreiten, mit einer Bescheinigung der Übereinstimmung mit den von den italienischen Behörden erteilten Regeln zur Flugsicherheit.

Im Laufe der Ermittlung tauchte auch ein anderes Verwirrungselement auf. Im Stützpunkt Aviano waren die dem 31<sup>o</sup> Geschwader zugehörenden Flugzeuge angesetzt, die ihre Berechtigung im Memorandum von 1993 und in der folgenden technischen Vereinbarung von 1994 fanden. Bei demselben Stützpunkt waren jedoch andere Flugzeuge wiederangesetzt, darunter die Prowlers, deren Anwesenheit durch jeweilige entsprechende mit verschiedenen Bezeichnungen versehene Vereinbarungen geregelt war. Die letzte in der Zeitfolge bezog sich eben auf die Operation *Deliberate Guard*. Dies bedeutete das Bestehen von verschiedenartigen Regelungen. Für die für die Operationen in Bosnien wiederangesetzten Flugzeuge, insbesondere wurde eine politische Vereinbarung abgeschlossen, die vom italienischen Verteidigungs-Ministerium und vom NATO-Kommando in Europa 1995 unterfertigt wurde, die in drei Untervereinbarungen unterteilt war, eine für jede Waffengattung; während aber die für die Marine und für die Heere unterschrieben wurden, wurde diejenige für die Luftwaffe nicht unterschrieben, obwohl sie die einzige ist, die dem Kommandanten von Aviano konkrete Kontrollbefugnisse über die Flüge verlieh, auch weil das Memorandum 30/11/93 und die folgende technische Vereinbarung 11/4/94 für die Flugzeuge – wie die *Prowler* der *U.S. Navy* –, die anders als die in Aviano stationierten waren, nicht anwendbar waren.

Diese Ordnungsunbestimmtheit hat, nach der Meinung der Staatsanwaltschaft von Padua, die Bestimmung der Beschuldigung nach Art. 117 milit. StGb erschwert, auch weil man in den Begriff « Auftrag » schwer die Pflichten der Koordinierung mit den amerikanischen Behörden und der Kontrolle der Flugpläne einbeziehen konnte.

Darauffolgend wurde Antrag auf Verfahrenseinstellung gegenüber Oberst Durigon gestellt.

### 3.2 Die vom Untersuchungsrichter erlassene Einstellungsverfügung

Der Untersuchungsrichter hat dem vom Staatsanwalt formulierten Einstellungsantrag stattgegeben, jedoch mit einer anderen Begründung.

Man möchte damit einleiten, dass die Stellung von Oberst Durigon, wie sie sich aus den Akten der von der Staatsanwaltschaft am Landgericht Trient durchgeführten Ermittlung (s. das entsprechende Kapitel) ergibt, aus den Akten ausgezogen wurde; er war zuerst wegen derselben Anklagepunkte wie die Besatzungsmitglieder des *Prowler* und die amerikanischen Kommandanten des in Aviano stationierten 31<sup>o</sup> Fighter Wing angeklagt; seine Position wurde dann am 6/10/98 bezüglich der Anklagepunkte abgeändert und die Mitwirkung in mehrfacher fahrlässiger Tötung und die Mitwirkung in fahrlässiger Transportgefährdung wurde durch den Anklagepunkt laut Art. 117 milit. Fr.StGB ersetzt. Daraufgehend hat der Staatsanwalt von Trient die Übermittlung der Akten aus Zuständigkeitsgründen an die Militär-Staatsanwaltschaft von Padua verordnet, wo – wie gesagt – eine selbständige Ermittlung seitens des Staatsanwaltes wegen der gleichen Anklagepunkte bereits im Laufe war; die Verfahren wurden daher vereinigt (wegen objektiver und subjektiver Verbindung).

Im Sachverhalt wurde weitgehend festgestellt, nicht nur dank den Ermittlungen des Staatsanwaltes, sondern auch durch die Überprüfung einer bei der 3. Gruppe SMA von Rom erworbenen Kartei, die besagte, dass zwischen 1/1/93 und 31/1/98 sehr viele Tiefflüge seitens der amerikanischen von Aviano abgeflogenen Flugzeuge stattgefunden haben, die immer Besorgnis um die öffentliche Unversehrtheit bei der Bevölkerung der überflogenen Gebiete erweckt haben und nicht selten auch Sachschäden verursacht haben. Der Umstand war bekannt – und jedenfalls pflichtgemäss seitens des italienischen Kommandanten des Stützpunktes zu kennen –, so wie es fest stand, dass Oberst Durigon nichts getan hat, um solche Handlungen zu vermeiden bzw. zu unterbrechen.

Zur Rechtsfrage stellte sich das Problem, ob und wieweit diese Tiefflugtätigkeit rechtswidrig war, nach den geltenden Normen, ob der Kommandant des Stützpunktes Aviano Aufsichts-, Kontroll-, und Koordinierungsaufgaben mit den dort anwesenden amerikanischen Kommandos hatte, und zuletzt ob sich im Verhalten von Oberst Durigon die Straftat laut Art. 112 milit. Fr. StGB erwies. (7)

Daraus erwies sich, nach der Meinung des Untersuchungsrichters, die Rechtswidrigkeit des betroffenen Fluges und ein hinreichend bestimmtes Bild der Befugnisse und der Zuständigkeiten des italienischen Kommandanten. Dieser war verpflichtet, obwohl er einen die nationalen Normen verletzenden Flug nicht verbieten konnte, auf den amerikanischen Kommandanten zu intervenieren, um die Besserung bzw. die Unterbrechung des Fluges zu ersuchen und eventuell, im Fall der fortbleibenden Auseinandersetzung, seine Vorgesetzten in Anspruch zu nehmen.

---

(7) Zum ersten Punkt, wurden die Tiefflüge mit Sicherheit als nationalnormenwidrig erachtet (einschliesslich der SMA vom 21/4/97).

Zum zweiten Punkt, hat der Untersuchungsrichter, im Gegensatz zur Meinung des Staatsanwaltes, ausgeschlossen, dass die Regelung der Aufgaben und der Befugnisse des Kommandanten des Stützpunktes Aviano so lückenhaft wäre, dass sie Ausle-

Nach der Meinung des Untersuchungsrichters konnte auch nicht eingewendet werden, dass das *Memorandum* 30/11/93 und die folgende technische Vereinbarung 11/4/94 für die Flugzeuge – wie die *Prowler* der *U.S. Navy* – nicht anwendbar waren, weil sie anders als die in Aviano stationierten waren: magels besonderer Regelungen sollten dagegen die allgemeinen Normen zum Gebrauch des Stützpunktes Aviano und diejenigen über die Befugnisse des italienischen Kommandanten volle Anwendung finden. Ausserdem lassen alle *Memorandum* ausdrücklich die volle Anwendung der internationalen und der italienischen Normen unberührt, so dass die eventuelle Nicht-Anwendbarkeit für die *Prowler* der Regelungen für die in Aviano stationierten Flugzeuge sogar zu einer strengeren Disziplin der Tiefflüge geführt hätte, da diese, schon nach den Vorschriften des Handbuchs BOAT immer ausdrücklich autorisiert werden sollten.

Es war dagegen nicht vertretbar, dass die Flüge der für die DG wiederangesetzten Flugzeuge, mangels bestimmter internationaler Rechtsquellen, keiner Einschränkung unterstehen sollten.

Was zuletzt die Verantwortlichkeit von Oberst Durigon anbetrifft, hat der Untersuchungsrichter behauptet, dass er die Pflicht hatte, wenigstens für eine bessere Information gegenüber den amerikanischen Kommandanten (deren Haftung er auch angedeutet hat) bezüglich der Tieffluggrenzen zu sorgen. Oberst Durigon hätte auch mehr Aufmerksamkeit auf die vorgebrachten PVG legen müssen : anstatt sie immer zu genehmigen trotz offensichtlicher Regelwidrigkeit, hätte er die amerikanischen Kommandos ausdrücklich ermahnen sollen und im Fall der fehlenden Befolgung, darüber die italienischen vorgesetzten Militärbehörden verständigen.

Die mangelnde Erfüllung dieser Pflichten – und man kommt damit zur letzten Begründung – hat jedoch nicht, nach der Meinung des Untersuchungsrichters, die Verletzung von Art. 117 milit.Fr.StGB

---

gungsverschiedenheiten rechtfertigte, da dagegen solche Befugnisse in den verschiedenen Regelungen ausdrücklich bestimmt sind und da besagte Regelungen auch auf die Auslegung der Tieffluggrenzen Einfluss haben.

Nach dem Nord-Atlantik-Vertrag und dem *Memorandum* vom 14/5/56 über die Installationen des Flughafens Aviano sollen die amerikanischen Militärbehörden den italienischen Kommandanten über die Tätigkeiten und die allgemeinen Erfordernisse der amerikanischen Militärbehörden informieren, um ihm die korrekte Erfüllung seiner Verbindungs-Aufgaben zu gestatten. Art. 9 des folgenden *Memorandum* vom 30.11.93 bestimmt klar, dass der italienische Kommandant für den Flugverkehr und für den Erlass der Flugsicherheitsnormen verantwortlich ist, nach Benachrichtigung durch den amerikanischen Kommandanten über dessen Mittel, und auch dass der italienische Kommandant seinen amerikanischen Gleichrangigen informieren soll, wenn die amerikanischen Tätigkeiten nicht nach den internationalen Abkommen oder nach den italienischen Gesetzen durchgeführt werden, unter Zuweisung an die jeweiligen übergeordneten Militärinstanzen der örtlich nicht gelösten Auseinandersetzungen.

Ähnlich lautet auch Par. 2 der technischen Vereinbarung 11/4/94, die am Par. 9 sogar die Pflicht des italienischen Kommandanten festsetzt, auf den amerikanischen zu intervenieren, damit er die amerikanischen die italienischen Gesetze und Ordnungen verletzenden Tätigkeiten verbessert oder unterbricht, die das Leben oder die Gesundheit der Bevölkerung gefährden.

Auch die befehlenden und organischen Tabellen Nr. 8-15, SMA 11/3520/G4-3/8 vom 1./8/95 bestimmen die Aufgaben des Kommandanten von Aviano und setzen u. a. fest, dass er die operative nicht nationale und NATO-Tätigkeit der wiederangesetzten Gruppen kontrolliert.

begründet, der « den Kommandanten einer Militärkraft, der ohne eine gerechtfertigte Begründung die ihm anvertraute Aufgabe nicht erfüllt » bestraft. Dies jedoch nicht weil der Verteidigungsgrund, nach dem Oberst Durigon kein Kommandant einer Streitkraft gewesen wäre (er war jedoch der Befehlshaber des Stützpunktes Aviano) begründet sei, sondern weil im Sachverhalt der technisch-rechtliche Begriff von Aufgabe nicht bestand. (8)

Daher hat der Untersuchungsrichter dem vom Staatsanwalt gestellten Antrag auf Einstellung stattgegeben.

Trotzdem hat er, nachdem er eventuelle Haftungselemente von Oberst Durigon wegen fahrlässiger Verbrechen gegen die öffentliche Unversehrtheit in Bezug auf zahlreiche Fälle von Tiefflügen, die schwere Gefahrumstände bewirkt haben, festgestellt hat, die Übermittlung der Akten aus Zuständigkeitsgründen an die Staatsanwaltschaft am Landgericht Trient verordnet, unter Einschränkung dieser Übermittlung auf die Vorfälle vor dem Unglück vom 3/2/98, weil die Position von Oberst Durigon bezüglich des Unglücks, wie bereits erwähnt, mit der Aufhebung der ursprünglichen Anklagepunkte bewertet wurde. Dieselbe Übermittlung der Akten, immer für die Vorfälle vor dem 3/2/98, wurde auch bezüglich der Haftung der amerikanischen Befehlshaber des Stützpunktes Aviano verordnet, weil für diese Vorfälle das Recht auf die prioritäre Gerichtsbarkeit seitens des Ursprungsstaates nicht geltend gemacht wurde.

#### 4. DER MILITÄRPROZESS IN BARI

Am 6.10.1998 hat die Staatsanwaltschaft von Trient, während der Ermittlung über das Cermis-Unglück, Kopie eines Teiles der zum Verfahren bei der Militär-Staatsanwaltschaft Bari erworbenen Akten übermittelt, zum Zweck der Feststellung von eventuellen begangenen, unter ihre Zuständigkeit fallenden Straftaten seitens der italienischen Militärs.

Insbesondere wurde die Militär-Staatsanwaltschaft Bari mit der Feststellung von Straftaten laut Art. 117 milit. Fr.StGB gegenüber dem seinerzeitigen Direktor des ATCC von Martina Franca, Oberstleutnant Celestino Carratù (wie er später vom früheren Organ als Verantwortlicher in der Befehlskette bezeichnet wurde) beauftragt, weil er den ihm erteilten Auftrag nicht erfüllt hätte, der aus dem Verbot der Genehmigung von Tiefflügen auf italienischem Gebiet bestand.

---

(8) Diesbezüglich hat der Untersuchungsrichter erläutert (auch nach einem Rechtsprechungsvorfall desselben Militärgerichts Padua), dass der Auftrag mit den allgemeinen und abstrakten völkerrechtlichen Vorschriften nicht verwechselt werden soll, sondern die Erteilung ad personam von Aufgaben und Zielbestimmungen nach einer diskretionellen Bewertung bewirkt.

Er hat auch nicht als Auftrag die wiederholt erwähnte Meldung SMA-332/00175/G39/SFOR vom 21.4.97 erachtet, weil sie an mehrere Personen gerichtet war und zur Kenntnis an den seinerzeitigen Kommandanten von Aviano zugesandt wurde (der damals noch nicht Oberst Durigon war, der erst im September 1997 die Führung übernahm); die Meldung enthielt eine anzuwendende Vorschrift, aber war keine Auftragserteilung.

Die vermutete Normenverletzung beruhte auf dem Zusammenreffen von zwei verschiedenen Umständen: die Zuständigkeit des COA/COM von Martina Franca für die Genehmigung des von den amerikanischen in Aviano stationierten Streitkräften vorbereiteten Tagesflugplans; die Zusendung an das AEROROC von Martina Franca der Meldung SMA-322/00175/G39/SFOR vom 21.4.97, in der man darüber Kenntnis nahm, dass keine Tiefflüge auf italienischem Gebiet und über den Landesgewässern autorisiert werden sollten, ausser für *ad hoc* Übungen.

Abgesehen von der effektiven Zuständigkeit des COA/COM von Martina Franca für die Genehmigung des Fluges, der dann das Cermis-Unglück verursacht hat (es steht jedoch fest, dass besagte Zuständigkeit die Tagesflugpläne des 31<sup>o</sup> Geschwaders FW von ständig auf italienischem Gebiet permanent stationierten F16 betraf und nicht auch die PVG der in Aviano für die Operationen in Bosnien wiederangesetzten Flugzeuge, für die dagegen der CAOC der V ATAF von Vicenza zuständig war), haben die ermittelnden Organe von Bari feststellen wollen, ob der Verantwortliche vom COA/COM von Martina Franca, aufgrund der ihm bei Autorisationserlass bekannten Meldung SMA 175 verpflichtet war, die Durchführung des das Unglück verursachenden Fluges zu untersagen.

Um besser zu verstehen, wie das ermittelnde Organ zur Entscheidung gekommen ist, keine Beschuldigung gegen den Leiter des COA/COM von Martina Franca auszusprechen und darauffolgend dem Untersuchungsrichter, der seine Begründungen angenommen hat, den Einstellungsantrag zu stellen, ist es erforderlich, das Autorisationsverfahren für die Militärflüge und die Entstehung und Bedeutung der Meldung SMA 175 zu klären.

Die Erforderlichkeit, alle auf italienischem Gebiet geplanten Flugtätigkeiten zum Zweck der Sicherheit zu koordinieren brachte mit sich die Verpflichtung für jedes Kommando, das über Luftfahrzeuge verfügte, einen Tagesflugplan (PVG) zu errichten.

Nach seiner Abfassung wurde der PVG einer Geschäftsstelle des COA/COM (ex ROC) zugesendet, welche, vor seiner Genehmigung durch eine dem beantragenden Kommando übermittelte Meldung ASMIX, feststellte, dass die Flugtätigkeit mit allen anderen für denselben Tag geplanten vereinbar war. Der PVG wurde dem ATCC am Tag vor dem geplanten Flug übermittelt, um die zeitgemässe Überprüfung zu gestatten. Mit diesem Verfahren erhielt der COA/COM von Martina Franca am 2.2.1998 den vom NATO-Stützpunkt Aviano errichteten Flugplan für den Tag darauf. Dieser PVG enthielt die Flüge der Flugzeuge des in diesem Stützpunkt stationierten 31<sup>o</sup> Geschwaders FW und auch den Antrag auf eine weitere Genehmigung für die Mission EASY 01 bezüglich eines Tieffluges AV047, für ein auf italienischem Gebiet für die Operation DG wiederangesetztes Militärflugzeug. Der COA/COM von Martina Franca hat daher den PVG auch für den Tiefflug AV047 BD autorisiert, der dann das Unglück verursachte.

Das vorausgeschickt, muss noch berichtet werden, dass der AM-Stab, nach der bei der trentiner Bevölkerung wegen der immer zunehmenden Tiefflüge der amerikanischen in Aviano stationierten

Militärflugzeuge erweckten Besorgnis, am 17.3.1997 ein Treffen in Rom von allen Verantwortlichen der auf italienischem Gebiet wiederangesetzten Flugkräfte veranlasst hat, um die Lösungsmöglichkeiten zu erforschen, die die militärischen Ausbildungs- und strategischen Erfordernisse an die sozialen und umweltbezogenen Ansprüche der betroffenen Bevölkerung anpassen konnten, die sogar parlamentarische Anfragen bewirkt hatten. Die Ergebnisse des Treffens wurden in der Meldung SMA/175 niedergeschrieben, die die Begründungen des Eingriffes des Stabes beweist und dementsprechend eine Reihe von Einschränkungsvorschriften der Flugtätigkeiten auf italienischem Gebiet enthält. Um die logisch-systematischen Begründungen der ermittelnden Organe besser zu verstehen, die die besagte Meldung als nicht befehlend beurteilt haben, möchte man hier folgend die o.e. Vorschriften zusammenfassen:

1) ab April 97 werden alle in Piacenza und Villafranca stationierten Einheiten, es sei denn, dass besondere Umstände den Einsatz der alertierten Flugzeuge verlangen, keine Tätigkeit während der Wochenenden und an den nationalen Feiertagen durchführen;

2) die Tätigkeit der in Aviano stationierten Flugzeuge E3D und Angriffsflugzeuge wird während der Wochenenden beschränkt;

3) da die meisten für die DG tätigen Luftfahrzeuge in Aviano konzentriert sind und da es unmöglich ist, die Flugtätigkeit während der Wochenenden gänzlich einzustellen, soll die Planung der NATO-Missionen für die Operationen in Bosnien Herzegovina besonders sorgfältig erfolgen;

4) der während des Tages der Flugtätigkeit für die DG gewidmete Zeitraum soll auf höchstens acht Stunden an den Werktagen, auf sechs Stunden am Samstag und auf fünf Stunden am Sonntag beschränkt werden;

5) obiger Zeitraum soll womöglich auf die späten Vormittagsstunden verschoben werden, um die Lärmbelästigung in den frühen Morgenstunden zu vermeiden;

6) die operativen Erfordernisse von Nachtflügen sollen auf zwei Tage pro Woche beschränkt werden, es sei denn, dass es Notfall oder unvorgesehene Umstände anders verlangen. Diese Einschränkung findet für ELINT und NAEW keine Anwendung;

7) die Ausbildungstätigkeit wird nur für die in der DG tätigen Flugzeuge genehmigt und wird von 1,2 auf 0,9 Flüge pro Flugzeug beschränkt;

8) keine Ausbildungstätigkeit darf während der Wochenenden und an den italienischen nationalen Feiertagen geplant werden;

9) keine Tiefflug-Ausbildungstätigkeit auf italienischem Gebiet und über den italienischen Landesgewässern wird genehmigt, ad hoc-Übungen ausgenommen;

10) die Tätigkeit CAT FLAGS wird nach dem Programm autorisiert;

11) die Flugtätigkeit zur lokalen Einarbeitung (*Local Area Orientation*) wird womöglich nur an den Werktagen durchgeführt;

12) die Inanspruchnahme der Einheiten zur periodischen Ausbildung soll auf das mindeste beschränkt werden;

13) die Planung soll mit der höchsten Sorgfalt durchgeführt werden, um die sozialen und umweltbezogenen Schäden der Operation DG auf das mindeste zu beschränken.

Nach der Vorschrift 9), da die Tätigkeit der unter der Zuständigkeit des 1. ROC tätigen Gruppen, darunter der Flughafen Aviano, seinerzeit vom ATCC des 3. ROC von Martina Franca – dann COA/COM geworden – kontrolliert wurde, hat die Richterschaft von Bari die Ermittlungen eingeleitet und während derselben die Verantwortlichkeit von Oberstleutnant Celestino Carratù für die Straftat laut Art. 117 milit. Fr.StGB angenommen « weil er, als Kommandant einer Streitkraft und Direktor des ATCC vom COA/COM, ex 3. ROC, von Martina Franca, nachdem er den Auftrag erhalten hatte, durch Meldung des italienischen Luftwaffenstabes SMA-322/00175/G39/SFOR vom 21.4.97, keine Tiefflugtätigkeit auf italienischem Gebiet zu autorisieren, ausser für ausdrücklich genehmigte ad hoc-Übungen, den Auftrag nicht erfüllte, weil er die entsprechenden die Tiefflüge verbietenden Verfügungen nicht erliess und Flugpläne genehmigte, die eine Tiefflugtätigkeit vorsahen ».

Während der Ermittlungen haben die ermittelnden Behörden von Bari einen Sachverständigen (CT) ernannt, um festzustellen, ob nach der erfolgten Kenntnisnahme seitens des ATCC von Martina Franca über die Meldung SMA 175, letztere Autorisationen von PVG (ASMIX) in Verletzung der darin erteilten Vorschriften übermittelt hat, und insbesondere ob Autorisationen für Tiefflüge oder jedenfalls für Flüge unter 2000 Fuss erlassen wurden.

Der ernannte Sachverständige hat, aufgrund der in den Akten angelegten Unterlagen, zunächst die dreizehn obigen, in der Meldung SMA 175 enthaltenen Punkte in vier Gruppen eingeteilt:

Anweisungen ( Punkte 3-5-11-12-13)

Einschränkungen (Punkte 2-4-6)

Verbote (Punkte 1-7-8-9)

Autorisationen (Punkt 10)

Das vorausgesetzt, hat der Sachverständige dann die Autorisationen erforscht, die vom ATCC von Martina Franca in Verletzung der in der o.e. Meldung festgesetzten Einschränkungen und Verbote in dem Zeitraum zwischen 1. November 1997 und 6. Februar 1998 erlassen wurden.

Aus der durchgeführten Erforschung ergab sich, dass sechsdreissig Genehmigungen für Tiefflüge erlassen wurden und dass in verschiedenen Genehmigungen die anderen Vorschriften verletzt wurden, die zur Einschränkung der Umweltfolgen der Militärflüge beschlossen wurden.

Insbesondere, bezüglich des Interessenbereiches, wurden folgende Autorisationen erlassen: fünfundzwanzig Tiefflugmissionen; drei Mittelhöhemissionen, mit teilweisem Tiefflug; sechs Hochflugmissionen mit teilweisem Tiefflug; zwei Missionen mit unbestimmter Flughöhe mit teilweisem Tiefflug.

Oberstleutnant Carratù hat bei der Vernehmung vor der militärischen Staatsanwaltschaft am 20.4.99 den Umstand nicht verneint, dass besagte Genehmigungen erlassen wurden und hat bestätigt, dass er die Meldung SMA 175 erhalten hat, dass jedoch dieselbe, da sie dem ATCC von Martina Franca nur zur Kenntnis zugesandt wurde, sofort zu den Akten gelegt wurde.

Der Beschuldigte berichtete, dass es im Raum der Empfänger üblich war, die erhaltenen Meldungen mit der Bezeichnung TO-zur Tätigkeit, getrennt von den Meldung mit der Bezeichnung INFO-zur Kenntnisnahme, aufzubewahren.

Da also die Meldung dem ATCC von Martina Franca zur blossen Kenntnis zugesandt wurde, konnte man ihr keine Verbindlichkeit zuschreiben, denn es handelte sich um eine einfache zwischen dem AM-Stab und einigen Vertretern der NATO abgeschlossene Absichtserklärung. Die Meldung war nämlich nur an das NATO-Kommando in Mons und anderen NATO-Behörden mit der Bezeichnung (to) gerichtet.

Der Beschuldigte hat eine Kopie des Zusammenfassungsformulars über den Dienst des Stabes – Auflage März 1994 – wo bei Punkt (3) zu lesen ist « Anschriften – In der Spalte der Anschriften (TO/FM) soll der Verfasser die Bezeichnung und die Ortschaft der die Meldung erlassenden Behörde angeben (. . .). In der Spalte der Empfänger sollen die Bezeichnungen der Behörden separat angegeben werden, denen die Meldung zur Tätigkeit (TO) und zur Kenntnis (INFO) übermittelt werden soll ».

Die Übermittlung einer anderen Meldung vom 6.2.1998 SMA-322/1141/G39/SFOR (drei Tage nach dem Cermis-Unglück erlassen), die dem COA/COM von Martina Franca aus Zuständigkeitsgründen zugesandt wurde, konnte die Valenz und die Bedeutung der Meldung SMA 175 nicht rückwirkend umwandeln.

Es ist nämlich erforderlich zu klären, dass der Luftwaffe-Stab, sofort nach dem Unfall vom 3.2.1998 die Meldung SMA 1141 gesendet hat, in dem man bestätigte, dass die vorherige Meldung vom 21.4.1997 « klar besagte, dass schon seit damals keine Tiefflug-Ausbildungstätigkeit auf italienischem Gebiet und über den Landgewässern autorisiert ist, ad hoc-Übungen ausgenommen »

Die Verteidigungslinie von Oberstleutnant Carratù wurde bei Abschluss der Ermittlungen von den Ermittelnden Organen gebilligt, die am 13.7.99 bei dem Untersuchungsrichter am Militärgericht Bari den Antrag auf Einstellung gestellt haben.

#### *4.1 Die Begründungen des Einstellungsantrages des Strafverfahrens Nr. 29/99/IA/R.N.R. gegen Oberstleutnant Celestino Carratù*

Die rechtliche Voraussetzung für die Beschuldigung des verantwortlichen Direktors des COA/COM wegen der Straftat laut Art. 117



milit.StGB, weil er den ihm erteilten Auftrag nicht erfüllt hat, der daraus bestand, sowohl die die Tiefflüge verbietenden Verfügungen zu erteilen, als auch die Autorisation der Tiefflüge zu verbieten, wurde von den ermittelnden Organen korrekterweise als « Erteilung des Auftrags » gegenüber Oberstleutnant Carratù bestimmt.

Dies vorausgesetzt, haben die mit den Ermittlungen betrauten Militär-Staatsanwälte hervorgehoben, dass man in der Meldung SMA 175 vom 21.4.1997 objektiv keine Auftragserteilung an den Direktor der ATCC des AEROROC von Martina Franca feststellen konnte.

Obige Meldung war nämlich einfach das Ergebnis eines technischen Treffens zwischen dem italienischen Luftwaffe-Stab und einigen NATO-Vertretern, um zu überprüfen/Lösungen zu finden, bezüglich der Einschränkung der sozialen und umweltbezogenen Folgen auf dem italienischen Gebiet der Flugtätigkeit der in Italien für die NATO-DG-Operation in Jugoslawien wiederangesetzten Luftfahrzeuge.

Die Meldung SMA 175, und insbesondere die die Tiefflüge verbietende Vorschrift, konnte nicht als befehlend betrachtet werden.

Der Wortlaut der Meldung beschrieb am ersten Punkt die zu verfolgenden Ziele (Einschränkung der sozialen und umweltbezogenen Folgen) und am zweiten Punkt eine Zusammenfassung von den entsprechenden Lösungen/Initiativen; er bestätigte jedenfalls nach der Meinung der ermittelnden Organe die vorgebrachte Annahme der blossen Informationsprägung.

Wenn die Meldung darauf abzielte, die Empfänger zum Verbot der den darin enthaltenen Anweisungen nicht entsprechenden Flüge zu verpflichten, hätte man dies nicht nur klar ausdrücken sollen (anstatt nur die möglichen Lösungen/Initiativen zu bestimmen), sondern man hätte das COA/COM von Martina Franca als vollziehenden Empfänger der Meldung genauso klar verstehen müssen.

