

TEIL V

DIE ALLGEMEINEN AUS DEM CERMIS-UNGLÜCK HERVORGEKOMMENEN PROBLEMATIKEN

1. DER GESETZLICHE BEZUGSRAHMEN – DIE VERTRAGSREGELUNG

1.1 Einleitung. Das Washingtoner Abkommen vom 4. April 1949

Die Nord-Atlantik-Organisation (folgend NATO benannt) entsteht in der Zeit sofort nach dem zweiten Weltkrieg. Hauptzweck der NATO war die Errichtung einer Verteidigungs-Militär-Allianz unter den Vereinigten Staaten, Kanada und allen westeuropäischen Staaten, die sich in den traditionellen demokratischen freihandelsgeprägten Regierungssystemen anerkannten. Die Verfolgung militärischer Zielsetzungen war nämlich mit der Festigung der politischen und wirtschaftlichen Bindungen unter den Partnerstaaten eng verbunden. Die Errichtung der NATO beruhte daher nicht nur auf militärischen Zwecken, sondern auch auf der Idee, einen Staatenverband zu schaffen, der sich dem kollektivistischen, für die Sowjetunion und die anderen den Warschauer Pakt abschliessenden Staaten typischen Wirtschaftssystem entgensetzte.

Die Entstehung der NATO ist daher sowohl auf strategische als auch auf wirtschaftspolitische Gründen zurückzuführen, die aus der sogenannten Truman-Lehre herrühren, nach dem Namen des Präsidenten der Vereinigten Staaten, der die unverzichtbare Erforderlichkeit erörterte, jedes Mittel einzusetzen, um der Sowjetunion die Ausdehnung ausserhalb der nach dem zweiten Weltkrieg festgesetzten geographischen Grenzen zu unterbinden.

Diese Erfordernisse waren ausserdem auch in Europa lebhaft. Am 17. März 1948 wurde das Brüsseler Übereinkommen unter Belgien, Frankreich, Grossbritannien, Luxemburg und Niederlanden abgeschlossen, das die Union von Westeuropa (UEO) gründete. Die Ursprungsparteien des Washingtoner Abkommens waren, ausser den Vereinigten Staaten und den Partnerstaaten des Brüsseler Übereinkommens, Kanada, Dänemark, Irland, Italien, Norwegen und Portugal. 1951 kam die erste Ausdehnung der NATO durch den Beitritt von Griechenland und der Türkei. 1954 trat auch die Bundesrepublik Deutschland und 1981 Spanien zur NATO bei. 1999 wurden schliesslich Polen, die Tschechische Republik und Ungarn, die ehemals zum ex-Sowjetblock gehörten, eingeschlossen. Eine Reihe von Beratungsorganen wurde ab Anfang der 90er Jahre zum Zweck der Herstellung eines ständigen Verhältnisses unter der NATO, den europäischen Staaten von Mittel-

Ost-Europa und den Staaten der ehemaligen Sowjetunion errichtet (*North Atlantic Co-operation Council, Euro-Atlantik Partnership Council, Partnership for Peace*).

Der Rechtsgrundsatz des Washingtoner Abkommens befindet sich in Art. 5 des Abkommens, in dem das Naturrecht auf rechtmässige Verteidigung gegen Waffenangriff erörtert wird.

Die vom Washingtoner Abkommen erklärten Zielsetzungen sind angesichts der historischen Ereignisse der Zeit seines Abschlusses leicht verständlich. Die Unmöglichkeit, auf die NATO die Regierung der internationalen Gemeinschaft zu konzentrieren und das Bestehen von entgegengesetzten Blöcken, die von den Vereinigten Staaten und von der Sowjetunion abhingen, bewirkte die Zuschreibung an die NATO von ganz bestimmten Zielsetzungen. Der Hauptzweck des Washingtoner Abkommens ist die Aufrechterhaltung des Friedens und der Sicherheit der Partnerstaaten durch die Schaffung eines Sicherheitssystems, das subsidiär zur UNO wirkt (Artikel 5). Es handelt sich um ein System, das gestattet, unter Freilassung der eventuell angegriffenen Mitgliedstaaten zur individuellen Reaktion, die kollektive rechtmässige Verteidigung anzuwenden, in Erwartung, dass der Sicherheitsrat die zur Einstellung des Waffenangriffs gerichteten Massnahmen ergreift. Die Errichtung der NATO erfüllt zuerst das Erfordernis eines kollektiven Verteidigungs-Systems, nach dem der Waffenangriff gegen einen seiner Mitgliedstaaten den Waffenangriff gegen alle anderen Staaten bedeutet, die daher zur Intervention legitimiert sind, um den Waffenangriff einstellen zu lassen und um den Frieden und die Sicherheit wiederherzustellen, vorausgesetzt dass die von der Charta der Vereinten Nationen vorgesehenen Bedingungen erfüllt sind (Ersuchen des angegriffenen Staates).

Was den geografischen Bereich der Betätigungsfähigkeit der vom Abkommen vorgesehenen Mechanismen anbelangt, würde Artikel 6 deren Anwendung auf die Gebiete der Mitgliedstaaten einschränken, obwohl neulich dieser Bereich sowohl geografisch als auch qualitätsmässig bestimmt erweitert wurde. Die Betätigungsfähigkeit obiger Mechanismen schliesst nämlich heute auch die Nicht-NATO-Staaten sowie wirtschaftliche, soziale, humanitäre konfliktvorbeugende Eingriffe und die sogenannte « *soft security* » bezweckende Militäreingriffe ein.

Schon von den ersten Jahren ihrer Existenz ab hat sich die NATO mit einer Militärstruktur ausgestattet, an deren Spitze ein Militär-Komitee steht, das aus den Stabchefs der Mitgliedstaaten besteht. Das Komitee hat die Aufgabe, die Militärtätigkeiten in Friedenszeiten zu koordinieren und dem Rat oder dem Komitee der Sicherheitsplanung die Entwürfe für die integrierte Verteidigung zu unterbreiten. Für Notsituationen, die eine sofortige militärische Antwort erfordern sollten, wurden entsprechende Verfahren gegen von aussen kommende Angriffe ausgearbeitet, im weiteren Bereich der von der Allianz angewendeten sogenannten « strategischen Lehren ».

Die Abfassung der strategischen Lehren, d.h. der Regeln des operativen militärischen Eingriffs der NATO-Kräfte gegen von aussen kommende Angriffe fällt unter die Zuständigkeit des Militär-Komitees.

Die strategischen Lehren sind der Ausdruck der politisch-militärischen Richtung der Allianz. Die Erforschung der strategischen Lehren erlaubt das Verständnis der Entwicklung der NATO. Hauptpunkt der strategischen Lehre von Rom von 1991 ist z.B. die Lösung der Lokalkrisen, nachdem ein Nuklearkrieg mit der Sowjetunion und mit dem Warschauer Block und ein Einsatz der NATO-Kräfte im Rahmen der UNO-Missionen überholt waren. 1999, anlässlich des fünfzigsten Jubiläums der NATO-Errichtung, wurde eine neue strategische Lehre abgefasst, die die endgültige Abtrennung von der UNO bezeichnet und die Möglichkeit der Aufstellung von autonomen NATO-Operationen ohne die präventive Genehmigung des Sicherheitsrates erklärt. Die neue strategische Lehre begründet die Möglichkeit von Eingriffen « ausser Gebiet », die auf einem sehr erweiterten Sicherheitsbegriff beruht, der die klassische Idee von Waffenangriff gegen einen der Mitgliedstaaten nach Artikel 5 des Washingtoner Abkommens weit überholt und sich gut in den o.e. « *soft security* »-Eingriffen konkretisieren kann, die Konflikte unterbinden und die Nachkriegs-Rehabilitation gewährleisten sollen. In der strategischen Lehre von 1999 wird wiederholt, dass der Eingriff der Allianzstaaten von bedrohenden hauptsächlich von Lokalkrisen verursachten Umständen veranlasst wird, wie z.B. Gebietsstreitigkeiten, Staatenauflösungen, Verletzung der Menschenrechte oder massiver Flüchtlingsfluss.

Im NATO-System bestimmt das Gründungsabkommen nur einige Verpflichtungen. Sie entstehen grösstenteils aus der Mitgliedschaft und erfordern eine Umsetzungstätigkeit der Mitgliedstaaten. Anders gesagt, ist das Gründungsabkommen ein Rahmen-Abkommen, denn es ist der Rechtsgrundsatz für eine Reihe von Tätigkeiten, die die Umsetzung der Vorschriften des Abkommens bezwecken. Dies ist im Vertragsrecht üblich, vor allem bei internationalen Einrichtungen, wobei eine prinzipielle Zustimmung über die allgemeinen Punkte vorgezogen wird, während die Umsetzung besagter Prinzipien auf folgende Akten übertragen wird. Diese Verfahrensweise gewährleistet eine weitgehende Flexibilität bezüglich der Bestimmung von Rechten und Pflichten der Mitgliedstaaten und bezüglich der Wahl der Lösungsmittel für die besonderen geschehenden Situationen.

1.2 Die internationale Regelung

Im Laufe der Arbeiten der parlamentarischen Enquete-Kommission wurde oft u.a. die internationale, sowohl gewohnheitsrechtliche als auch vertragsrechtliche, Regelung erwähnt, in Bezug auf mehrere Aspekte der Kooperation unter Staaten im Rahmen der Organisation des Nord-Atlantik-Vertrages und besonders im Rahmen der bilateralen und multilateralen Verhältnisse unter alliierten Staaten.

Die internationalen Verträge erweisen bekanntlich einen anderen Wortlaut: auf der einen Seite bestimmen einige multilaterale Übereinkommen, wie das o.e. Washingtoner Abkommen vom 4. April 1949 zur Gründung der Atlantik-Allianz, oder das Londoner Abkommen vom 19. Juni 1951 über den Status der in den Mitgliedstaaten der

Allianz angesetzten Streitkräfte, allgemeine Prinzipien zur Regelung – auch unter Bezugnahme auf Normen des völkerrechtlichen Gewohnheitsrechtes – von grundlegenden Sachverhalten der Beziehungen unter Mitgliedstaaten der Allianz; auf der anderen Seite bezwecken viele Abkommen, Übereinkommen, Vereinbarungen – die normalerweise von den Regierungen bilateral abgeschlossen werden – die Umsetzung der allgemeinen Abkommen oder die Regelung der technischen Aspekte derselben Abkommen (12).

Besonders bedeutend hinsichtlich der Arbeiten der parlamentarischen Enquete-Kommission waren einerseits das besagte Londoner Abkommen, das den Status der alliierten Kräfte regelt, und das Pariser Protokoll vom 28. August 1952 über den Status der internationalen militärischen Generalquartiere, die aufgrund des Washingtoner Abkommen eingerichtet wurden. Andererseits mehrere bilaterale Übereinkommen, wie das « *Basic Infrastructure Agreement* » (BIA) vom 20. Oktober 1954, abgeschlossen von Italien und den Vereinigten Staaten. Es regelt die Nutzungs-Modalitäten der den US-Streitkräften auf nationalem Territorium zur Verfügung gestellten Stützpunkte; das flugtechnische italo-amerikanisches Abkommen vom 30. Juni 1954; das *Memorandum* über die Installationen des Flughafens Aviano vom 14. Mai 1956; das *Memorandum* vom 30. November 1993 über die Nutzungsmodalitäten des Stützpunktes Aviano; das Technische Abkommen vom 11. April 1994; das Einvernehmens-Memorandum (bekannt als « *Shell-Agreement* ») vom 2. Februar 1995 über die Nutzung von Einrichtungen und Infrastruktur durch die US-Streitkräfte in Italien, abgeschlossen vom italienischen Verteidigungsministerium und dem Verteidigungs-Department der Vereinigten Staaten. Dieses *Memorandum* ist besonders interessant, denn es sieht die Ausfertigung und Revision der Technischen Abkommen für jede den amerikanischen Kräften aufgrund des BIA zugelassene Installation vor.

Ausser den zwischen Italien und den Vereinigten Staaten abgeschlossenen Vereinbarungen ist auch das « Einvernehmens-Memorandum zwischen dem italienischen Verteidigungsministerium und dem Obersten Hauptquartier der Alliierten Streitkräfte in Europa (SHAPE) von Bedeutung, über die Sicherstellung logistischer Unterstützung für ausländische, auf italienischem Territorium Transit- oder temporärstationierte Streitkräfte und gewährleistet die Anwendung des »*Joint Edeavour*« - 1045 Planes, des SACEUR », abgeschlossen am 14. und 15. Dezember 1995. In Anlehnung an dieses Memorandum sollten drei Unterabkommen für das Heer, für die Marine und für die Luftwaffe zum Beschluss und zur Unterzeichnung seitens der drei Teilstreitkräfte ausgearbeitet werden (unterzeichnet wurden nur das für das Heer und das für die Marine, nach den Aussagen während der Verhörungen).

(12) Für die Texte einiger innerhalb der NATO bis 1990 abgeschlossenen Abkommen und für einige interessante Schriftsätze über die Regelung der militärischen NATO-Stützpunkte in Italien s. Abgeordnetenversammlung, Abteilung der parlamentarischen Informationen und Aussenbeziehungen, Die militärischen Stützpunkte der NATO und anderer ausländischer Staaten in Italien (mit Beiträgen von RONZITTI, MOTZO, MARCHISIO und POLITI), Rom, 1990, S. 147 ff. Für eine weitere Forschung über die NATO, s. auch, jüngst, CANNIZZARO, N.A.T.O., *Digesto delle discipline pubblicistiche*, Band X, UTET, Turin, 1995, SS. 52-75.