Letzteres konnte jedoch nicht erfolgen, da das COA/COM von Martina Franca die Meldung nur zur Kenntnisnahme erhalten hat (wie bereits aufgrund der Anschrift des COA/COM mit der Bezeichnung « INFO » erläutert).

Als Beweis der nicht befehlenden sondern nur informativen Natur der Meldung SMA 175 haben die ermittelnden Organe von Bari die anderswertige Gestaltung der Meldung 1141 vom 6.2.1998 betrachtet, die das COA/COM von Martina Franca als einen « zuständigen » Empfänger bezeichnete, um eine nachträgliche richtige Auslegung der Meldung SMA 175 zu liefern.

Die Militär-Staatsanwälte haben mit der Meinung abgeschlossen, dass die Meldung SMA 175 keine Auftragserteilung an den Direktor der ATCC vom ex-3. ROC von Martina Franca darstellt, denn sie konnte aufgrund ihrer Anschrifts- und Inhaltsgestaltung vom AEROROC von Martina Franca nicht als unmittelbar vollzugsbefehlend erachtet werden.

#### *4.2 Die Begründung des Einstellungsbeschlusses vom Untersuchungsrichter am Militär-Gericht Bari*

Der Untersuchungsrichter hat dem von den ermittelnden Organen gestellten Einstellungsantrag aufgrund der eingeholten Akten, aufgrund

des vom Staatsanwalt anlässlich seiner Anhörung bei unserer Enquete-Kommission abgefassten Berichtes – später dem Untersuchungsrichter übermittelt –, sowie aufgrund desselben Einstellungsantrags und vor der nach Art. 409 ital. StGO eingeräumten Kammerverhandlung stattgegeben, und zwar aus folgenden Gründen.

Um die Beschuldigung nach Art. 117 milit.Fr.StGB aussprechen zu können, war es erforderlich, wie im Einstellungsantrag erläutert, dass die Meldung SAM 175 eine Auftragserteilung an den Kommandanten des COA/COM von Martina Franca darstellte; Art. 117 milit.Fr.StGB lautet nämlich: « Der Kommandant einer Militärkraft, der ohne eine gerechtfertigte Begründung einen Auftrag nicht erfüllt, wird durch Militärhaft bis drei Jahre bestraft. . . Wenn die Nicht-Erfüllung des Auftrags nicht aus Fahrlässigkeit erfolgt, ist die Strafe der Militärhaft auf ein Jahr beschränkt ».

Der Untersuchungsrichter hat die Erforderlichkeit erläutert, zwischen Auftrag und Befehl zu unterscheiden. Der Auftrag gestattet dem Empfänger eine gewisse Verfügungsgewalt; der Befehl soll dagegen unverzüglich vollzogen werden und die Unterlassung bildet die Straftat des Ungehorsams.

Der Untersuchungsrichter erläuterte, dass es nach ständiger Rechtssprechung erforderlich ist, um die Nicht-Erfüllung eines Auftrags ersehen zu können, dass derselbe Auftrag entweder formell und personbezogen dem Kommandanten der zuständigen Militärbehörde erteilt wird, insoweit als dies aus Geschäftsordnungsnormen oder aus anderen Vorschriften nicht entnommen werden kann, oder durch eine konkrete und an einen oder mehrere bestimmte Adressaten gerichtete und nicht abstrakte und allgemeine Verfügung.

Der Untersuchungsrichter erörterte, dass die obige Beschuldigung nur dann ausgesprochen werden kann, wenn eine konkrete und bestimmte Auftragserteilung und auch die Absicht des Adressaten, derselben bewusst oder fahrlässig nicht nachzukommen, festgestellt wird.

Der Untersuchungsrichter hat sodann, zusätzlich zu den von den Militärstaatsanwälten im Einstellungsantrag vorgebrachten Erläuterungen, erwähnt, dass die Pflichtverbindlichkeit der Meldung SMA 175 auch nach dem Dafürhalten von verschiedenen qualifizierten Vertretern der Militärkräfte völlig unsicher ist; letztere hatten sowohl im Laufe des Verfahrens in Bari als auch im Laufe des Verfahrens in Trient (aus dessen Erklärungen mehrere Teile eingeholt wurden) eine andere Meinung geäußert, die die Annahme der mangelnden Klarheit des Textes und die Unmöglichkeit, die Befehlsnatur desselben zu erkennen, bestätigten.

Darüberhinaus erläuterte der Untersuchungsrichter, dass die allgemeinen Normen über die Mitteilungen ACP 121 folgendes vorsahen:

die Pflicht des Absenders, die Adressaten und die Art der Meldung genau zu bestimmen (Art. 304);

die Pflicht anzugeben, ob der Adressat die Meldung zuständigkeitshalber oder informationshalber erhält (Art. 397);

dass der Adressat zuständigkeitshalber derjenige ist, der nach dem Absender die im Text enthaltenen Verfügungen vollziehen

soll, während die Adressaten informationshalber diejenigen sind, die von dem Text Kenntnis nehmen sollen (Art. 310).

Der Untersuchungsrichter hat dann damit abgeschlossen, dass sich keine formelle und personenbezogene Auftragserteilung gegenüber Oberstleutnant Carratù erwiesen hat und dass dementsprechend das subjektive Element der Straftat nicht bestand, das das Bewusstsein ist, mit einem Auftrag betraut zu sein.

Das vor der ermittelnden Richterschaft von Bari eröffnete Verfahren wurde mit der Einstellung desselben am 25.3.2000 abgeschlossen.

## 5. DIE AMERIKANISCHE MILITÄRISCHE VERWALTUNGSERMITTLUNG

### 5.1 *Der Bericht des Ermittlungsausschusses – Vorwort*

Die vom amerikanischen Ermittlungsausschuss durchgeführte Ermittlung wurde in einem Bericht zusammengefasst, den wir mit besonderer Aufmerksamkeit prüfen wollten, da er als Informationsquelle sehr wichtig ist und die amerikanische Verpflichtung nachweist, die tragischen Ereignisse aufzuklären.

Die Verfahrensweise der Berichterstattung bestand aus der Aufnahme und aus der Beschreibung der Hauptdaten, unter gleichzeitiger Hinweisung auf die eventuellen Bedenken, auf die eventuellen Bemerkungen und Meinungen über die erheblichen Aspekte. Dies hat einige Wiederholungen in Bezug auf die verschiedenen Perspektiven, unter denen der Bericht den gleichen Tatbestand prüft, mit sich gebracht; man hat solche Wiederholungen jedoch zum Zweck einer besseren Aufklärung und Bestimmtheit behalten wollen.

Der Bericht besteht aus einer Einleitung, die einem « Vorbericht » entspricht, und aus vierzehn « Abschnitte ». Das Dokument ist durch eine Reihe von Empfehlungen ergänzt.

### 5.2 *Die Standardisierungs-Vereinbarung – STANAG 3531*

Es ist vor der Prüfung des Berichtes wichtig zu erwähnen, dass es im NATO-Bereich eine Regelung gibt, die die Verfahrensweise der Ermittlungen über Flugfahrtunfälle, die mehrere Staaten des Atlantik-Paktes verwickelt, regelt. Diese Regelung wurde STANAG 3531 (*Standardization Agreement – Accordo di Standardizzazione*) benannt.

Die Vereinbarung sieht vor, dass eine technische Ermittlung zum einzigen Zweck der Flugsicherheit durchgeführt wird und findet keine Anwendung für Ermittlungen, die auf die Feststellung von Verwaltungshaftungen und von strafbaren Handlungen oder auf andere Zwecke als die Flugsicherheit abzielen. Hauptzweck der Flugsicherheits-Ermittlung ist nämlich die Unfallverhütung.

Die Flugsicherheits-Ermittlung ist völlig von jeder anderen Ermittlung, die die Unfallverhütung bezweckt und die von den Gesetzen der betroffenen Staaten erfordert werden kann, abgetrennt.

Der STANAG 3531 sieht allgemein vor, dass die Verantwortung für die Durchführung der Flugsicherheits-Ermittlung in der Regel der

Militärbehörden des Staates auferlegt wird, der das Luftfahrzeug angewendet hat, bezeichnet jedoch als Hauptinhaber für die Ermittlung den Staat, in dem der Unfall geschehen ist und nur im Fall, dass der Staat, der das Luftfahrzeug angewendet hat, nicht in der Lage ist, die Ermittlung durchzuführen, soll dann der Staat, auf dessen Gebiet der Unfall geschehen ist, die Verantwortung der Ermittlung tragen.

Es wird ausserdem die Errichtung eines Ermittlungs-Komitee zur Flugsicherheit vorgesehen, der aus Detektive-Gruppen, technischen und sanitären Assistenten und Beobachtern zusammengesetzt sein soll, die den einzelnen betroffenen Staaten zugehören, in dem von denselben Staaten als erforderlich erachteten Masse.

Der Staat, der das Luftfahrzeug angewendet hat, soll in der Regel jene Ermittlungsgruppe zur Verfügung stellen, als Kern des Ermittlungs-Komitees für die Flugsicherheit.

Seinerseits kann der Staat, in dem sich der Unfall ereignet hat, dem Ermittlungs-Komitee eine eigene Ermittlungsgruppe sowohl als Mitglied als auch als Beobachter zur Verfügung stellen, die auch eine eigene technische Ermittlung durchführen kann.

Der STANAG 3531 bezeichnet als erwünscht, dass es eine einzige Flugsicherheits-Ermittlung mit der Teilnahme und der Unterstützung der verwickelten Staaten gibt und dass die denselben Staaten gewährte Möglichkeit, selbständige Flugsicherheits-Ermittlungen durchzuführen ihnen gestattet, nach den Gesetzen, den Ordnungen und den Vereinbarungen ihrer Rechtsordnung zu ermitteln. Der STANAG besagt dann, dass niemand, der aus einem Auftrag direkt mit den Ursachen des Unfalls in Verbindung steht oder persönlich an den Ergebnissen der Ermittlung interessiert ist, am Ermittlungs-Komitee als Mitglied, als Beobachter und auch nicht als Berater teilnehmen darf.

Der STANAG 3531 wurde 1991 von den Vereinigten Staaten ratifiziert und angewendet, jedoch mit einem Vorbehalt: «die USA behalten sich das Recht vor, als tätiger Staat ausschliesslich nach ihrem Erachten eine getrennte Flugsicherheits-Ermittlung durchzuführen, anstatt ein Ermittlungs-Komitee zusammen mit den betroffenen Staaten zu ernennen».

Die «privilegierten» von dem Flugsicherheits-Ermittlungs-Ausschuss der USA erstatteten Berichte werden nicht veröffentlicht, abgesehen von dem Inhalt von diesem STANAG und vom STANAG 3101, bezüglich des Informationsaustausches über Flugzeug- und Raketenunfälle.

### 5.3 Vorbericht

Der Anfang des Berichtes des Ermittlungsausschusses «Kommando» der USA (hier folgend Ausschuss benannt) beschreibt:

wie der Ausschuss in Tätigkeit gesetzt wurde;

wie die Koordinierung der Ermittlungstätigkeiten erfolgte;

die Zusammensetzung des Ausschusses, mit den Namen der Mitglieder, der Assistenten, der Berater, der Beobachter und der Gehilfen;

die Fragen der Gerichtsbarkeits-Priorität;

die Verfahrensweise der Arbeiten;

die vom Ausschuss am 2. März 1998 erteilten schriftlichen Zusatz-Vorschriften;

das Verzeichnis der Anlagen;

die Folge der Sachverhaltsergebnisse und die Schlussfolgerungen.

Am 3. Februar 1998 hat Lt. Gen. Pace, Kommandant des US *Marine Corps Forces* des Atlantiks dem Maj. Gen. M. DeLong der USMC mündlich befohlen, eine Kommando-Ermittlung (eine Verwaltungsermittlung, die hauptsächlich eventuelle Verantwortlichkeiten feststellen soll) über die Umstände, die zum Cermis-Unglück geführt haben, durchzuführen.

Die Mitglieder des Ausschusses haben am 5. Februar 1998 Aviano erreicht und haben die Verantwortung der Durchführung der Ermittlung übernommen; sie haben eine Gruppe des in Aviano stationierten USA-Personals ersetzt, die bereits tätig war, um Beweise einzuholen und aufzubewahren.

Der Ausschuss hat festgestellt, dass drei Ermittlungen im Lauf waren: die Ermittlung der Richterschaft von Trient; die Flugsicherheits-Ermittlung der italienischen Luftwaffe und die Ermittlung des Kommando des USMC.

Der Ausschuss hat anerkannt, dass die Zusammenarbeit unter allen beteiligten Ermittlungsbehörden gestattet hat, einige Schwierigkeiten zu überwinden, verzugsfrei vorzugehen und die Beweise aufzubewahren.

Der Ausschuss berichtete, dass der Kommandant der USMC *Forces* des Atlantiks wegen der Schwere des Unfalls und der Notwendigkeit der höchsten Transparenz festgesetzt hat, dass eine « privilegierte » Flugsicherheits-Ermittlung (die nach der Regelung OPNAVINST 3710 durchgeführt werden soll) nachträglich aufgrund der Ergebnisse der Kommando-Ermittlung durchgeführt wird.

Derselbe Kommandant hat auch verfügt, dass die Kommando-Ermittlung nach den *Naval JAG Manual* durchgeführt wird, unter besonderer Berücksichtigung der Beweisaufbewahrung und des völligen Rechtsschutzes für die unter Verdacht eines Verbrechens stehenden Personen.

Der Ausschuss hat erläutert, dass die Militär Agentur der NATO zur Standardisierung vorsieht, dass eine Ermittlung nach dem obigen STANAG 3531 stattfindet, wenn ein Luftfahrtunfall die Ausstattung, das Personal und die Infrastrukturen von zwei oder mehreren Staaten verwickelt, aber er hat den Bericht als den Erfordernissen des STANAG 3531 bezüglich der Ermittlung über das Cermis-Unglück entsprechend erachtet, aufgrund der Anwesenheit des italienischen Kom-

mandanten von Aviano, Oberst Durigon und aufgrund der befriedigenden Zusammenarbeit unter den Mitgliedern der drei Ermittlungsbehörden.

Der Kommando-Ermittlungsausschuss war von Maj. Gen. M. De-Long des USMC geleitet und bestand aus drei Mitgliedern, darunter zwei Offiziere des USMC und ein dritter der italienischen Luftwaffe, Oberst Durigon.

Die Assistenten waren drei Offiziere des USMC und ein Offizier der U.S. AIR FORCE (die amerikanische Luftwaffe); die Berater und die Beobachter gehörten meistens dem USMC an.

Unter den Beobachtern ist Oberst Missarino, Präsident des Flugsicherheits-Ermittlungsausschusses der italienischen Luftwaffe bezeichnet.

Als der Bericht abgefasst wurde, hatten die Vereinigten Staaten die prioritäre Gerichtsbarkeit gemäss Londoner Abkommen NATO-SOFA geltend gemacht und der italienische Aussenminister hatte den Verzicht darauf beantragt, jedoch war die Antwort der Vereinigten Staaten noch nicht angekommen.

In Erwartung der Lösung der Frage der prioritären Gerichtsbarkeit, haben die Vereinigten Staaten vereinbart, dass sechs Offiziere des USMC Italien ohne Einvernehmen der italienischen zuständigen Behörden nicht verlassen durften; diese waren die vier Besatzungsmitglieder des das Unglück verursachenden Flugzeuges, Hptm. B. Thayer, unter Verdacht wegen falscher Aussage und Oberstleutnant Muegge, Kommandant der Fluggruppe wegen der Verbindungen mit den von der Besatzung begangenen Straftaten, und konnten von der italienischen Richterschaft ermittelt werden.

Der Kommando-Ermittlungsausschuss hat seine Tätigkeit in sieben Phasen durchgeführt:

- Einholung der Beweise und der Elemente;
- Auswertung der eingeholten Daten und Beweise;
- Vorbereitung der Beschreibung der Tatbestände;
- Auswertung der beschriebenen Tatbestände;
- Formulierung der Schlussfolgerungen;
- Formulierung der Schlussergebnisse;
- Formulierung der Empfehlungen.

Die ersten zwei Phasen wurden bereits umfassend diskutiert und beschrieben, während die übrigen fünf Phasen aus den Bechlüssen des Ermittlungsausschusses bestehen.

In der Einholungsphase haben die Mitglieder des Ausschusses folgendes unternommen:

Bestandsaufnahmen auf der Ortschaft des Unglücks in drei verschiedenen Angelegenheiten;

Zusammentreffen mit verschiedenen italienischen und amerikanischen Sachverständigen der Ortschaft des Unglücks und des Seilbahnsystems;

Feststellungen in allen Abteilungen der Fluggruppe, einschliesslich der operativen Verfahren und der Richtlinien der vorgeetzten Führungen;

Überprüfung der Missionsdaten, die sowohl vom betroffenen Flugzeug als auch von dem AWACS (Radar-Flugzeug) aufgenommen wurden;

Photoaufnahmen von allen als zweckmässig erachteten Elementen;

Befragung des Personals der Fluggruppe;

Überprüfung der Zeugenaussagen von dreissig italienischen Zeugen.

Der Ausschuss hat über die Schwierigkeit, von der Besatzung Zeugenaussagen zu erhalten, berichtet. Die Besatzungsmitglieder haben zunächst zu verstehen gegeben, dass sie bereit waren, von dem Ausschuss vernommen zu werden; dieser hatte einen Fragebogen von sieben Seiten vorbereitet, für dessen Beantwortung sie die Vertagung des vereinbarten Datums beantragt haben; doch dann verhielten sie sich anders. Gegenüber der Richterschaft von Trient berief sich die Besatzung auf die Nicht-Beantwortungsbefugnis und später hat sie nicht gestattet, ihre umschriebenen Aussagen obiger Richterschaft zu übermitteln.

Derselbe Ausschuss konnte sie erst am 11 Februar 1998 lesen und verlangte die Vereidigung einer kurzen Erklärung seitens aller einzelnen Besatzungsmitglieder, nachdem er feststellte, dass viele der Aussagen ähnlich waren.

Die italienische Richterschaft hat dem amerikanischen Ausschuss nicht gestattet, die italienischen Zeugen während der Ermittlung zu vernehmen, aber hat nachträglich die Protokolle zur Verfügung gestellt.

Während der Auswertungsphase wurden alle Daten und Beweise, einschliesslich der Aussagen, überprüft, um folgendes festzustellen: die beruflichen Erfahrungen der Besatzung, das Trainingsniveau und die Qualität der Ausbildung; die Flugfähigkeit des Luftfahrzeugs vor dem Flug und während desselben und des aus dem Unfall entstandenen Schadens; die Tiefflugregelungen in Italien; die Planung und die Durchführung des Fluges. In dieser Phase hat der Ausschuss folgendes rekonstruiert und ausgewertet:

die Erklärungen der Besatzung;

die aus dem Flugschreiber des Flugzeuges EA 6B entnommenen Daten;

die aus dem Flugschreiber des Flugzeuges AWACS NATO entnommenen Daten;

siebenundzwanzig Zeugenaussagen.

Als Grundlage zur Auswertung der Daten hat der Ausschuss festgesetzt, dass mindestens zwei von den drei möglichen Bestätigungen erforderlich waren (Bordflugschreiber, Zeugenaussagen, AWACS), um die angegebenen Flughöhen auf der Flugroute als gültig zu erachten.

Schliesslich hat dann der Ausschuss die « Art » der Mission analysiert, um die Ursache des Unfalls zu erforschen.

Am 2. März 1998, als die Ermittlung fast abgeschlossen war, hat der Ausschuss einen schriftlichen Befehl bezüglich seiner Errichtung erhalten, der somit den einstweiligen mündlichen Befehl formalisierte und gleichzeitig eine weitere Ermittlung über folgende Fragen verfügte:

Grad der Bekanntgabe der Tiefflugregelungen an die Fluggruppe VMAQ-2;

Grad der Bekanntnahme der Tiefflugregelungen innerhalb der Fluggruppe VMAQ-2;

welche Initiativen die Fluggruppe VMAQ-2 unternommen hat, um diese Regelungen anzuwenden;

ob die Besatzungen der Fluggruppe VMAQ-2 bewusst unter der vorgesehenen Grenze flog und im bejahenden Falle, welche Besserungsmassnahmen ergriffen wurden;

ob der Radar-Altimeter des Flugzeuges eine Rolle im Unfall gespielt hat und im bejahenden Falle, welche.

Die Ergebnisse der die Beantwortung obiger Fragen bezweckenden Ermittlungen sind Bestandteil des Berichtes und befinden sich im Abschnitt XIII, der nachträglich hinzugefügt wurde. Diese Ergebnisse, wie diejenigen bezüglich der Erklärungen zwischen Brig.Gen. Peppe und Oberstleutnant Muegge (im Abschnitt XIV enthalten und auch nachträglich hinzugefügt) haben keinen wesentlichen Beitrag zu den Schlussfolgerungen geliefert.

Was die Befehls- und Aufsichtskette anbetrifft, wurden verschiedene Arten und Ebenen von Befehlsbefugnis festgestellt: der COCOM (Kampf-Kommandant), der der höchste Befehlshaber, der weder delegierbar noch übermittelbar ist, der den Kampfführungen zugeschriebenen U.S.-Streitkräften ist; der OPCON (operative Kontrolle), der der Befehlshaber der dem Kampf-Kommandanten unterstehenden Gruppen ist; der TACON (taktische Kontrolle), der Befehlshaber der für die



Durchführung von Missionen zuerteilten oder angeschlossenen Kräfte, beschränkt auf die örtliche Leitung in einem bestimmten Bereich.

Bezüglich dieses einleitenden Teiles erweckt die Wahl der Errichtung eines Kommando-Ermittlungsausschusses anstatt des Ermittlungs-Komitees über die Flugsicherheit oder, als Alternative, des USA-Ermittlungsausschusses über die Flugsicherheit nach dem o.e. STANAG 3531 sowie der Vorbehalt dessen Anwendung seitens der Vereinigten Staaten, starke Bedenken. Eine « privilegierte » Flugsicherheits-Ermittlung hätte höchst wahrscheinlich von den betroffenen Personen, oder von einigen davon, vollständige und ehrliche Zeugnisaussagen erzielt. Die Wahl, mit einer Kommando-Ermittlung vorzugehen, zum Zweck der Feststellung der Verantwortlichkeiten und mit der Folge eines Beschuldigungsrisikos hat dagegen die betroffenen Personen dazu geführt, sich auf die Nicht-Beantwortungsbefugnis zu berufen oder lückenhafte und nach dem Rat der Verteidiger zweckmässig beschränkte Aussagen zu erlassen. Die höchstmöglich klare Aussage bei einer Kommando-Ermittlung erscheint als wenig glaubhaft, während gerade das tragische Geschehnis die Vereinigten Staaten zu einer Anwendung des STANAG 3531 auffordern sollte, sowie auf den Vorbehalt zu verzichten, selbständig zu ermitteln und die privilegierten Berichte geheimzuhalten, und dementsprechend, wie gesagt, ein Ermittlungs-Komitee über die Flugsicherheit oder einen Ermittlungsausschuss über die Flugsicherheit zu errichten.

Diese Enquete-Kommission drückt insbesondere Bedenken aus, wegen der vom Kommandanten getroffenen Entscheidung des USMC des Atlantiks, die Kommando-Ermittlung zu veranlassen und die privilegierte Flugsicherheits-Ermittlung nach dem STANAG 3531 zu verschieben, sowie wegen der Stellungnahme desselben Kommandanten, nach der der Bericht der Kommando-Ermittlung als Grundlage für die vom o.e. STANAG 3531 vorgesehenen Ermittlung dienen sollte. Dies erscheint als widersprüchig, da der STANAG 3531 über die absolute Absonderung der Flugsicherheits-Ermittlung von jeder anderen verfügt. Darüber hinaus ist auch die einseitige Erklärung zweifelhaft, nach der die Zusammensetzung des Ausschusses und die volle Zusammenarbeit unter allen ermittelnden Behörden garantieren würde, dass der Bericht des Kommando-Ausschusses den Erfordernissen des STANAG 3531 über die Flugsicherheit entspricht.

Man meint auch, dass der amerikanische Ausschuss bei der Bestimmung der zwei erforderlichen Bestätigungselemente der Flughöhe zu vorsichtig vorgegangen ist, wenigstens in Bezug auf die vom Radar-Flugzeug entnehmbaren Elemente, die allein eine unbestreitbare Angabe liefern, wie im Abschnitt VII ausführlich berichtet wird.

Seitens der italienischen Militär-Behörden fehlte vielleicht die Beachtung, dass der Einsatz des italienischen Kommandanten des Flughafens Aviano, Oberst Orfeo Durigon, in den Kommando-Ausschuss und die Ernennung als Präsident des Ausschusses der italienischen Luftwaffe von Oberst F. Missarino, ehemaliger italienischer Kommandant des Flughafens Aviano, sowie seine Rolle als Beobachter für den USA-Kommando-Ausschuss theoretisch als nicht vollkommen unparteiisch, wie vom STANAG 3531 erfordert, erscheinen konnten.

#### 5.4 Prüfung des Berichtes

Es werden nun folgende Berichtsabschnitte eingehend geprüft:

- I – Fluggruppe – Informationen
- II – Besatzung
- III – Planung des Vorfluges
- IV – Das Flugzeug des Unfalls
- V – Ausbildung und Fähigkeit der Besatzung
- VI – Tiefflugregelung und entsprechende Verbreitung
- VII – Der Flug des Unfalls, vom Abflug bis zum Aufprall auf die Tragseile
- VIII – Art des Fluges des Unfalls
- IX – Der Flug des Unfalls vom Aufprall bis zur Landung
- X – Überprüfungs-Faktoren
- XI – Opfer und Eigentumsschäden
- XII – Schlussfolgerungen (diese werden in den folgenden Schlussfolgerungen angegeben)
- XIII – Zusatz-Ermittlung über den Überprüfungsfehler
- XIV – Erklärungen zwischen Brig. Gen. Peppe und Oberstleutnant Muegge

Die Prüfung bezieht sich genauer auf die festgestellten Tatbestandselemente (die dem Wortlaut « *findings of fact* » entsprechen, kurz hier folgend « Tatbestandelemente » benannt) der betrachteten Abschnitte. Diesbezüglich werden die Überzeugungen von dem amerikanischen Ausschuss ausgedrückt (entsprechend dem Wortlaut « *opinions* », hier folgend kurz als « Bewertungen » benannt) und die eventuellen Erwägungen dieser Enquete-Kommission.

Folglich werden in entsprechenden Teilen die Schlussfolgerungen erläutert, einschliesslich der im Abschnitt XII nicht enthaltenen Schlussfolgerungen, der Empfehlungen des amerikanischen Ausschusses über Verwaltungs- und Disziplinmassnahmen und die Schlussfolgerungen unserer Enquete-Kommission.

Abschnitt I. Fluggruppe. Informationen.

Tatbestandelemente.

Die Fluggruppe VMAQ-2 hat, während der sechs Monate im Flughafen Aviano, vom 22. August 1997 (als sie wiederangesetzt wurde) bis zum 3. Februar 1998 (sie begann am 26. August 1997 nach Erhalt der Fluganweisungen vom Gastgeber-Geschwader 31<sup>o</sup> FW zu fliegen) insgesamt 254 Flüge durchgeführt, darunter 164 für die Operation « DG », 69 Ausbildungsflüge und 21 für die technische Kontrolle. Unter den 69 Ausbildungsflügen sind 11 Tiefflüge einbezogen (4% der gesamten 254 Flüge).

Die Ausbildungsflüge wurden vom Kommandanten der Angriffskräfte Süd unter Beachtung des Vorranges der Missionen für die DG und der Nicht-Störung derselben autorisiert.

Die Planung dieser Flüge (zur Ausbildung, zur technischen Kontrolle, usw.) sollte nach den Bedingungen des Handbuches « *Training and Readiness* » (hier folgend T.R. benannt), Band I und II erfolgen und wurde vom Kommandanten der Gruppe genehmigt (und zwar in diesem Fall von Oberstleutnant Muegge).

Aus der Überprüfung der Verfahren der Gruppe und aus den Befragungen während des entsprechenden Besuches konnte der Ausschuss eine starke berufliche Gesinnung entnehmen.

#### Bewertungen.

Die Gruppe VMAQ-2 hat, nachdem sie in Aviano wiederangesetzt wurde, korrekt gehandelt und in der ganzen dort verbrachten Periode sich hauptsächlich auf die Zielsetzung der Mission im bosnischen Gebiet, und nicht auf die Tiefflug-Ausbildung, konzentriert.

Die Befehlskette der Fluggruppen USMC war kompliziert aber hat den Unfall nicht verursacht.

Man hat im Bereich der Gruppe keine Zuneigung zur Oberflächlichkeit und zur Disziplinlosigkeit bemerkt.

#### Erläuterungen.

Der amerikanische Ausschuss hat über die Befehlskette nur ihre Kompliziertheit ohne weitere Vertiefung erwähnt. Zum Beispiel hat er nicht versucht anzunehmen, dass dieselbe aufgrund der mehreren Bevollmächtigungen auf beiden Befehlslinien, die nationale und die der NATO, irgendwie eine gewisse Abschwächung der Befehlsaktion mit der Folge einer geringeren Wirksamkeit begründen konnte. Man könnte auch eine Abschwächung oder eine Unstetigkeit der Kontrolle seitens der der Gruppe VMAQ-2 vorgesetzten Behörde vermuten und dadurch die Begründung einer völligen zugelassenen Autonomie des Kommandanten der Gruppe in den Entscheidungen über die die Operationen in Bosnien nicht bezweckende Tiefflug-Ausbildung und in der Auswertung ihrer Erforderlichkeit und Zweckmässigkeit.

In diesem Zusammenhang werden folgende Aspekte in Betracht genommen:

die Befehlskette, die im obersten Befehlsstab der NATO-Kommandos in Europa tätig war, insbesondere SHAPE, AFSOUTH, AIR-SOUTH (in denen die amerikanischen Kommandanten auf den Hauptbefehlsebenen beide Rollen, die nationale und die NATO-Rolle, spielten) war Empfänger der o.e. Meldung SMA/322/00175 vom 21.4.1997, die auch die Tiefflug-Ausbildungs-Tätigkeit in Italien für die an der Operation « DG » beteiligten Abteilungen betraf. Trotzdem, abgesehen von der befehlenden oder nicht-befehlenden Auslegung der Meldung, ist keine Bestätigung darüber aufgefunden worden, dass dem Inhalt derselben seitens der Behörden der amerikanischen Befehlskette der USA und der NATO irgendwelche Bedeutung bezüglich der Tiefflüge gewährt wurde. Es wurde nämlich nicht bestätigt (und das Thema

wurde auch von der Ermittlung nicht betrachtet), dass besagte Meldung nach Erhalt durch die NATO-Kommandos an die unterstellten Einheiten und Organe übermittelt wurde, um sie voraus zu warnen, sich über Vorschriften, Empfehlungen und Klärungen bezüglich eventuell zu ergreifender Massnahmen zu vergewissern. Desgleichen ist auch von der Befehlskette der USA keine Bestätigung erschienen;

andererseits hätte der amerikanische Kommandant der Angriffskräfte Süd, der die Ausbildungsflüge der Gruppe VMAQ-2 autorisiert hatte, ohne weiteres durch seinen ständigen Vertreter beim CAOC der V ATAF die letzten Daten über eventuelle Einschränkungen, insbesondere diejenigen der besagten Meldung SMA von 21.4.1997, einholen können. Er hätte dabei auch alle zweckmässigen Klärungen über die Durchführung der Tiefflugtätigkeit erhalten, die aus den Anweisungen vom Kommandanten der V ATAF an die Vertreter der an der DG beteiligten Nationen, einschliesslich des amerikanischen besagten Kommandanten, entnommen werden konnte;

man dürfte aus obigen Erwägungen vermuten, dass die Behörden beider Befehlslinien, die der USA und die der NATO, den Inhalt der Meldung SMA vom 21.4.1997 als benachrichtigend erachtet haben, abweichend von der Absicht des Kommandanten der V ATAF, der, wie er selbst den italienischen Richtern erklärte, sich durch autonom ergriffene Massnahmen betätigt hatte, ohne eine eventuelle Bestätigung von den vorgesetzten Kommandos der NATO abzuwarten;

der amerikanische Ausschuss hat ausserdem die starke berufliche Gesinnung unterstrichen, die er anlässlich des Besuches bei der Gruppe nach dem Unfall innerhalb der Gruppe beobachtet hat, wo er keinerlei oberflächliche Verhalten feststellte. Er hat jedoch unterlassen, sich bei dem vorherigen Zeitraum mit einer vertieften Auswertung und einer gezielten Erforschung aufzuhalten, was wünschenswert gewesen wäre. In diesem Zeitraum hat sich nämlich eine verbreitete Gleichgültigkeit ergeben, und zwar sowohl seitens der Besatzungen als auch seitens der vorgesetzten Offiziere, bezüglich der Anpassung des Personals an den letzten Stand der Normen, Vorschriften und Informationen über die Flugtätigkeit in Italien. Wenn man das Verhalten der Besatzungen vor dem Unfall bezüglich dieses wichtigen Bereiches näher betrachtet hätte, wäre es vielleicht nicht schwer gewesen, die Zeichen von Oberflächlichkeit, von mangelndem Interesse und sogar von Fahrlässigkeit festzustellen, die die mangelnde Kenntnis der Regelungen der Ausbildungs-Tiefflüge erkennen liessen. Aufklärend ist diesbezüglich das Beispiel, dass trotz der Sorgfalt und Initiative eines fleissigen Offiziers der Gruppe, der den Behälter der noch nicht registrierten geltenden Vorschriften auf den letzten Stand angepasst hatte und bei einem Treffen des Flugpersonals die Zustellung von wichtigen darin enthaltenen Informationen bekannt gegeben hatte, die Besatzungen weiter die vorgeschriebenen Flughöhen ignoriert haben. Dies steht in offensichtlichem Widerspruch mit der von dem amerikanischen Ausschuss festgestellten beruflichen Gesinnung. Der Ausschuss hat keine Auswertung der vorherigen Tiefflüge und der entsprechenden Zielsetzungen, Verfahren und Verhalten der Besatzungen unternommen.

## Abschnitt II. Besatzung.

### Tatbestandelemente.

Die Besatzung des Flugzeuges EASY 01, die aus Hptm. Ashby, Hptm. Schweitzer, Hptm. Raney und Hptm. Seagraves (deren Aufgaben, gesamte Flugstunden in den letzten 30 Tagen bereits angegeben wurden) zusammengesetzt war, wurde vom Kommandanten der Gruppe, vom Offizier der Operationen, von dem für die Ausbildung verantwortliche Offizier und vom Direktor der Flugsicherheit und der Standardisierung überprüft und als sehr berufs- und koordinierungsfähig beurteilt. Nach der Meinung von zwölf Mitgliedern anderer befragter Besatzungen und auch vom Kommandanten war diese Besatzung nicht geneigt, vorsätzlich wagehalsige Aktionen/Manöver in Verachtung der Flugregeln zu unternehmen.

Die Besatzungsmitglieder waren alle psycho-physisch flugfähig (in der Vergangenheit, 1993, hatte Hptm. Schweitzer einige physischen Probleme – Nierensteine –, nach deren Beseitigung seine Flugfähigkeit wieder bestätigt wurde).

Insbesondere erwiesen sich während der 72 Stunden vor dem Flug keine psychologischen oder physiologischen Elemente und das Verhalten der Besatzung war völlig normal.

Die Besatzungsmitglieder haben in den vereidigten Erklärungen bestätigt, dass sie keinerlei Regelwidrigkeiten begangen hatten und dass sie die vor dem Flug bestimmten Mindesthöhen nicht vorsätzlich verletzt hatten.

### Bewertungen.

Nach der Überzeugung des amerikanischen Ausschusses hatte kein Besatzungsmitglied irgendein gesundheitliches oder psychologisches Problem, das luftmedizinisch gefährlich oder ein Hindernis zum Fliegen sein konnte.

### Erläuterungen.

Die Überzeugungen des amerikanischen Ausschusses haben sich auf das Nicht-Vorhandensein von psycho-medizinischen Gegenanzeigen für das Fliegen und auf die erheblichen von den Erklärungen anderer Besatzungen erläuterten beruflichen Fähigkeiten der Besatzung konzentriert.

Der Ausschuss hatte bereits Kenntnis über die Art, die Zahl und die Tragweite der von der Besatzung beim Unfall begangenen Verletzungen (bezüglich Geschwindigkeit, Flughöhe und Flugkurs), sowie der Tatsache, dass die Besatzungsmitglieder erklärt hatten, weder die Regel der Flughöhe vorsätzlich verletzt noch undiszipliniert gehandelt zu haben. Trotzdem hat er nicht anerkannt bzw. hervorgehoben, dass die

Art der Verletzungen, ihre Wiederholung und Schwere, insbesondere für die entschieden zu tiefen Flughöhen und für die viel zu hohe Geschwindigkeit nicht auf eventuelle momentane Fehler sondern auf ein beabsichtigtes und vorsätzliches Verhalten zurückzuführen war. Er hat danach auch unterlassen zu erörtern, nach Reifen einer diesbezüglichen völligen Überzeugung, dass das Verhalten der Besatzung anlässlich der vereidigten Erklärungen weit davon entfernt, die Wahrheit festzustellen, einfach einer selbstschützenden Linie entsprach.

### Abschnitt III. Planung des Vorfluges.

#### Tatbestandelemente.

Im Bericht scheinen viele Elemente auf, die sich auf die Phase der Flugvorbereitung beziehen, sowie verschiedene Aspekte über die Aufgaben und die Verantwortungen, nach dem Handbuch NATOPS, der Besatzung und des im Dienst stehenden Operationenoffiziers und über die Anwendungsformen des Radar-Altimeters, über den Gebrauch der Karten und andere Details.

Zusammenfassend wurde der Flug mit der Bezeichnung « EASY 01 » in das am 2. Februar 1998 für den nächsten Tag abgefasste Programm eingefügt – mit vorgesehenem Abflug um 13,30 /z Uhrzeit – und vom Kommandanten der Gruppe, Oberstleutnant Muegge, genehmigt; er sah den Flug auf der Strecke AV 047 BD vor.

Für die Zusammensetzung der Besatzung wurden die o.e. Mitglieder bestimmt. Der Pilot, Hptm. Ashby hat auch die Aufgabe des Kommandanten übernommen; Hptm. Seagraves, als ECMO3 wurde später einberufen und am Abend des 2. Februar hinzugefügt. Letzterer war früher als seine Gruppe (VMAQ-3) in Aviano angekommen, die die Gruppe VMAQ-2 ersetzen sollte.

Die Einberufung vom obigen Offizier ECMO3 erfolgte, nachdem er die vorgesehenen Präliminarien erfüllt hatte, und zwar hatte er von den Einsatzregeln und den Nothilfe-Vorschriften Kenntnis genommen und den Fragebogen über die Notstandverfahren beantwortet. Es war aber nicht möglich festzustellen, ob er angesichts seiner nachträglichen Einfügung in das Programm an der Flugplanung teilgenommen hatte.

Die Flugstrecke AV047 BD war eine der zehn vom 1. ROC von Monte Venda (PD) genehmigten Tiefflugrouten, die an Aviano für die wiederangesetzten mit dem 31<sup>o</sup> Geschwader FW tätigen Einheiten zugeschrieben wurden.

Abgesehen von den Aufgaben und Verantwortungen der Besatzungsmitglieder, je nach Rolle und Pflicht, wie vom Handbuch NATOPS vorgeschrieben, war es eine angenommene Gewohnheit der Gruppe VMAQ-2, dem ECMO1 die Pflege des Plans der Tiefflugmission und der entsprechenden den anderen Mitgliedern zu erteilenden Anweisungen anzuvertrauen. Im vorliegenden Fall hat Hptm. Schweitzer erklärt, dass er die Planung des Vorfluges sowie die Erforschung der Flugroute am Nachmittag und am Abend des 2. Februar übernommen hatte und dass er dafür eine im Kartenarchiv der Gruppe aufgefundene Karte gebraucht hatte.

Diese war die Karte für die taktische Flugsteuerung (TPC 9: Bl. F2A und F2B), die von der Nationalagentur NIMA (*National Imagery and Mapping Agency*) des amerikanischen Verteidigungsministeriums (DOD, *Department of Defense*) hergestellt worden war und die das Tragseil des Unfalls als sekrechtetes Hindernis nicht aufzeichnete; dort war jedenfalls ein Seilbahnweg über 4 Seemeilen nördlich von Cavalese gezeichnet und 5 Meilen nördlich vom Unfallsort, innerhalb des Raumes der Flugroute AV047 BD (diese Lage befindet sich innerhalb der 10 Meilen-Luftschneise der zu befliegenden Route). Diesbezüglich wurde erörtert, dass es keineswegs amerikanische Politik oder Verhaltensweise war, ausschliesslich Karten vom NINA oder vom DOD bei den Tätigkeiten ausserhalb des amerikanischen Luftraumes anzuwenden.

Die Gruppe VMAQ-2 und die Abteilung Standardisierung und Bewertung des 31<sup>o</sup> Geschwaders FW hatten keine Kenntnis über das Vorhandensein von italienischen Karten für den Tiefflug (Skala 1:500.000, Blatt 1, 2. Aufl.), die ein waagerechtes Hindernis innerhalb einer Seemeile vom Unfallsort aufzeichnen.

Nach den operativen Standard-Verfahren (SOP, *Standard Operational Procedures*) war es vorgeschrieben, dass das vom Piloten zur höchsten Sicherheit im Gebiet des Tieffluges angewendete Radar-Altimeter-System (NATOPS – EA-6B) für den Tiefflug perfekt funktionierend ist. Immer nach besagten Vorschriften war ein im Dienst stehender Operationenoffizier der Gruppe (ODO, *Operations Duty Officer*) mit dem Auftrag betraut, die regelmässige Durchführung des Tagesflugplans zu kontrollieren, und die gute und sichere Vervollständigung zu gewährleisten. Unter den Aufgaben des ODO war diejenige, festzustellen, dass die Besatzung durch entsprechende Karteien mit der Bezeichnung « lies und unterschreibe » bestätigte, die geltenden Vorschriften und Verfahren zu kennen, und auch diejenige, das operative Risiko zu bewältigen (ORM, *Operational Risk Management*).

Die Besatzung erklärte, dass sie die Fluganweisungen in Anwesenheit vom ODO im Dienst, Hptm. Recce erhalten hatte; die Mitglieder erläuterten, dass sie sich angemessen vorbereitet hatten und dass sie ausführlich, beruflich und vertieft, gemäss dem NATOPS, ausgebildet worden waren.

Hptm. Schweitzer hat erklärt, dass die Mindestflughöhe besagter Ausbildung 1000 Fuss vom Boden war, wie vom ODO bestätigt. Aber weder die Besatzung noch der ODO hatten Kenntnis über die Einschränkung auf 2000 Fuss als Mindestflughöhe in einem Gebiet der Region Trentino-Alto Adige, wie im Dokument FCIF 97-16 vom 29. August 1997 vom 31<sup>o</sup> Geschwader FW berichtet. Diesbezüglich verfügte das Geschwader über kein Bestätigungsverfahren (mit Unterschrift zur Abnahme), das garantieren konnte, dass die Gruppe alle FCIF-Dokumente erhalten hatte.

Das Blatt FCIF 97-16 erwies sich als im Behälter der nicht klassifizierten Dokumente und Blätter (mit den Sonderanweisungen SPINS) der « DG » ab 15. Dezember (zwei Monate vor dem Unfall)

einbezogen, wofür die Gruppe das Verfahren « lies und unterschreibe » nicht angewendet hatte, wie für die Sammlung der klassifizierten Dokumente vorgeschrieben und vollzogen.

Bezüglich der Mindestflughöhen wurde folgendes erläutert:

nach dem Befehl 3500. 14 F des Marine Korps (Handbuch T & R, Band I), Paragraph 5000.3 a war die Flugausbildung (für die taktischen nicht-Tiefflüge – non *Low Altitude Tactics*, no LAT) für die Flugzeuge, die nicht mit dem Gerät « *Head Up Display* » (HUD) ausgestattet waren, auf 1000 Fuss beschränkt;

die Grenze von 1000 Fuss war in einer italienischen Massnahme für die Flüge in Berggebieten im Winter (1. November-30. April) oder in anderen Perioden bei Schnee, enthalten, wie im Ausbildungsbriefing anlässlich der Ankunft der Gruppe VMAQ-2 erwähnt und im Dokument USAF MC11-F16 über die operativen lokalen Verfahren in Aviano wiedergeben.

Es wurde auch festgestellt, dass der amerikanische Ausschuss in der Pilotenkabine drei Kopien einer Flugkarte mit der Bezeichnung der 2000-Fuss-Flughöhe auf der Seite des Unfallsortes gefunden hatte und man hat daraus geschlossen, dass diese Flugkarten von der Besatzung vor dem das Unglück verursachenden Flug an Bord gebracht wurden. Darüber hinaus wurden auch « Knie »-Flugkarten, mit der Bezeichnung der Grenze von 1000 Fuss für die Winterzeit, und eine ähnliche Flugkarte für die Flugstrecke AV 47 BD mit der Bezeichnung der 2000-Fuss-Flughöhe, auch auf der Teilstrecke des Unfallsortes, gefunden.

Bewertungen.

Aufgrund der erworbenen Elemente und der erforschten jeweiligen Verantwortlichkeiten der Besatzung (der Pilot war verantwortlich für die sichere Planung und Durchführung; der ECMO1 für die Planung, die Anweisungen über die Tiefflugroute und die Flugsicherheit; alle Mitglieder für den Beistand an den Piloten zur Feststellung eventueller Risiken) hat der amerikanische Ausschuss folgende Meinung ausgedrückt:

die Besatzung besass alle erforderlichen Informationen für den sicheren Flug auf der Flugroute AV047 BD, ausser der italienischen Karte für den Tiefflug (Skala 1:500.000);

alle Dokumente mit der Bezeichnung der Mindestflughöhe von 2000 Fuss für den Flug des Unfalls waren zur Verfügung der Besatzung im Bereich der Gruppe;



die Besatzungsmitglieder hätten die 2000 Fuss als eine Einschränkung erachtet, wenn sie ihre Flugroute selbst geplant hätten, anstatt die vorgedruckten und von einer vorherigen Gruppe vorbereiteten Karteien anzuwenden;

es war ein Überprüfungsfehler der Gruppe, kein formalisiertes « lies und unterschreibe »-Verfahren für die FCIF und andere nicht klassifizierten Informationen anzuwenden, um die Einschränkung der Flughöhe auf 2000 Fuss in der Region Trentino-Alto Adige einzubeziehen. Es war also eine Unachtsamkeit, die Erwägung dieser Details in den Ausbildungsprogrammen der Gruppe zu unterlassen, was jedoch das Unglück nicht verursachte. Obwohl die Mindestflughöhe auf der Teilstrecke des Unfalls 2000 Fuss war, hätte das Flugzeug alle Hindernisse entlang der Route mit der geplanten Flughöhe von 1000 Fuss vermieden.

#### Erläuterungen.

Die Enquete-Kommission stimmt den obigen Erwägungen zu, die sich auf die Verfügbarkeit der Informationen über die Einschränkung auf 2000 Fuss, auf den Überprüfungsfehler und auf die unterlassene Erteilung von Anweisungen für die Tiefflug-Ausbildungs-Tätigkeit beziehen. Sie ist auch damit einverstanden, dass das Flugzeug, trotz der Einschränkung auf 2000 Fuss die Flugroute entlang, und insbesondere auf der Teilstrecke des Unfalls, mit einer Flughöhe von 1000 Fuss keinem Hindernis entgegengeflogen wäre, wie im Briefing vor dem Flug geplant und erwähnt wurde. Darüber hinaus wird hinzugefügt, dass der amerikanische Ausschuss nicht hervorgehoben hat, dass das Dokument « SOP ADD 1 », Ausgabe vom 1. Januar 1998, das auch dem 31<sup>o</sup> Geschwader FW zugesandt wurde, besagte, dass für die Planung der Tiefflüge die massgebende Karte die Karte für die aerotaktische Luftfahrt Skala 1:500.000, Serie AM CNA, vom CIGA herausgegeben, war, die dem 31<sup>o</sup> Geschwader FW in einigen Kopien zugesandt wurde (als Alternative zur Karte OACI-CAI, in der neusten Fassung).

Auch bezüglich obigen Themas scheint es, dass der Ausschuss unterlassen hat, die Aspekte der Zuneigung zu einem mehr oder weniger berufsmässigen Verhalten gegenüber dem Tiefflug im allgemeinen gründlich zu untersuchen.

Überraschend und oberflächlich erscheint diesbezüglich die Betrachtung, dass die Besatzungsmitglieder die Bezeichnung der 2000 Fuss, die auf einer vorgedruckten Karte enthalten war, für eine zu beachtende Einschränkung gehalten hätten, wenn sie diese Kartei selbst vorbereitet hätten, anstatt eine von anderen vorbereitete Karteikarte anzuwenden.

Diese Bemerkung, die einerseits die Entlastung der Besatzung und der Fluggruppen zu bezwecken scheint, erschwert dagegen andererseits deren Verantwortlichkeiten. Sie erweckt nämlich Bedenken über die Berufsmässigkeit der einzelnen und bestätigt die bereits begründeten Annahmen bezüglich der mangelnden Kontrollfähigkeiten und -initia-

tiven des Ausbildungsbestandes; sie betonen die lückenhafte Sorgfältigkeit und Gewissenhaftigkeit, die unabdingbare Erfordernisse für die Vorbereitungsphase von jedem Flug sind. Diese sind erst recht rigoros und pünktlich zu berücksichtigen, angesichts des Ausbildungsgrades der Besatzung, des Tieffluges selbst und der besonderen und ungewohnten Gebietsgestaltung sowie der ungenügenden Kenntnis Vertrautheit seitens derselben Besatzung von jenem Teil des italienischen Territoriums.

#### Abschnitt IV. Das Flugzeug des Unfalls.

##### Tatbestandelemente.

Das Flugzeug des Unfalls (Kennz. Nr. 163045) hatte mehr Flugstunden als die anderen zwei der Gruppe während der Einsatzzeit: 28.7 Stunden mit 14 Flügen und 5.8 Stunden mit zwei Flügen, jeweils in den Monaten Januar und Februar 1998.

Das Flugzeug hatte schon einen Flug am Morgen des 3. Februar 1998 für eine « DG »-Mission in Bosnien ohne erhebliche Probleme durchgeführt. Der Pilot (Hptm. Thayer) hatte eine einzige Unstimmigkeit bezüglich des Messgerätes « G » (Erdbeschleunigungswerte) bemerkt und in das entsprechende Instandhaltungsformular (MAF) eingetragen; besagte Unstimmigkeit wurde jedoch nach dem Flug mit dem Ersatz des Gerätes durch ein neues, das getestet und kontrolliert wurde, beseitigt. Am Ende der Nach-Flugoperationen erwiesen sich die Radioapparate, die Geräte der taktischen Luftfahrt und der Freund-Feind-Identifizierung sowie die Kommunikations-Geräte, der Radar-Altimeter und das Inertial-Flugfahrt-System (letzteres als « wunderbar funktionierend » beurteilt) als betriebsfähig.

Vor der Mission « EASY 01 » wies das Flugzeug, mit allen Anlagen, Systemen und Geräten seiner Ausstattung, keinerlei Unstimmigkeit oder Funktionsstörung auf: es war technisch-mechanisch völlig betriebsfähig und daher flugsicher. Insbesondere wurden auch unter allen anderen Systemen an Bord der Identifizierungs-Transponder, der Radar-Altimeter und das *mission recorder* als korrekt funktionierend bestätigt.

Nach dem Unfall hat der Ausschuss, da das Flugzeug von der Staatsanwaltschaft Trient beschlagnahmt wurde, zunächst nur für die Informationen bezüglich des Zustandes desselben Flugzeuges Zutritt gehabt. Aus einer äusserlichen Besichtigung konnte jedoch festgestellt werden, dass es erhebliche Schäden am rechten Flügel, am Oberteil der senkrechten Stabilisierungsfläche und am Behälter (Pod) des « jammer »-Gerätes (elektronisches Störungsgerät), das unter dem rechten Flügel galagert ist.

Erst nach der erforderlichen Koordinierung mit den italienischen Militär- und Zivilvertretern und mit den Vertretern der amerikanischen Luftwaffe und nach der Genehmigung der italienischen Richterschaft war es möglich, die wichtigen Informationselemente über den Zustand des Flugzeuges (besonders über die Funktionsfähigkeit der

Systeme, der Anlagen und der verschiedenen Geräte) einzuholen. Die italienische Richterschaft hat auch dem Ausschuss gestattet, zwei besondere Zusatzfragen zu befolgen, die erste über die Einholung der Daten der Filmaufnahme der Mission, die zweite über die Klärungen der Zuverlässigkeit des Radar-Altimeters; beide Ausstattungen wurden nämlich sicher aufbewahrt.

Besagte Fragen erforderten eine besondere Berücksichtigung aus folgenden Gründen:

für die Filmaufnahme (die beim Flugzeug EA-6B nicht der Art « Flugschreiber » war, wie bei den Zivil-Fluglinien, sondern derjenigen eines Aufnahmegerätes für spezifische und klassifizierte Daten und auch für nicht klassifizierte Luftfahrt Daten) konnten zuerst die obigen Luftfahrt Daten nicht aufgefunden und eingeholt werden;

für den Radar-Altimeter (dessen nützliche operative Bertiebsfähigkeit zwischen den Höhen von null bis 5000 Fuss vom Boden war) haben die vier Besatzungsmitglieder in ihren vereidigten Aussagen berichtet, dass sie den akustischen Ton der Tiefflugwarnung vor dem Aufprall nicht gehört hatten. Hptm. Thayer hatte am 8. Februar 1998, fünf Tage nach dem Unfall, erklärt, dass die Anweisungen des Gerätes während seines Fluges am Morgen um die Höhe von 25.000 Fuss herum schwankten (was nicht normal war). Er sagte dazu auch, dass er dann den Radar-Altimeter während des Rückfluges aus- und dann wieder eingeschaltet hatte und dass dadurch die Anweisungen wieder korrekt und regelmässig waren; er berichtete, dass er aber diese Unstimmigkeit schriftlich nicht registriert hatte, denn er hatte festgestellt, dass das System bei 5000 Fuss und unter dieser Höhe normal funktionierte.

Bezüglich der Filmaufnahme war dann der Beistand von den von den USA einberufenen « software »-Fachexperten behilflich, um die aufgenommenen Luftfahrt Daten auszuwerten, wie zum Beispiel die Position des Flugzeuges durch die Koordinaten des Projektionspunktes am Boden, sowohl in Länge als auch in Breite, und auch andere Daten, wie: der Routewinkel, die Geschwindigkeit und die Flughöhe (auf Seehöhe).

Bezüglich des Radar-Altimeters wurden weitere Kontrollen und wiederholte Nachprüfungen veranlasst, da die Überprüfung der vorherigen Flüge eine Unstimmigkeit des Gerätes während eines Fluges vom 22. Januar 1998 bei der Höhe von 26.000 Fuss aufgewiesen hatte, die vorschriftsmässig registriert und angezeigt wurde (und dann nach einer Reparatur und nach der entsprechenden Kontrolle gelöst wurde); nach diesen Kontrollen und Nachprüfungen hat sich das System als völlig betriebsfähig und normal funktionierend erwiesen.

Bewertungen.

Aus den durchgeführten Proben und Kontrollen und aus der Überprüfung der entsprechenden Unterlagen hat der amerikanische

Ausschuss die Überzeugung erzielt, dass die periodische Instandhaltung des Flugzeuges vor dem Unfall den einheitlichen geltenden Vorschriften entsprach, dass die Unstimmigkeiten des Radar-Altimeters, die während vorheriger Flüge bei Hochhöhen festgestellt wurden, keine Auswirkung auf die Betriebsfähigkeit des Systems in der Höhenstreife zwischen null und 5000 Fuss vom Boden hatte, und dass das Flugzeug operativ sicher für die geplante Mission war. Während des Fluges des Unfalls hatten alle Anlagen, Systeme und Geräte des Flugzeuges normal funktioniert, einschliesslich des Radar-Altimeters und des Recorders der Mission (bis zum Moment des Aufpralls).

#### Erläuterungen.

Nachdem die völlige technisch-operative Betriebsfähigkeit des Flugzeuges insgesamt und in den einzelnen Anlagen und Systemen ohne irgend einen Zweifel festgestellt wurde, ist es bedenklich, dass der amerikanische Ausschuss keine Bemerkungen über folgende Punkte formuliert hat:

über die Zuverlässigkeit der Aussagen von Hptm. Thayer einige Tage nach dem Unfall über die Unstimmigkeit des Radar-Altimeters während seines Fluges am Morgen des 3. Februar, die zwar momentan und dann überholt war, jedoch nicht in das Instandhaltungsformular (zur Kontrolle und Reparatur) registriert wurde (wie es pflichtgemäss gewesen wäre, auch für die Flugsicherheit), wie der Pilot in der gleichen Situation für die Unstimmigkeit des «G»-Messer gemacht hatte, obwohl letztere Störung bestimmt weniger erheblich als diejenige des Radar-Altimeters ist;

über die vermutlichen Gründe des ausgebliebenen Warnsignals der Tiefflughöhe seitens des Radar-Altimeters vor dem Unfall, unter denen höchst wahrscheinlich die nicht richtige Einstellung des Gerätes auf die vorgesehene Referenzhöhe (in diesem Fall 800 Fuss, laut Erklärungen, und zwar 1000 Fuss um zwanzig prozent herabgesetzt).