Wie bereits erwähnt, regelt das sofort nach dem Krieg abgeschlossene Londoner Abkommen den Status der Streitkräfte der Mitgliedstaaten der Atlantikallianz. Darin werden u.a. einige grundlegende Aspekte der Verhältnisse unter alliierten Staaten geregelt, wie die Gerichtsbarkeits-Aufteilung zwischen Ursprungsstaat und Aufenthaltsstaat für die Mitglieder der Streitkräfte, die sich einer Straftat schuldig machen. Diesbezüglich, wie man ausführlicher erläutern wird, ist es zu bemerken, dass das Londoner Abkommen den Ausschluss der Gerichtsbarkeit des Aufenthaltsstaates vorsieht, bezüglich der während der Durchführung von offiziellen Aufträgen begangenen Straftaten (Artikel VII, Par. 3; dieser Sachverhalt ist auch vom Dekret des Präsidenten der Republik vom 2. Dezember 1956, Nr. 1666 geregelt, das die Ordnung zur Umsetzung von Artikel VII des Londoner Abkommens enthält). Diese Vorschrift gewährleistet bekanntlich, dass die Mitglieder des Militär-Personals, die eine Straftat während der Durchführung ihrer Aufträge begehen, der Gerichtsbarkeit des Ursprungsstaates und nicht des Staates, in dem die Straftat begangen wurde, unterstehen. Dasselbe Abkommen sieht auch vor, dass der Aufenthaltsstaat den Ursprungsstaat um Verzicht auf die Gerichtsbarkeit ersuchen kann (Artikel VII, Par. 3, S. c). Das Londoner Abkommen enthält auch eine wichtige Vorschrift bezüglich der Aufteilung, zwischen Ursprungsstaat und Aufenthaltsstaat, der Belastungen eines Schadensersatzes aus dienstbezogenen Handlungen (Artikel VIII). Wie unten ausführlicher erläutert wird, sind diese Aspekte alle im Cermis-Unglück hervorgekommen.

Anlässlich des Cermis-Unglücks und vor allem nach den die Verantwortlichen der Tragödie freisprechenden Urteile des Militärgerichtes der Vereinigten Staaten, wurden schwere Kritiken sowohl in Italien als auch in den Zugehörigkeitsländern der Opfer gegen die vom Londoner Abkommen vorgesehene Regelung, und insbesondere gegen den Grundsatz des Gerichtsbarkeitsausschlusses erhoben. Anders gesagt, wurde behauptet, dass der Grundsatz der Immunität von der Gerichtsbarkeit in manchen Fällen zur Garantie der Immunität von der Verantwortlichkeit werden könnte (auch darauf wird man zurückkommen, unten, Par. 2.1 dieses Teiles).

Bezüglich der Abkommen zur Umsetzung der Konventionen allgemeinen Charakters, wurde erläutert, dass sie zahlreich sind und dass sie meistens von den Regierungen bilateral abgeschlossen wurden. Es handelt sich um äusserst technische Vereinbarungen über die Nutzung von Installationen und Infrastrukturen, die sich in alliierten Ländern befinden. Hinsichtlich der Arbeiten der Enquete-Kommission sind hauptsächlich die zwischen Italien und den Vereinigten Staaten abgeschlossenen Abkommen von Bedeutung. Das Cermis-Unglück hat eine Beschleunigung des negotialen Prozesses zur Revision und Anpassung dieser bilateralen Vereinbarungen mit den Vereinigten Staaten bewirkt, bis zum Bericht der bilateralen Kommission Tricarico-Pruher von 1999 (s. unten, Par. 2.1 dieses Teiles).

Die von besagten völkerrechtlichen Verträgen betrachteten Argumente sind verschiedenartig. Hinsichtlich der Arbeiten der Enquete-Kommission sind hauptsächlich folgende Informationen von erheblicher Bedeutung: die Struktur, die Organisation und die Nutzung der militärischen Stützpunkte und der Installationen der Mitgliedstaaten der NATO (unten, folgender Par.); die Fragen der zivilen Gerichts-

barkeit und allgemein des Status der auf ausländischem Gebiet stationierenden und tätigen Streitkräfte und die die völkerrechtliche Verantwortlichkeit der Aufenthaltsstaaten und der Ursprungsstaaten der Truppen. Die diesbezogenen Vorschriften des Londoner Abkommens wurden auch erforscht, um den Schadensersatz, die Liquidierungsformen und das entsprechenden verantwortlichen Subjekt bestimmen zu können (unten, Par. 2.1 und 2.2 dieses Teiles). Besonders eingehend wurden auch die Revision und die Revisionsentwürfe der Abkommen bezüglich obiger Materien betrachtet (unten, Kapitel 6 dieses Teiles und Teil VI).

1.3 Die Struktur, die Organisation und die Nutzung der militärischen Stützpunkte und Installationen der Mitgliedstaaten der NATO

Die Enquete-Kommission konnte gründlich die Art und die Rolle der internationalen Abkommen über die Organisation und die Nutzung der militärischen Stützpunkte und Installationen der Mitgliedstaaten der NATO untersuchen, wie sie sich insbesondere aus den bilateralen zwischen Italien und den Vereinigten Staaten abgeschlossenen Vereinbarungen erweisen. Erheblich hilfreich waren die sowohl von der Präsidenz des Ministerrates (der im Laufe der von der Staatsanwaltschaft Trient durchgeführten Ermittlungen einige früher geheimgehaltene Akten veröffentlicht hat, wie einige Teile vom BIA von 1954) als auch von den verhörten Militärbehörden erhaltenen Informationen.

Aus den eingeholten Informationen erweist sich ein komplexer, äusserst technischer Normenrahmen, der hauptsächlich aus Vereinbarungen unter Militärorganen besteht und der in Vergangenheit auch ohne formelle Anpassungsverfahren der inneren Rechtsordnungen Umsetzung gefunden hat. In der Praxis der Verhältnisse unter Mitgliedstaaten einer Militärallianz werden nämlich oft Vereinbarungen abgeschlossen, zur Umsetzung anderer früher abgeschlossener Abkommen, die ausdrücklich eine spätere internationale detaillierte oder technische Regelung vorsahen. Diese detaillierte oder technische Regelung wird nahezu immer den formellen Verfahren aus Zweckmässigkeitsgründen entzogen. Das Einvernehmen der Parteien des früheren Abkommens, die zuständigen Nationalbehörden zum Abschluss der späteren detaillierten, technischen oder Umsetzungs-Vereinbarungen, in Anlehnung an das erste Abkommen, zu befugen, bewirkt, dass diese späteren Vereinbarungen auf einer vereinfachten Weise abgeschlossen werden können. Wie bekannt, treten diese auf vereinfachter Weise abgeschlossenen Vereinbarungen durch die blosse Unterfertigung des Textes seitens der Bevollmächtigten in Kraft, während die formgebundenen Abkommen die Ratifizierung des Staatsoberhauptes und manchmal die Autorisation des Parlaments (Art. 80 und 87 ital. Verf.) erfordern. Man kann auch nicht einwenden, dass die auf vereinfachter Weise abgeschlossenen Vereinbarungen keiner angemessenen Bekanntmachung geniessen, da schon seit 1984 alle von unserem Land abgeschlossenen Abkommen (und daher auch die auf vereinfachter Weise abgeschlossenen Vereinbarungen) in dem Nationalen Gesetzblatt veröffentlicht werden müssen.

In diesem besonderen Zusammenhang hat sich während der Verhöre das *Memorandum* vom 2. Februar 1995 bezüglich der Nutzung von Einrichtungen und Infrastrukturen durch die US-Streitkräfte in Italien als besonders wichtig erwiesen. Im *Memorandum* wird die Zweckmässigkeit erläutert, « die Abfassung der technischen Vereinbarungen bezüglich der Umsetzungsverfahren des BIA für alle Installationen und/oder Infrastrukturen und für die Rückgabemodalitäten derselben zu vereinheitlichen. . . ». Zu diesem Zweck verpflichten sich die Vertragspartner, im Rahmen der bestehenden Hauptabkommen, technische Vereinbarungen für alle Installationen und/oder Infrastrukturen abzuschliessen (die Formulare dieser Vereinbarungen sind dem *Memorandum* beigelegt und bilden dessen wesentlichen Bestandteil).

Die Formulare besagter technischer Vereinbarungen bestätigen, dass die von den Vereinigten Staaten benutzten Stützpunkte in unserem Land bisher einer doppelten Kontrollform unterstanden, die von den amerikanischen und von den italienischen Militärbehörden durchgeführt wurde. Die Kommandanten der Stützpunkte sind italienische Militärs, aber sie haben keine substantielle Kontrollbefugnis über die amerikanischen Tätigkeiten, denn sie entscheiden bloss über Zahl und Zeitplan der Flüge und über Flugverkehr. Die militärische Kontrolle über das Personal, die Ausstattung, die von den Vereinigten Staaten veranlassten Tätigkeiten fallen unter die Zuständigkeit des amerikanischen Kommandanten. Was das Personal anbetrifft, verweisen die Formulare der technischen Vereinbarungen auf die Vorschriften des Londoner Abkommens.

Um die Aufteilung der Aufgaben zwischen dem italienischen und dem amerikanischen Kommandanten der Stützpunkte besser zu verstehen, ist das o.e. am 14. Und 15. Dezember 1995 zwischen Italien und der NATO abgeschlossene *Memorandum* besonders wichtig. Es setzt folgendes fest: « die Kräfte der SN (*Sending Nation*) werden die Gesetze der HN (*Host Nation*, oder in diesem Fall die italienischen Gesetze) respektieren »; diese Gast-Streitkräfte « werden die italienischen Zivil-, Straf- und Sicherheitsgesetze respektieren »; in der Anlage I-D, wesentlicher Bestandteil des *Memorandum* wird der italienische Kommandant als « Kommandant der Installation/des Stützpunktes der Luftwaffe » bezeichnet, der « seine Befehlskraft auf die Gesamtheit der Installation/des Stützpunktes behält und die Luftwaffe örtlich vertritt »; es bestimmt auch folgendes: « Die Installation/des Stützpunktes untersteht der italienischen Führung », « der Kommandant der Gast-Abteilung übt volle Befehlskraft auf das Personal, die Ausstattung und die Operationen der Gast-Abteilung aus. Er koordiniert mit dem italienischen Kommandanten alle wichtigen Tätigkeiten. . . ». « Der italienische Kommandant benachrichtigt den Kommandanten der Gast-Abteilung über alle wichtigen Nationaltätigkeiten. Im Fall, dass er erachtet, dass die italienischen Rechtsnormen von der Gast-Abteilung nicht respektiert werden, wird der italienische Kommandant den Kommandanten der Gast-Abteilung informieren und die Oberen italienischen Behörden um Stellungnahme ersuchen »; « der italienische Kommandant ist freien Zutritt zu allen Stellen der Einrichtung, ohne irgendwelche Einschränkung, um seine Aufgaben zu erfüllen. Der

italienische Kommandant interveniert beim Kommandanten der Gast-Abteilung, damit er sofort die offensichtlich die geltenden Vorschriften verletzenden Tätigkeiten unterbricht », « Der italienische Kommandant ist der offizielle Vertreter der Einrichtung oder des Stützpunktes und übt alle Koordinierungs-Funktionen mit den externen lokalen Militär- und Zivilbehörden aus ». Dieselbe Anlage I-D bestimmt durch Artikel 17 folgendes: « Die Planung und die Durchführung aller Tätigkeiten der Ausbildung und der Operationen sollen gemäss der zivilen und militärischen im spezifischen Bereich geltenden Rechtsordnung des Gastgeberlandes durchgeführt werden ».

Nach der Tragödie von Cavalese haben die italienischen und die amerikanischen Behörden operative Flugsicherheits-Massnahmen angewendet und verwirklicht, um dann die Verhandlung zu veranlassen, die zum Bericht Tricarico-Prueher geführt hat. Diese Massnahmen umfassen: neue Einschränkungen der Mindestflughöhen, Radioverbindungen mit den Kontrolleuren des Flugverkehrs auf italienischem Gebiet, Informationssitzungen unter der Leitung der italienischen Luftverkehrskontrolle und Anwendung der italienischen Karten für die Flugplanung. Auch über solche Massnahmen wird unter berichtet, Par. 6.2 dieses Teiles des Berichtes.