Wir denken, dass die Aussage von Hptm. Thayer über die vermutete Unstimmigkeit des Radar-Altimeters nicht der Wahrheit entspricht und Zweifel über die Glaubwürdigkeit und Loyalität des Offiziers erweckt (der dann vom italienischen Richter wegen falscher Zeugenaussage beschuldigt wurde). Seine Erklärung erscheint nämlich als ein unbegründeter und erfolgloser Versuch, gerade eine vermutete schlechte Betriebsfähigkeit des Radar-Altimeters zu bekräftigen, wie aus der falschen Aufweisung der Flughöhe auf der Strecke des Unfalls zu entnehmen wäre. Er unterlässt jedoch zu beobachten, dass eine solche Unstimmigkeit zur Unterbrechung der Tiefflug-Mission und zur sofortigen Erhebung der Flughöhe für den Rückflug führen sollte.

Wieder in Bezug auf den Radar-Altimeter könnte auch angenommen werden, dass das unterbliebene Warnsignal der Tiefflughöhe (unter der Referenzhöhe von 800 Fuss) einer bewussten Massnahme des Piloten Hptm. Ashby zuzuschreiben wäre, der das Gerät auf einer entscheidend niedrigeren Flughöhe eingestellt haben könnte oder das Signal sogar ausgeschaltet hätte. Höchst wahrscheinlich hätte er dies getan, um das ununterbrochene Signal auf der ganzen langen Strecke des Tieffluges unter den erlaubten Grenzen nicht zu hören.

#### Abschnitt V. Ausbildung und Fähigkeit der Besatzung.

##### Tatbestandelemente.

Die für den 3. Februar 1998 geplante Mission «EASY 01» sah einen Tiefflug (auf der Strecke AV047 BD) vor, näher VNAV-215 kodifiziert, der nach dem Handbuch T&R als ein Standlinienflug (fast fortgeschritten) bezeichnet war, der bei Tag mit einem einzigen Flugzeug durchgeführt werden sollte, mit der Zweckbestimmung der Sicht-Tiefflugfahrt.

Die Besatzung war aufgefordert, ein unvollständiges (bezüglich der Funktionen und der Betriebsfähigkeiten einiger Geräte) (9) Flugfahrtsystem anzuwenden und die Trainingsbedingung zu befolgen, die vorsieht, einen bestimmten, als Ziel zugeschriebenen Ort, innerhalb einer auch zugeschriebenen Zeit (TOT, Time on Target), zu erreichen und die Ausweichung einer Gefahr zu trainieren, durch Ausnutzung der Bodentarnung und durch die Steuerung des Flugzeuges innerhalb der erlaubten Seitengrenzen bezüglich der Mittellinie der für die Tiefflugausbildung vorgeschriebenen Flugroute.

Hptm. Ashby hatte während der in Aviano verbrachten sechs Monate keine Tiefflüge in Italien durchgeführt; sein letzter Tiefflug war nämlich vom 3. Juli 1997. Nach dem spezifischen geltenden Ausbildungssystem bezüglich des Trainings und der Bereitschaft der Besatzung (ATRIMS, *Air Training and Readiness Information Management System*), war Hptm. Ashby für die als VNAV-215 bezeichnete Ausbildungsform qualifiziert. Dies weil er am 28. Januar 1998 eine als 485 kodifizierte Elektronenkriegs-Mission durchgeführt hatte, die ihn als trainiert für eine Mission VNAV-215 erachten liess.

Hptm. Schweitzer hatte als ECMO1 seinen ersten Tiefflug während des Wiedereinsatzes in Italien im Oktober 1997 durchgeführt, mit zwei Flügen in den letzten sechs Monaten, jedoch nicht auf der Route AV047 BD, und besass die gültige Qualifizierung VNAV-215.

Hptm. Raney (ECMO2) hatte keine Tiefflüge in Italien durchgeführt; Hptm. Seagraves (ECMO3), der, wie erwähnt, später in das Programm der Gruppe VMAQ-2 eingefügt wurde, hatte im Januar 1998 Tiefflüge durchgeführt, aber nicht in Italien. Für die ECMO2 und ECMO3 war keine Qualifizierung VNAV-215 erforderlich.

---

(9) Damit wird die Anwendung des Flugfahrtsystems ohne einige Geräte gemeint

### Bewertungen.

Der amerikanische Ausschuss hat aufgrund der durchgeführten Untersuchungen folgendes festgestellt:

alle Besatzungsmitglieder waren qualifiziert und updated für die Mission « EASY 01 » vom 3. Februar, die nach der Richtlinie NATOPS geplant war und einem VNAV-215-Flug, d.h. einem Trainings-Standlinien-Tiefflug (fast fortgeschritten) entsprach, wenn er nach den Einschränkungen von 1000 Fuss Flughöhe und nach dem Handbuch T&R – Band I durchgeführt wird;

der Pilot (Hptm. Ashby) und der Navigator (Hptm. Schweitzer) waren für die besagte Flugart (VNAV-215) qualifiziert. Der Navigator war trainiert und ausgebildet (obwohl er nur einen Tiefflug als ECMO1 in den letzten sechs Monaten durchgeführt hatte), der Pilot war dagegen nicht genug ausgebildet. Sein Pilotenstatus als qualifizierter Pilot für die BBQ-Missionen VNAV-215 stammte aus der automatischen Ausbildungsanerkennung, die nach der Durchführung einer 485-Mission, obwohl sie keine Tiefflugmission war, erfolgte. Daher wurde Hptm. Ashby als trainiert beurteilt, obwohl sein letzter Tiefflug ungefähr sieben Monate zurücklag.

### Erläuterungen.

Der Flug VNAV-215 war ein Standlinien-Sichtflug (1000 Fuss über Boden durchzuführen), d.h. ein Grundstufenflug und sollte als eine Anfangstätigkeit der Ausbildungslaufbahn betrachtet werden, um eine höhere Fähigkeit zu erreichen bzw. nachzuholen. Eine solche Mission war also geeignet, um einer im letzten Halbjahr äusserst wenig trainierten Besatzung einen vertrauten Umgang mit dem Tiefflug zu gewähren. In diesen Fällen bereitete die Flugführung keine besonderen Schwierigkeiten und sollte eher konservativ sein. Durch eine solche Flugtätigkeit konnte man auch nach Aufforderung vorsehen, das Flugzeug ohne einige Betriebsfähigkeiten zu steuern (d.h. eventuell ohne Unterstützung von einigen jeweils ausbildungshalber als ausfallend betrachteten Geräten), um weiterhin die hauptsächlichen Eigenschaften des Sichtfluges zu verschärfen.

Zum Beispiel sollte man auf einigen Strecken auf die ständige Anwendung des inertialen Luftfahrtsystems verzichten, ohne damit die Flugsicherheit zu beeinträchtigen, die unter Einhaltung der vorgesehenen Höhengrenzen völlig garantiert bleiben sollte, mit einer umso grösseren Sorgfalt je schwächer das Ausbildungsniveau der Besatzung im Tiefflug und je unbekannter und unvertrauter die zu befliegende Gegend war.

Die vorhandenen Qualifizierungen der Besatzung der Mission « EASY01 » waren also an und für sich ausreichend; angesichts aber ihrer diskontinuierlichen und begrenzten Ausbildung im Tiefflug und der besonderen Gestaltung der Strecke, wäre die höchste Sorgfalt

erforderlich gewesen, um die Maßstäbe der Mission schon in der Vorbereitungsphase festzusetzen, die dann beim Flug berücksichtigt werden sollten, angefangen von der Flughöhe.

#### Abschnitt VI. Die Tieffflugregeln und ihre Verbreitung.

##### Tatbestandelemente.

Im Bericht wurde die Verantwortung der Fluggruppe erwähnt, bei Wiederansatz alle Dokumente über die Flugsicherheit bei Tiefflug zu erwerben. Über die italienischen den Tiefflug betreffenden und im Handbuch « Pilotenfibel » des 31<sup>o</sup> Geschwaders FW enthaltenen Vorschriften wurde, wie bereits erwähnt, folgendes erörtert:

es waren keine Flüge unter 1000 Fuss in Berggebieten im Winter (November-April) oder bei Schnee autorisiert;

man sollte die bewohnten Ortschaften meiden, die in der Pilotenkarte bezeichnet waren, mit einem Abstand von einer Seemeile unter 1500 Fuss vom Boden;

es war eine Seitenabweichung von höchstens fünf Seemeilen von der Mittellinie der Flugroute gestattet;

die höchste unter 2000 Fuss erlaubte Geschwindigkeit war 450 Knoten;

eine zusätzliche Einschränkung galt für alle Flüge im Gebiet der Region Trentino-Alto Adige und für eine Mindesthöhe von 2000 Fuss vom Boden, die von den italienischen Behörden als Massnahme zur Vermeidung der sozialen und umweltbezogenen Schäden erlassen wurde.

Es wurde dann erläutert, dass die zusätzliche o.e. Einschränkung der 2000 Fuss durch das Blatt FCIF 97-16 des 31<sup>o</sup> Geschwaders vom 29 August 1997 in die Informationendatei der Flugbesatzungen eingefügt wurde, die Informationselemente betraf, welche von demselben Geschwader im Stützpunkt an die von ihm abhängende Einheit und an die anderen dort wiederangesetzten Einheiten übermittelt wurden. Insbesondere wurde die Höhenvariante erwähnt, die diese Einschränkung auf der Flugstrecke AV 047 des Unfalls gebracht hätte, gemäss dem italienischen Dokument SOP ADD8 vom 15. Juli 1991, das bei der operativen Abteilung des 31<sup>o</sup> Geschwaders FW aufbewahrt war. Kurz gesagt, wurde die in 6 Teilstrecken eingeteilte Flugstrecke AV 047, die eine Flughöhe von 500 Fuss in den zwei ersten Teilen und von 2000 Fuss in den anderen Teilen vorsah, durch besagte Einschränkung auch für den zweiten Teil und für den Hauptteil des zweiten auf 2000 Fuss festgesetzt.

Die Besatzungen der Gruppe VMAQ-2, nach der Ankunft in Aviano (22. August 1997) haben am 25. August 1997 einen ersten Ausbildungsbriefing durch das 31° Geschwader FW unternommen, das auch Kopie der « Pilotenfibel » verteilte. Bei dieser Gelegenheit wurden jedoch, wie später festgestellt wurde, weder die Tiefstflüge noch das Blatt FCIF 97-16, das zur Zeit nicht existierte, besprochen.

Bezüglich ihrer Verbreitung wurden normalerweise die Blätter FCIF vom 31° Geschwader FW direkt an die abhängenden Gruppen (wie die 510 und 555) ausgehändigt, während für die wiederangesetzten Gruppen, wie die VMAQ-2, sie beim Zentrum der Operationen « DG » verteilt und in den Briefkasten der Einheit eingeworfen wurden. Für die Verteilung der Dokumente FCIF erforderte das 31° Geschwader FW keine Empfangsbestätigung. Die Gruppe VMAQ-2 hatte andererseits für die nicht klassifizierten Informationen kein Verfahren der Art « lies und unterschreibe » vorgesehen, wie für die klassifizierten Informationen der « DG » vorgesehen war.

Angesichts der besagten Verteilungsverfahren der Dokumente FCIF ergab sich die Übermittlung an die Gruppe VMAQ-2 des Blattes FCIF 97-16 als weder geradlinig und zeitgerecht noch klar bestätigt. Aufgrund der aufgenommenen Zeugenaussagen verblieb dieses Blatt (das die Einschränkung auf 2000 Fuss enthielt) lange bei der Sicherheitsabteilung, im Büro des Direktors der Sicherheit und Standardisierung, Maj. Caramanian, in einem Behälter für andere Dokumente der « DG » und des Flugzeuges EA6B, und zwar von August bis November 1997. Nach Anfang Dezember 1997 teilte ein Offizier der Gruppe, Hptm. Roys, zum Anlass eines Offizierstreffens (AOM – All Officers meeting) das Vorliegen von neuen Informationselementen mit, die im Behälter der nicht klassifizierten Dokumente der « DG » beim Büro des ODO (Hptm. Recce) waren. In der Tat haben jedoch fast alle Besatzungsmitglieder (15 von 18) erklärt, von der im FCIF 97-16 enthaltenen Einschränkung auf 2000 Fuss keine Kenntnis zu haben, während einer berichtete, darüber sprechen gehört zu haben und zwei entschieden, darüber die Antwort zu verweigern.

Die Besatzungsmitglieder der Mission « EASY 01 » haben erklärt, dass beim Vorflug-Briefing die Höheneinschränkung vom anwesenden ODO (Hptm. Recce) nicht besprochen wurde und dass insbesondere die besprochene Mindesthöhe 1000 Fuss war. Weder Hptm. Recce noch Hptm. Schweitzer noch andere kannten diesbezüglich andere Grenzen.

Nach dem Unfall hat der amerikanische Ausschuss bestimmt, dass die drei Kopien der Karteien mit der Angabe von 2000 Fuss für die den Unfall betreffende Strecke, zusammen mit den drei Kopien der Karteien (die am Knie festzubinden waren) mit der Angabe von 1000 Fuss für die Berggebiete im Winter an Bord gebracht und in das « Dokumentenfach » von der Besatzung vor dem Flug gelegt wurden.

Was die Geschwindigkeit anbetrifft, hat die Mission « EASY 01 », anstatt mit dem EA-6B-Flugzeug wie üblich einen Tief-Sichtflug bei einer Geschwindigkeit zwischen 420 und 450 Knoten (höchste in Italien unter 2000 Fuss erlaubte Geschwindigkeit, nach dem Handbuch « Pilotenfibel » vom 31° Geschwader FW) durchzuführen, die Geschwindigkeit zwischen 451 und 555 für die meiste Zeit behalten.



Bezüglich der Flugbahn am Boden der Flugstrecken hat sich das Flugzeug, nach den vom Recorder entnommenen Daten, hauptsächlich innerhalb des Seitenabstandes von fünf Meilen von der Mittellinie der Flugroute gehalten. In verschiedenen Stellen hat es jedoch diese Grenze überschritten, in einem Fall sogar 2,5 Minuten lang, in Richtung Nord in einem Tal auf der westlichen Seite des Trentino.

Bezüglich der überflogenen bewohnten Ortschaften konnten weder Daten vom Recorder entnommen noch Aussagen von Augenzeugen eingeholt werden, um festzustellen, ob das Flugzeug des Unfalls tatsächlich die auf der taktischen Pilotenkarte (TPC) aufgezeichneten Städte innerhalb einer Seemeile unter 1500 Fuss überflogen hat.

Zahlreiche Zeugen haben jedenfalls berichtet, dass ein Militär-Flugzeug bei hoher Geschwindigkeit und tiefer Flughöhe über die auf der Karte TPC nicht aufgezeichneten Dörfer oder um dieselbe herum geflogen ist, als das Flugzeug « EASY 01 » auf der Route während des Unfallfluges tieflog.

#### Bewertungen.

Der Ausschuss ist zu folgender Überzeugung gekommen:

fünfzehn von den achtzehn Besatzungsmitgliedern der Gruppe VMAQ-2 hatten keine Kenntnis des Blattes FCIF 97-16 und der Einschränkung auf 2000 Fuss auf der Flugroute des Unfalls vor dem Geschehnis;

die Besatzungsmitglieder des Flugzeuges des Unfalls hätten die Flughöhe von 2000 Fuss als eine « Einschränkung » anerkennen können, wenn sie ihre Flugroute selbst geplant hätten, anstatt die vorgegebenen von einer anderen Gruppe vorbereiteten Karteien anzuwenden;

die Flugbesatzung hätte die Einschränkung auf 2000 Fuss längt der Teilstrecke des Unfalls kennen sollen. Trotzdem hatte diese fehlerhafte Informationsunterlassung bei der Durchführung des Ausbildungsprogramms den Unfall nicht verursacht;

es war ein Überprüfungsfehler der Gruppe, kein formelles Programm « lies und unterschreibe » für das FICF und für andere nicht klassifizierte Informationen zu sichern, einschliesslich der Einschränkung auf 2000 Fuss im Unfallgebiet, aber auch dies hat den Unfall nicht verursacht.

Der Ausschuss hat auch aus folgenden Gründen:

jede wiederangesetzte Gruppe sollte ein Programm mit allen entsprechenden Informationen besitzen, um in Sicherheit im Stützpunkt sowie in dessen Umgebung handeln zu können;

das einleitende Ausbildungsprogramm in Aviano hätte mit näheren Details das Programm FCIF und die örtlichen Flugverfahren erörtern sollen;

folgende Meinung ausgedrückt:

die Flugbesatzung des Unfalls hatte die Geschwindigkeitsgrenze von 450 Knoten (die vom 31. Geschwader FW festgesetzt wurde) auf dem Hauptteil der Tieffflugstrecke überschritten und war ungefähr 2,5 Minuten lang ausserhalb der Grenze von fünf Seemeilen seitlich der Tiefflug-Route im nordwestlichen Tal vom Trentino geflogen, aber dies hatte keine Rolle im Unfall gespielt;

dieselbe Besatzung hatte die auf der TPC-Karte aufgezeichneten bewohnten Ortschaften um eine Seemeile bei Flughöhe unter 1500 Fuss vermieden und konnte dagegen die auf der TPC-Karte nicht aufgezeichneten bewohnten Ortschaften um eine Seemeile bei Flughöhe unter 1500 Fuss nicht immer vermeiden.

Erläuterungen.

Im allgemeinen sind die Meinungen und Erläuterungen vom Ausschuss zu billigen. Insbesondere ist man über die offensichtlichen Verletzungen der Geschwindigkeits-, Mindestflughöhe- und Seitenabweichungsgrenzen völlig einverstanden. Bezüglich der eventuellen Überflüge über bewohnte Ortschaften versteht man nicht, wie und aufgrund welcher Schlussfolgerung der Ausschuss die Überzeugung erreicht hat, dass die Besatzung über die auf der TPC-Karte aufgezeichneten bewohnten Ortschaften nicht geflogen sei, und somit die festgesetzten Grenzen nicht überschritten habe. Vermutlich hat der Ausschuss, anstatt eine autonome Feststellung zu unternehmen, eher die Behauptungen der als glaubwürdig erachteten Besatzung in Anspruch genommen. Man beurteilt daher die Meinung des Ausschusses als nicht begründet, unter der Annahme, dass auch die regelwidrigen Überflüge der o.e. Ortschaften, wie in anderen Teilstrecken, stattgefunden haben. Es ist dagegen die Stellungnahme über die Erforderlichkeit eines sorgfältigen, detaillierten und kompletten Informationsprogrammes für die wiederangesetzten Flugbesatzungen zu billigen, um eine nicht mehr so mangelhafte Kenntnis über die Vorschriften und die Regeln bezüglich der Flugtätigkeit in Italien zu gewährleisten. Es ist jedoch aus den Tatbeständen und aus den getroffenen Stellungnahmen zu entnehmen, dass der Ausschuss dazu geneigt war, die Flugbesatzung der Gruppe von ihren klaren Verantwortlichkeiten zu entlasten, dem 31. Geschwader USAF die Verantwortung für die unterlassene Verbreitung der Informationen über die Flugtätigkeit in Italien aufzuerlegen und den Unfall von den als Voranzeigen zu erachtenden Elementen abzutrennen.

Man meint auch, dass der amerikanische Ausschuss bezüglich des FCIF 97-16 mit der Einschränkung auf 2000 Fuss der spezifischen Frage nicht den richtigen Wert zugeschrieben hat. Dies nicht so sehr für das Verkündungsverfahren der FCIF-Informationen, das an sich lückenhaft war und jedenfalls weitgehend ermittelt wurde. Der Aus-

schuss hat nämlich einen Überprüfungsfehler der Gruppe VMAQ-2 festgestellt und ihn auf die unterlassene Herstellung eines « lies und unterschreibe »-Programms beschränkt. Derselbe Ausschuss hat jedoch unterlassen, die grobe Fahrlässigkeit und die mangelnde Sorgfalt hervorzuheben, womit besagte « Einschränkung » betrachtet wurde, während das Thema aufgrund seiner Wichtigkeit eine ganz andere und klare Berücksichtigung verdient hätte. Diese Einschränkung wurde nämlich nicht beachtet, in totaler Gleichgültigkeit und Unbeachtung, und wurde von fast allen Besatzungen der Gruppe VMAQ-2 ignoriert. Zusammenfassend hätte der Ausschuss aus den vorgebrachten Tatbeständen entnehmen sollen, dass in der Gruppe VMAQ-2 oberflächliche und wenig berufsmässige Verhalten waren.

Abschnitt VII. Der Flug des Unfalls, vom Abflug bis zum Aufprall auf das Tragseil.

Für die Rekonstruktion des Fluges vom Abflug bis zum Unfall wurden die von den Erklärungen der Besatzung und der Zeugen und von dem AWACS und von der Filmaufnahme der Mission entnommenen Daten angewendet. Alle Elemente wurden vom Ausschuss ausgewertet und genehmigt.

Tatbestandelemente.

Die Daten vom AWACS, die von der in Deutschland stationierten NATO-Komponente erlassen wurden, bezogen sich auf die Informationen über die Position und die Flughöhe auf der Route des Unfalls, als das Flugzeug vom Boden nicht getarnt war.

Der Recorder der Mission, mit dem das Flugzeug EA-6B ausgestattet war (nicht der Art Flugschreiber wie bei den Zivillinien) war technologisch ziemlich überholt, wie bereits in einem anderen Abschnitt erwähnt, aber gestattete die Aufnahme sowohl der klassifizierten spezifischen Daten der operativen Mission als auch der nicht klassifizierten, sogenannten « Flugfahrt »-Daten wie: Zeit, Flugroute, Position (in Länge und Breite), Geschwindigkeit und Flughöhe (auf Seehöhe). Die Position vom Boden wurde insbesondere aus der Verarbeitung der aus dem Inertialortungssystem entnommenen Daten erworben, das eine Fehlerspanne bis drei Seemeilen pro Flugstunde hatte und wurde daher mit einer Mittelnäherung von ungefähr 1 oder 2 Seemeilen festgelegt.

Der Missionsrecorder registrierte seinerseits die Daten nicht für alle Minuten des Fluges und ununterbrochen, sondern in mehr oder weniger regelmässigen Zeitabständen, die « Anschlägen » entsprachen, in der Regel alle zehn Sekunden oder während der Manöverphasen. Für den Flug des Unfalls wurden 128 « Anschläge » festgestellt, die gestattet haben, die aufgenommene Flugbahn des Fluges durch Folgestellung und Koordinierung der Daten zu rekonstruieren. Diesbezüglich hat der amerikanische Ausschuss entschieden, 33 unter den

erworbenen Anschläge auszuwählen und sie als ausschlaggebend für den Flug, vom Abflug bis zum Unfall, für die Zeiten und für die Flughöhen, trotz einer gewissen Toleranz der Genauigkeit, zu erachten. Zum Beispiel hat die Schwankung der Flughöhenwerte den Fehler der Trägheitsplattform widergespiegelt. Bezüglich der Flughöhen und der entsprechenden Schwankungen hat der Ausschuss in eine Tabelle (die auf Seite 35 des englischen Originaltextes des Berichtes beschrieben ist) die Werte seiner Abschätzungen eingetragen, die er in der Rekonstruktion des Fluges aufgrund der aus dem Missionsrecorder entnommenen Daten unternommen hatte.

Auch für die Bestimmung der Zeiten hat man Ungenauigkeiten oder jedenfalls Unterschiede bis zu Werten von zwei Minuten, wegen der Verschiedenheit der jeweiligen Quellen (AWACS und Missionsrecorder), festgestellt. Nach Überprüfung der verschiedenen Elemente und deren Glaubwürdigkeit, auch in Bezug auf die überflogenen Referenzpunkte, wurden die Unterschiede als unerheblich und wirkungslos erachtet. Die Auswertung der AWACS-Daten im Vergleich zu denjenigen von unserem Recorder haben einen systematischen Unterschied von zwei Minuten feststellen lassen, nach dessen Verbesserung der Ausschuss die Strecke des Flugzeuges rekonstruieren konnte (jedoch mit einer gewissen Näherung).

Bezüglich des Flugablaufes ergab sich folgendes:

nach dem Abflug von Aviano (um 14.35 Uhr) ist das Flugzeug in die vorgesehene Flugstrecke AV047 eingeflogen, mit einem regelmässigen Flug auf der ersten Teilstrecke;

auf der zweiten Teilstrecke hatte sich, nach den Erklärungen des Piloten und des Navigators der Radar-Altimeter an einer Höhe von ungefähr 2000 Fuss vom Boden kurz blockiert und schien nach einer Hebung wieder normal zu funktionieren. Auf dieser Strecke, die ein Berggebiet mit langen Tälern ist, haben viele Zeugen ein Flugzeug beobachtet, das tief und mit hoher Geschwindigkeit flog, wie von den aufgenommenen Daten bestätigt wurde, die die Anwesenheit des Flugzeuges « EASY 01 » innerhalb der Seitengrenzen der Route aufgenommen hatten;

auf der dritten Teilstrecke, und insbesondere in deren erstem Teil, der aus Bergen ohne Täler besteht, wurden die vom Recorder entnommenen Daten als unwichtig erachtet; im übrigen Teil, der hauptsächlich aus einem bewohnten Talgebiet besteht, ist das Flugzeug nach den Daten vom AWACS und vom Recorder über 2000 Fuss geflogen, ausser in einigen Stellen;

auch auf der vierten Teilstrecke haben die Daten vom AWACS und vom Recorder eine Flughöhe über 2000 Fuss angegeben;

auf der sechsten Teilstrecke (diejenige des Unfalls) hat das Flugzeug, wie vom Navigator erklärt und von Recorder bestätigt wurde, den Talkurs der nord-östlichen Hauptrichtung entlang befolgt und ist der Stadt Trient und dem Flughafen Mattarello ausgewichen. Ein Augenzeuge hat in der Nähe der Ortschaft Ciago (die sich innerhalb der Seitengrenzen der Flugroute befindet, was vom Recorder bestätigt

wurde) ein Militär-Flugzeug beobachtet, das von Süden nach Norden sehr tief (ungefähr hundert Meter) flog. Dies geschah vier Minuten vor dem Unfall;

ungefähr eine Minute vor dem Unfall hat der Pilot, nach der Zeugenaussage des Navigators, so steuern müssen, dass er das Flugzeug von einem Tal zu einem benachbarten führen konnte, durch den Überflug eines Gebirgskammes, der nach den aufgenommenen Daten in der Nähe von Dosso del Colle war. Der Ausschuss hat erachtet, dass sowohl das erste Tal als auch dieser Ort sich ausserhalb der erlaubten Seitengrenzen der Mittellinie der Route befanden;

bezüglich der Wetterlage haben der Pilot und der Navigator berichtet, dass es in dieser Zone, mit der Sonne am Rücken in Bezug auf die Route des Flugzeuges, dunstig war und dass die Sichtbarkeit (nach dem Piloten) in den erfordernten Grenzen (fünf Meilen) war, während die tatsächliche Wetterlage (auch nach dem offiziellen Wetterbericht) optimal, mit Sichtbarkeit über zehn Kilometer, war;

ungefähr fünfundvierzig Sekunden vor dem Aufprall wurde ein Militär-Flugzeug, nach den Augenzeugen, beobachtet, das tief und schnell folg. Insbesondere hat ein Zeuge beobachtet, dass das Flugzeug nach rechts wendete, in der Nähe von Molina di Fiemme, das innerhalb der vorgesehenen Seitengrenzen der Route ist;

bezüglich der Momente gleich vor dem Aufprall hat der Pilot, der erklärte, weder über Schigebiete noch über Seilbahnen entlang der Flugroute Kenntnis zu haben, berichtet, dass er das Tragseil den Flugweg kreuzen sah und die sofortige instinktive Reaktion hatte, die Schnauze nach unten zu treiben und damit zu überleben und gleichzeitig dem Seil auszuweichen versuchte;

nach seiner Erklärung war der Navigator ECMO1, der das Schigebiet des Cermis nicht kannte, gerade dabei, auf die Karte zu schauen, als er den Blick nach der Feststellung der Richtigkeit der Route zum Berg Marmolada (der sichtbar war) erhob und mit Schrecken das Seil sah; er hat dann den Pilot gesehen, der gewaltig und entschieden den Bug nach unten trieb. Er hat dann das Gefühl eines dumpfen Schlages gehabt, obwohl er dachte, dass das Flugzeug dem Seil ausgewichen war. Die Erklärungen der anderen Besatzungsmitglieder (ECMO2 und ECMO3) haben, trotz verschiedenartiger Beschreibungen und Reaktionen, das vom Piloten versuchte Manöver zur Ausweichung des Hindernisses bestätigt. Der ECMO2 erklärte, einen Schlag gespürt zu haben, aber nicht gesehen zu haben, was das Flugzeug angeprallt hätte. Beide, der ECMO2 und der ECMO3 haben erklärt, kein Seil und keine Gondel gesehen zu haben;

alle Besatzungsmitglieder haben erläutert, dass sie kein Warnsignal vom Radar-Altimeter gehört haben. Diesbezüglich hat Oberst Muegge erklärt, dass der Pilot nach dem Unfall berichtete, den Zeiger für das Tiefflugsignal auf acht hundert Fuss gesetzt zu haben, und zwar auf eine 20% tiefere Höhe als die Referenzhöhe (1000 Fuss), während die geltende POS (Procedura Operativa Standard – Opera-

tives Standard-Verfahren) eine Herabsetzung von 10% vorsah. Das Handbuch NATOPS für das EA-6B bestimmte, dass das akustische Warnsystem für den Tiefflug automatisch eingeschaltet wird, wenn das Flugzeug unter der vom Zeiger als Grenze angegebenen Höhe fliegt;

die Tragseile der Seilbahn des Cermis wurden vom Flugzeug ungefähr um 15.13 Lokaluhrzeit angeprallt, bei einer Flughöhe unter 113 Meter (370 Fuss). Die im Aufprall zerrissenen Tragseile die niedrigsten des Tragseilbündels; das untere hing ungefähr in der Höhe von 111 Meter (364 Fuss) über dem Boden;

die Zeichen von vier Schlägen an 45 Grad wurden auf dem Flugzeug bei der Untersuchung nach dem Flug festgestellt; der Höchstwert von « G », der während des Fluges aufgenommen und auf dem Gerät « Beschleunigungsmesser » in der Kabine aufgezeigt wurde, war 2,3;

Oberstleutnant Muegge hat erklärt, dass der Pilot ihm nach dem Unfall sagte, dass er wusste, das Seil angeprallt zu haben;

#### Bewertungen.

Der amerikanische Ausschuss hat, wie bereits berichtet, einleitend die Bestätigung von zwei der drei Quellen der verfügbaren Daten (AWACS, Missionsrecorder und Zeugen) beantragt, um die Flughöhe zu bestimmen und hat dabei erörtert, dass die Verfügbarkeit einer einzigen Quelle zu keiner bewiesenen und schlüssigen Höhenbestimmung führte. Dann hat er folgende Meinung ausgedrückt:

die Besatzung hätte die Tiefflugroute unterbrechen sollen, wenn der Radar-Altimeter schlecht funktionierte;

die Bestimmung der Flughöhen des Flugzeuges « EASY 01 » war nicht schlüssig in der ersten Teilstrecke, im ersten Teil der dritten und in der fünften Teilstrecke;

das Flugzeug flog allgemein über 1000 Fuss vom Boden im zweiten Teil der dritten Teilstrecke und in der vierten Teilstrecke;

das Flugzeug flog entschieden unter 1000 Fuss vom Boden in einem Teil der zweiten Teilstrecke und in der sechsten Teilstrecke (auf der Teilstrecke des Unfalls);

das Flugzeug hat die Grenze der 450 Knoten auf der Tiefflugroute AV047 überschritten;

das Flugzeug hat die Tragseile der Seilbahn des Cermis bei einer Höhe zwischen 111 und 113 Meter vom Boden angeprallt; es hat zwei der drei Tragseile der Seilbahn in Talfahrt-Bewegung (mit dem Bug nach unten) angeschlagen und flog unter den drei Tragseilen in Bergfahrt-Bewegung; das kleinste der angeschlagenen Tragseile hat den

Behälter des «jammer»-Systems, den Innenrand des rechten Flügels und den senkrechten Stabilisator getroffen, während das dicke Trageil den Aussenrand des Flügels getroffen hat;

beim Aufprall auf die Trageile war die Inklinaton des Flugzeuges (Kippbewegung) 45 Grad mit dem linken Flügel nach unten und das Flugzeug hatte die Absturztrimmung mit Bug nach unten;

die Anzeige des Wertes der negativen « G » auf -2,3 entstand aus dem Manöver des Flugzeuges nach unten in einem schwerelosen Umstand;

die Zeitunterschiede zwischen den Daten des AWACS und des Missionsrecorders wurden als unwichtig erachtet.

Erläuterungen.

Bezüglich der vorgebrachten Tatbestände und der Meinungen des amerikanischen Ausschusses, die meistens gebilligt werden, möchten wir folgendes erläutern.

Das von amerikanischen Ausschuss bestimmte Erfordernis der Bestätigung von wenigstens zwei der drei Quellen (AWACS, Recorder und Zeugen) um die Flughöhe des Flugzeuges festzustellen erscheint als beschränkend und bestreitbar, wie im Teil des Vorberichtes angedeutet. Im vorliegenden Fall hätten auch die Daten einer einzigen Quelle als beweisend und schlüssig erachtet werden können, wenn sie sich als glaubwürdig und mit anderen sicheren übereinstimmend erweisen; es bestanden nämlich keine Zweifel über die Identifikation des Flugzeuges « EASY01 », mangels anderen Verkehrs auf der Flugroute AV047 und aufgrund des Vorhandenseins von glaubhaften und vergleichbaren Elementen.

Andererseits ist es unklar, warum 33 Anschläge (unter den 128 verfügbaren) des Recorders ausgewählt wurden, die vom Ausschuss als angemessen für die Darstellung des Fluges erachtet wurden, und nach welchem Maßstab sie ausgewählt wurden. Vermutlich hätten die nicht ausgewählten Anschläge, oder einige davon, auch gestattet, die Regelmässigkeit der Flugzeugführung gerade in den Teilen der ausgeschlossenen Anschläge, mangels anderer Daten, zu bestimmen und zur Formulierung von möglichen Hypothesen über den Verlauf des Fluges auf der Strecke in der Nähe der Seilbahn beizutragen. Es kann ausserdem nicht ausgeschlossen werden, dass auch in diesen Teilen, und nicht nur wo es festgestellt wurde, der Flug den vorgeschriebenen Masstäben nicht entsprach.

In Übereinstimmung mit dem Erachten der Sachverständigen der Staatsanwaltschaft von Trient hat die Verarbeitung der vom Recorder entnommenen Daten nicht nur wichtige Maßstäbe des Fluges übermittelt, sondern auch die Rekonstruktion (entsprechend den AWACS-Daten) der Flugbahn der Flugmission in ihrem allgemeinen Verlauf, jedoch nicht genau im Teil sofort vor dem Aufprall, gestattet und hat daher nicht erlaubt, die Art der Steuerung des Flugzeugs zu klären.

Diesbezüglich verbleiben Zweifel über die Genauigkeit der Realzeiten des Recorders, insbesondere im letzten Teil der Annäherung an die Seilbahn.

Immer in Übereinstimmung mit den obigen Sachverständigen der Staatsanwaltschaft von Trient wurde die Mission «EASY01» im Hauptteil seines Ablaufes offensichtlich nicht nach den im Dokument SOP-ADD 8 vorgeschriebenen Regeln durchgeführt. Aufgrund der Rekonstruktion des Fluges, ist die Mission «EASY01», trotz ihres Überfluges über den vorbestimmten Punkten oder in deren unmittelbarer Nähe, in den dazwischen liegenden Strecken erheblich von dem linearen (oder idealen) Weg der Routenrichtung abgewichen, und auch um viel mehr als die erlaubten 5 Seemeilen, wie zum Beispiel auf der zweiten Teilstrecke (Brunico-Ponte di Legno) und auf der sechsten Teilstrecke (Riva del Garda-Berg Marmolada, dann abgewichen in Richtung des Unfallortes).

Erheblich waren die Unterschiede in den Werten der Geschwindigkeit und der Flughöhe, wie der amerikanische Ausschuss feststellte. Insbesondere ergab sich die Flughöhe vor dem Aufprall ungefähr zwischen 900 und 1033 Fuss, während die Geschwindigkeit ungefähr 550 Knoten war (was auch für eine kurze Strecke oder ausbildungshalber nicht gerechtfertigt ist, da in der Mission kein bestimmtes Zeiterfordernis auf einem simulierten Ziel vorgesehen war, wie oben erwähnt). Der Ausschuss hat keine Meinung über die entschieden höhere als die erlaubte und als die normalerweise zur Tiefflug-Ausbildung mit dem Flugzeug EA-6B angewendete Geschwindigkeit ausgedrückt.

Bezüglich der Strecke vor dem Aufprall wird im allgemeinen die von den Sachverständigen der Staatsanwaltschaft von Trient vorgenommene Rekonstruktion des Fluges auf der Endstrecke See Stramentizzo-Cermis gebilligt. Nach derselben soll das Flugzeug, bevor es die Seilbahn erreichte, bereits tiefgefliegen sein und wenige Sekunden vor dem Aufprall (11, nach den aufgenommenen aber nicht absolut sicheren Daten) noch tiefer, bis es sich an der Höhe der Tragseile der Seilbahn befand. Über diese Rekonstruktion hat der amerikanische Ausschuss keine Meinung ausgedrückt. Über die Gründe einer solchen Führung des Fluges kann man vermuten, unter den verschiedenen Annahmen, dass der Pilot von dem Reiz angezogen wurde, seine Fähigkeit zu beweisen, indem er eine der Orographie des Ortes entsprechende Flughöhe hielt und nach der Gestaltung der Talsohle und nach den entsprechenden eventuellen Hindernissen Wendungen durchführte.

Auch über die Gründe des noch tieferen Fluges in einem begrenzten Raum und über die zum Aufprall führende Dynamik können nur Vermutungen formuliert werden. Man könnte zum Beispiel vermuten, dass der Pilot im Bewusstsein der Breite des vor ihm liegenden Tals gemeint hätte, ohne Risiko tieffliegen zu können und dass die Trimmung des Flugzeuges bei der 45(- Linkswendung, mit Bug nach unten, der Absicht entsprach, die Talgestaltung zu befolgen, und daher



zufällig war. Durch diese Vermutung könnte auch die Folge des Aufpralls als zufällig beurteilt werden, im Sinne, dass der Pilot die anstehende Gefahr nicht wahrgenommen hätte.

Weiterhin könnte man auch vermuten, dass der Pilot dagegen das Hindernis vor ihm gesehen hatte, die Gondel, zum Beispiel, und in letzter Minute versucht hat, mit einer Wendung und eventuell schon mit Absturztrimmung ihm auszuweichen. In diesem Fall hätte der Pilot vielleicht entschieden, das Flugzeug in dieser Weise zu steuern (Absturz bei Wendung), denn er hätte eine andere Position der Seile als die wirkliche vermutet und er hätte sie nicht zeitig genug erkannt. Theoretisch kann man auch nicht ausschliessen, dass der Pilot die Seilbahn kannte und absichtlich versuchen wollte, unter den Seilen durchzufliegen und dass er dann, vielleicht nachdem er gemerkt hat, dass es ihm nicht gelinge, instinktiv manövriert hätte und das Flugzeug gewaltig nach unten trieb, mit einer Wendung und einem sofortigen Abflug. Die negativen « G »-Werte (-2,5) würden einer solchen plötzlichen Steuerung entsprechen, obwohl nicht ausgeschlossen werden kann, dass dieser spezifische Höchstwert einer ähnlichen in einem anderen Moment des Fluges durchgeführten Steuerung entsprechen könnte.

#### Abschnitt VIII. Charakter des Fluges des Unfalls.

##### Tatbestandelemente.

Der amerikanische Ausschuss hat den Flug des Unfalls mit den Daten des AWACS, des Missionsrecorders und der Zeugenaussagen, sowie mit den aus den vorbereiteten Erklärungen der Besatzung des Flugzeuges entnommenen Informationen rekonstruiert. Die Tiefflugroute AV047, die hauptsächlich das Berggebiet von Trentino-Alto Adige betraf, verlief einen Weg, der drei Bodenarten hat: hohe Berge mit langen Tälern, Berge ohne Täler, bewohnte Ebenen und der Gardasee.

Auf den ersten drei Strecken hat der Recorder keine schlüssigen Daten geliefert, mangels der AWACS-Daten und der Zeugenaussagen. Jedoch gab es Zeugen, und zahlreiche sogar, für einige Punkte der zweiten Teilstrecke, die ein Militär-Flugzeug beobachtet hatten, das tief und sehr schnell flog, während die Daten vom AWACS und vom Recorder das Flugzeug « EASY01 » über 1000 Fuss angaben, ausser für einige Anschläge auf tieferer Höhe im Endteil der dritten Teilstrecke.

Aufgrund der Daten derselben Quellen ist das Flugzeug über 1000 Fuss auf der vierten Teilstrecke (Ebene mit verschiedenen bewohnten Ortschaften) geblieben.

Die Daten des Recorders ohne die AWACS-Daten und mangels Zeugenaussagen wurden als nicht schlüssig für die fünfte Teilstrecke über dem Gardasee erachtet.

Auf der sechsten Teilstrecke, diejenige des Unfalls, haben Zeugen in der Nähe von einigen Ortschaften ein Militär-Flugzeug gesehen, das tief und sehr schnell flog (in der Nähe von Molina di Fiemme, ungefähr

1,5 Km von Cavalese, rechts wendend, um 15.00 Uhr herum; in der Nähe von Ciago, von Süden nach Norden, in einer Höhe von ungefähr 100 Meter, um 15.08 Uhr ungefähr). Die Daten des Recorders haben die Position von « EASY01 » in denselben Punkten und ungefähr zur selben Zeit angegeben. Aus dem Recorder wurden fünf Punkte entnommen, in denen das Flugzeug in Höhen zwischen 689 und 885 Fuss vom Boden war. Zahlreiche andere Zeugen haben den schnellen und tiefen Flug eines Militär-Flugzeuges in derselben Zone bestätigt, wo kein anderer Flug von Militär-Flugzeugen war.

Schliesslich hat der Recorder die Geschwindigkeit des Flugzeuges « EASY01 » zwischen 451 und 555 Knoten für die meiste Zeit, als es unter 2000 Fuss war, angegeben.

#### Bewertungen.

Der amerikanische Ausschuss hat folgende Überzeugungen erreicht:

das Flugzeug der Mission EASY01 war dasjenige, das von den Zeugen auf der Flugstrecke AV047 beobachtet wurde;

die Besatzung ist entschieden unter 1000 Fuss geflogen und hat ihre Höheneinschränkung verletzt, die im *briefing* diskutiert wurde, sie hat das Flugzeug aggressiv auf der zweiten und der sechsten Teilstrecke gesteuert, wenn der Boden es erlaubte, es hat die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 450 Knoten unter 2000 Fuss im meisten Teil der Strecke überschritten;

die Besatzung hat das Flugzeug über der Mindesthöhe von 1000 Fuss in den Teilstrecken über den bewohnten Ebenen gehalten;

genügende Informationen zur Bestimmung der von der Besatzung gehaltenen Flughöhen über dem Gardasee und im tallosen Hochgebirge waren nicht vorhanden.

#### Erläuterungen.

Die Mission « EASY01 » wurde äusserst aggressiv durchgeführt und es wurden dabei nicht nur die italienischen Flugregeln, bezüglich Flughöhe und Geschwindigkeit, (und auch die zugelassenen Seitengrenzen) überschritten, sondern auch die amerikanischen Regelungen (bezüglich Flughöhe) verletzt.

Bezüglich dieses Fluges, der im grossen Teil entschieden unter 1000 Fuss vom Boden und über 450 Knoten (mit Spitzenwerten bis 555 Knoten) durchgeführt wurde, war das Flugverhalten für einen wenig trainierten Piloten nicht berufsmässig und die lange Fortführung der nicht erlaubten Flugmaßstäbe soll daher nicht als menschlicher Fehler sondern als Indisziplin erachten werden.

#### Abschnitt IX. Der Flug des Unfalls vom Tragseil bis zur Landung.

##### Tatbestandelemente.

Nach dem Aufprall auf das Trageil hat das Flugzeug seinen Flug fortgesetzt und ist im Notstand zum Flughafen Aviano zurückgefliegen, wo es problemlos durch Stopphakenlandung gelandet ist. Während der Rückflugstrecke hat sich die Besatzung mit dem Zentrum der Verkehrskontrolle von Padua in Kontakt gesetzt, den Notstand erklärt und die von den Notstandverfahren vorgesehenen Kontrollen vorgenommen. Auf dieser Strecke, sobald das Flugzeug die Flughöhe erreicht hat, wurde die Datenaufnahme vom AWACS wiederaufgenommen. Nach dem Handbuch NATOPS des EA-6B wurde der Zeiger des Warnsignals vom Radar-Altimeter auf 5000 Fuss eingestellt.

Der Kontrollturm von Aviano wurde um 15.15 Uhr Lokalzeit von der Annäherungskontrolle über den von der Mission «EASY 01» erklärten Notstand des Flugzeuges verständigt. Nach der Landung wurden eine Videokamera im Vorraum der Kabine (ohne aufgenommene Informationen) und ein 35 mm.-Fotoapparat im Hinterraum der Kabine, aus dessen Entwicklung sich keine Fotoaufnahme ergab, gefunden. Diesbezüglich hat man betont, dass es für die Besatzung üblich war, mit Fotoapparaten zu fliegen.

#### Bewertungen.

Der amerikanische Ausschuss erachtete folgendes:

die Besatzung hat die verschiedenen für den Rückflug, für die Annäherung und für die Landung vorgesehenen Steuerungen korrekt durchgeführt und hat die von den geltenden Standardverfahren vorgesehenen Kontrollen vorgenommen, auch bezüglich der Einstellung auf 5000 Fuss des Warnsignalzeigers des Radar-Altimeters;

der Film der Videokamera und der entwickelte 35 mm.-Film, die im Innenraum aufgefunden wurden, stehen in keiner Verbindung mit der durchgeführten Ermittlung.

#### Erläuterungen.

Man möchte die Rückflugphase der Mission nicht kommentieren. Anders als der amerikanische Ausschuss sind wir der Meinung, dass die Auffindung der Videokamera und des 35mm-Filmes im Bereich der Ermittlung erforscht werden sollten. Es werden im Prinzip keine Sicherheits-Einwendungen gegen das Vorhandensein an Bord von video-fotografischen Geräten erhoben, um unter Sicherheitsumständen und mit stabilisierten und ruhigen Flugzeugtrimmungen Aufnahmen zu machen. Der Gebrauch solcher Geräte war geduldet, obwohl es nicht ausgeschlossen werden kann, dass er gewisse Risiken mit sich bringen konnte.

Aufgrund des tragischen Geschehnisses sollte das Thema gründlich erforscht werden, denn bei diesem besonderen Flug (wie vielleicht bei

anderen ähnlichen) konnte das Vorhandensein von solchen Geräten irgendwie das Verhalten der Besatzung schon von der Abflugphase ab beeinflussen (Unaufmerksamkeit oder Suche nach kühner Steuerung), und konnte sogar zur (unerlaubten) Umänderung der Durchführungs-Maßstäbe führen.

#### Abschnitt X. Überprüfungsfaktoren.

##### Tatbestandelemente.

Dieser Abschnitt, der die mit dem Unfall zusammenhängenden Überprüfungsfaktoren bestimmen soll, ist in vier Teile eingeteilt, über folgende Argumente:

Verteilung der Regeln der « Deliberate Guard » (D.G.) und Ausbildungs-Regeln, die nicht der « D.G. » zugehören;

Ausbildung der Flugbesatzung;

Flugdisziplin;

Befehlskette.

a) Verteilung der Regeln der « D.G. » und Ausbildungs-Regeln, die nicht der « D.G. » zugehören;

Die veröffentlichte Einschränkung der Flughöhe im Unfallgebiet (Region Trentino-Alto Adige) war 2000 Fuss vom Boden, wie im FCIF 97-16 vom 31. Geschwader FW als Einschränkung des Lokalfluges enthalten war.

Wie vom Hptm. Recce (ODO) erklärt und später von Hptm. Schweitzer (ECMO1) bestätigt, wurde die Flugroute vom Flug des Unfalls vollständig ermittelt (im Vorflugbriefing), um die Mindesthöhe von 1000 Fuss einzuschliessen.

Auf der Route AV047 befanden sich keine über 600 Fuss hohen Hindernisse. Die Höhe der Tragseile der Seilbahn des Cermis befanden sich ungefähr auf 111 und 113 m. (364 und 370 Fuss vom Boden).

Die Gruppe hatte ein Programm « lies und unterschreibe » für die klassifizierten Informationen der « D.G. », aber nicht für die nicht klassifizierten Informationen.

15 von den 18 Besatzungsmitgliedern haben erklärt, weder von der Einschränkung auf 2000 Fuss in der Region Trentino-Alto Adige, noch von dem FCIF 97-16 vor dem Unfall etwas zu wissen. Es gab die Ausnahme eines ECMO, der erklärt hat, von einem ODO, er wusste nicht mehr welchem, anlässlich seines ersten oder zweiten Tieffluges, von der Einschränkung im November gehört zu haben; andere zwei Besatzungsmitglieder haben entschieden, darüber nicht vernommen zu werden.

Besagter FCIF 97-16 wurde in keine Tabelle der Art « lies und unterschreibe » der Gruppe VMAQ-2 eingefügt.

Der ECMO1 hat erklärt, dass die Besatzung keine Kenntnis des FCIF 97-16 mit der Einschränkung der 2000 Fuss hatte und dass er das Schigebiet Cermis nicht kannte.

b) Ausbildung.

Während der sechs Monate des Wiederansatzes hat die Gruppe, wie schon erwähnt, 254 Gesamtflüge, darunter 164 für die « D.G. » und 69 für die Ausbildung derselben durchgeführt, 11 waren Tiefflüge, d.h. 4% der Gesamttätigkeit. Dazu wurden von der Gruppe weitere 12 Flüge geplant, die dann wegen schlechten Wetters (9) und wegen Nicht-Verfügbarkeit der Flugzeuge (3) gestrichen wurden. Die Ausbildungsflüge begannen im Oktober 1997 während davor die vorwiegende Flugtätigkeit der operativen Unterstützung der « D.G. » diente. Als diese Verpflichtungen sich verminderten (die zwei Missionen pro Tag für die « D.G. » wurden eine pro Tag) nahm die Ausbildungs-Möglichkeit zu, deren Hauptzweck in der Erhaltung des erfordernten Fähigkeitsgrades in der Durchführung des elektronischen Krieges bestand. Gleichzeitig war die Gruppe, die schon Grund- und fortgeschrittene Erfahrung und -Fähigkeit im Einsatz der elektronischen Ausstattungen besass, dabei, ein Programm durchzuführen, um das Qualifizierungsniveau der Instrumenten-, Ausbildungs-, Grundmanöver- und Tiefflugfähigkeit zu stärken.

Alle Besatzungsmitglieder waren für den Flug vom 3. Februar 1998 mit dem EA-6B qualifiziert, in Anlehnung an die Richtlinien NATOPS. Der Pilot und der ECMO1 waren nach dem System ATRIMS für diesen Flug habilitiert, der nach dem Zeichen VNAV-215 geplant wurde und einem Grund-Tiefflug entsprach, wie vom Handbuch T&R, Band II vorgesehen.

c) Flugdisziplin.

Die Besatzung des Unfalls wurde vom Kommandanten der Gruppe, vom Offizier der Operationen, vom Direktor der Sicherheit und der Standardisierung und von dem mit der Ausbildung der Flugbesatzungen betrauten Offizier als sehr berufsmässig, äusserst begabt und im Besitz von ausgezeichneten Koordinierungsfähigkeiten beurteilt. Ausserdem hätte besagte Besatzung, nach der Meinung des Kommandanten der Gruppe und von elf in Aviano vernommenen Besatzungen der Gruppe, weder vorsätzlich vom Kurs abgewichen, noch Flugregeln verletzt, noch wäre er « flat-hat » geflogen (Tiefflug, aggressiv und/oder akrobatisch).

Aus den Anhörungen der Zimmerkamaraden sind weder widersprüchige Verhalten in den 72 Stunden der Besatzung noch irgendwelche Abweichungen von den normalen Gewohnheiten hervorgekommen.

Während der Anhörungen und der Prüfung der Verfahren vom VMAQ-2 hat der amerikanische Ausschuss eine äusserst berufsmässige Stimmung innerhalb der Gruppe beobachtet.

d) Befehlskette.

Die operative Kontrollbehörde (OPCON) der Fluggruppe VMAQ-2 wurde nach dem Wiederansatz in Aviano, wie bereits angedeutet, vom Kommandanten der Kräfte der Marine Korps der Vereinigten Staaten für Atlantik, nach der Befehlskette, dem Kommandanten der NATO-Streitkräfte Süd (*Commander Striking Forces South NATO*) übertragen, der die doppelte Rolle hatte (NATO- und Nationalrolle). Die taktische Kontrollbehörde (TACON) wurde, durch eine ähnliche Bevollmächtigungsreihe, dem Kommandanten der V ATAF für die operativen Unterstützungs-Missionen der « D.G. » und für die damit verbundenen Ausbildungsmissionen übertragen. Für diese mit der « D.G. » verbundenen Missionen, wurde die Gruppe VMAQ-2 vom CAOC (*Combined Air Operation Center*) der V ATAF täglich geleitet.

Für die Ausbildungsmissionen hat der Kommandant der Streitkräfte Süd Ausbildungsflüge für die wiederangesetzten VMAQ-Gruppen unter der Bedingung der Nicht-Störung der « D.G. »-Missionen autorisiert. Die Planung der nicht-« D.G. »-Missionen (Ausbildungsflüge, Flüge zur funktionalen Kontrolle, usw.) wurde in Anlehnung an das Handbuch T&R – Band I und II – und vom Kommandanten der Gruppe genehmigt.

Die in Aviano stationierenden Gruppen VMAQ-2 unterstanden für die Ausbildungsflüge, bezüglich der taktischen Kontrolle, den Süd-Streitkräften, obwohl diese die Ausbildung nicht täglich kontrollierten und keine Leitung der Ausbildung lieferten. Für die Instandhaltung der Flugzeuge und die logistische Unterstützung berichteten dieselben Gruppen fast täglich an ihre ursprünglichen Kommandanten der Linie CONUS (*Continental US*).

Während des Einsatzes in Aviano waren die VMAQ-2-Gruppen vom 31. Geschwader FW empfangen und erhielten die Leitung und/oder den Beistand des Kommandanten für die Regeln des Lokalfluges, für die Verwaltungsfragen und für die Unterstützung des Stützpunktes.

#### Bewertungen.

Der amerikanische Ausschuss hat folgende Überzeugungen erreicht:

Es gab einen Überprüfungsfehler der Gruppe, die kein formelles Programm « lies und unterschreibe » für die Datei FCIF und andere nicht klassifizierte Informationen vorgesehen hatte, einschliesslich der Flughöhen-Einschränkung auf 2000 Fuss in der Region Trentino-Alto Adige. Die in die Verantwortung verwickelten Überprüfer waren der Kommandant der Gruppe, der mit den Operationen betraute Offizier, der Offizier der Sicherheit und der Standardisierung, der Offizier der Flugsicherheit;

der Überprüfungsfehler bestand aus der Unaufmerksamkeit bei der Beschreibung der Verteilung von Informationen im Ausbildungs-

programm. Dies hat jedoch den Unfall nicht verursacht. Obwohl auf der Teilstrecke des Unfalls die erlaubte Mindesthöhe 2000 Fuss vom Boden ist, hätte das Flugzeug alle Hindernisse den Kurs entlang überholt, wenn es nach der geplanten Flughöhe von 1000 Fuss vom Boden geflogen wäre. Während die Einschränkung auf 2000 Fuss von FCIF 97-16 eine Lärmbekämpfungs-Massnahme für die Region Trentino-Alto Adige war, war die Einschränkung auf 1000, die im briefing diskutiert wurde und im Handbuch T&R enthalten war, eine Sicherheits-Massnahme;

innerhalb der Gruppe VMAQ-2, die hauptsächlich für die Missionen der « D.G. » in Bosnien bestimmt war, schien keine Neigung zum Leichtsinn oder zur Flug-Disziplinlosigkeit zu bestehen;

die Befehlskette für die Fluggruppen des Marines Korps war überladen und kompliziert, aber hat den Unfall nicht verursacht;

der Unfall wurde von der Besatzung verursacht, die erheblich unter der erlaubten Mindesthöhe von 1000 Fuss, worüber sie ausgebildet wurde, und viel schneller als die auf der Tiefflugroute erlaubte Geschwindigkeit flog.