2. DAS PROBLEM DES GERICHSBARKEITS-VORBEHALTES

2.1 *Bezugsregelung*

Bis zum zweiten Weltkrieg bestand eine wichtige Denkweise, die einerseits von der Rechtssprechung über die Rechtslage der Streitkräfte auf ausländischem Gebiet beglaubigt wurde, nach der « *any public armed force, whether on land or sea, which enters the territory of another nation with the latter's permission enjoys extraterritorial status* ». Diese Einstellung, die eine Art absoluter Immunität der Militärs und des Zugehörigkeitsstaates von der Gerichtsbarkeit des Aufenthaltsstaates begründet, wurde in der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg überholt. Das Normensystem des Londoner Abkommens von 1951 bestimmte ohne zu zögern, als es eine für die Erfordernisse der Interessen der verschiedenen betroffenen Staaten und für die inzwischen eingetretene Praxis konsequente Regelung zu schaffen beabsichtigte, wie aus den Vorbereitungsarbeiten klar zu entnehmen ist:

a) die absolute Immunität der ausländischen Militärs ist von keiner Norm des internationalen Gewohnheitsrechts anerkannt;

b) auch die ausländischen Militärs sollen die Gesetze und die spezifischen, für die Ausübung ihrer Tätigkeiten relevanten Normen des ausländischen Aufenthaltsstaates respektieren: daher sind auch sie « *subject to local laws* ». Bedeutend ist auch, dass in der amerikanischen Rechtsordnung, und insbesondere im Artikel 134 des *Uniform Code of Military Justice* (UCMJ), vorgesehen ist, dass die Verletzung der internen Normen des Aufenthaltsstaates als Verletzung der internen Normen des Ursprungsstaates erachtet werden soll, mit der Folge, dass

die Verletzung der internen Normen des Aufenthaltsstaates als Verletzung auch der internen Normen des Ursprungsstaates erachtet wird (13);

c) dem Aufenthaltsstaat steht die Ausübung der Gerichtsbarkeit über die Verhalten der ausländischen Militärs auf seinem Gebiet zu, wenn sie seine Normen verletzen. Diese Ausübung leidet ausserdem gewöhnlich an Beschränkungen und Unterbindungen, wenn auch der Ursprungsstaat dieselben Verhalten sanktioniert und in einigen vom Londoner Abkommen vorgesehenen und manchmal von den Staaten in den Abkommen präzisierten Fällen, wobei der Aufenthaltsstaat die Anwesenheit der ausländischen Truppen auf seinem Gebiet billigt;

d) die Ausübung der ausschliesslichen Gerichtsbarkeit des Ursprungsstaates ist jedenfalls rechtmässig, für die von seinen Militärs im Aufenthaltssaat begangenen Straftaten, jedoch nur zum Schutz der Ansprüche des Ursprungsstaates, die im Aufenthaltssaat nicht von Bedeutung sind (Verrat, Sabotage, Verletzung von Staatsgeheimnissen) (14).

Aufgrund dieser Prinzipien wurde von den Staaten eine objektive Bewertung unternommen und dabei das Kriterium angewendet: « man darf die Ansprüche seiner Militärs nicht geltend machen, die man selbst nicht bereit ist, zugunsten der auf seinem Gebiet tätigen Militärs eines anderen Staates anzuerkennen » (Gegenseitigkeitsprinzip); darauffolgend wurde eine detaillierte und komplexe Vertragsregelung des unter (c) beschriebenen Sachverhaltes vorgenommen, um eine streitige und gleichzeitige Ausübung der Gerichtsbarkeit des Ursprungsstaates und des Aufenthaltssaates zu vermeiden.

Diese Regelung, die nach standardisierten Maßstäben angewendet wurde, bezweckt die Anerkennung der « prioritären Gerichtsbarkeit » seitens des Ursprungsstaates der Militärs oder seitens des Aufenthaltsstaates, je nach den jeweiligen verletzten Ansprüchen oder je nach den Tätigkeiten (in Verbindung, oder nicht, mit der Erfüllung von « *official*

(13) Besonders interessant ist die Erwägung der amerikanischen Rechtslehre über die Tragweite und über die Rechtsfolgen der Anwendung von Artikel 134 des UCMJ: This catch-all provisions grants criminal jurisdiction over "all disorders and neglects to the prejudice of good order and discipline in the armed forces" and "all conduct of a nature to bring discredit upon the armed forces". By interpreting Article 134 of the UCMJ broadly, the United States has the ability to deny exclusive jurisdiction to the receiving State for virtually any crime committed by its military. One of the main policies behind the expansion of Article 134 was to reduce the scope of foreign criminal jurisdiction over U.S. forces. By expanding Article 134 to include all, or at least the majority of criminal offences committed by its military force in the receiving state, the United States has been able to retain criminal jurisdiction (albeit concurrent jurisdiction) over its military stationed in foreign countries" (K.C. PRIEST-HAMILTON, Who really should have exercised jurisdiction over the military pilots implicated in the 1998 Italy Gondola Accident?, in 65 Journal of Air Law and Commerce, summer 2000, SS. 619-620)

(14) Höchst interessant sind, bezüglich der Position einiger wichtigen Mitgliedstaaten der Atlantikallianz über den Gerichtsbarkeitsausschluss des Aufenthaltsstaates der Militärs von alliierten Staaten, die Schlussfolgerungen einer Forschung über die deutsche und britische Regelung und die von Deutschland und Grossbritannien abgeschlossenen Vertragsnormen. Insbesondere besagt diese Forschung, dass der Aufenthaltsstaat u.U. seine Gerichtsbarkeit noch weiter einschränken kann, sogar wenn er nach dem Londoner Abkommen zuständig ist.

duties »), innerhalb der die Verletzung begangen wurde. Es ist ein System, das die Anwendung in diesem Gebiet von Kriterien der Gerichtsbarkeits-Ausübung veranlasst, die sowohl zum Ausschluss der Gerichtsbarkeits-Streitigkeiten als auch zur Wahrnehmung des Prinzips *ne bis in idem* gerichtet sind.

Dieses Normensystem erweist sich als abweichend gegenüber dem allgemeinen Grundsatz von Artikel 6 ital. StGB, nach dem « jeder, der im Staatsgebiet eine Straftat begeht, nach italienischem Recht bestraft wird. . . ». Die Abweichung vom Territorialitätsprinzip und die darauffolgende « prioritäre Gerichtsbarkeit des Ursprungsstaates » unter Ausschluss der Gerichtsbarkeit des Aufenthaltsstaates (mangels Verzicht des Ursprungsstaates) ist ausdrücklich vorgesehen, in Bezug auf Straftaten « *accomplis dans l'exécution du service* » oder « *committed in the performance of an official duty* ». Es handelt sich um einen Umstand, der zwar nur nach einer gründlichen Prüfung der verschiedenen Eigenschaften der einzelnen Sachverhalte anwendbar ist, jedoch auf Kriterien beruht, die eine vernünftige und gerechte Angleichung der verschiedenen im Spiel stehenden Interessen gewährt und die Ausübung der Gerichtsbarkeit des Aufenthaltsstaates gegenüber der des Ursprungsstaates mit den Prinzipien des internationalen Gewohnheitsrechts über die Immunitäten der ausländischen Staaten im Gebiet eines Gastgeber-Staates in Übereinstimmung bringt. Es handelt sich um ein in der völkerrechtlichen Praxis konsolidiertes Kriterium, das einen geeigneten Maßstab in Anspruch nimmt, das die Auswertung der erheblichen Interessen bezüglich der Ausübung der Gerichtsbarkeit gestattet.

Besagtes Kriterium könnte vielleicht nicht völlig gebilligt werden und man kann daher die Anwendung eines anderen, weiteren, oder engeren, oder genaueren Kriteriums vorziehen, wie unten erläutert wird. Behaupten kann man jedenfalls nicht, dass dieses im vorliegenden Fall aufgrund der dementsprechenden Normen angewendete Kriterium unvernünftig und nicht in Übereinstimmung mit den Hauptelementen der völkerrechtlichen Praxis sei. Umso mehr, weil die neuen Formen der Internationalisierung der Staatentätigkeiten erfordern, die gebietsbezogenen zugunsten der flexiblen, mehr « funktionellen » Lösungen zu verlassen und die Gerichtsbarkeit des States anzuwenden, in dem die Straftat begangen wurde. Diese funktionelle Lösung ist auch vorzuziehen, weil aus ihr die internationale Verantwortlichkeit des Ursprungsstaates des öffentlichen Beamten entsteht (mit den selbstverständlichen Folgen bezüglich der « Zahlungsfähigkeit » des Täters und daher des Schadensersatzes). Eine streng gebietsbezogene Lösung könnte die Gerichtsbarkeit des Aufenthaltsstaates begünstigen, aber würde die Verantwortlichkeit des Ursprungsstaates beschränken und demselben erlauben, sich der internationalen Verantwortlichkeit zu entziehen.

Es handelt sich nun darum, zu prüfen, ob die von den in der Operation Cermis eingesetzten Militärs durchgeführte Tätigkeit eine dienstbezogene ist, wofür die prioritäre Gerichtsbarkeit des Ursprungsstaates nach den obigen Kriterien vorgesehen ist.

Im vorliegenden Fall, wie bekannt, hat die amerikanische Regierung behauptet, die Tätigkeit der Operation Cermis vom Flugzeug EA6B *Prowler*, benannt EASY 01, vom 3. Februar 1998 sei dienstbe-

zogen und daher von der «prioritären Gerichtsbarkeit» des Ursprungsstaates gedeckt, trotz folgender Umstände: (a) der Flug war entgegen den spezifischen nationalen damals aufgrund des *Memorandum* von 1993 und des *Technical Agreement* von 1994 geltenden Vorschriften, und (b) der Flug wurde rechtswidrig in einen Flugplan «eingefügt»- nach den Erörterungen im Laufe der Arbeiten der Enquete-Kommission –, der eine ansässige Abteilung betraf, welche gerade aufgrund ihrer Ansässigkeit die Eigenschaften des Operations-Gebietes sehr gut kennt.

Die italienische Regierung war sich wohl dessen bewusst, wollte jedoch trotz der Umstände die «prioritäre» amerikanische Gerichtsbarkeit anerkennen, worauf sie andererseits erfolglos den Verzicht zugunsten der italienischen Gerichtsbarkeit beantragt hatte.

Obwohl die italienische Regierung anerkannt hat, dass die Straftat während der Ausübung eines «*official duty*» begangen wurde, obliegt dann der rechtssprechenden Gewalt des italienischen Staates die Erwägung über den Ausschluss der italienischen Gerichtsbarkeit zugunsten der amerikanischen Gerichtsbarkeit. Die endgültige Entscheidungskraft bei der Auslegung der Abkommen bezüglich Gerichtsbarkeits-Ausübung obliegt nämlich den nationalen Gerichten (eben nicht den Regierungsorganen). In der amerikanischen Rechtsordnung, obwohl die Regierungsentscheidungen über internationale Beziehungen für die Richter verbindlich sind, wird anerkannt (Par. 326.2 des *Restatement of the Law Third* über «*foreign relations*»), dass bezüglich der besagten Auslegung die «*final authority*» den nationalen Richtern zusteht, obwohl diese «*give great weight to an interpretation made by the Executive Branch*» sollen.

Im vorliegenden Fall, andererseits, handelte es sich anscheinend zweifelsfrei um ein «*official duty*», das von der prioritären Gerichtsbarkeit des Ursprungsstaates gedeckt ist. Diesbezüglich ist es schon bemerkenswert, dass die Operation als solche vom Ursprungsstaat bezeichnet wurde, in deren Laufe der Unfall geschehen ist. Diese Bezeichnung und Anerkennung sind nämlich wenigstens als erheblich von den meisten Staatsordnungen des NATO-Systems erachtet: zum Beispiel, in England begründet die Bescheinigung einer Tätigkeit als eine, die bei der Ausübung eines «*official duty*» durchgeführt wurde, schon «*sufficient evidence*» dieses Umstandes, soweit kein gegenteiliger unzweideutiger Beweis erbracht wird. Ähnlicherweise sollen in Deutschland die Gerichte den Inhalt solcher Bescheinigungen in Anspruch nehmen und nur ausnahmsweise kann die unwirksame Beweiskraft bestritten werden, und nur nach einer Gegenüberstellung über die dafürsprechenden Umstände mit den Regierungsvertretern und den diplomatischen Vertretern des Ursprungsstaates. In anderen Fällen erhält die Bescheinigung (oder die Anerkennung) seitens des Ursprungsstaates eine sogar höhere Bedeutung: zum Beispiel, die Türkei erachtet die Bescheinigung des Ursprungsstaates «*determinative*» und Frankreich (kraft eines vom Justizministerium erlassenen Rundschreibens) schreibt der vom

Ursprungsstaat erlassenen Bescheinigung identische Wirksamkeit zu, wenn sie von einem « *staff judge advocate or legal officer* » abgefasst und unterfertigt ist.

Jedenfalls (abgesehen von der Beweiskraft, die man der Anerkennung seitens der Vereinigten Staaten der in Frage stehenden Operation als « *service rendered in the performance of an official duty* » zuschreiben will) scheinen die aus der Durchführung der Operation hervorgekommenen Elemente zu bestätigen, dass es sich wirklich um eine während der Ausübung eines « *official duty* » durchgeführte Operation handelt. Trotz der unsicheren Hinweise der Vorbereitungsarbeiten und der spezifischen Stellungnahmen der italienischen Delegation (die auf die Einschränkung der Fälle der Feststellbarkeit eines dienstbezogenen « *official duty* » gerichtet waren), kann man lediglich erläutern, dass die spezifischen objektiven Umstände, die aus verschiedenen Verhörungen entnommen wurden, die Dienstbezogenheit der Operation Cermis als « *official duty* » bestätigen. Die angewendeten Mittel, ihre Eigenschaften, die Genehmigung ihres Gebrauches und dieselbe spezifische offizielle Bezeichnung des Fluges bestimmen den Umstand der Durchführung eines « *official duty* », obwohl die Operation bei dieser Gelegenheit « *outside of the authorized time and space limits* » durchgeführt wurde und die anfangs dieses Kapitels erwähnten Vorschriften verletzte (15).

Auch die spezifische Rechtssprechungs-Vergleichung bezüglich des Londoner Abkommens scheint dafür zu sprechen. Desgleichen gilt auch die Rechtssprechung bezüglich anderer Umstände, wobei ähnliche oder sogar identische Lösungen hervorkamen, wie diejenigen im NATO-Vertrag angewendeten. Um eine Handlung eines Staatsorgans auf die öffentliche Funktion zurückführen zu können, ist der Umstand unerheblich, dass « das Organ seine Zuständigkeit überschritten hat oder die Anweisungen für seine Tätigkeit übertreten hat ». Diese Zurückführbarkeit auf die öffentliche Funktion kann nur vermieden werden, wenn das Verhalten der ausländischen Organe « von sich aus . . . völlig dienstfremd oder die Fachkenntnis des Organs offensichtlich ist ». Im vorliegenden Fall bestehen diese Umstände sicherlich nicht.