Erläuterungen.

Man möchte die Meinungen des amerikanischen Ausschusses diesbezüglich nicht kommentieren, sondern folgendes erläutern:

bezüglich der Ausbildung wurde nicht geklärt, ob der Flug « EASY 01 » für ein besonderes spezifisches Erfordernis geplant wurde, wie zum Beispiel die Wiederausbildung des Piloten (angesichts der langen Zeit seit seinem letzten Tiefflug), oder in Anlehnung an das allgemeine Ausbildungsprogramm der Gruppe, obwohl es sich um Tätigkeiten für Nationalerfordernisse handelte;

bezüglich der Befehlskette hat der amerikanische Ausschuss sie als kompliziert erachtet, aber das Verhältnis zwischen dem Kommando der VMAQ-2 und dem vorgesetzten (COMSTRIKEFOR SOUTH – CSFS) auf der nationalen Linie nicht geklärt. Diesbezüglich ist es bedenklich, dass, während die obersten für die technisch-logistische Abteilung zuständigen Führungen tägliche und ständige Verhältnisse mit dem VMAQ hatten, letzterer weder ähnliche Kontakte mit besagtem COMSTRIKEFOR SOUTH für die Ausbildung noch eine Leitung vom selben Kommando zu haben schien. Es ist nämlich nicht klar und nicht überzeugend, dass der Kommandant COMSTRIKEFOR SOUTH, die vorgesetzte Behörde gegenüber dem VMAQ-2, keine Kenntnis über das Ausbildungsprogramm hatte, das der Kommandant vom VMAQ im Stützpunkt Aviano vorhatte, und dass er seinen Inhalt nicht kannte. Es scheint daher, dass der amerikanische Ausschuss sich auf die

Gruppe konzentriert hat, ohne über dieses Niveau hinauszuragen und eine Erforschung über die Richtlinien und die Leitung und Kontrolle der Linie des USMC vorzunehmen;

die höchst positive Beurteilung, die der amerikanische Ausschuss über die Stimmung und die Berufsmässigkeit ausgedrückt hat und die aus der Kontrolle beim VMAQ-2 nach dem Unfall hervorkam, kann nicht gebilligt werden, wenn besagte Beurteilung als Beispielsmaßstab von makellosem Verhalten in der vorhergehenden Zeitperiode, wenigstens bezüglich Forschung, Erlernen und daher Kenntnis und Beachtung der Flugregeln in Italien und insbesondere der Tiefflug-Ausbildung gelten soll.

#### Abschnitt XI. Opfer und Sachschäden.

Tatbestandelemente.

In diesem Abschnitt sind zum Andenken die Hauptdaten über den Unfallsort, die Opfer und die Sachschäden zusammengefasst.

#### Abschnitt XII. Schlussfolgerungen.

Die in diesem Abschnitt vorgesehenen Schlussfolgerungen des amerikanischen Ausschusses werden, angesichts der zusätzlichen Ermittlung über einige in den Abschnitten XIII und XIV enthaltenen Fragen, später vorgebracht, in einem extra-Paragraf mit dem Titel « End-Schlussfolgerungen ».

#### Abschnitt XIII. Zusätzliche Ermittlung über den Überprüfungsfehler.

Dieser Abschnitt bezieht sich auf die zusätzliche Ermittlung, die vom « COMMARFORLANT » mit schriftlichem Befehl, der den mündlichen Befehl vom 3. Februar bestätigte, verfügt wurde und die Vertiefung einiger Aspekte bezweckt, darunter hauptsächlich den möglichen Überprüfungsfehler, sowie den entsprechenden eventuellen Beitrag desselben zum Unfall. Die Ergebnisse werden in folgender Weise vorgebracht:

- a) vorherige Erfahrungen;
- b) Überprüfungs faktoren;
- c) Einschränkungen für die Tiefflüge;
- d) Tiefflugregeln, an die Gruppen VMAQ-2 und VMAQ-3 verteilt;
- e) Tiefflugregeln innerhalb der Gruppen VMAQ-2 und VMAQ-3;
- f) *Briefing* für den Flug des Unfalls;



g) Anpassungsmassnahmen und Regelverletzung der Gruppen VMAQ-2 und VMAQ-3;

h) Rolle des Radar-Altimeters im Flug des Unfalls;

i) Schlussfolgerungen.

a) Vorherige Erfahrungen.

Tatbestandelemente.

Im Bereich des US Marine Korps bestand für das EA-6B-Flugzeug früher eine Einschränkung auf 500 Fuss als Mindestflughöhe für die Tiefflug-Ausbildung. Nach einer Unterbrechung jeder Tätigkeit der Tiefflug-Ausbildung wegen der zahlreichen Gefahrensituationen, vor allem mit Kollisionsfällen mit Vögeln verbunden, wurde im März 1997 von den zuständigen Behörden beschlossen, die Mindestflughöhe auf 1000 Fuss vom Boden für die mit «*Head Up Display*» (HUD) nicht ausgestatteten EA-6B-Flugzeuge einzuschränken. Diese Einschränkung, die zur Zeit des Wiederansatzes der Gruppe VMAQ-2 in Aviano bereits geltend war, wurde in das Handbuch T&R – Band I, *Marines Corps Order 3500 14F* eingefügt.

Bewertungen.

Der amerikanische Ausschuss hat folgende Meinung ausgedrückt:

während einer bestimmten Zeitperiode vor dem Unfall hat die häufige Änderung der amerikanischen Vorschriften über die Mindestflughöhen der Ausbildung des EA-6B Verwirrung und Unsicherheit bezüglich der Anpassung an die geltenden Grenzen erwecken können;

ungefähr sechs Monate vor dem Ungall hatten jedenfalls alle Besatzungen der Gruppe VMAQ-2 Kenntnis der Mindestflughöhe von 1000 Fuss für die Tiefflüge.

Erläuterungen.

Indem man die Meinungen des Ausschusses wahrnimmt, möchte man jedoch erläutern, dass gerade das Bewusstsein der ständigen Änderung der amerikanischen Vorschriften über die Mindestflughöhen für das EA-6B dazu beitragen sollte, den Offizieren, dem Kommandanten der Gruppe und allen Besatzungen zu empfehlen bzw. daran zu erinnern, eine besondere Achtung und eine systematische Kontrolle für die eventuelle Anpassung auszuüben. Dies sollte vor allem sofort nach der Ankunft in Aviano und während des Wiederansatzes erfolgen,

da die Gruppe VMAQ auch für die Tätigkeiten und die Zielsetzungen der Tiefflugausbildung bestimmt war.

b) Überprüfungsfaktoren.

Die Ermittlung hat die Kommandos MARFOREUR, V ATAF – CAOC, 31. Geschwader F.W., 2.MAW und MAG 14 betroffen.

Tatbestandelemente.

Das Kommando MARFOREUR (*Marines Corps Forces Europe*) das mit dem Verwaltungs-, logistischen und einsatzbezogenen Beistand an die Gruppen VMAQ beauftragt war, gehörte nicht zur Befehlskette der operativen (OPCON) und taktischen (TACON) Kontrolle besagter Abteilungen.

Das Kommando V ATAF-CAOC (*Combined Air Operation Center*), das zur taktischen Kontrolle der in Aviano wiederangesetzten Gruppen VMAQ bevollmächtigt war, hat besagten Gruppen die erforderlichen Anweisungen vor dem Beginn der Tätigkeiten der Operation « D.G. » geliefert und auch einen Orientierungsflug im lokalen Gebiet zum Zweck der Einarbeitung angeordnet.

Die in Aviano stationierten VMAQ-Gruppen, da sie Gäste des 31. Geschwaders F.W. der USAF waren, hatten die implizite Aufgabe, die örtlichen operativen im Stützpunkt geltenden Verfahren zu befolgen und von den italienischen zu beachtenden Regelungen Kenntnis zu nehmen, die im Dokument USAF MCI 11-F16 enthalten waren.

Die Belehrung des 31. Geschwaders wurde nach den Erfordernissen jeder Gruppe vorgenommen. Wenn, wie für die Gruppe VMAQ-2 zu Beginn ihres Wiederansatzes geschehen ist, keine spezifische Anforderung für die Tiefflugausbildung formuliert wurde, erfolgte das Ausbildungs- *briefing* nur aufgrund der Erfordernisse der Operation « D.G. ». Dies geschah im vorliegenden Fall.

Die Befehlskette des 2. MAW (*Marines Air Wing*), die für die operative Kontrolle der VMAQ-Gruppen nicht zuständig war, betraf die Leitung der technisch-operativen Abteilung. Der 2. MAW sorgte insbesondere für den logistisch-operativen Beistand, für die Instandhaltung und für die Reparatur der Flugzeuge. Auf dieser Linie hielt der MAG 14 (*Marines Air Grup*), der eigentlich die operative Kontrolle der Gruppen zustand, tägliche Kontakte mit den Gruppen zum Zweck der zeitgerechten Lösung der Probleme der logistischen aeronautischen Unterstützung und des entsprechenden Personals.

Bewertungen.

Der amerikanische Ausschuss hat folgende Meinung ausgedrückt:

es bestanden keine Überprüfungsfehler seitens COMSTRIKE-FORSOUTH, MARFOREUR, 2. MAW und MAG 14;

die Befehlskette für die wiederangesetzten Gruppen war, wenn sie Tiefflüge durchführten, kompliziert, aber hat den Unfall nicht verursacht;

die Befehls- und Kontrollkette der NATO für den operativen (OPCON) und für den taktischen Bereich war hauptsächlich der Durchführung der NATO-Missionen gewidmet und war nicht klar bezüglich der Nicht-NATO-Operationen und der Ausbildung der Einheiten, hat aber den Unfall nicht verursacht.

Erläuterungen.

Bezüglich der Überprüfungsfaktoren und der Befehls- und Kontrollkette wird folgendes erläutert:

der amerikanische Ausschuss hat ausführliche Klärungs-Elemente zur Erwägung geliefert, dass den Leitungen der technologischen Abteilungen keine Überprüfungsfehler zugeschrieben werden konnten, aber hat nicht erklärt, weshalb er auch das COMSTRIKEFOR SOUTH aus einer solchen Fehler-Vermutung ausgeschlossen hat und somit diesbezüglich Bedenken erweckt hat. Auch das Verhältnis zwischen demselben COMSTRIKEFOR SOUTH und dem Kommando VMAQ-2 in Bezug auf die Führung und die Kontrolle der ausschliesslich nationalen Flugausbildung bleibt unklar, da dieses Ausbildungserfordernis nichts mit den NATO-Verpflichtungen zu tun hatte und andererseits die VMAQ-2 keine selbständige Gruppe war;

dagegen könnte die Andeutung des Ausschusses an die unklare Befehls- und Kontrollkette der NATO (OPCON und TACON), bezüglich der Nicht-NATO-Operationen und der Ausbildung der Einheiten, als unzutreffend und abwegig erscheinen. Der Grund einer solchen Andeutung ist nämlich unverständlich, denn sie kann keineswegs für die Mission «EASY 01» gelten, da sie ein nationaler amerikanischer Ausbildungsflug war, der im Bereich der amerikanischen Verantwortlichkeit lag.

c) Einschränkungen für Tiefflüge.

Tatbestandelemente.

Die Einschränkungen beziehen sich auf diejenigen, die am Tag des Unfalls auf dem Flugkurs geltend waren.

Die Regeln der Tiefflüge und die Verfahren für die amerikanischen ausserhalb von Aviano tätigen Flugzeuge waren im Dokument des 31. Geschwaders F.W. *Pilot Aid Handbook* (Pilotenfibel des 31. Geschwaders F.W.) enthalten und betrafen, wie schon mehrmals erwähnt,;

die Einschränkung auf 1000 Fuss in den Berggebieten zwischen 1. November und 30. April oder bei Schnee;

die Höchstgeschwindigkeit von 450 Knoten;

die höchstmögliche Seitenabweichung von 5 Seemeilen von der Mittellinie des Kurses;

das Überflugsverbot der in den Navigationskarten (Skala 1:500.000 TPC) beschriebenen bewohnten Ortschaften unter 1500 Fuss vom Boden und weniger als 1 Seemeile entfernt.

Die vom Unfall betroffene Flugstrecke AV047 entsprach einem in sechs Teilen artikulierten Tiefflugkurs und war eine derjenigen, die von den italienischen Behörden autorisiert und in die beim 31. Geschwader F.W. verfügbare Veröffentlichung POS ADD-8 vom 15. Juli 1991 eingefügt wurde. Sie sah die Flughöhe von 2000 Fuss für alle Teilstrecken (einschliesslich der den Unfall betreffenden) vor, nicht jedoch für die erste und die zweite, für die eine Flughöhe von 500 Fuss angegeben war. Man hat keine Bestätigung der Kenntnisnahme obigen italienischen Handbuches POS ADD-8 seitens der Gruppen VMAQ-2 und VMAQ-3 nachweisen können.

Ausserdem beschrieb eine Navigationskartei AV047 für den Tiefflug, die früher geplant und in den Behälter der der Gruppe VMAQ-2 übermittelten Dokumente eingegeben wurde, eine Flughöhe von 2000 Fuss vom Boden auf der den Unfall betreffenden Teilstrecke.

Später, im August 1997, wurde von den italienischen Behörden für alle eine zusätzliche Einschränkung auf eine Mindestflughöhe von 2000 Fuss beschlossen, welche in das Dokument FCIF 97-16 vom 29. August 1997 der Informationendatei für die Flugbesatzungen des 31. Geschwaders F.W. eingefügt wurde und die die Erhöhung auf 2000 Fuss von allen Teilstrecken bewirkte, also auch von der zweiten und vom Hauptteil der ersten Teilstrecke der Flugstrecke AV047; diese zusätzliche Einschränkung konnte jedoch noch nicht in das Ausbildungsprogramm vom 25. August 1997 der Besatzungen der VMAQ-2 (nach deren am 22. August 1997 stattgefundenen Ankunft in Aviano) einbezogen werden, weil sie vom 31. Geschwader F.W. noch nicht erlassen worden war. Sie wurde dann später im Behälter der zur Einsichtnahme der für die « D.G. » nicht klassifizierten Dokumente verfügbar.

Bewertungen.

Der amerikanische Ausschuss hat folgende Überzeugungen erreicht:

die Besatzungen hätten die Einschränkung auf 2000 Fuss auf der Teilstrecke des Unfalls kennen sollen;

diese Unaufmerksamkeit der detaillierten Programmierung der Ausbildung der Gruppe hat jedoch den Unfall nicht verursacht.

Erläuterungen.

Diese Enquete-Kommission drückt folgende Meinung aus:

die Einschränkung der Mindestflughöhe auf 2000 Fuss, die im FCIF 97-16 beinhaltet war, hätte aufgrund ihrer erheblichen Bedeutung ausdrücklich und klar mitgeteilt und vom 31. Geschwader F.W. an die von ihm im Stützpunkt Aviano abhängenden Einheiten sorgfältiger übermittelt werden sollen; dagegen wurde sie einfach wie eine normale Dienstmitteilung weitergeleitet, als hätte sie keine besondere Bedeutung;

trotzdem hätten sowohl die Gruppe VMAQ-2 als auch alle Besatzungen von sich aus, obwohl das 31. Geschwader die Verfahrenselemente nicht pünktlich geliefert hat, pflichtgemäss von allen geltenden Einschränkungen Kenntnis nehmen, einschliesslich, wie vom Ausschuss selbst zugegeben, der Einschränkung auf 2000 Fuss auf der betroffenen Teilstrecke.

d) Die an die Gruppen VMAQ-2 und VMAQ-3 bekanntgegebenen Tiefflugregeln.

Tatbestandelemente.

Im *briefing* der Anfangsbelehrung der VMAQ-Besatzungen nach ihrer Ankunft in Aviano, der vom beauftragten Offizier des 31. Geschwaders F.W. (Maj. Watton) und von den Vertretern der V ATAF (über besondere Anweisungen, Einsatzregeln und Informationen für die Missionen in Bosnien) durchgeführt wurde, wurden keine Informationen über die Tiefflug-Ausbildung und über die Einschränkungen der Mindestflughöhen übermittelt.

Diese Themen wurden, nach der Zeugenaussage des besagten Maj. Watton, der Kopie des Pilotenhandbuches des 31. Geschwaders F.W. (jedoch nicht des noch nicht erlassenen FCIF 97-16) verteilt hatte, anlässlich des erwähnten briefings, überhaupt nicht betrachtet, weil die VMAQ-2 es nicht ausdrücklich gefordert hatte. Zu dieser Zeit war das Interesse auf den operativen Einsatz in Bosnien konzentriert. Diesbezüglich hat jedoch der Kommandant der Gruppe, Oberstleutnant Muegge, erklärt, dass die operative Zielsetzung der VMAQ-2 die Aufrechterhaltung der Fähigkeit der Gruppe während der ganzen Periode des Einsatzes war, soweit die Verpflichtungen der « D.G. » mehr Zeit für die Ausbildungsflüge gestattet hätten.

Das 31. Geschwader F.W. händigte gewöhnlich den abhängigen Gruppen 510 und 555 die FCIF-Informationen aus. Für die wieder-angesetzten Gruppen VMAQ-2 und VMAQ-3 wurden die FCIF dagegen an das Operationszentrum für die « D.G. » zur Weiterleitung übermittelt und in den Briefkasten der adressaten Einheit eingeworfen. Bei diesem Verteilungsverfahren erforderte das 31. Geschwader F.W. keine Erhalt-Bestätigung seitens des Adressaten.

#### Bewertungen.

Nach der Meinung des amerikanischen Ausschusses:

gab es keinen Überprüfungsfehler seitens der V ATAF und des 31. Geschwaders F.W.;

hätten jedenfalls die Erhalt-Verfahren der FCIF und der entsprechenden Anweisungen detaillierter und sorgfältiger betrachtet werden können, besonders für die Ausbildungsflüge in Italien.

#### Erläuterungen.

Man erläutert, dass die Erhalt-Verfahren der FCIF, anders als von dem amerikanischen Ausschuss dargestellt, detaillierter und sorgfältiger hätten betrachtet werden « sollen » und nicht « können ». Man möchte auch erörtern, dass eine der Aufgaben der nach Aviano früher als für den Wiederansatz vorgesehen gesandten VMAQ-2 diejenige war, alle Informationen über die organisatorischen Fragen zu sammeln, wie über die Postverteilung, über den Briefkasten usw.

e) Tiefflugregeln innerhalb der Gruppen VMAQ-2 und VMAQ-3.

#### Tatbestandelemente.

Aus dem Verfolg der zusätzlichen Ermittlung über das Verfahren innerhalb der Gruppen VMAQ bezüglich der im FCIF 97-16 vom 29. August 1997 enthaltenen Einschränkung auf 2000 Fuss ergab sich, dass besagter FCIF, nachdem er vom 31. Geschwader F.W. verteilt wurde, mit grosser Verspätung an die Gruppe VMAQ-2 übermittelt wurde, weil er lange bei der (von Maj. Caramanian geleiteten) Sicherheitsabteilung der Gruppe verblieben war. Daraufgehend wurden die betroffenen Flugbesatzungen über dessen wichtigen Inhalt nicht informiert. Diesbezüglich, wie bereits erläutert, ergab sich, dass fast alle Besatzungen (15 von 18) der VMAQ-2 keine Kenntnis über die Einschränkung auf 2000 Fuss in der Region Trentino-Alto Adige hatten.

Innerhalb der anderen Gruppe, die VMAQ-3, die in der vorhergehenden Periode (Februar-August 1997) in Aviano eingesetzt war,

wurden alle Besatzungen binnen Anfang Mai 1997 über die Grenze von 1000 Fuss, nach dem Handbuch T&R, Band I, in der neuen Ausgabe mit der von 500 auf 1000 Fuss erhöhenden Änderung laut Mitteilung vom MAG 14, belehrt.

Bewertungen.

Der amerikanische Ausschuss hat folgendes wiederholt:

es wurde ein Überprüfungsfehler von der Gruppe VMAQ-2 begangen, weil sie kein formelles Programm in der Verteilung der FCIF gewährleistet hatte, einschliesslich der Einschränkung auf 2000 Fuss;

die in die Angelegenheit verwickelten Überprüfer wurden im Kommandanten der Gruppe, im Offizier der Operationen, im Offizier der Sicherheit und Standardisierung und im Offizier der Flugsicherheit identifiziert;

dieser Überprüfungsfehler war eine « Unaufmerksamkeit » bei der detaillierten Informationslieferung bezüglich des Ausbildungsprogrammes der Besatzungen, aber dies hat den Unfall nicht verursacht. Es wurde diesbezüglich erörtert, dass die Unaufmerksamkeit sich ergeben hat, obwohl Hptm. Roys den Besatzungen das Vorhandensein von neuen Informationen bekanntgegeben hatte; 15 von den 18 Besatzungen hatten jedoch keine Einsichtnahme vorgenommen;

obwohl die Flughöhe von 2000 Fuss die zugelassene Mindesthöhe auf der den Unfall betreffenden Teilstrecke war, hätte das Flugzeug alle Hindernisse den Kurs entlang überflogen, wenn es auf der geplanten Höhe von 1000 Fuss vom Boden geflogen wäre.

Erläuterungen.

Keine Erläuterung werden ausgesprochen.

f) *Briefing* für den unfallbezogenen Flug.

Tatbestandelemente.

Im Vorflug-*briefing* der Mission « EASY 01 » wurde die Flughöhe von 1000 Fuss vom Boden (die im Dokument USAF MCI 11 – F 16 enthalten war, bezüglich der Tiefflüge im Gebirge im Winter) als Mindestflughöhe in Betracht genommen, aber nicht die Einschränkung auf 2000 Fuss des FCIF 97-16.

In diesem *briefing*, der vor dem ODO (Hptm. Recce) stattfand, hat Hptm. Schweitzer (ECMO1) die Besatzung über die besagte Grenze von 1000 Fuss für den anstehenden Flug belehrt. Beide obige ECMO1 und ODO kannten den betroffenen FCIF nicht.

Die Kopien der Navigationskarteien mit der vorgesehenen Flugstrecke und mit der Flughöhe von 2000 Fuss auf der unfallbezogenen Teilstrecke (wo das italienische Wort QUOTA geschrieben war) wurden sowohl im Innenraum des Flugzeuges nach dem Flug gefunden (sie wurden vor dem Flug in den Innenraum gebracht, nach der Meinung des amerikanischen Ausschusses), als auch im Archiv der Navigationskarteien der Gruppe, im Teil der « Operative Standard-Verfahren der Tiefflüge ». In Bezug auf dieselben wurde festgestellt, dass es üblich war, die Karten für die Tiefflüge und die vorgedruckten Navigationskarten anzuwenden und vom obenerwähnten Archiv zu entnehmen.

#### Bewertungen.

Nach der Meinung des amerikanischen Ausschusses hätte die Besatzung die Flughöhe von 2000 Fuss als eine Einschränkung betrachten können, wenn sie selbst die Karten vorbereitet hätte, anstatt die von anderen ausgefüllten und vorbereiteten anzuwenden.

#### Erläuterungen.

Diesbezüglich kann man theoretisch nicht ausschliessen, dass die Besatzung, wie vom amerikanischen Ausschuss behauptet, die Flughöhe von 2000 Fuss als eine Einschränkung betrachten konnte, wenn sie selbst die Karten vorbereitet hätte, anstatt die von einer anderen Besatzung ausgefüllten und vorbereiteten Kopien anzuwenden. Die Besatzung hätte jedoch die auf der von anderen vorbereiteten Karte angegebene Höhe von 2000 Fuss wenigstens bezweifeln sollen, da sie der bei der Ausbildung angegebenen Grenze von 1000 Fuss widersprach. Entgegen der Meinung des amerikanischen Ausschusses und infolge einer vernünftigen Denkweise hätte die Besatzung sich vor allem darüber fragen sollen, ob die Angabe der 2000 Fuss gültig war, da die vorbereitete Route-Kartei lange vorher abgefasst worden war. Ausserdem erfolgte der Verkehrsfluss auf den im Handbuch BOAT bezeichneten Flugwegen, zur Zeit seiner Anwendung, an den geradzahligen Tagen im Uhrzeigersinn und an den ungeradzahligen Tagen im Gegenunhrzeigersinn. Danach hätte die unfallbezogene Teilstrecke auf einer Flughöhe von 2000 Fuss oder mehr überflogen werden müssen, da der Tag ungeradzahlig war (3. Februar).

Obige Annahme, die aus einer ersten Betrachtung als ein Milderungsumstand gegenüber der Besatzung hätte ausgelegt werden können, da sie die Einschränkung auf 2000 Fuss nicht kannte, hätte dagegen die Oberflächlichkeit und die mangelnde Berufsmässigkeit der Flugplanung noch stärker betonen müssen. Die angewendete Kartei



hätte nämlich, obwohl von anderen vorbereitet, bezüglich ihrer Gültigkeit überprüft und gründlich vor dem Vorflug-*briefing* studiert werden sollen.

g) Anpassungsaktionen und Regelverletzung innerhalb der Gruppen VMAQ-2 und VMAQ-3.

Tatbestandelemente.

Bezüglich der die Anpassung an die Regelungen bezweckenden Aktionen hat der Kommandant der Gruppe VMAQ-2, Oberstleutnant Muegge, erklärt, dass er das Befehlsbewusstsein, « nach dem Buch zu handeln », geschaffen und diese Politik in zahlreichen Treffen von allen Offizieren, in Ausbildungssitzungen der Besatzungen und in Sicherheitsmeetings klar erörtert hatte. Dabei hat er erklärt, dass er den Grundsatz der « Null-Toleranz » im Fall von internationalen Regelverletzungen angewendet hätte. Diese energische und entschiedene Einstellung spiegelte sich, nach seiner Behauptung, wieder, sowohl bei den Verletzungen der Dienstregelungen, wie z.B. gegenüber einem Offizier, der wegen Versäumnis eines Sicherheitsbriefings nicht fliegen durfte, als auch bei den Verletzungen der Flugregeln, wie gerade gegenüber dem Piloten der Mission « EASY 01 », Hptm. Ashby erfolgt ist. Dieser war als Nummer 3 der Besatzung anlässlich eines vorhergehenden Fluges von der Piste von Aviano so ungewöhnlich tief abgeflogen, dass es eine Transgression schien. Hptm. Ashby hatte erklärt, dass er ein soches Manöver unternommen hatte, um von den vor ihm abgeflogenen Flugzeugen auszuweichen; trotzdem wurde er folgerecht verwarnt und aufgefordert, eine vernünftigere Technik anzuwenden, um ein solches Risiko zu vermeiden.

Ihrerseits hat die Gruppe VMAQ-3 bewiesen, ein geeignetes und wirksames Programm « lies und unterschreibe » zu haben, um die Anpassung der Besatzung an die neuen Änderungen bezüglich der Flugtätigkeiten in ihrem Nationalsitz und bei Wiederansatz zu gewährleisten. Insbesondere pflegte die Gruppe, alle Veröffentlichungen gründlich zu erforschen, die sowohl die Tiefflüge, den Wiederansatz-Stützpunkt und die operativen Standardverfahren (SOP), als auch die für die Tiefflug-Ausbildung zugelassenen Mindestflughöhen und die Koordinierungsverfahren der Flugbesatzung für die Anwendung des Radar-Altimeters betrafen. Die « *policy* » des Kommandanten sah auch vor, der Flugbesatzung im Fall der Flugregelverletzung den Flug zu untersagen.

Bezüglich solcher Regelverletzungen haben 16 von den 18 Besatzungsmitgliedern der Gruppe VMAQ-2, die sich vernehmen liessen, erklärt, weder vorsätzlich oder bewusst eine Mindesthöhengrenze des Tieffluges verletzt zu haben, noch unter einem Trageil durchgeflogen zu sein, noch von jemanden gehört zu haben, dass er unter einem Trageil durchgeflogen sei. Zwei Besatzungsmitglieder, Hauptm Sheils und Hptm. Grischkowski, entschieden, nicht vernommen zu werden.

Ähnliche Erklärungen wurden in der Gruppe VMAQ-3 von 19 der 20 anwesenden, zur Antwort bereiten Besatzungsmitglieder erlassen, während Oberstleutnant Watters nicht vernommen werden wollte.

Bewertungen.

Der amerikanische Ausschuss hat folgende Meinung ausgedrückt:

die Besatzungsmitglieder der Gruppen VMAQ-2 und VMAQ-3, die sich vernehmen liessen, waren nicht bewusst oder vorsätzlich unter den Mindesthöhen geflogen.

Erläuterungen.

Bezüglich der Erklärungen des Kommandanten der Gruppe über die zwei erwähnten Beispiele seiner strengen Kommandoausübung, ergibt sich u. E. ein Widerspruch zwischen der positiven Beurteilung über die Berufsmässigkeit des Piloten, Hptm. Ashby, und der Verwarnung-Ermahnung wegen seines nicht verfahrensgemässen und gefährlichen Abflug-Manövers. Der amerikanische Ausschuss hat diese zwei massnahmenbewirkenden Fälle überhaupt nicht beachtet, da er vorher erklärt hatte, keine disziplinarlose oder oberflächliche Handlung festgestellt zu haben.

h) Rolle des Radar-Altimeters im unfallbezogenen Flug.

Tatbestandelemente.

Es wird vorausgesetzt, dass alle Flugbesatzungen während der Tiefflüge mit dem Flugzeug EA-6B bekanntlich die meiste Zeit beim Hinausschauen verbrachten und dabei hauptsächlich die Positionen im Flugraum beobachteten und Sichtanweisungen anwendeten (als Tiefflugverfahren der Grundstufe).

Der Radar-Altimeter der EA-6B-Ausstattung wurde angewendet, um die Flughöhe zu messen und zu bezeichnen, und auch nach einem einstellbaren Zeiger als akustisches Warnsignal des Tieffluges (im Kopfhörer des Helmes). Im EA-6B konnte nur der Pilot direkt das Gerät des Radar-Altimeters (das vorne gelagert war) sehen, während der ECMO1 ihn wegen des Winkels der Parallaxe nicht sehen konnte.

Nach dem Handbuch NATOPS wurde der Radar-Altimeter vom Piloten angewendet, um die höchste Sicherheit im Tiefflug zu gewährleisten. Der Pilot und der ECMO1 sollten die Aufgaben an Bord koordinieren, um die höhere Arbeitslast beim Tiefflug zu verteilen, während der ECMO2 und der ECMO3, die das Gerät nicht sehen konnten, ständig die Situation des Flugzeuges und des Aussenraumes kontrollieren sollten und immer zum Beistand im Notfall für den Piloten und für den ECMO1 vorbereitet sein sollten, da auch sie das typische Warnsignal der Tieffluggrenze hören konnten.

Im Notfall und bei Warnsignal sollte der ECMO1 sofort den Piloten auffordern, das Besserungsmanöver vorzunehmen (durch Erhöhung der Flughöhe, Wiedereinstellung des Zeigers und Bekanntgabe an den ECMO1), wenn der Pilot es nicht von sich aus tat.

Nach dem bei der Gruppe VMAQ-2 geltenden POS (operatives Standardverfahren) sollte der Warnzeiger während des Fluges unter 5000 Fuss normalerweise auf eine Position von 10% unter der vorgeschriebenen Flughöhe eingestellt werden. Für die Tiefflüge war es ausserdem erforderlich, dass der Radar-Altimeter perfekt funktionierte. Eine typische Eigenschaft des Systems war die Arbeitsweise des « Tons » vom Warnsignal der Tiefhöhe, die unabhängig vom Zeiger des Gerätes war und daher auch im Fall der falschen Angabe gesichert war. Das Warnsignal und das Warnlicht der Tiefhöhe funktionierten weiter, auch wenn der Zeiger bei Abwärtsflug unter der Mindesthöhe blockiert wäre.

Aus der sorgfältigen und vertieften Ermittlung ergab sich, dass der Radar-Altimeter vor dem Flug korrekt funktionierte. Während des Fluges, auf der zweiten Teilstrecke, nach der Erklärung der Besatzung, schien das System auf 2000 Fuss kurz blockiert zu sein, um dann nach einer Kontrolle auf derselben Teilstrecke wieder normal in Betrieb zu sein. Nach dem unfallbezogenen Flug, nach mehreren wiederholten Proben hat man festgestellt, dass der Radar-Altimeter, mit Ausnahme einiger unerheblicher Unstimmigkeiten und ohne negative operative Folgen, wie z.B. ein möglicher Fehler von 10 Fuss, völlig funktionierend war.

#### Bewertungen.

Der amerikanische Ausschuss hat folgende Meinungen ausgedrückt:

der Radar-Altimeter war während des unfallbezogenen Fluges korrekt funktionierend;

der Pilot hat den Tiefflugzeiger erheblich unter 1000 Fuss eingestellt;

die Besatzung hätte den Unterschied zwischen 1000 und 500 Fuss aufgrund der Sichtanweisungen kennen sollen.

#### Erläuterungen.

Obige Meinungen werden gebilligt, aber man erläutert, dass der Radar-Altimeter, unter endgültigem Ausschluss seiner Unzuverlässigkeit, keine mitwirkende Rolle im Unfall gespielt hat. Es verbleibt der Zweifel, ob ausser dem Navigator einer der zwei anderen Besatzungs-

mitglieder, ECMO2 und ECMO3, die vom Piloten begangene nicht korrekte Einstellung des Gerätes kannte.

Abschnitt XIV. Erklärungen zwischen Brig. Gen. Peppe und Oberstleutnant Muegge.

In diesem Abschnitt wird die Frage geklärt, die aus einer nachträglichen Erklärung von Brig. Gen. Peppe, Kommandanten des 31. Geschwaders F.W., an Gen. DeLong, Präsidenten des amerikanischen Ausschusses, hervorkam, die im Widerspruch zu den anderen vorher von der VMAQ-2 eingeholten Informationen über die Kenntnis seitens der Besatzungen des Dokuments FICF 97-16 zu stehen schien.

Tatbestandelemente.

Die Frage entstand aus einem Missverständnis in den Gesprächen zwischen Brig. Gen. Peppe und Oberstleutnant Muegge.

Nach den Klärungen wurde wiederholt, dass 15 der 18 Besatzungsmitglieder der VMAQ-2 nach ihren Aussagen weder die Einschränkung auf 2000 Fuss in der Region Trentino-Alto Adige noch das Dokument FCIF 97-16 vor dem Unfall kannten. Eine der drei Ausnahmen war ein ECMO-Mitglied, Hptm. Robinson, der erklärt hat, ungefähr im November 1997 anlässlich seines ersten oder zweiten Tieffluges von einem Operationsbeauftragten Offizier (ODO), dessen Namen er vergessen hatte, von der Einschränkung auf 2000 Fuss gehört zu haben. Die anderen zwei Besatzungsmitglieder, Hptm. Sheils und Hptm. Grischkowski, haben entschieden, nicht verhört zu werden.

Bewertungen.

Der amerikanische Ausschuss hat folgende Meinung ausgedrückt:

15 der 18 Besatzungsmitglieder der Gruppe VMAQ-2, einschliesslich Oberstleutnant Muegge, hatten vor dem Unfall keine Kenntnis über das Dokument FCIF 97-16 bzw. über die Einschränkung auf 2000 Fuss;

das Gespräch zwischen Brig. Gen. Peppe und Oberleutnant Muegge wurde missverstanden.

Erläuterungen.

Nach der Klärung des Gespräches zwischen Brig. Gen. Peppe und Oberleutnant Muegge verbleiben Bedenken darüber, dass einen Monat nach dem Unfall Brig. Gen. Peppe aus eigener Initiative die Frage seines Gespräches mit Oberstleutnant Muegge und des entsprechenden

Missverständnisses bezüglich der Kenntnis der Besatzung der VMAQ-2 über das FCIF 97-16 erhoben hat. Ein glaubwürdiger Grund könnte für Brig. Gen. Peppe gewesen sein, die Verwicklung seiner Abteilung USAF in besagtes Problem zu vermeiden, da er mögliche Disziplinmassnahmen zu seinen Lasten vermutete oder befürchtete. In diesem Fall hätte er, zum Schutz seiner Abteilung und seiner eigenen Person die Aufmerksamkeit des Präsidenten des Ausschusses auf die gerade untersuchten Verantwortlichkeiten der Gruppe VMAQ-2 erweckt und dieselben von den eventuell zu Lasten des 31. Geschwaders F.W. vermutbaren getrennt. Die Tatsache, dass 15 der 18 Besatzungsmitglieder keine Kenntnis des FCIF 97-16 mit der Einschränkung auf 2000 Fuss hatten schloss die Glaubwürdigkeit von Hptm. Robinson nicht aus, der als einziger eine zwar unbestimmte Kenntnis der Einschränkung zugegeben hatte.

#### Schlussfolgerungen.

Hier folgend werden, auch für den Abschnitt XII, die Schlussfolgerungen des amerikanischen Ausschusses wiedergeben, die aufgrund der Ergebnisse der zusätzlichen Ermittlung über die im Abschnitt XIII angegebenen Argumente und angesichts der im Abschnitt XIV betrachteten Klärungen nachgeprüft und ergänzt wurden.

Am 3. Februar 1998 hat ein tieffliegendes Flugzeug EA-6B zwei Tragseile der Seilbahn angeprallt und zerrissen, die ungefähr 111 und 113 Meter (364 und 370 Fuss) über dem Boden hingen, und dadurch den Absturz der Kabine verursacht, mit der Folge des Todes von zwanzig Zivilopfern verschiedener Staatsangehörigkeit und erheblicher Sach- und Flugzeugschäden.

Die Ursache des Unfalls war ein Fehler der Besatzung, die das Flugzeug aggressiv gesteuert hat, die erlaubten Geschwindigkeitsgrenzen überschritten hat und entschieden unter 1000 Fuss auf der zweiten und auf der sechsten Teilstrecke geflogen ist.

Die Ergebnisse des amerikanischen Ausschusses haben nachgewiesen, dass die Besatzung auf mindestens zwei der sechs Teilstrecken des Tieffluges unter 1000 Fuss geflogen ist und die höchste zugelassene Geschwindigkeit (450 Knoten) um ungefähr 100 Seemeilen pro Stunde überschritten hat.

Der Aufprall gegen das Tragseile ergab sich nicht aus einem Höhenmessungsfehler, weil das unfallbezogene Flugzeug schneller und tiefer als erlaubt geflogen ist, wenn die Bodengestaltung es gestattete. Die Flugbesatzung hat die Fluggrenzen auf dieser Tiefflug-Route verachtet.

Mehrere Dokumente innerhalb der Gruppe gaben die Einschränkung auf 2000 Fuss an (eine Einschränkung für das Alpengebiet und eine bestimmte Flughöhe für den angegebenen Flugkurs). Jedenfalls glaubten 15 der 18 Besatzungsmitglieder der Gruppe VMAQ-2, dass die Einschränkung 1000 Fuss betrug und hatten keine Kenntnis über die Einschränkung auf 2000 Fuss für die Tiefflüge im lokalen Fluggebiet. Es bestand ein Überprüfungsfehler, jedoch hat diese Unaufmerksamkeit beim Ausbildungsprogramm den Unfall nicht verursacht.

Der Überprüfungsfehler der Gruppe VMAQ-2, kein Programm « lies und unterschreibe » für die FCIF-Dokumente und für andere nicht klassifizierte Informationen vorgesehen zu haben, wurde von der Gruppe VMAQ-3 nicht verursacht.

Es erwies sich innerhalb der Gruppe VMAQ-2 keine Neigung zu mangelnder Berufsmässigkeit oder zu Oberflächlichkeit/Leichtsinn, die zum Unfall beitragen konnten.

Die Befehlskette für die wiederangesetzten Gruppen bezüglich der Ausbildung war kompliziert, überladen und wenig reaktionsfähig, aber sie hat den Unfall nicht verursacht.

Die Aufgaben vom OPCON und vom TACON der NATO bezweckten hauptsächlich den Vollzug der NATO-Mission und waren bezüglich der Nicht-NATO-Missionen und bezüglich der Ausbildung der Einheiten nicht klar genug, aber sie haben den Unfall nicht verursacht.

#### Empfehlungen.

Der amerikanische Ermittlungsausschuss hat seine Arbeit abgeschlossen und den entsprechenden Bericht abgefasst, mit der Formulierung folgender Empfehlungen:

gegenüber der im Unfall verwickelten Besatzung sowie gegenüber allen Offizieren geeignete Disziplin- und Verwaltungsmassnahmen zu ergreifen;

ein operatives Standardverfahren (SOP) zur Garantie des sicheren Einsatzes aller Gruppen im neuen Sitz anzuwenden;

eine Kopie des Berichtes an alle zuständigen, verbundenen und diensttätigen, NATO-Generalquartiere, zur Besserung der Koordination und der Verteilung der Informationen an die in Europa wiederangesetzten Einheiten, zu übermitteln;

die Revision und Überprüfung aller ausländischen Kartenquellen seitens der Nationalagentur der Karten (NIMA), zur sicheren Angabe und Beschreibung der Hindernisse, zu veranlassen;

eine Befehlskette US OPCON (operative Kontrolle) für die zur Unterstützung der NATO-Operationen wiederangesetzten Gruppen herzustellen, zum Zweck der Klärung/Vereinheitlichung der Verantwortlichkeiten und der Leitung für die « Nicht-NATO »-Missionen und für die Ausbildung der Einheiten im Operationsgebiet, sowie die Anpassung der Verfahren an diejenigen der anderen Dienste zu veranlassen;

alle gerechten Schadensersatzansprüche bezüglich Tod und Sachschäden gemäss Art. VIII des NATO-SOFA (*Status of Forces Agreement*) zu begleichen.

Insbesondere wurden die Verwaltungsmassnahmen gegen folgende Personen beantragt:

gegen den Kommandanten der Gruppe und den Offizier der Operationen, wegen mangelnder Sorgfalt bei der Bestimmung und der Verbreitung von flugbezogenen Informationen für die lokalen Ausbildungsflüge;

gegen den Direktor der Sicherheit und Standardisierung, gegen den Offizier der Flugsicherheit und gegen jeden anderen für die Ausbildung der Flugbesatzungen zuständigen Offizier, wegen ihrer direkten Verwicklung in die unterlassene Bestimmung und Verbreitung von flugbezogenen Informationen für die lokalen Ausbildungsflüge.

Schlusserläuterungen.

Wie im einleitenden Teil erörtert, verbleibt das Grundbedenken über die Entscheidung der amerikanischen Behörden, durch eine « Kommando »-Ermittlung nach dem Handbuch JAG bezüglich des Unglücks vorzugehen und diese der « privilegierten » Flugsicherheitsermittlung nach dem STANAG 3531 vorzuziehen

Aus der Prüfung des Berichtes konnte man zuerst den Arbeitsaufwand des beauftragten Ausschusses feststellen. Die Argumente, die Meinungen und die Ergebnisse wurden hinreichend klar und allgemein ausführlich dargestellt. Die Ermittlung hat insgesamt alle mit dem unfallbezogenen Flug, mit den Grundelementen und Hauptfaktoren verbundenen Themen, zusammen mit den verschiedenen Verwicklungen, in Betracht gezogen.

Dieselbe Ermittlung erwies sich in manchen Abschnitten als sehr vertieft, ausführlich und sogar überreichlich an Details, mit wiederholten Ermittlungstätigkeiten und Beurteilungen über gleiche Aspekte aus verschiedenen Gesichtspunkten oder aus Erforschungsbedürfnis oder noch wegen der angewendeten Arbeitsmethode. In anderen Teilen erschien die Ermittlung oberflächlich und nicht ausführlich, denn sie hat keine befriedigenden und überzeugenden Erklärungen geliefert, wie im Fall der Erklärung, wodurch der Ausschuss Überprüfungsfehler auf der Ebene der der Fluggruppe vorgesetzten US-Führungen ausgeschlossen hat, insbesondere bezüglich COMSTRIKEFOR SOUTH und der amerikanischen Kommandolinie für die Tiefflug-Ausbildungstätigkeit, die als nationales Erfordernis der in Aviano wiederangesetzten VMAQ-Einheiten betrachtet wurde.

Im Grunde genommen bewilligt diese Enquete-Kommission zum Teil die Meinungen, die Ergebnisse und die Schlussfolgerungen des amerikanischen Ausschusses.

Einige Punkte und Argumente wurden jedoch vom amerikanischen Ausschuss nicht ausgewertet, beurteilt und vielleicht nicht angemessen betrachtet. Vor der Angabe dieser Punkte möchte man auf folgendes aufmerksam machen:

das Flugzeug der Mission « EASY 01 » war sicher und betriebsfähig und alle Geräte, Systeme und Anlagen waren regelmässig flugfähig;

auch der Radar-Altimeter hat im Flug korrekt funktioniert. Der Pilot hat den Zeiger für das Warnsignal des Tieffluges entschieden unter 1000 Fuss eingestellt. Wenn das Gerät korrekt angewendet worden wäre, hätte es behilflich sein können, denn es hätte die Besatzung auf die Flughöhe und auf das eventuelle Hindernis-Risiko aufmerksam gemacht;

die Wetterlage und die Sichtbarkeit insbesondere dem Flugkurs entlang waren optimal und haben keinen Einfluss auf die Durchführung des Fluges und auf die Steuerung des Flugzeuges gehabt;

die Besatzungsmitglieder waren psycho-physisch flugfähig;

die Besatzung war für den Ausbildungs-Sichtflug BBQ, bezeichnet als VNAV-215, qualifiziert und trainiert. Der Pilot war als trainiert beurteilt, obwohl er seine letzte Mission sieben Monate früher durchgeführt hatte und daher nicht genug ausgebildet war. Die Missionsart VNAV-215 war ein Grundflug, d.h. die Vertrautheit mit dem BBQ-Flug einer im letzten Halbjahr kaum ausgebildeten Besatzung bezweckend. In solchen Fällen hätte das Flugverhalten eher konservativ sein sollen (10);

die Besatzung hat die Planung des Fluges vorgenommen, ohne die Vorschriften und die Höhengrenzen für die BBQ-Flüge in Italien zu kennen, insbesondere für den Flugkurs AV 047. Eine korrekt ausgebildete und gewissenhafte Besatzung hätte die Einschränkung auf 2000 Fuss dem Flugkurs entlang kennen sollen;

es gehört zu den Verantwortlichkeiten der Fluggruppe und der Besatzung, alle Dokumente und Elemente für eine sichere Durchführung der BBQ-Flüge beim Wiederansatz einzuholen. Der unterlassene Erwerb und die mangelnde Kenntnis solcher Dokumente und/oder die unzureichende Verteilung der mit dieser Flugart verbundenen Informationen können im Grund nicht als einfacher « Überprüfungsfehler und Unaufmerksamkeit » beurteilt werden; es handelt sich vielmehr um eine unterlassene Führungsaufgabe und um ein mangelndes Verantwortungsbewusstsein sowohl seitens der Befehlskette als auch seitens der einzelnen Besatzungsmitglieder, insbesondere des Piloten, dem die endgültige Verantwortung für eine sichere Planung und Durchführung des Fluges obliegt;

trotz der Benachrichtigung der Zustellung neuer Informationen über die Einschränkung auf 2000 Fuss in der Region Trentino-Alto

---

(10) Der konservative Flug soll besonders vorsichtig, unter Beachtung der Masstäbe Flughöhe und Geschwindigkeit, durchgeführt werden. Letztere soll innerhalb der Mittelwerte gehalten werden, im vorliegenden Fall zwischen 420 und 450 Knoten.



Adige vom FCIF 97-16, die mündlich von einem Offizier der Gruppe während einer Sitzung der Besatzungen vorgenommen wurde, haben fast alle die bestimmten neuen Einschränkungen für die BBQ-Flüge weiterhin ignoriert;

die Mission « EASY 01 » wurde durchgeführt, ohne die Zeit auf dem simulierten Ziel (ToT, Time on Target) zu beachten, jedoch wurde sie gleichzeitig im grossen Teil des Flugkurses AV047 entschieden unter 1000 Fuss durchgeführt, mit einer Geschwindigkeit weit über 450 Knoten, sogar bis 550 Knoten. Ein solches Flugverhalten ist für einen wenig trainierten Piloten, wie im Fall von Hptm. Ashby, absolut nicht berufsmässig und das lange Festhalten von unerlaubten Flugmaßstäben kann durchaus nicht als « menschlicher Fehler », sondern als « Indisziplin » erachtet werden.

Bezüglich der vom amerikanischen Ausschuss nicht betrachteten Punkte wird folgendes erläutert:

der amerikanische Ausschuss hat weder das Verhältnis zwischen COMESTRIKEFOR SOUTH und der Gruppe VMAQ-2, wie oben dargelegt, bezüglich der Kommando- und Kontrollbehörde auf der amerikanischen Rangordnung behandelt, noch den Autonomiegrad derselben Gruppe, die eventuellen Richtlinien der vorgesetzten Behörden im nationalbedingten Programm der Tiefflug-Ausbildung während des Wiederansatzes in irgendeiner Weise angedeutet. Der amerikanische Ausschuss hat nur sehr bündig erwähnt, dass jenes Kommando die Ausbildung nicht täglich kontrollierte und keine Anweisungen für dieselbe Ausbildung erteilte. Man kann nicht ausschliessen, dass der COMESTRIKEFOR SOUTH die Ausbildungsflüge der Gruppe VMAQ-2, beschränkt auf den Erlass einer Erlaubnis (« *nulla osta* ») für den Einsatz der Besatzungen und der Flugzeuge entsprechend den vorrangigen Erfordernissen der « D.G. », autorisierte.

In diesem Fall hätte der Ausschuss, da besagter COMESTRIKEFOR SOUTH keine Überprüfungsbefugnis für die Ausbildung hatte, die der Gruppe VMAQ-2 direkt vorgesetzte Führung bestimmen und angeben müssen, die für die Kontrolle der Durchführung des Ausbildungsprogrammes und die Einhaltung der geltenden Vorschriften verantwortlich war. Die Frage ist erheblich, da derselbe Ausschuss die « mangelnde Klarheit » der Verhältnisse in der Kommando- und Kontrollkette der NATO (wie z.B. die für die Leitung der Operation « *Deliberate Guard* » verantwortliche) erörtert hatte, als es sich um Ausbildungstätigkeit nicht für die « D.G. » handelte, und sogar die Errichtung einer Befehlskette US OPCON (operative Kontrolle) für die zur Unterstützung der NATO-Operationen eingesetzten *Marines*-Gruppen, unter den vorgeschlagenen Empfehlungen anforderte;

der amerikanische Ausschuss hat auch nicht erläutert, dass die Besatzung der Operation « EASY 01 », obwohl sie zur Anwendung der italienischen Karten (die beim 31. Geschwader F.W. verfügbar waren), sowie der amerikanischen, nicht verpflichtet war, die italienischen

Karten einsehen sollte, um den Flug auf der Route AV047 durchzuführen und um die «Flugkartei» und die Mission selbst nach den italienischen Verfahren vorzubereiten;

der amerikanische Ausschuss hat ein beschränkendes und bestreitbares Kriterium angewendet, um die Flughöhenwerte während des unfallbezogenen Fluges zu bestätigen, wonach wenigstens zwei der drei verfügbaren Quellen erforderlich sind (Missionsrecorder, AWACS und Zeugenaussagen);

der amerikanische Ausschuss hat die Gründe und die Kriterien nicht geklärt, die zur Entscheidung geführt haben, 33 von den 129 verfügbaren Anschlägen auszuwählen, um die Flugbahn des Fluges durch die vom Recorder entnommenen Daten zu rekonstruieren;

der amerikanische Ausschuss hat keine Vermutung über die Steuerung des Flugzeuges auf der Teilstrecke vor dem Aufprall aufgrund der verfügbaren Daten formuliert;

der amerikanische Ausschuss hat die im vorherigen Zeitraum in Aviano von derselben Gruppe durchgeführten Tiefflüge, deren Zielsetzungen und Durchführungsweisen und die eventuellen Erwägungen und Unstimmigkeiten überhaupt nicht in Betracht gezogen;

der amerikanische Ausschuss hat die Frage der effektiven Kenntnis der Ortschaft Cermis und des Vorhandenseins einer Seilbahn seitens der Besatzungsmitglieder sowie die Frage ihres Überflugs in der Vergangenheit nicht vertieft. Der Ausschuss hat sich dagegen darauf beschränkt, die Erklärungen der Besatzungsmitglieder wiederzugeben, ohne deren Glaubwürdigkeit zu prüfen;

der amerikanische Ausschuss hat die Frage der an Bord aufgefundenen videophotographischen Geräte weder betrachtet noch auch nur kurz hinsichtlich der Flugsicherheit geprüft, noch die Möglichkeit der Entnahme oder Aufbrechen, Verschleierung oder Zerstörung des eventuell belichteten Materials erwogen und hat einfach das Thema als nicht ermittlungsbezogen beurteilt;

der amerikanische Ausschuss hat keine Andeutung an die scheinbar widersprüchige Behauptung gemacht, wodurch der Kommandant der Gruppe, Oberstleutnant Muegge, einerseits die Berufsmässigkeit des Piloten, Hptm. Ashby, als sehr positiv beurteilt hat, der s.E. eine grosse Erfahrung und erhebliche Begabungen hatte, andererseits hat er ihn als Beispiel, jedoch im negativen Sinne, seiner strengen Befehlsführung, wie er selbst erklärte, mit Null-Toleranz gegenüber Regelverletzungen genannt, als er denselben Piloten wegen eines gefährlichen Manövers während eines Abfluges in Aviano warnte.

In den Schlussfolgerungen hat der amerikanische Ausschuss zwar erläutert, dass die Besatzung das Flugzeug aggressiv gesteuert und die geltenden Einschränkungen verletzt hat und dass dadurch der Aufprall nicht aus einer falschen Höhenmessung entstand; jedoch hat er dann

nicht klar dargestellt, dass die Art der schweren Verletzungen und deren Wiederholung ausschliesslich einem undisziplinierten und völlig leichtsinnigen Flugverhalten zuzuschreiben war, das bewusst und vorsätzlich in Verachtung nicht nur der italienischen Regeln, sondern auch der Regeln des Korps der *Marines* geführt wurde.

Der allgemeine Eindruck ist jedenfalls, dass der amerikanische Ausschuss orientiert war, die Ermittlung auf die Gruppe einzuschränken, ohne die Erforschung über diese Ebene hinaus zu erweitern und eventuelle andere Elemente, besonders über die Verantwortlichkeiten, festzustellen.

Aus allen obigen Darstellungen und Erläuterungen erweist sich der Bericht des amerikanischen Ausschusses, trotz seines lobwürdigen Einsatzes, als allgemein nicht befriedigend.

## 6. DIE PROZESSE IN DEN VEREINIGTEN STAATEN

### 6.1 Die Vorermittlung

Am 27. März 1998 hat der Kommandant der *Marines* für den Atlantik, Gen. Peter Pace, nach Art. 32 des Militärischen Gesetzbuches der Vereinigten Staaten, Oberstleutnant Ronald L. Rodgers als Untersuchungsoffizier über das Cermis-Unglück ernannt. Im Auftragsbrief hat er ihn aufgefordert, eine vertiefte und unparteiische Ermittlung über das Verhalten der Besatzung der Mission EASY 01 durchzuführen und ihm die entsprechenden Ergebnisse so bald wie möglich zukommen zu lassen.

Die Verhandlungen begannen am 20. April 1998 bei Anwesenheit der Verteidiger der Beschuldigten. Bei dieser Gelegenheit hat Rodgers, aufgrund der Vertagungs-Anträge der Verteidigung des Piloten und des Kopiloten entschieden, die Positionen zu trennen: auf der einen Seite die Positionen von ECMO3 und ECMO4, Hptm. William Raney und Hptm. Chandler Seagraves (die dann am 5. Mai 98 verhört werden), auf der anderen Seite die Positionen des Piloten und des Kopiloten, Hptm. Ashby und Hptm. Joseph Schweitzer. Der Termin der Verhöre wird auf den 15. Juni '98 anberaumt.

Achtzehn vereidigte Zeugenaussagen fanden statt, alle von Besatzungsmitgliedern, ausser einem Detektiv und einem Maschineningenieur.

Während der Verhöre von Hptm. Raney und von Hptm. Seagraves kam die Vermutung des Aufbrechens des Video an Bord hervor, da der aufgefundene Film nicht grau, wie die neuen, war, sondern schwarz, wie die gelöschten; das Pentagon hatte dieses Video von Italien angefordert, zusammen mit den Tonaufnahmen der Meldungen zwischen dem Flugzeug und dem Kontrollturm und der eines Telefongesprächs zwischen Hptm. Ashby und seinem General kurz nach der Katastrophe. Man erfuhr auch, dass die Piloten die Einschränkung auf 2000 Fuss überhaupt nicht kannten. Insbesondere erläuterte der Kommandant der VMAQ-2, Oberstleutnant Richard Muegge, dass die Mindesthöhe nach einem Unfall von 500 Fuss auf 1000 erhöht worden war.