Trotz einiger Gegenelemente erweisen die Umstände des vorliegenden Falles objektive Begründungen für die Erachtung des Verhaltens der amerikanischen Militärs als « *official duty* », mit allen aus den Vorschriften des Londoner Abkommens entstehenden Folgen.

De jure condendo ist es erforderlich, die eine Straftat « *committed in the performance of an official duty* » bezeichnenden Umstände besser zu bestimmen. Und diese Bestimmung sollte einheitlich seitens aller U.E.-Mitgliedstaaten in einer gemeinsamen Verhandlung mit den Vereinigten Staaten erfolgen. Erst recht hinsichtlich der Erweiterung der U.E.-Zuständigkeiten bezüglich Sicherheit und Verteidigung und des Einbezuges in die E.U. des sogenannten « dritten Pfeilers », wenigstens bezüglich der Ausübung der Zivil-Gerichtsbarkeit (Artikel 65 CE-

(15) s. oben, anfangs dieses Paragraphen

Vertrag), die, wie unten erläutert, eng mit derselben Bezeichnung der Tätigkeit als « *official duty* » verbunden ist (16).

2.2 Die Feststellung des Schadens, der Liquidierungsformen und des entsprechenden verantwortlichen Subjektes

Der Umstand, dass es sich im vorliegenden Fall um eine bei der Ausführung eines « *official duty* » durchgeführte Operation handelte, wie oben erwähnt, ist auch zur Feststellung des Schadens, der Liquidierungsformen und des entsprechenden verantwortlichen Subjektes von Bedeutung.

Das Londoner Abkommen liefert bezüglich der Ansprüche der infolge von « *official duty* »-begründeten Operationen beschädigten Dritten spezifische Anweisungen. Solche Anweisungen sind jedoch bekanntlich oft zugunsten anderer vereinfachter Lösungen nicht ausdrücklich befolgt, wie es eben im Fall des Cermis geschehen ist.

Was spezifisch die Zivil-Gerichtsbarkeit anbelangt, können nach allgemeiner Meinung der Ursprungsstaat und daher sein Organ, das bei einer während der Ausübung eines « *official duty* » durchgeführten Operation eine Straftat begangen hat, unter den vorgenannten Umständen, sich auf den « Gerichtsbarkeits-Ausschluss » berufen. Diese Stellung wurde auch vom ital. Kassationshof im vorliegenden Fall bestätigt (Kass. Vereinte Zivilsenate, 3. August 2000, Nr. 530, Präs. Vela, Verf. Olla, Präsidenz des Ministerrates v. Italienische Gewerkschaft Transportarbeiter – C.G.I.L.). Und gerade aufgrund dieser Behauptung hat das Londoner Abkommen einige spezifische Vorschriften vorgesehen (Artikel VIII, Spez. Par. 5), um die Formen und Kriterien der Liquidierung des von jedem Subjekt (und mit jeder Staatsangehörigkeit) auf dem Gebiet des Gastgeber-Staates erlittenen Schadens festzustellen und um zu vermeiden, dass aufgrund der Anwendung obiger Immunitäten die Schadensersatzansprüche unerfüllt bleiben.

Der Ablauf der Liquidierung des von Dritten erlittenen Schadens kann in kurzen Zeiten zum günstigen Ausgang geführt werden und sieht ein Verfahren vor, das die Beeinträchtigung der Mitwirkung mit der Verteidigung vermeidet und die negativen Folgen auf ein Minimum verringert, die sich auf die politischen Aspekte auswirken könnten. Gerade in dieser Perspektive unternehmen beide Staaten selbständige Ermittlungen über das Geschehnis und tauschen sich gegenseitig Informationen aus. Es soll festgestellt werden, auch zivilrechtlich gesehen, ob die Verantwortlichkeit für den Unfalls ausschliesslich dem Ursprungsstaat der Militärs auferlegt werden kann oder nicht. In den

(16) Nach Artikel 65 des CE-Vertrages "Die Massnahmen im Bereich der gerichtlichen Mitwirkung in Zivilsachen mit grenzenüberschreitenden Verflechtungen, die nach Art. 67 und zum Zweck der besseren Ablaufweise des Binnenmarktes zu ergreifen sind, schliessen ein: a) die Besserung und Vereinfachung: - des Systems der Zustellung im Ausland von gerichtlichen und aussergerichtlichen Akten; - der Mitwirkung bei der Beweisaufnahme; - der Anerkennung und der Vollstreckung der Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen, einschliesslich der aussergerichtlichen Entscheidungen.; b) die Förderung der Vereinbarkeit der in den Mitgliedstaaten bei Normen- und Gerichtsbarkeitskollisionen anwendbaren Regeln; c) die Beseitigung der Hindernisse im korrekten Ablauf der Zivilprozesse, eventuell durch die Förderung der Vereinbarkeit der in den Mitgliedstaaten anwendbaren Zivilprozessordnungen".

jeweiligen beiden Fällen unterscheiden sich offensichtlich die Kriterien der finanziellen Belastung des Schadensersatzes.

Im vorliegenden Fall jedenfalls erwiesen die Vereinigten Staaten, gerade aufgrund und infolge der Mitwirkung bei der Durchführung der Ermittlungen über Verantwortlichkeiten und Ursachen, keine Unsicherheit über die offene und öffentliche Anerkennung ihrer ausschliesslichen Verantwortlichkeit sowie die offenkundige Verletzung seitens ihrer Militärs der geltenden Vorschriften über die Tiefflüge und der in diesen Fällen zu berücksichtigenden normalen Vorsichtsregeln. Gerade aufgrund dieser Anerkennungen übten dieselbe amerikanische Presse und die öffentliche Meinung einen Druck aus, damit die Regierung der Vereinigten Staaten einen angemessenen Schadensersatz für alle in verschiedener Weise Beschädigten gewährleistete. Eine dementsprechende Parlamentsinitiative wurde dem Senat der Vereinigten Staaten vorgelegt (Sen. Robb), um Vorschüsse und Ergänzungen der vom Londoner Abkommen vorgesehenen Beträge zu gewähren. Dieser Betrag hätte direkt, völlig und sofort von der Regierung der Vereinigten Staaten an die Familien der Opfer erstattet werden sollen. Es ist sehr bedeutend, dass die höchsten Behörden von « *strategic compensation* » gesprochen haben (17).

Zwar wurde dieser Vorschlag nicht endgültig genehmigt. Jedoch hat er einen positiven Widerhall in den meisten NATO-Ländern gehabt. Und dieser Vorschlag, zusammen mit der innerhalb und ausserhalb der amerikanischen Ordnung erweckten Zustimmung, hat sicherlich eine schnelle und befriedigende finanzielle Lösung der an die Familien der Opfer nach den Bestimmungen des Londoner Abkommen zu erstattenden Schadensersatzbeträge begünstigt; Artikel VIII des Londoner Abkommens teilt den zu erstattenden Betrag zwischen dem Ursprungsstaat (75%) und dem Aufenthaltsstaat (25%) auf, aber im vorliegenden Fall wurden andere und erheblich höhere Schadensersatz-Maßstäbe, als diejenige in anderen ähnlichen in Italien geschehenen Fällen angewendet (mit den selbstverständlichen schweren Kritiken bezüglich des in ähnlichen Fällen, wie derjenige des Cermis-Unglücks erstatteten Betrages, der normalerweise gering ist).

Man kann wohl behaupten, dass die obige Initiative für den zu befolgenden Weg sehr bedeutend war, um das aktuelle Normensystem des Londoner Abkommens zu bessern. In den schwersten Fällen, und vor allem wenn die Militärs gesetzwidrig oder gegensätzlich der vereinbarten Verfahren, der angewendeten Empfehlungen – oder der Regeln der normalen Berufsmässigkeit – während der Ausführung eines « *official duty* » gehandelt haben, sollte die Verantwortlichkeit des Ursprungsstaates bei der Erstattung des Schadensersatzes gänzlich sein (ohne die 25%-Beteiligung des Aufenthaltsstaates). Dies ist aber nicht alles. In diesem Fall sollte die Erstattung des Schadensersatzes nach den für den Beschädigten günstigsten Kriterien erfolgen, unter

(17) REISMAN and SLOANE, The Incident at Cavalese and Strategic Compensation, in American Journal of International Law, 2000, S. 505 ff.

nenen, die in der Rechtsordnung des Aufenthaltsstaates und in der Rechtsordnung des Ursprungsstaates angewendet werden. In diesem Fall muss die Rolle des Aufenthaltsstaates folgende sein: (a) jedenfalls die Erstattung des Schadensersatzes nach obigen Kriterien garantieren; (b) die Beilegung der verschiedenen Streitigkeiten gegenüber den Familien der Opfer und den anderen Beschädigten unterstützen und (c) die eventuellen Verantwortlichkeiten des Ursprungsstaates der Militärs im obigen erschwerten Mass ermitteln und feststellen.

Bezüglich letzterer Erwägung sollte der Beschädigte sich direkt an die ausländischen Militärbehörden, durch die zuständigen (im NATO-System bereits vorgesehenen) Schlichtungs-Organen ad hoc und nach weiter vervollkommnungsfähigen Verfahren, wenden können.

3. DAS PROBLEM DER ANPASSUNG DER NATIONALEN ZIVIL- UND STRAFRECHTSORDNUNG

Neben den Fragen der internationalen Rechtsordnung hat die Enquete-Kommission sich das Problem einiger Änderungen der nationalen Zivil- und Strafrechtsordnung gestellt, die einen besseren Schutz vor ähnlichen Geschehnissen wie dasjenige des Cermis gewährleisten können.

Nach dem Erachten der Enquete-Kommission könnten einige Gesetzgebungseingriffe vorgeschlagen werden, die hier folgend vorgebracht werden.

3.1 *Eingriffe auf Artikel 589 ital. StGB oder Abfassung von Artikel 589 bis*

Artikel 589 ital. StGB, der im Absatz 1 die fahrlässige Tötung bestraft, sieht im Absatz 2 einen erschwerenden Umstand vor, wenn besagte Tötung durch die Verletzung der Normen über die Verkehrsregeln oder der Normen der Arbeitsunfallverhütung begangen wird. Obwohl man früher gemeint hat, dass Absatz 2 des Artikels 589 ital. StGB einen selbständigen Straftatbestand begründete, ist es offenkundig, dass der Oberste Kassationshof bereits seit über zwanzig Jahren den zweiten Absatz des Artikels 589 ital. StGB als einen erschwerenden Umstand der Straftat der fahrlässigen Tötung erachtet (18). Um dann die Straftat laut Artikel 589 als erschwert zu betrachten, wenn sie durch Verletzung der Normen der Luftverkehrsregeln begangen wird, genügt es, sie ausdrücklich im Artikel 589 ital. StGB einzufügen, neben den bereits bestehenden Normen bezüglich Strassenverkehr und Arbeitsunfallwesen.

(18) Kass. Strafsachen vom 26/6/1975, in Kass. Strafsachen Mass. An., 1976, 704; Kass. Strafsachen Sen. III vom 5/7/1976, in Arch. Giur. Circ. e sinistri, 292.

Ähnlich leicht ist der eventuelle Zusatz eines selbständigen Absatzes bezüglich eines erschwerenden Umstandes zu dem Grundstraf tatbestand des ersten Absatzes von Artikel 589 ital. StGB, durch Einfügung zwischen dem zweiten und dem dritten Absatz von besagtem Artikel, der die Straftat ausdrücklich vorsieht, die die fahrlässige Tötung einer Person durch die Verletzung der Normen zur Regelung der Führung von Flugzeugen verursacht.

Besagter erschwerender Umstand könnte technisch als selbständige Straftat im Artikel 589 bis ital. StGB vorgesehen werden, unter Beibehaltung der obigen Erwägungen über die Beschreibung der Straftat.

Eine noch höhere Wirksamkeit, Sozialprägung und Schärfe könnte jedoch die Einführung eines selbständigen Straftatbestandes von fahrlässiger Tötung gewähren, die gleichwohl als Artikel 589 bis ital. StGB eingeführt werden könnte und die nicht die fahrlässige Tötung durch die Verletzung der Normen zur Regelung des Luftverkehrs sondern die fahrlässige Tötung durch die Führung von Flugzeugen betreffen könnte. In diesem Fall könnte man ausschliesslich das Bestehen der Verhaltens-Fahrlässigkeit feststellen (auch die allgemeine Fahrlässigkeit, also) und nur wegen Begehen durch eine Führung von Flugzeugen, ohne feststellen zu müssen, damit Artikel 589 bis ital. StGB Anwendung findet, dass die Straftat durch Verletzung der Normen zur Regelung des Luftverkehrs begangen wurde (spezifische Fahrlässigkeit). Diese Formulierung des eventuellen Artikels 589 bis ital. StGB würde ausserdem die Probleme vermeiden, die bezüglich Absatz 2 des Artikels 589 ital. StGB entstanden sind, die die Rechtssprechung durch die Feststellung lösen musste, dass das Bestehen der fahrlässigen Tötung nach Artikel 589 ital. StGB, Absatz 2 nicht unbedingt durch die Verletzung einer Norm des Verkehrsgesetzbuches, sondern einfach durch die Verletzung einer für den Strassenverkehr vorgesehenen Verhaltensnorm begründet wird (19) oder durch die Unterlassung einer geeigneten Massnahme zum Schutz des Arbeiters und nicht nur durch die Verletzung einer Unfallschutznorm (20).

3.2 Eingriffe auf Artikel 590 ital. StGB oder Abfassung von Artikel 590 bis

In den gleichen Formen und Änderungsmöglichkeiten des Artikel 589 ital. StGB könnte man auf Artikel 590 ital. StGB eingreifen.

Artikel 590 ital. StGB bestraft im ersten Absatz die fahrlässigen Körperverletzungen und erachtet im dritten Absatz als erschwerenden Umstand der Verursachung besagter Körperverletzungen die Verletzung der Normen bezüglich Strassenverkehr und Arbeitsunfallverhütung. Es würde genügen, dass man zur Begründung des erschwerenden Umstandes laut Artikel 590 ital. StGB feststellt, dass die Straftat durch Verletzung der Normen zur Regelung des Luftverkehrs begangen wurde, neben den bereits im dritten Absatz von Artikel 590 ital. StGB

(19) Kass. Strafsachen 17/2/1977, in Giust. Pen, 1977, II, 494.

(20) Kass. Strafsachen vom 18/11/1982, in Kass. Strafsachen Mass. Ann., 1984, 1429.

vorgesehenen Vorschriften über Strassenverkehr und Arbeitsunfallwesen.

Man kann auch einen selbständigen Absatz zwischen Absatz 3 und Absatz 4 einfügen, der einen erschwerenden Umstand des Straftatbestandes laut Absatz 1 von Artikel 590 ital. StGB und ausdrücklich das fahrlässige Verhalten bestimmt, das die Körperverletzung einer Person durch die Verletzung der Normen über die Regelung der Flugzeugführung verursacht.

Offensichtlich könnte besagter erschwerender Umstand technisch als selbständige Straftat in den Artikel 590 bis ital. StGB eingeführt werden, unter Beibehaltung der obigen Erwägungen über die Beschreibung der Straftat.

Besonders einschneidend könnte jedoch die Einführung eines selbständigen Straftatbestandes von fahrlässiger Körperverletzung sein, die gleichwohl als Artikel 590 bis ital. StGB eingeführt werden könnte und die fahrlässige Körperverletzung durch die Führung von Flugzeugen bestraft.

3.3 Die Haftpflicht für Luftfahrtschaden als alternative von der Feststellung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit unabhängige Strafbarkeitsform

Ohne lange Erörterung dieser Hypothese, möchte man jedenfalls kurz erläutern, dass unabhängig von den strafrechtlichen Änderungen die Verletzung eines Rechtsgutes eng mit dem erforderlichen Schadenersatz verbunden ist. In dieser Hinsicht ist es daher leicht, die Einführung einer zivilrechtlichen Norm vorzuschlagen, die den erforderlichen Schadenersatz vorsieht, wenn die Verletzung eines geschützten Rechtsgutes durch die Führung von Flugzeugen begangen wird.

Diese Lösung könnte u.E. ohne weiteres dort eingegliedert werden, wo die Durchführung von gefährlichen Tätigkeiten oder die Haftpflicht des Arbeitgebers für die von seinen Arbeitern dienstbezüglich verursachten Schäden vorliegen, und sollte als eine Form von « Kausalhaftung » erachtet werden: « wer aus einer Situation Nutzen zieht, haftet auch für deren Nachteile: *ubi commoda, ibi incommoda*. Es könnte auch von »Geschehens-Haftung gegenüber Verhaltens-Haftung«, um den Wortlaut von Trabucchi anzuwenden, die Rede sein.

Besagte Kausalhaftung für Flugtätigkeit, die zivilrechtlich keine solchen Präklusionen wie im strafrechtlichen Bereich eingehen würde, würde die Beschuldigung und daher die Belastung des Verantwortlichen des verursachenden Fluges mit der Schadenersatzforderung begründen. Daraus würde die Möglichkeit entstehen, wenn das Rechtsgut durch eine Flugtätigkeit eines ausländischen Flugzeuges verletzt worden ist, Zivilklage auf Schadenersatz gegen den Ursprungsstaat des Flugzeuges zu stellen, ohne die eventuellen, vielleicht aus vorübergehenden politischen Zweckmässigkeiten herrührenden, Grosszügigkeits- und Edelmuttaten abzuwarten.

Und dies ohne jegliche Notwendigkeit der Feststellung einer Verantwortlichkeit bei der Flugzeugführung, sondern allein durch den

einzigsten Tatbestand der gefährlichen, im Flug selbst enthaltenen Tätigkeit. Dadurch könnte der Schadensersatz auch wegen Force Majeure oder Zufälligkeit anerkannt werden, sollte es erforderlich sein.

Auf dieser Weise wird der Rechtsschutz auch im Fall von mangelnder Gerichtsbarkeit gewährleistet und die Strafbarkeit einer auf italienischem Gebiet auch von ausländischen Subjekten begangenen Tat erlangen, die die Ausübung der prioritären Gerichtsbarkeit seitens des Ursprungsstaates einwenden sollten.

Die Einführung einer Kausalhaftung zur zivilrechtlichen Sanktionierung auf obiger Weise des durch Flugtätigkeit verursachten Schadens würde bei Luftfahrtunfall zu den zwei folgenden Hypothesen führen:

- a) die Flugtätigkeit war auf ein « *official duty* » zurückzuführen;
- b) die Flugtätigkeit war nicht auf ein « *official duty* » zurückzuführen.

Im ersten Fall ist der Ursprungsstaat direkt für den Ersatz des Zivilschadens haftpflichtig, unabhängig von jedweder persönlichen Verantwortlichkeit des dem Ursprungsstaat Zugehörigen; im zweiten Fall würde die ausschliessliche italienische strafrechtliche Gerichtsbarkeit bestehen, um die von Artikel 27 Ab. 1 ital. Verf. vorgesehenen Verantwortlichkeiten festzustellen, sowie die Möglichkeit, die zivilrechtlichen Schadensersatzansprüche direkt gegen den Täter geltend zu machen.

In beiden Fällen, die letztendlich auch an die einzige Parteierklärung des Ursprungsstaates des Täters angewiesen werden könnten, würde die direkte Möglichkeit seitens des italienischen Staates bestehen, dass italienisches Recht Anwendung findet.

4. DIE REGELUNG DER FLÜGE

4.1 Allgemeines

Es werden hier die Tief- und Tiefstflüge in Betracht gezogen, die aufgrund der vielfältigen Aspekte unter verschiedenen Gesichtspunkten geprüft werden können. Insbesondere werden hier der Gesetzrahmen und die Planung- und Kontrollverfahren betrachtet.

Zuerst möchte man kurz einige Begriffe bezüglich des Luftverkehrs im allgemeinen und bezüglich des operativen Luftverkehrs, unter den die in Frage stehenden Flüge fallen, wiederholen. Dies auch aufgrund der Tatsache, dass Anpassungen, Änderungen und auch Einrichtungs-Neuregelungen im Laufe der Zeit in diesem Bereich vorgenommen wurden. Besagte Flüge, wie auch andere, unterstehen im Grunde bestimmten Regeln bezüglich der Durchführung, auch durch besondere organisatorische und operative Einrichtungen.

Was den Luftverkehr in unserem Luftraum anbetrifft, sind nach der geltenden Rechtsordnung zwei Arten von Luftverkehr zugelassen: der erste, « allgemeiner Luftverkehr » (GAT) benannt, betrifft die

Tätigkeit aller Zivilflugzeuge und einige Militärflüge, die die allgemeinen üblichen Regeln befolgen; der zweite, « operativer Luftverkehr » (OAT) benannt, betrifft nur Militärflugzeuge, die anderen und ganz bestimmten Regeln unterstehen. Das Zusammenleben beider Luftverkehrsarten wurde durch das Bestehen und die strenge Einhaltung dieser Regeln ermöglicht und wird durch ihre ständige Koordinierung gesichert, die sowohl die Erfüllung der Sicherheitserfordernisse ausnahmslos aller Flugzeuge als auch die Harmonisierung der besonderen Zielsetzungen und Erfordernisse der so unterschiedlichen Luftverkehrsarten, wie der zivile und der militärische, bezweckt. Diese Koordinierung wird ununterbrochen tag und nacht dank der Tätigkeit von regionalen Zivilämtern (Ämter der ATS, Luftverkehrs-Kontrolldienst) gesichert, wo auch Personal der Luftwaffe tätig ist (SCC/Luftwaffe – Kontroll- und Koordinierungsdienst der Luftwaffe). Jedoch hat die laufende Angleichung von verschiedenartigen, nicht immer vereinbaren Bedürfnissen, gegenüber der fortschreitenden Entwicklung der Zivilflüge und vor allem der Handelsflüge, die unvermeidliche Schaffung von neuen Flugbahnen, von Beistandsrouten und von reglementierten oder beschränkten Lufträumen veranlasst und darauffolgend die für die militärischen Flugmissionen verfügbaren Lufträume erheblich eingeschränkt.

Der GAT ist durch eine rechtskräftige und in einer Reihe von « Annexe » benannten Dokumenten der internationalen Organisation der Zivilluftfahrt (OACI) gesammelte Ordnung geregelt und benutzt schon lange eigene Dienste zum Flugbeistand und die entsprechenden Mittel (darunter die Kontroll- und Koordinierungsdienste auf verschiedenen Ebenen, bis zur Turmkontrolle; die Radar- und Telekommunikationssysteme, usw.), die von einer vom Transportministerium abhängenden Agentur (ENAV) geleitet sind. Bezüglich des Verkehrsumfanges besteht derselbe GAT hauptsächlich aus der Tätigkeit der Zivilflugzeuge, aber, wie gesagt, auch aus der der militärischen Flugzeuge. Mit letzteren können Flugmissionen als « GAT » durchgeführt werden, selbstverständlich unter der Bedingung der Einhaltung der jeweiligen Regeln. Dies geschieht jedes Mal, wenn es als erforderlich und mit dem Flugzweck vereinbar erachtet wird (zum Beispiel für die Transport-, die Verbindungs- und die Ausbildungsmissionen im allgemeinen, mit einem weiten Flughöhenspektrum, meistens von den tiefen bis zu den mittel-hohen).

Der OAT-Luftverkehr befolgt aus technischen und militärischen Gründen die obengenannten Regeln und Empfehlungen der OACI nicht, sondern andere auch sehr genaue Regeln und Verfahren, die von den zuständigen Militärorganen bestimmt werden und die Erfüllung der operativen Zielsetzungen der Luftwaffengruppen bezwecken. Im gesamten nationalen Luftraum fällt die Leitung der Kontroll- und Beistandsdienste für den OAT und der entsprechenden Mittel (darunter die Kontroll- und Koordinierungsdienste auf verschiedenen Ebenen und der Kontrolltürme; die Annäherungs-, Fund und Nothilfe- und Wetterkundendienste, zusammen mit den Radarsystemen der Luftverteidigungskette und Telekommunikationssysteme) unter die Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten der italienischen Luftwaffe. Insbe-

sondere stand den ROC (operativen Regionskommando; 1. ROC – Monte Venda/Padua und 3. ROC – Martina Franca/Taranto), die vor dem Cermis-Unfall existierten, zu, die OAT-Missionen im gesamten italienischen Luftraum zu befehlen (für die Flugzeuge und Hubschrauber unter der Befehlskraft derselben Luftwaffe) bzw. zu genehmigen (für die Flugzeuge und Hubschrauber ausserhalb der Befehlskraft der Luftwaffe).

Es soll erläutert werden, dass die spezifischen Befugnisse der ROC, nach ihrer Einstellung und bezüglich der hier betrachteten Aspekte zuerst vorläufig dem COA/COM (operatives alterniertes/mobil Zentrum) von Martina Franca verliehen und dann endgültig dem COFA-CO (Kommando Luftkräfte-operatives Zentrum) von Poggio Renatico/Ferrara übertragen wurden, wo sie gegenwärtig ausgeübt werden.

4.2 Die Normen und die Verfahren der Militärflüge. BBQ-Flüge. Einschränkungen

Zum Übergang von dem gerade beschriebenen allgemeinen Rahmen zu den die Regelung der Militärflüge näher betreffenden Normen, ist die Bezugnahme auf ein grundlegendes Dokument über Normen und Verfahren der OAT-Flüge erforderlich; es handelt sich um eine Veröffentlichung des Luftwaffenstabes, SMA-7, mit dem Titel « Verfahren zur Planung und Durchführung der Missionen des operativen Luftverkehrs », 1982, die aus vorherigen Veröffentlichungen entsteht und die für die hier betrachteten Aspekte zum 21. Februar 1996 updated wurde.

Durch diese Richtlinie wurde folgendes bestimmt:

die Agenturen des (aerotaktischen) Kontrollsystems der italienischen Luftwaffe, die mit der Programmierung, der Koordinierung und der Kontrolle der OAT-Missionen und mit den entsprechenden Unterstützungsmitteln beauftragt sind;

die Aufträge und Verantwortlichkeiten der betroffenen Kommandos und Kommandanten;

die Planungs-, Koordinierungs-, Kontroll- und Durchführungsverfahren des OAT.

Im obigen Dokument wurden desgleichen folgende Pflichten erläutert:

die Anwendung und die Einhaltung der Regeln seitens aller italienischen und alliierten militärischen Besatzungen, die auf italienischem Gebiet tätig sind und die OAT-Missionen im italienischen Luftraum durchführen wollen;

die Einfügung in den Tagesflugplan (PVG) seitens jeder Besatzung aller OAT-Missionen, die von ihren Kommandanten als durchführbar

und als zur Erfüllung der Ausbildungs- und operativen Zielsetzungen erforderlich erachtet werden;

die Beachtung jedenfalls der Bewertung der Gruppenkommandanten bezüglich der Vereinbarkeit des Qualifizierungsgrades « Einsatz- und Kampfbereitschaft » mit den Eigenschaften der durchzuführenden Missionen.