Am 30. Juni 1998 hat der beauftragte Untersuchungsoffizier sein Mandat abgeschlossen und beantragt, Hptm. Ashby und Hptm. Schweitzer an das Militärgericht zu verweisen und die anderen zwei Besatzungsmitglieder von jeder Beschuldigung freizusprechen.

Der Offizier hat für den Piloten und für den Navigator folgende Beschuldigungen formuliert: Verletzung ihrer Pflichten, hinsichtlich des Flugverhaltens; fahrlässige Gefährdung von militärischem Eigentum; fahrlässige Gefährdung von nicht militärischem Eigentum; fahrlässiger Massenmord und fahrlässige Tötung.

Oberstleutnant Rodgers hat keine Zweifel gehabt, Ashbys Verweisung an das Militärgericht zu beantragen, obwohl er erklärt hat, dass das Ergebnis des Prozesses unsicher war, weil es « Systemfehler » gab, nach denen die Besatzung nicht als verantwortlich erachtet werden konnte und weil die Aussage des Zeugen Blickensderfer, eines erfahrenen *Prowler*-Piloten, die Vermutung des nicht strafbaren Verhaltens nahegelegt hatte, u.zw. dass der Pilot ahnungslos bezüglich der Flughöhe sein konnte. Nach Oberstleutnant Rodgers konnten die « Systemfehler » in der internen Meldungskette der in Aviano stationierten *Marines*, in den internen Kommunikationen der Air Force und in den Meldungen zwischen den zwei Militärkorps festgestellt werden. Das Handbuch des 31. Geschwaders, das die Air Force den Marines-Piloten übermittelt hatte, enthielt nicht die italienische Vorschrift der 2000 Fuss-Grenze und der mit der Planung der Missionen beauftragte *Marines*-Offizier « hat diese Information nicht überprüft oder er hat deren Wichtigkeit nicht verstanden ». Nach dem Militär-Richter hatte die amerikanische für die italienischen Karten verantwortliche Agentur Maßstäbe angewendet, die keine Daten über Flughindernisse, wie die Trageile der Seilbahn, enthielten. Solche Daten befanden sich dagegen in anderen Karten, die die Air Force im April '96 bekommen hatte, ohne dass das 31. Geschwader FW darüber Kenntnis hatte. Trotz dieser Fehler ist gegen Hptm. Ashby ein Prozess eingeleitet worden, « weil er er seine Ausbildungsmission zu aggressiv durchgeführt hat und irrtümliche Vermessungen zur Feststellung der Sicherheitshöhe im Tal des Unfalls begangen hat. Obwohl die sechs Trageile der Seilbahn auf seiner Karte nicht aufschienen, flog der Pilot zu tief und zu schnell ».

« Schwerer zu lösen » war der Fall des Navigators Schweitzer, wie Rodgers in seinem Bericht geschrieben hat: schwer, eine verursachende Verbindung zwischen dem Verhalten und dem Geschehnis nachzuweisen, denn « welchen Fehler er auch immer während des Fluges begangen hat, handelte es sich um ein Omissivdelikt und nicht um ein Kommissionsdelikt ». Jedenfalls, so Rodgers weiter, war die mögliche Fahrlässigkeit von Schweitzer nicht die für die Beschuldigung des fahrlässigen Massenmordes erforderliche grobe Fahrlässigkeit.

Oberstleutnant Rodgers hat sich für die Einstellung des Verfahrens gegen Hptm. Raney und Hptm. Seagraves entschlossen, weil er behauptet hat, es bestand kein angemessener Beweis, dass diese Offiziere in der Erfüllung ihrer Verpflichtungen fahrlässig waren, und diese eventuelle Fahrlässigkeit jedenfalls keine verursachende Bedeutung für den Unfall hatte. Derselbe Oberstleutnant Rodgers hat in einem

Probeflug festgestellt, dass derjenige, der auf dem Hecksitz sass, eine begrenzte Sicht hatte und nur durch den Kopfhörer mit dem Piloten und dem Navigator kommunizieren konnte.

Am 10. Juli 1998 hat der Chef der *Marines* für Atlantik, Gen. Pace, den Schlussanträgen der Vorermittlung stattgegeben und das Verfahren gegen Hptm. Raney und Hptm. Seagraves eingestellt und sowohl Hptm. Ashby als auch Hptm. Schweitzer an das Militärgericht wegen der von Oberstleutnant Rodgers ausgesprochenen Beschuldigungen verwiesen. Er hat dagegen die von den Rechtsanwälten der Verteidigung der Piloten verfochtene Behauptung der Verantwortlichkeit der Befehlskette abgewiesen.

Am 30. August 1998 wurden Hptm. Ashby und Hptm. Schweitzer angeklagt, weil sie die Ermittlungen irregeleitet hatten, « Entfernung der Videokassette aus der Pilotenkabine », und komplottierten, um den Fund der Beweise zu vermeiden, « Ermittlungsstörung mittels Unterdrückung der Beweise ». Die formulierte Vermutung war, dass die zwei Offiziere ein während des Fluges vom 3. Februar gedrehtes Video gelöscht hätten. Das Verfahren nach Art. 32 wurde zum September festgesetzt. Hptm. Schweitzer billigte, dass die Anklagen in den Prozess gegen ihn wegen vorsätzlicher Mordtat eingefügt wurden, während Hptm. Ashby sich auf die Befugnis berufen hat, eine Neuprüfung an anderer Stelle zu beantragen.

Am 1. September hat eine Presse-Mitteilung des Gipfels der *Marines* die Absicht von Hptm. Seagraves bekanntgegeben, mit den ermittelnden Behörden bei der Beweisaufnahme gegen Hptm. Ashby und Hptm. Schweitzer mitzuwirken: « die zwei Männer – liest man – hatten seine Hilfe in einem Verschwörungsversuch zur Unterdrückung einer Videokassette ersucht ». Man hat dadurch erfahren, dass die Videokassetten an Bord des *Prowler* zwei waren, die « schwarze », die in den Prozessakten in Italien ist, und eine andere, die verschwunden ist. Am 10. November '98 ist Hptm. Ashby vor dem amerikanischen Gericht erschienen, um für die Anklage der Justizstörung und der Verschwörung zur Beweismaterial-Zerstörung einzustehen.

#### *6.2 Der Prozess vor dem Militärgericht gegen Hptm. Richard J. Ashby wegen Massenmord und fahrlässiger Tötung*

Am 3. August 1998 fand in Camp Lejeune, Nord-Carolina, die erste Verhandlung des Militärgerichtes der *Marines*, vorsitzender Militärrichter Robert Nunley, wegen des Massenmordes von Cavalese statt. Hptm. Ashby und Hptm. Schweitzer haben sich verweigert, sich als schuldig oder unschuldig zu erklären und der Richter hat den Prozess für Hptm. Ashby vom 7. bis zum 18. Dezember '98 festgesetzt.

Die Anklagen, wofür sie vor einem aus acht Offizieren der *Marines* bestehenden Jury sich verantworten sollten, waren fahrlässige Verletzung ihrer Pflichten, bezüglich des Flugverhaltens; fahrlässige Gefährdung von militärischem Eigentum; fahrlässige Gefährdung von nicht militärischen Eigentum; fahrlässiger Massenmord; fahrlässige Tötung der zwanzig Opfer der Tragödie vom 3. Februar 1998.

### Die Verhandlung. Die Behauptungen der Anklagebehörde.

Nach der Anklagebehörde, die vom Generalanwalt, Oberst Daugherty vertreten war, besass Hptm. Ashby die völlige Kontrolle seines Flugzeuges, als er mit einer Geschwindigkeit von 540 Knoten, die höchste diesem Flugzeug gestattete Geschwindigkeit, in Val di Fiemme eingeflogen ist, wenige Augenblicke vor dem Aufprall auf die Seilbahn des Cermis. Er war es, der die wagehalsige Steuerung eingestellt hat, die ihn auf 360 Fuss vom Boden brachte, in Verachtung der « mit dem Blut geschriebenen » Regel, die eine Mindesthöhe von 1000 Fuss vorschreibt. (11) « Es war Hptm. Ashby, der die Anweisungs- und die Planungsweise entschieden hatte. Hptm. Ashby hat die Flughöhe seines Flugzeuges beschlossen. Hptm. Ashby hat beschlossen, den Zeitfaktor während des Fluges nicht in Betracht zu ziehen. Hptm. Ashby hat die Geschwindigkeit beschlossen, bei der er sein Flugzeug steuern sollte und bei der sein Flugzeug fliegen sollte. Hptm. Ashby hat die operativen zu befolgenden Regeln, Vorschriften und Verfahren bestimmt. Er hat keine Verfügungsgewalt in solchen Entscheidungen. Er ist an den NATOPS und an seinem SOP gebunden. . . Aber Hptm. Ashby kannte deren Inhalt nicht. Er kannte den Inhalt der Pilotenfibeln nicht. Er kannte die einfache darin enthaltene Geschwindigkeitsgrenze nicht. ( . . . ) Hptm. Ashby ist in unentschuld bare Gefahren geraten, als er dieses Flugzeug bei 540 Knoten in Val di Fiemme hinein gesteuert hat. Nach 20-23 Sekunden nach seinem Einflug in das Tal beginnt er sein Flugzeug zu steuern. In diesem Moment hat er sich in eine ausganglose Situation gesetzt, weil er jetzt die höchstmögliche Geschwindigkeit und die mindestmöglich Flughöhe hat und er ist dabei, zu steuern. Es gibt nichts, das dieses Flugzeug noch machen kann. Er sitzt auf einer Rakete, die gerade in diese Richtung ausgleitet, und anstatt zu steigen, stellt er 2400 Fuss pro Minute im Abstieg ein, und neigt sich nach rechts, und dann neigt er sich nach links » Die Tragweite der begangenen Flughöhen-Verletzung – 65% unter der erlaubten Mindesthöhe – und die Art der kurz vor dem Aufprall auf die Seilbahn eingestellten Steuerung sind entscheidende Elemente nach der Anklage, um zu vermuten, dass Hptm. Ashby seiner Handlung bewusst war und nicht die Force Majeure anrufen kann. Offensichtlich erscheint dann die verursachende Verbindung zwischen dem Aufprall auf die Seilbahn und die Verletzung der Mindesthöhe zusammen mit der hohen Geschwindigkeit.

Die Anklage hat dann die während des Fluges gedrehten und dann gelöschten und ersetzten Aufnahmen erwogen, um zu behaupten, dass dieses Verhalten ein weiterer Beweis der Schuldhaftigkeit des Piloten war. Er wollte nicht, dass man sein Flugverhalten nachweisen konnte: hätte er sich wirklich unbewusst und ungewollt in einer Notlage befunden, welcher besserer Beweis als die Videoaufnahme?

« Hptm. Ashby und Hptm. Schweitzer blieben im beschädigten Flugzeug sitzen, haben diese Videokamera genommen und, während die Rettungsbesatzung zu ihnen rannte, um festzustellen, dass sie noch

---

(11) Die Andeutung bezieht sich auf einen Flugunfall der Prowlers der Marines, der ungefähr ein Jahr davor geschah, und infolge dessen die Mindesthöhe für diese Flugzeuge verdoppelt wurde.

am Leben waren, haben das Band herausgenommen und Ihnen, meine Herren das gelassen – sagte Daugherty dem Jury – ein leeres Band. Sie wissen, dass eine Untersuchung stattfinden wird. Sie haben gerade ein Flugzeug von 60 Millionen Dollar zerstört. Sie wissen, dass sie eine Seilbahn angeprallt haben. Sie wissen, dass sie die Tragseile zerrissen haben. Sie haben sich mit Aviano in Kontakt gesetzt und mitgeteilt, dass sie einen strukturellen Schaden erlitten hatten und dass sie mit Problemen zurückflogen. Wo bleibt die Radio-Meldung, in der sie sagten, eine Seilbahn gesehen zu haben, die Tragseile angeprallt zu haben, und dass jemand die Rettungsdienste des Tals rufen sollte? Sie haben die Bänder gewechselt, denn sie wollten nicht, dass Sie erfahren, was wirklich auf diesem Flugzeug geschehen ist ».

#### Die Behauptungen der Verteidigung.

Nach der Verteidigung war « die Tragödie des Cermis ein schrecklicher Unfall während der Ausbildung und nichts mehr. (. . . ) Es handelt sich letztendlich um eine Zeitspalte von sechs bis acht Sekunden. Wenn man die von Ashby im Tal des Unfalls verbrachte Zeit vor dem Aufprall des Seiles betrachtet, beweisen die Daten der Anklage, dass Ashby nichts schlechtes getan hat » Es wurden Zeugen und Berater in das Verfahren einbezogen, um zu behaupten, dass « der Flug nichts anders ist, als eine Reihe von hintereinander unternommenen Flugkurs-Besserungen » und dass es ernste Probleme bei der visuellen tatsächlichen Höhenbestimmung in diesen Flugumständen geben konnte. Daraus hat die Verteidigung behauptet « in einem Zeitraum von sechs bis acht Sekunden wäre Hptm. Ashby weit tiefer als er glaubte geflogen und hätte daher diese Tragseile angeprallt ». Dann hat die Verteidigung behaupten können: « Das war eine Falle. Das war ein Unfall, der geschehen sollte. Und eine Reihe von unglücklichen Ereignissen haben sich in diesen sechs bis acht Sekunden gehäuft, die einen vernünftigen Piloten, der eine vernünftige Mission durchführte, in eine Lage versetzt haben, in der er diese Tragseile weder sehen noch meiden konnte ».

Und weiter noch: « Die Sachverständigen haben gesagt, dass es deutliche Erklärungen gibt für diese sechs bis acht Sekunden vor dem Aufprall und wie dies ohne jegliche Regelverletzung geschehen konnte. Woher soll ein Pilot wissen, dass er ein Problem der visuellen Wahrnehmung hat? Wenn man nicht unter 1000 Fuss fliegen darf, warum besagen die operativen Verfahren, dass der Radar-Altimeter 10% unter der Höhe, der zugelassenen Höhe, eingestellt werden kann? Was soll das bedeuten? Dass es richtig ist, unter 1000 Fuss zu fliegen. Ist es auch richtig, wenn man bewusst und vorsätzlich unter 1000 Fuss fliegt? Natürlich nicht. Aber zu der Frage, ob es richtig ist, ist die Antwort einfach, ja. Aufgrund meiner Rekonstruktion, die falsch sein könnte, um ungefähr 150 Fuss, mehr oder weniger. Also, Sie haben ein Flugzeug, das über das Tal fliegt, mit einem sich erhebenden Boden, mit einem sich immer schneller erhebenden Boden. In den letzten drei Sekunden, mit einem sich so schnell erhebenden Boden, dass ein Höhenverlust von 150 Fuss gerechtfertigt ist, obwohl Hptm.

Ashby beim Fliegen die Mittelhöhe über dem Meer befolgt. Es ist bewiesen, dass die Flughöhe in dieser Sichtflug-Ausbildungsmission jedes Mal verbessert wurde, wenn das Flugzeug talwärts flog ».

Schlussfolgerung: « Das war ein Unfall, der geschehen sollte », ohne jedwede Verantwortlichkeit der Besatzung.

Was das Video anbetrifft, hat die Verteidigung erörtert, dass die Piloten « wissen, dass vermutlich eine Sicherheitsermittlung durchgeführt wird »; und die vorgebrachte Erklärung war: « wir wollten sehen, was im Film war. Wir meinten, dass dies gründlich geprüft wurde. Wir wollten einfach wissen, was darin war, um die Fragen beantworten zu können ».

#### Das Urteil.

Am Ende der Verhandlungsuntersuchung, der Anklagerede und des Verteidigungsvortrags hat der Richter am 3. März 1999 das Jury unterwiesen:

« Wenn Sie zusammentreten, um über die Umstände zu entscheiden und abzustimmen, wird jeder von Ihnen die definitive Frage lösen, ob der Angeklagte schuldig oder nicht schuldig ist, aufgrund der Ihnen hier vorgebrachten Beweise und aufgrund der Amweisungen, die ich Ihnen jetzt erteile.

Es ist meine Pflicht, Sie rechtlich zu belehren. Es ist Ihre Pflicht, die Gesetze auf die Tatbestände anzuwenden und somit die Schuld oder die Unschuld des Angeklagten zu bestimmen, unter der Voraussetzung, dass das Gesetz vermutet, der Angeklagte sei unschuldig der gegen ihn ausgesprochenen Anklagen.

Sie haben soeben die von den Anwälten beider Parteien vorgebrachte Darstellung der Tatbestände, nach ihrem Gesichtspunkt, gehört. Bedenken Sie, dass die Reden von beiden Anwälten keine Beweise sind. Sie sollen Ihre Entscheidungen über die Fragen des Verfahrens auf den Beweisen, wie sie in Ihrer Erinnerung sind, begründen. Sie sollen entscheiden, dass der Angeklagte schuldig ist, nur wenn Sie seiner Schuld, aufgrund gesetzlicher und zutreffender Beweise zweifelsfrei bezüglich jeder und aller Elemente jenes Verbrechens überzeugt sind« .

Es folgt eine detaillierte Darstellung aller Anklagen und Tatbestände, deren Bestehen zu beweisen ist, um die Anklage als bewiesen zu erachten. Der Hauptpunkt ist, dass die Anklagen « zweifelsfrei bewiesen werden sollen ». Ohne diese Sicherheit über den genauen von der Anklagebehörde formulierten Wortlaut soll der Angeklagte freigesprochen werden.

Der Abschluss ist bekannt: am 4. März 1999, nach siebeneinhalb Stunden Beratungszimmer wurde Hptm. Ashby vom Jury von allen Anklagen freigesprochen. Das Urteil, wie bekannt, ist aus seiner Natur unbegründet. Offensichtlich wurde keine Mehrheit über die « zweifelsfreie Schuld » des Angeklagten erreicht. Die von der Verteidigung erweckten Zweifel über den Einfluss der Systemfehler in der Operationsleitung, d.h. in der Befehlskette, und über die Möglichkeit des nicht fahrlässigen Unbewusstseins der Gefahrensituation waren ausschlaggebend.

Am 15. März wurde darauffolgend die Einstellung des Verfahrens gegen Hptm. Schweitzer beantragt.



### 6.3 Der Prozess gegen Hptm. Schweitzer wegen Verschwörung und Justizstörung

Am 29. März 1999 wurde Hptm. Schweitzer wegen Justizstörung und Beweisenunterdrückung prozessiert, und hat im Rahmen des Vorverfahrens durch das Ablegen eines Geständnisses eine Strafmilderung erzielt. Während der Vernehmungen hat er behauptet, aus Furcht vor den italienischen Reaktionen hätte er das Video verschwinden lassen: « Man hätte den Inhalt missverstanden. Das italienische Fernsehen hätte es neben den Aufnahmen der blutenden Körper bei der Seilbahn übertragen. Wir wurden bereits cowboys und aerokiller benannt und es wurden viele grundlosen Dinge gesagt ». Am 28. April 1999 wurde Hptm. Schweitzer der Freispruch von weiteren Anklagen gewährt, damit er gegen Hptm. Ashby aussagen konnte. Das Militärgericht hat am 2. April den Ausstoss aus dem Korps der *Marines* verfügt, der auch die Aberkennung der bürgerlichen Ehrenrechte mit sich bringt, während ihm die Freiheitsstrafe aufgrund seines Geständnisses erspart wurde.

### 6.4 Der Prozess gegen Hptm. Ashby wegen Verschwörung und Justizstörung

In diesem Prozess wurden die Tatbestände rekonstruiert und die von der *Legal Services Support Section 2d Force's Service Support Group, United States Marine Corps* vorgebrachten Zeugenaussagen und Beweise angenommen. Die Anklage hat festgestellt, dass eine Videokamera und zwei Filme auf das Flugzeug gebracht wurden. Dies ergab sich aus den Aussagen des amtierenden Gefreiten der Besatzung des *Prowler*, Packmann, der der Gruppe VMAQ-2 zugehörte. Hptm. Schweitzer, der sich bereits auf dem abfliegenden Flugzeug befand, bat den Gefreiten Packmann in das Zimmer der Flugplanung zurückzugehen, um zwei 8 mm-Filme zu holen. Der Gefreite erklärte, dass zwei oder drei Filme in der Tasche lagen, die er geholt und dann dem Techniker Ramson ausgehändigt hat, der auch der Gruppe VMAQ-2 zugehörte und der seinerseits dann die Tasche an Schweitzer übermittelte. Nach Ramson « blieb die Besatzung auf dem Jet und wartete auf etwas vor dem Abflug ». Oberstleutnant Palmquist hatte Ramson gesagt, dass jemand gerade die Filme auf das Flugzeug brachte und bat ihn, zum Auto zu gehen, die Filme zu holen und sie Schweitzer zu bringen. Ramson hatte gedacht, dass Palmquist von den Missionsdaten für das Inertialsystem sprach, aber die Filme waren kleiner und die nie gefundene Tasche hätte ein oder zwei 8mm-VCR-Filme enthalten können. Das Flugzeug flog sofort nach der Übergabe ab. In seiner Zeugenaussage hat Oberstleutnant Palmquist die Aussage Ramsons bestätigt; eine weitere Bestätigung kam aus der Zeugenaussage von Hauptm. Seagraves, der daran erinnerte, dass Hptm. Ashby und Hptm. Schweitzer ihm sagten, dass der Abflug bis zur Ankunft der Videokassetten verspätet würde.

Hptm. Seagraves erklärte, dass während des Flug-briefing von der Videokamera die Rede war und dass Hptm. Schweitzer den Wunsch

ausgedrückt hatte, die Berge zu filmen, um sie seiner Familie und seinen Freunden zu zeigen. Er hat dann erläutert, dass die Videokamera während des Fluges benutzt wurde. Hptm. Schweitzer sprach von dem Gebrauches der Videokamera, Hptm. Seagraves hatte die Aufnahmen gesehen, aber er war nicht sicher, ob die Videokamera eingeschaltet war oder nicht. Er hat Hptm. Ashby zu Hptm. Schweitzer sagen hören, die Videokamera bei der ersten Wendung wegzunehmen, er wusste jedoch nicht mehr, ob der Kollege es dann getan hatte. Hptm. Seagraves hat ausserdem bestätigt, dass, während er am Ende der Notlandung 50 bis 75 Yard vom Flugzeug war, Haupt Ashby und Hptm. Schweitzer noch an Bord gesehen hat, obwohl das Flugzeug beschädigt war und Treibstoff verloren und obwohl Hptm. Raney einen Fuss beim Absprung vom Flugzeug gebrochen hatte.

Sergeant Willie Moss hat während der Inventarabfassung der auf dem *Prowler* gebliebenen Gegenstände eine Videokamera mit einem ungebrauchten 8mm-Film auf dem Instrumentenbrett des ECMO1 gefunden, wie später von Maj. Gaurenollo und von dem für den Radar-Altimeter zuständigen Ingenieur, Mr. Fitzgerald, bestätigt, der auch eine Teilhülle einer 8mm-Videokassette in dem Frontbrett des Flugzeuges gefunden hat. Hptm. Seagraves hat erklärt, dass eine oder zwei Wochen nach dem Unfall Hptm. Ashby und Hptm. Schweitzer ihm eingestanden hatten, die Videokassetten nach der Landung herausgenommen zu haben. Hptm. Seagraves konnte sich nicht erinnern, wer der beiden, aber er dachte, es könnte Hptm. Schweitzer sein, der sagte: « Wir haben den Film zerstört ». Hptm. Schweitzer sagte Oberstleutnant Muegge, dass es eine Videokamera in der Pilotenkabine gab, aber sie wurde nicht gebraucht. Schweitzer hat Maj. Slyman, seinem Zimmerkamaraden in Aviano, gesagt, die Videokamera nicht gebraucht zu haben, wurde aber von Hptm. Ashby während der Zeugenaussage dementiert. Nach der öffentlichen Anklage hat er gegenüber beiden gelogen, denn Hptm. Schweitzer war nach der Rückkehr in Cherry Point Hptm. Seagraves gefolgt, um zu wissen, was er zu machen beabsichtigte, da er der einzige war, der von dem Filmtausch wusste.

In ihren Schlussanträgen hat die amerikanische öffentliche Militär-Anklage behauptet, dass die Anwendung der Videokameras und der Videokassetten im voraus gut geplant wurde, da es der letzte Tiefflug auf einem für solche Aufnahmen idealem Gebiet war, und der Kauf von mindestens zwei 8mm-Videokassetten bewiesen hatte, dass die Besatzung den ganzen Flug filmen wollte. Die Aufnahme des Fluges war persönlich für die Piloten der VMAQ-2 sehr wichtig, da es der letzte geplante Tiefflug in der letzten Aufenthaltswoche in Italien war. Diese Wichtigkeit wurde weiterhin durch den wegen der Rücknahme der im Planungssaal vergessenen 8mm-Videokassetten verspäteten Abflug bewiesen. Nach dem amerikanischen Militär-Staatsanwalt war das Video der wahre Grund dieses Fluges.

Es wurde dann die Ermittlungsstörung begangen. Die Besatzung wusste, dass die Ermittlungen sofort nach der Landung begonnen hätten. Die Hülle einer neuen 8mm-Videokassette wurde in die Videokamera eingegeben, um den tatsächlich gebrauchten 8mm-Film zu ersetzen und daher wurde die Hülle vorsätzlich versteckt, um die

ermittelnden Behörden irreführen und sie glauben zu lassen, dass keine der gebrauchten Videokassetten wiedererlangt worden war.

« Ashby und Schweitzer haben eine Verschwörung begangen, um den Film zu zerstören – hat der *Legal Services* behauptet – und sie haben keine andere Person ausser Seagraves über den Grund der Verbergung des Inhalts der grundlegend wichtigen Videokassette informiert. » Nach der Meinung der amerikanischen Staatsanwälte hätten sie nie den Film zerstört, wenn dieser nicht anklagend gewesen wäre. « Warum sollten sie den Beweis ihrer Flugbeachtung zerstören? Warum hätten sie den Beweis zerstört, der nichts anderes bestätigt hätte, als dass sie die Videokamera ausgeschaltet und ihre Arbeit durchgeführt hatten? Warum hätten sie ihre Rachemöglichkeit zerstört? ». Sie haben ihr Leben riskiert, die Videokassette versteckt und dann zerstört und dadurch grundlegende ausführliche Beweise des Schuldbewusstseins geliefert. All diese Handlungen wurden ausgedacht, um den Ermittlungen die Beweise ihrer Schuld zu nehmen. Nach der Meinung der öffentlichen Klage « bewies der Film, dass die gesamte Besatzung die Höhengrenzen verletzte. Es besteht die weite Evidenz, dass Ashby und Schweitzer Verschwörung begangen haben und tatsächlich Justizstörung bewirkt haben ».

Während dieses letzten Verfahrens sind aus einigen Erklärungen von Hptm. Ashby interessante die objektiven Straftaten der betroffenen Mission bestätigende Elemente hervorgekommen. « Ich besitze eine Videokamera schon seit der ersten Abkommandierung – hat Ashby erklärt – Ich habe sie immer gehabt seit der ersten Abkommandierung. Und ich habe vermutlich die beste Videokamera des ganzen Geschwaders. Viele Personen haben meine Videokamera ausgeborgt, um sie bei verschiedenartigen Flügen mitzunehmen, Tiefflügen, Tankflügen, Flügen auf der Route des vorbestimmten Ziels. Und es gab keine ...die Filme zeigten wir. . . nachdem sie aufgenommen worden waren, zeigten wir die Filme im Planungssaal. Und es gab keine Regel. Es gab weder eine geschriebene Regel noch eine mündliche Regel bezüglich der Videokameras. Schon seit meinem ersten Tag bei der Luftflotte habe ich immer gesehen, dass die Leute sie mitbrachten ». Dieselbe Anklage hat erörtert, dass « als Maj. Daugherty eine Reihe von Zeugen vernommen hat, er eine Zeugenaussage erhalten hat – bezüglich des Flugkurses AV047 –, im Sinne, dass dies die Werbung der Bonbons »Ricola« oder etwas ähnliches war ». Die « Schuld » des Cermis war also diejenige, sich in einem spektakulären und malerischen Tal zu befinden, wie einige Werbungsbilder, und dadurch die besondere Achtung der Piloten der VMAQ zu verdienen.

Am 10. Mai 1999, am Ende des Verfahrens, wurde Hptm. Ashby als schuldig erklärt, von den *Marines* ausgescholssen und zu sechs Monaten Haft verurteilt, während die Anklage zwei beantragt hatte. Er wird nach fünf Monaten frei, am 13. Oktober 1999, wegen guter Führung.