In derselben Richtlinie SMA-7 werden auch die zur Leitung der Tätigkeiten bestimmten operativen Ebenen und die Planungs-, Koordinierungs- und Kontrollverfahren des OAT-Luftverkehrs festgesetzt. Darunter sind die Gruppe/ und Geschwader-Operationsstellen und die operativen Zentren auf Basisebene (BOC) oder auf Gruppenebene (SOR), die als Planungsämter anerkannt und zur Vorbereitung des Tagesflugplans (PVG) für den nächsten Tag und dessen Übermittlung an den örtlich zuständigen ROC befugt sind. Innerhalb des ROC, und insbesondere seitens der abhängigen Agentur ATCC (Zentrum zur Kontrolle des Luftverkehrs) werden die « PVG » der verschiedenen Gruppen geprüft. Durch diese Prüfung sorgt die ATCC für die Reihenfolge aller vorgeschlagenen OAT-Missionen und überprüft deren Durchführbarkeit in Bezug auf die Kontrolle des Luftverkehrs, der Luftverteidigung, der Flugsicherheit und der gegenseitigen Vereinbarkeit. Nach dieser Überprüfungstätigkeit, die mit dem Wort « dekonfliktieren » zusammengefasst wird, wird die Zuschreibung der Missionen vom ROC-ATCC (jetzt COFA-CO) den Herkunftsabteilungen zugestellt; dies geschieht durch den Erlass der Meldungen « ASMIX » (*adsigned mission*), wodurch im Grunde die beantragten Flüge autorisiert werden.

Immer in der SMA-7 werden nämlich detaillierte Hinweise und Anweisungen erteilt: Abfassungsweise der Meldungen; Kennzeichnung der Missionen und der Eigenschaft des einzelnen Fluges (zum Beispiel BOAT für eine Mission OAT, BBQ für einen Tiefstflug).

Ein weiteres Normen- und Verfahrensdokument von grosser Bedeutung ist das Dokument SMA 73, mit dem Titel « Richtlinie zur Ausbildung – Luftfahrt BBQ », September 1992, grundlegend für alle BBQ-Flüge und sehr wichtig für die darin enthaltenen Vorschriften für die Abteilungen und die Besatzungen. Durch die Bezeichnung der Einsatzgrenzen der verschiedenen operativen Eigenschaften werden die Verantwortlichkeiten der Kommandos und der betroffenen Ämter festgesetzt und die BBQ-Flugtätigkeiten der zur BBQ-Ausbildung gerufenen Besatzungen geregelt, die propädeutisch zum operativen Einsatz ist. Diesbezüglich werden die Zweckbestimmungen der BBQ-Flüge mit den entsprechenden Verhaltensweisen und – eigenschaften erläutert. Diese Flugart gestattet, durch die Ausnutzung der Leistungsfähigkeiten der Flugzeuge und der Tarnung des Bodens auch in einem stark von elektronischen und infraroten Störungen beeinflussten Gebiet, denselben Flugzeugen bei höchster Geschwindigkeit in bestimmte Gebiete einzudringen, auf einer geeigneten und vorteiligen Weise, und dadurch sowohl die Zeiten der Radar-Aussetzung als auch den Abfang stark einzuschränken sowie die Gegenmassnahmen zu entschärfen (konventionelle Flugabwehr und Boden-Luft-Raketensysteme).

Mit der Richtlinie SMA 73 werden insbesondere folgende Bezeichnungen und Bedingungen bestimmt: « Mindestabstand » (DMS), bedeutet die Mindestentfernung vom Boden und/oder von der Wasseroberfläche, die bei der Durchführung von Flugtätigkeit unter 2000 Fuss vom Boden (AGL) oder vom Wasser (ASL) zu beachten ist; « Tiefsthöhe » (BBQ), bedeutet für Flugzeuge mit Starrflügel einen Flug mit DMS gleich oder unter 2000 Fuss und « operative Tiefsthöhe » BBQ/o einen Tiefflug (für Flugzeuge mit Starrflügel) unter 500 Fuss bei Tag und 1000 Fuss bei Nacht. Vor dem Unfall war die Mindest-DMS auf 500 Fuss vom Boden festgesetzt worden.

Besagtes Dokument enthält ausserdem allgemeine Vorschriften, einschliesslich der Wetterlage-Grenzen (vorausgesetzt, dass die BBQ-Flüge ausserhalb der Wolken und unter ständigem Sichtkontakt mit dem Boden durchgeführt werden sollen), zusammen mit besonderen Verfügungen, zum Zweck, den Erfordernissen der nationalen Rechtsordnung bezüglich der Ausbildung der Flugbesatzungen völlig zu entsprechen. Darunter sind die Anweisungen für die Durchführung der vor-operativen Ausbildungsflüge in bestimmten entsprechenden und taktischen, besonderen Einschränkungen unterstehenden, Gebieten.

Es werden dann die Aufgaben, mit den entsprechenden Verantwortlichkeiten, der Kommandos auf verschiedenen Eben (vom Stab bis zu den Grossen Einheiten und den Gruppen-Geschwadern) bezeichnet. Insbesondere wird von den Kommandanten der Fluggruppen ausdrücklich gefordert:

die Ausbildung ihrer Besatzungen mit besonderer Beachtung der Flugsicherheit zu verfolgen;

die DMS für jede einzelne Besatzung je nach Ausbildungsniveau zu bestimmen, die bei der Durchführung der BBQ-Flüge anzuwenden ist;

die besonderen Vorschriften für die verschiedenen Flugzeugenlinien beachten zu lassen.

Schliesslich empfiehlt die Richtlinie, strengstens zu beachten, dass der Bevölkerung jede Störung erspart wird, wenn es nicht absolut notwendig ist, um das vorgesetzte Ausbildungsziel zu erreichen, und eventuelle alternative Routen mit höheren DMS als die Mindesthöhe vorzusehen.

Zur Ergänzung der allgemeinen im SMA-73 erläuterten Regeln stellt sich das Handbuch BOAT, Oktober 1992, zum 31. Oktober 1997 updated (dessen Kopie seinerzeit dem Gruppen-Kommando USAF von Aviano geliefert wurde). Das Handbuch ist in der Reihe der von der italienischen Luftwaffe erlassenen Normen einbezogen und bezweckt, einen gerechten Kompromiss zwischen den Ausbildungserfordernissen und der Berücksichtigung der Flugsicherheits-Bedingungen zu erzielen und die geringstmögliche Störung der Bevölkerung zu verursachen, wenn man sie nicht ganz vermeiden konnte. Besagtes Handbuch BOAT, dem der gesamte geregelte Luftverkehr (OAT) streng untersteht, enthält alle im Besitz der italienischen Luftwaffe stehenden oder von

derselben erhaltenen Informationen, die für alle OAT-BBQ-Flugtätigkeit ausübenden Besatzungen unerlässlich sind, sowohl bei der Planung als auch bei der Durchführung. Gleichzeitig ist das Handbuch ein Führer zum schnellen Nachschlag der Eigenschaften des BBQ-Fluges in Italien und ist auch ein geeignetes und nützliches Mittel, damit dieselben BBQ-Missionen sorgfältig und sicherheitsmässig geplant und durchgeführt werden können.

Bezüglich der Anwenbarkeit der durch das Handbuch erlassenen Vorschriften und Verfügungen, wird wörtlich wiedergeben: « sie finden Anwendung für alle nationalen und für die militärischen alliierten Flugzeuge, die autorisiert sind, als operativer Verkehr (OAT), BBQ-Flugtätigkeit auf Italiens Gebiet und Landesgewässern unter VMC-Bedingungen (*Visual Meteorological Conditions*) durchzuführen. Die Flugzeuge der alliierten Luftwaffen dürfen BBQ-Tätigkeit auf italienischem Gebiet unter präventiver Genehmigung des italienischen Luftwaffenstabes (SMA) durchführen, die durch die jährliche Genehmigung der « *Diplomatic Clearances* » zum Überflug und zur Landung in den italienischen Flughäfen erlassen wird. Dieses Verfahren kann weder für die alliierten Flugzeuge, die BBQ-Missionen innerhalb vorgeplanter Ausbildung oder vereinte Tätigkeit mit der italienischen Luftwaffe durchführen, noch für die in Italien stationierenden Abteilungen, die jedenfalls dem SMA ihre Erfordernisse an BBQ-Ausbildung jährlich mitteilen müssen, angewendet werden.

Im Handbuch ist es vorgesehen, dass – vorausgesetzt, dass jede einzelne BBQ-Mission vor der Durchführung der Prüfung des zuständigen Operativen Regionszentrums (ROC, jetzt COFA-CO) zur Genehmigung der Flugstrecke unterbreitet werden soll – die alliierten zur Durchführung von BOAT-Tätigkeit autorisierten Flugzeuge die geltende nationale Regelung einhalten sollen und dass die ausländischen Besatzungen keine BOAT-Flugmissionen durchführen dürfen, solange sie nicht ein « *briefing* » über die BBQ-Verfahren erhalten haben. Dem die Tätigkeit (oder die internationalen Übungen) organisierenden Amt/Kommando obliegt die Verantwortlichkeit zu garantieren, dass die betroffenen ausländischen Flugbesatzungen ein vollständiges « *briefing* » über alle Flugaspekte in Italien erhalten, mit besonderer Erläuterung der zur Minimierung der Lärmbelästigung, zur Abweichung von verbotenen und empfindlichen Gebieten und zur Einhaltung der durch die NOTAMs erlassenen Einschränkungen und Vorschriften zu ergreifenden Massnahmen. Den organisierenden Ämtern obliegt ausserdem die Pflicht der Feststellung, dass die ausländischen Besatzungen die neusten Anpassungen der nationalen über BBQ erlassenen Vorschriften erhalten. Diesbezüglich kann erörtert werden, dass im Fall der Mission « EASY 01 » das 31. Geschwader F.W., als organisierendes Kommando der BOAT-Flugtätigkeit, die diejenige der Gruppe VMAQ-2 einschloss, für das « *briefing* » und für die obige Anpassungen sorgen sollte.

Immer bezüglich der Flugregelung möchte man erläutern, dass der für den BOAT-Verkehr verfügbare Luftraum in sogenannte BOAT-Zonen eingeteilt ist, über Boden- und Wasserflächen, auf denen normalerweise die BOAT-Flüge autorisiert werden. Innerhalb dieser

Zonen werden bezeichnet: die Flusskorridore, die in beiden Richtungen befliegar sind (mit der Bestimmung der Flugrichtung je nach geradzahligen oder ungeradzahligen Tagen); Transitkorridore, zum Überflug von Zone zu Zone und zum Durchflug der kontrollierten Lufträume; Ein- und Ausflugpunkte von den Zonen und den Korridoren, wofür die Verbindungen Boden-Bord-Boden (TBT) mit den Verkehrskontrollämtern (SCC/AM) für die Feststellung der Positionen vorgesehen sind.

Für jede BOAT-Zone sind die Mindestflughöhen, die Wetterlage (Mindest-Sichtbarkeit 5 Kilometer) und die Höchstgeschwindigkeit, gleich 450 Knoten, bestimmt. Für die Geschwindigkeit sind einige Ausnahmen vorgesehen, die für bestimmte autorisierte Missionen die Übertretung der 450 Knoten erlaubt, wie zum Beispiel aus Ausbildungsgründen und nur für sehr begrenzte Teilstrecken, der Annäherungskurs an einen vorbestimmten Punkt am Boden befolgt wird, um einen Angriff auf ein auch vorbestimmtes Ziel zu simulieren. Dieser auf Sicherheitsflughöhe zu erreichende Zielpunkt soll mit einem sicheren Abstand von den bevölkerten oder jedenfalls vor diesen Überflügen empfindlichen Ortschaften, die sowieso zu vermeiden sind, gewählt werden. Diesbezüglich möchte man erwähnen, dass der Überflug von den bewohnten Ortschaften verboten ist, die auf der Landkarte von Italien 1:500.000 AMI-CNA herausgegeben vom CIGA oder auf der OACI-CAI aufgezeichnet sind (21).

Es wird gleichzeitig die höchste Sorgfalt bei der Flugplanung empfohlen, um die Überflüge der Berggebiete zu vermeiden, die auch im Handbuch BOAT enthalten sind, wegen Lavinengefahr. In demselben Handbuch werden die Zeitpläne für die wöchentliche Tätigkeit festgesetzt (von Montag bis Freitag und ausser den anderen Feiertagen) und werden die streng verbotenen Gebiete, die reservierten, reglementierten oder Beschränkungen oder Begrenzungen unterstehenden Gebiete bezeichnet, die durch die NOTAMs bekannt gegeben werden. Insbesondere werden die Gebiete bezeichnet, die als « gewidmet » und « taktisch » benannt werden und angemessen ausgewählt werden, mit niedriger Bevölkerungsdichte, und die jeweils mit vorheriger Vorsorge ausschliesslich für Übungen und für einige Formen von Fortbildung (wie zum Beispiel die BBQ-operativen) aktiviert werden. Vor dem Cermis-Unfall wechselten die Mindestflughöhen für die Durchführung von diesen besonderen Flugarten von 250 Fuss (gleich 80 Meter circa) in den « taktischen Gebieten bis 500 Fuss (gleich 160 Meter) auf dem übrigen Nationalgebiet, mit der Ausnahme von einigen Gebieten, wo die Mindestgrenze 750 Fuss (240 Meter circa) war, während für die Hubschrauber die Mindesthöhen niedriger waren.

Es sind auch die zu vermeidenden Gebiete und Flächen bezeichnet, die begrenzt und eingeschränkt oder besonders empfindlich waren, wie die Krankenhäuser, die Industrie-Einsiedlungen, die Ge-

(21) Es wird daran erinnert, dass die Mindestüberflughöhe für die bewohnten Ortschaften auf 1500 Fuss festbleibt, während der Seitenabstand nicht unter einer Meile, wenn nicht sogar unter diesem Mass, sein soll.

fängnisse, die Zonen für die Tätigkeit von Gleitflugzeugen und ultraleichten Mittel, die Nationalparks und die Naturreviere. Ähnlicherweise sind alle senkrechten und linearen Hindernisse bezeichnet, wie die bekannten Fernleitungen, Seilbahnen und Schwebebahnen. Insgesamt ist das Handbuch BOAT eine Zusammenfassung von bedeutenden Informationen, die zusammen mit anderen betreffenden Veröffentlichungen nachzuschlagen und anzuwenden sind. Der ganze Teil der darin enthaltenen Daten, bezüglich der ständigen Anweisungen und der zu befolgenden Verfahren, wird regelmässig dem neusten Stand angepasst, mit halbjährigen Varianten durch die NOTAMs.

Eine andere bemerkenswerte Veröffentlichung ist die POS-ADD-01, mit dem Titel « Normen zur Planung, zur Programmierung und zur Durchführung der Flugtätigkeit der Abteilungen der italienischen Luftwaffe und der alliierten in Italien wiederangesetzten Flugzeuge » herausgegeben vom COA/COM von Martina Franca am 1. Januar 1998, die ab 5. Januar 1998 die POS vom 1. ROC ADD25 vom Januar 1996 enthoben und ersetzt hat. Dieses Dokument ist eine Art « Einheitstext », der aus den zentralen erlassenen Richtlinien entsteht und die Normen und Verfahren zur Planung der zu befliegenden Strecken, die Veröffentlichung besagter Flugstrecken (seitens des COA/COM), die Programmierung und Durchführung der Flugtätigkeit zusammenfasst. In dieser POS wird klar erläutert, dass zur Planung der Flugstrecken die Pflicht der Anwendung der italienischen Karten CNA-AM Skala 1:500.000, verfasst vom CIGA, besteht, dass dieselben Flugstrecken auf allen Richtungen geografisch aufgeteilt werden sollen und dass die Flugrouten den im Handbuch BOAT angegebenen Flusskorridoren entsprechen sollen. Darüber hinaus wird daran erinnert, dass die gesamte GAT- und OAT-Tätigkeit in den PVG eingefügt werden soll (mit einem Hauptplan « Alfa » und einem alternativen Plan « Bravo »), der dem COA/COM innerhalb einer bestimmten Uhrzeit des vorhergehenden Tages übermittelt werden soll; dass alle im PVG enthaltenen Missionen vom ATCC/AM überprüft werden sollen, dem der Erlass (bis 20 Uhr) der Zuschreibungs-/Genehmigungs-Meldung (ASMIX) zusteht, während das Herkunftsamt (Geschwader-Operationsstelle oder BOC) dafür verantwortlich ist, rechtzeitig dem ATCC/AM die Bestätigung des PVG wenigstens 30 Minuten vor der vorgesehenen Abfluguhrzeit (ETD) mitzuteilen.

Auf alle hier erwähnten Veröffentlichungen hat der Oberbefehlshaber des Luftwaffenstabes, Gen. Andrea Fornasiero, bei der Anhörung vom 30. März 2000 sich aufgehalten. Er hat bei dieser Gelegenheit erläutert, dass der BBQ-Flug eine wesentliche Komponente der Ausbildung und der Berufsfähigkeit der Flugbesatzungen ist, die zur Durchführung von tatsächlichen Operationen (Kampffähigkeit) befähigt sind, und dass er eine absolut nicht leichte Tätigkeit ist, insbesondere wenn sie mit den hohen erforderlichen Geschwindigkeiten verbunden ist, und dass sie daher mit Fachmässigkeit und Achtung von allen durchgeführt werden soll (von den Besatzungen und von den Verantwortlichen der Leitung und der Kontrolle dieser Flüge), unter Beachtung sowohl der Sicherheit unter allen Gesichtspunkten als auch der Kontrolle des überflogenen Gebietes, um die Belästigung der

Bevölkerung aufs geringste zu beschränken. Daher entsteht der Bedarf an detaillierten Vorschriften auf allen Ebenen der Befehlskette über die Regelung dieser besonderen Flugart, Vorschriften, die, wie die hier beschriebenen, alle militärischen Besatzungen betreffen, sowohl die italienischen als auch die alliierten, die auf dem nationalen Gebiet tätig sind.

Unter den interessanten Veröffentlichungen ist auch die SOP-ADD 8, in der neuen Fassung vom 15. Juli 1991, mit der Sammlung der genehmigten Standardrouten und mit denjenigen für den Stützpunkt Aviano genehmigten, darunter die Flugstrecke AV047 der Mission « EASY 01 », die das Cermis-Unglück verursacht hat.

Es sind noch andere vorläufige Einschränkungen hinzuzufügen, wie andererseits von Gen. Fornasiero in besagter Anhörung erläutert, die die Ausbildungstätigkeit der ausländischen Flugzeuge in unserem Land betreffen, und auch einschränkende vorläufige Verfügungen, lokalen Charakters, die von den Kommandos der betroffenen Luftregionen erlassen wurden (wie zum Beispiel die Überflug-Einschränkungen des Alpengebietes im Zeitraum der höchsten Lavinengefahr). Unter den Einschränkungs-Verfügungen sind folgende zu erwähnen:

die Meldung TR1-151/4464771-4 des Kommando 1. Luftregion vom 12. Dezember 1990, bezüglich der Vorschrift, wodurch die Grenze von 1000 Fuss als Mindestflughöhe für alle Flüge zwischen 1. November und 30 April in Berggebieten oder bei Schnee festgesetzt wird. Diese Vorschrift wurde im Handbuch *Pilot Air Handbook* des 31. Geschwaders F.W. eingefügt;

die Meldung des 1. ROC-Monte Venda, bezüglich der Zuschreibung ASMIX vom 16. August 1997, wodurch auf das Flugverbot unter 2000 Fuss in den Alpengebieten der Region Trentino-Alto Adige aufmerksam gemacht wird (mit den Anweisungsnoten RMKS, *Remarks*). Diese Einschränkung ergab sich dann als in das Dokument FCIF 97-16 des 31. Geschwaders F.W. vom 29. August 1997 eingefügt.

Der Gesetzrahmen über die Mindestflughöhen wird durch eine kurze Bezugnahme auf die Ausbildungstätigkeit der ausländischen in Italien tätigen Abteilungen, wie die NATO/UEO-Kräfte nach der Balkankrise, ergänzt. Mit dem Beginn der Flugoperationen im ehemaligen Jugoslawien, und insbesondere der Operation « *Deny Flight* » im Luftraum von Bosnien-Herzegowina im ersten Halbjahr 1993, wie auch vom Luftwaffenstabchef in seiner Anhörung bestätigt, wurde es erforderlich, eine spezifische Ordnung zur Regelung der Ausbildungstätigkeit der ausländischen in Italien angesetzten oder jedenfalls tätigen Abteilungen zu bestimmen, deren Mehrheit wenig oder überhaupt nicht mit diesem Gebiet vertraut war.

Innerhalb dieser Operationen wuchsen und vermehrten sich allmählich in enger gegenseitiger Verbindung sowohl die Ausbildungs- als auch die echt operativen Tätigkeiten. Über die Tragweite des von den Luftkräften der Allianz ab 1993 geleisteten Einsatzes gilt es daran zu erinnern, wie vom Verteidigungsstabchef in seiner Anhörung berichtet, dass bis zu 600 Flugzeuge in Italien angesetzt wurden und dass in den

heissesten Momenten 21 italienische Flughäfen in Anspruch genommen wurden, von denen ungefähr 200 tausend Missionen gestartet sind. Zeitweilig hat sich dann eine Vermehrung der Ausbildungs- und der Gesamttätigkeit, anlässlich der Abwechselungen der wiederangesetzten Einheiten und gleichzeitig mit den ununterbrochenen realen Operationen, ergeben und dies hat unvermeidlich schwerere Umweltfolgen erwirkt.

Daher hat der Luftwaffenstab, auch hinsichtlich der aus dieser Tätigkeitssteigerung entstehenden Umweltfolgen, folgende weitere Einschränkungen festgesetzt: über Uhrzeiten der Durchführung; über die Zahl der autorisierten Flüge; über Flughöhen, die nicht unter 500 Fuss bei Tag und nicht unter 1000 Fuss bei Nacht sein sollen. Später, nach dem Cermis-Unfall, wurden neue Einschränkungen festgesetzt, die vom Ausschuss Tricarico-Prueher bestätigt wurden, worüber im Paragraph 6.2. berichtet wird.

Man muss ausserdem erinnern, dass in der zweiten Hälfte von 1999, mit dem Ende der Luftkampagne im Kossowo und mit der bedeutenden Einschränkung der Zahl der alliierten in den italienischen Stützpunkten anwesenden Flugzeugen, die Flugtätigkeiten bis auf insgesamt unerhebliche Niveaus sanken.

Inzwischen aber, vor allem wegen der strengeren Flughöheneinschränkungen, hat sich die Möglichkeit verringert, den spezifischen Erfordernissen der Luftwaffe im Bereich der BBQ-Ausbildung entgegenzukommen. Als Alternative wurden Vereinbarungen mit den Luftkräften von anderen Ländern (Kanada, Ägypten) versucht, um in ihren Flughäfen und Gebieten einen Teil dieser in Italien verbotenen Ausbildungsart durchzuführen. Dies mit erheblichen finanziellen Belastungen und unter Beibehaltung der Erforderlichkeit für dieselben Gruppen jedenfalls in Italien einen anderen, jedoch begrenzten, Teil der Ausbildung durchführen zu müssen, da die betroffenen Besatzungen ihre Programme erfüllen und mit der nationalen Berggestaltung weiterhin genügend vertraut sein mussten, auf Gebieten und Flugstrecken mit einer angemessenen Ausbildungsprägung.

Man soll dann schliesslich die Meldung SMA/322/00175/639/SFOR vom 21. April 1997 erwähnen, die von den verschiedenen gerichtlichen Untersuchungen über das Unglück mehrmals in Anspruch genommen wurde und mehrmals in diesem Bericht geprüft wurde; man möchte dabei erläutern, dass viele Bedenken über die Zweckmässigkeit ihrer Einfügung in die wichtigen Bezugsdokumente entstanden. Diese Meldung schien nämlich keine sicheren und unbestreitbaren Elemente zum Zweck der konkreten Anwendbarkeit von spezifischen Einschränkungen zu liefern. Darin teilte der Luftwaffenstab den hohen Kommandos der NATO-Kette die Ergebnisse einer Sitzung über verschiedene Themen mit, die die alliierten in den italienischen Stützpunkten für die «*Deliberate Guard*» angesetzten Einheiten betraf und die möglichen Lösungen/Optionen vorschlug. Darunter wurde die Absicht vorgebracht, die scheinbar oder offensichtlich als Richtlinie-Vorschlag ausgelegt wurde, die sozio-ökologischen Folgen durch die Massnahme zu vermindern, die BBQ-Ausbildungstätigkeit der für die «*D.G.*» angesetzten Abteilungen im nationalen Gebiet und Gewässer nicht zu

autorisieren. Über das Bestehen oder Nicht-Bestehen der Befehlsprägung besagter Meldung wurden, wie bekannt, verschiedenartige Auslegungen und Meinungen ausgedrückt. Der Stabchef der Verteidigung und ehemaliger Luftwaffenstabchef, Gen. Mario Arpino, hat sich darüber bei der Anhörung vom 31. Mai 2000 glaubwürdig ausgedrückt. Er erläuterte, dass die Frage nicht aus Flugsicherheitsgründen sondern wegen Problemen der Lärmbelästigung entstand, um den Erwartungen der Bevölkerung nachzukommen und dass die Meldung « nicht als ein Befehl sondern als ein Antrag erachtet werden sollte und daher Befehlsprägung weder gegenüber den NATO-Behörden, an die sie gerichtet war, noch, erst recht, gegenüber den Nationalämtern, an die sie nur zur Kenntnis übermittelt wurde ». Gen. Arpino erklärte, Kenntnis der Meldung zu haben, da er selbst die Sitzung durch entsprechende Anweisung an seinen Stab einberufen hatte, aus der die Meldung entstand und fügte zur besseren Klarheit hinzu: « Das ist der Punkt, es gab kein Verbot, es wurde nie ausgedrückt. Wir beantragten, dass das Verbot ausgesprochen würde, jedoch wurde es nie ausgedrückt » und an einer anderen Stelle seiner Aussage während der Anhörung: « Es wurde beantragt, keine Missionen solcher Art mehr zu autorisieren, aber niemand hatte gesagt, dass sie nicht autorisiert werden sollten ».

Andererseits, bezüglich der USA-Seite, wie oben erläutert, wurde weder festgestellt, dass besagte Meldung im Bericht des amerikanischen (von Gen. DeLong geleiteten) Verwaltungsermittlungs-Ausschusses erwähnt worden wäre, noch dass derselbe Ausschuss berichtet hätte, darüber Kenntnis zu haben.

Ausserdem, immer bezüglich derselben Meldung, kam kein Zeichen, keine Spur und kein Hinweis ihres Vorhandenseins innerhalb der USA-Kommandos in Italien, beim 31. Geschwader F.W. und bei den VMAQ-Gruppen der Marines im Stützpunkt Aviano hervor. Dies sprach dafür, dass dieselbe Meldung diesen Abteilungen nie zugekommen ist, denn sie wurde von den vorgesetzten Kommandos (sollten diese darüber Kenntnis haben) weder durch die gewöhnliche USA-Linie noch durch die NATO-Kette jemals übermittelt.

4.3 Planung, Durchführung und Kontrolle der Flugtätigkeit

Obiger Gesetzrahmen liefert die grundlegenden Leitelemente zur korrekten Planung. Die Flugtätigkeit einer Gruppe, wie der Luftwaffenstabchef, Gen. Fornasiero, erinnert hat, entsteht entweder aus spezifischen Ausbildungserfordernissen der Flugbesatzungen, um die zur « Kampfbereitschaft » vorgesehenen Berufsfähigkeiten zu erzielen oder aufrechtzuerhalten, oder aus Erfordernissen von operativem tatsächlichem Einsatz oder von Ausbildung zum operativen Einsatz.

Jede Gruppe unterbreitet dem für die Koordinierung der Flugtätigkeit zuständigen Amt ihre spezifisch ausbildungsbezogenen Erfordernisse. Da die Struktur der Streitkraft sich in einer Verwandlungsphase befand, wurden die Kontroll- und Kommando-Zuständigkeiten und -Tätigkeiten zur Zeit des Unfalls, die früher den ROC der

1. und der 3. Luftregion anvertraut waren, wie gesagt, auf den alleinigen 3. ROC von Martina Franca konzentriert, in Erwartung, dass der COFA-CO von Poggio Renatico die gesamte Kontrolle der Flugtätigkeit übernahm. Bezüglich des Genehmigungsverfahrens wurde die vorgeschlagene Flugtätigkeit in den Tagesflugplan (PVG) eingetragen, der von den einzelnen italienischen und ausländischen in Italien anwesenden autorisierten Abteilungen ausgearbeitet worden war. Auch das 31. Geschwader F.W. hielt sich früher und auch zur Zeit des Unfalls an dieses Verfahren für die direkt abhängenden Gruppen. Dasselbe Verfahren wurde auch bei der Eintragung in den von dieser Abteilung abgefassten PVG der Anträge der nationalen Ausbildungsflüge der Gruppe VMAQ der *Marines* verfolgt, die in Aviano für die « D.G. » wiederangesetzt und Gast desselben Geschwaders waren.

Die Überprüfung der Aspekte des Luftverkehrs und der Luftverteidigung, um eventuelle Unvereinbarkeiten oder Störungen in der Gesamtheit der von allen Abteilungen geplanten Flugstrecken zu vermeiden, wurde und wird vom zuständigen Amt vorgenommen, das damals der ROC von Martina Franca war und heute der COFA-CO von Poggio Renatico ist. Am Ende dieser Phase erlässt letzteres Kommando die Genehmigungsmeldung ASMIX, die den Herkunftsämtern der beantragten Missionen zurückgesandt wird, nach dem vorgesehenen Formular mit den jeden einzelnen Flug bezeichnenden Hauptelementen: Name; Flugstrecke; Flugzeugmodell; vorgesehene Uhrzeiten des Abfluges und der Landung.

Was die Durchführung der tatsächlichen operativen Tätigkeit anbetrifft, muss man zwischen nationalen und NATO-Erfordernissen unterscheiden.

Die Missionen für die tatsächliche operative Flugtätigkeit und für die operative Ausbildungstätigkeit aus nationalen Erfordernissen wurden früher von den ROC durch die Zentren ATCC/AM, dann von den COA/COM-Agenturen geleitet. Diese Funktionen wurden nach den Einrichtungsverwandlungen der Streitkraft, und werden heute noch, vom obigen COFA-CO von Poggio Renatico wahrgenommen.

Für die NATO-Erfordernisse und besonders für diejenigen der Bosnien-Operation, die auch operative Ausbildung vorsahen, fiel und fällt die Leitung der entsprechenden Missionen unter die Zuständigkeiten des Kommando V ATAF, das mit der Planung und der Kontrolle durch das CAOC (*Combined Air Operation Center*) beauftragt war. Die unabhängig von dem Herkunftsamt, jedoch NATO-bezogene, beantragte und bestimmte Tätigkeit wird durch den Erlass eines ausdrücklichen Befehls (*Air Task*) verfügt, der dann eine Meldung mit den zur Missionsplanung und -durchführung erforderlichen Informationselementen wird. Die gesamte durch besagtes CAOC begründete und geleitete Tätigkeit wird gleichermaßen dem für die Kontrolle auf der nationalen Kette zuständigen Amt mitgeteilt (früher COA/COM; COFA-CO von Poggio Renatico jetzt), das darüber Kenntnis nehmen muss.

Bezüglich seiner Erfüllung wird der Missionsbefehl vom Herkunftsamt durch seine nationalen und NATO- Kommando- und Kontrollkette kontrolliert. Im NATO-Bereich und nicht nur für die Operationen in Bosnien wurde der Einsatz der Luftkräfte hinsichtlich der

« taktischen Kontrolle » vom Kommando V ATAF durch besagtes CAOC geleitet, mit der Hilfe aller verfügbaren Mittel, darunter die Radar-, Sichtungs- und Kontrollsysteme, die AWACS-Flugsysteme und die Satellitenanschlüsse. Die V ATAF hatte auch die Aufgabe, die Flugtätigkeit der betroffenen Abteilungen täglich zu ordnen und dann deren Durchführung und Kontrolle auszuüben. Diese konnten sowohl tatsächliche operative Missionen im Operationsgebiet als auch spezifische Ausbildungsmissionen betreffen, die zur Vorbereitung der tatsächlichen Operationen in Bosnien dienten. Diese Tätigkeiten hatten alle eine NATO-Zweckbestimmung. Es kann jetzt nützlich sein, zu erläutern, dass die V ATAF für die Leitung der Nicht-« D.G. »-Ausbildungsmissionen nicht zuständig war. Dieselbe V ATAF hatte nämlich weder die Aufgabe, die Anträge jener Missionen entgegenzunehmen und zu bewerten noch die Befugnis, über den Erlass der entsprechenden Genehmigung zu entscheiden. Und dies abgesehen davon, dass das CAOC-V ATAF beabsichtigte, Anträge auf Ausbildungsflüge durch die automatische Untersagung seines Datenverarbeitungssystems nicht anzunehmen.

Immer in der Durchführungsphase, und besonders während des Fluges, unternimmt und normalerweise behält die Mission die Radio-Verbindung mit den zur Kontrolle der jeweiligen Zuständigkeitsgebiete befugten Ämtern. Bezüglich der Radar-Kontrolle, wird zuerst die Anfangsbestimmung vorgenommen, die die Spur der Mission mit der als « Freundspur » anerkannten zusammenführt; dann fliegt normalerweise das Flugzeug auf der vorgesehenen Route weiter, ohne dass unbedingt eine ständige positive Kontrolle mit dem Radaroperator behalten wird. In diesen Fällen nimmt das Radar die Spur des Flugzeuges weiter automatisch auf, ausser in den Berggebieten, deren Gestaltung oft einen regelmässigen und sicheren Radar-Abfang über den Höhen nicht gestatten. Die Berggebiete andererseits stellen normalerweise ein echtes Hindernis und daher eine Grenze für die Radar-Systeme am Boden dar und erschweren manchmal den eventuellen Einsatz des AWACS-Systems. Nicht immer kann nämlich eine ständige und genaue Kontrolle der Flughöhe des Flugzeuges gesichert werden, die durch das Radar an Bord aufgenommen wird, es sei denn, dass dieses auf die Gebietskontrolle eingestellt wird.

4.4 Erläuterungen

Nach einer umfassenden Bewertung ergibt sich die betrachtete Regelung als besonders gepflegt, klar und ausführlich. Der Inhalt ist gelegentlich sehr genau und detailliert und entspricht im Grunde den Erfordernissen an Verfahren und Regeln, die sich auf die Regelung der Flüge allgemein und auf deren verschiedene und spezifische Aspekte beziehen. Diese Regelung stellt in ihrer organischen Gesamtheit ein System von angebrachten Massnahmen zur Planung, Programmierung, Durchführung und Kontrolle der Flugmissionen, besonders der BBO-Ausbildungsmissionen, dar und erfüllt gleichzeitig die grundlegenden und unerlässlichen Erfordernisse der Sicherheit unter allen Gesichtspunkten.

Man möchte auch die Angemessenheit der verschiedenen von den zuständigen Behörden bezüglich der Flugzeugarten, der zu überfliegenden Gebiete und anderer Faktoren festgesetzten Massstäbe erörtern. Insbesondere sind die spezifischen Einschränkungen und die Flughöhenmassstäbe als hinsichtlich der Sicherheit angemessen zu erachten, um alle, angefangen von den Besatzungen und den entsprechenden Maschinen, zu schützen und um die eventuellen Risiken und Gefahren von Personen- und Sachschäden im betroffenen Gebiet zu vermeiden.

Die Flughöhen-Einschränkungen vor dem Cermis-Unfall konnten bereits als eine angebrachte Lösung erachtet werden, denn sie beruhte auf einem gerechten und annehmbaren Kompromiss zwischen den Ausbildungserfordernissen der Besatzungen einerseits und den Erfordernissen des sicheren Schutzes der Bevölkerungen vor den Umweltfolgen andererseits. Bezüglich der Erhöhungen der Flughöhengrenzen in bestimmten Gebieten konnte man feststellen, dass sie nicht von Sicherheitsgründen sondern gerade und ausschliesslich von der Lärmbelästigung, die manchmal übertrieben war, oder jedenfalls von sozio-ökologisch- bezogenen Gründen diktiert wurden. Die Entscheidungen über solche Erhöhungen der Mindestflughöhen, wenn wahrgenommen, wurden gefordert und angewendet hauptsächlich zum Zweck, den Erwartungen der Bevölkerung entgegenzukommen.

Immer aus der Prüfung der geltenden Ordnung, deren Wirksamkeit u.a. auch durch die während der Anhörungen erworbenen Erklärungsunterlage, hat man feststellen können, dass alle italienischen und alliierten Besatzungen über alle erforderlichen und nützlichen Informationen verfügen konnten, um die jeweiligen besagten Flugmissionen völlig sicher zu planen und durchzuführen. Insbesondere verfügte das 31. Geschwader F:W: über das BOAT-Handbuch, über die POS ADD 1 und über andere zuständige Dokumente, d.h. über das gesamte zur Belehrung der abhängenden Gruppen und der wiederangesetzten VMAQ-Gruppen der Marines erforderliche Informationsmaterial. Jedenfalls hatten letztere die Pflicht, sich über das Fach zu dokumentieren und sich anzustrengen, um rechtzeitig jeden möglichen Beistand zu beantragen.

Bezüglich der Genehmigungsphase erwiesen sich die vorgesehenen Verfahren zur Beantragung der Missionen, zur Unterbreitung der Tagespläne und zur Genehmigung und Autorisation der Ausbildungs- und operativen Tätigkeiten, sowohl auf der nationalen als auch auf der NATO-Kette als klar und einfach. Ähnlicherweise erwiesen sich auch die Zuständigkeiten der Strukturen und Organe bezüglich der Abfassung und Weiterleitung der Anträge, bezüglich der Prüfung der Durchführbarkeit bis zur Zuteilung und Bestätigung der einzelnen Missionen als gut bestimmt. Auch klar und sehr einfach waren die Verfahren zur Kontrolle der Flüge während deren Verlauf. Natürlich hängt die Angemessenheit der Verfahren in diesem Bereich sehr von den verfügbaren Mitteln und den entsprechenden Fähigkeiten ab. Diese sind leistungsfähig, auch hinsichtlich der allgemeinen Sicherheit, wenn man sich auf die sogenannte « Verfahrenskontrolle » bezieht, d.h. bezüglich der Kontrolle mittels Austausch von Meldungen Boden-Bord-Boden

zur Aufnahme der wesentlichen Stellen der Flugstrecke seitens der Besatzungen, zur Übermittlung von dringenden, wichtigen oder nützlichen, Informationen und zu jedem eventuellen Beistand im Notfall.

Im Grunde sind die Verfahren sicherlich wirksam; jedoch ist die Fähigkeit unzureichend oder fehlend, ständig das Flugverhalten bezüglich der Regelbeachtung zu kontrollieren, wegen der mangelnden, meistens ungeeigneten oder sogar nicht vorhandenen, Mittel. Während des Fluges übriges, abgesehen von den kurzen vorgesehenen Radioverbindungen mit den Kontrollbehörden des Luftverkehrs, zur Stellungaufnahme oder anderen Angelegenheiten, oder mit den Behörden der Flugverteidigung (zur eventuellen Bestätigung der Identifikation, wenn möglich), gibt es weder andere realzeitigen Kontrollsysteme noch sichere Mittel, unter den verfügbaren, zur laufenden Kenntnis der Position und der Flughöhe der Maschine oder zur Rekonstruktion nach jedem Flug der Flugbahn und der entsprechenden während der Durchführung befolgten Maßstäbe.

In der italienischen Luftwaffe können, wie vom obengenannten Stabchef erklärt, nur einige Flugzeuge der aerotaktischen Linie Geräte für eine begrenzte Zeit anwenden, die die wichtigsten Daten des Fluges aufnehmen, um sie nur aus Ausbildungszwecken bei der Nachmissionsprüfung zu erforschen.

Das Radar-Abfangnetz der Flugverteidigung ist im BBQ-Gürtel (und auch oberhalb dessen) begrenzt, denn es deckt die Berggebiete nicht. Das gleiche Radarsystem der Zivilluftfahrt, das andere Eigenschaften und auch einige Grenzen hat, kontrolliert den Luftraum zu anderen spezifischen Zwecken. Dieselben AWACS-Radars an Bord sind zur verlangten Kontrolle nicht leicht anwendbar, es sei denn, wie bereits angedeutet, sie werden absichtlich zur Kontrolle eines wichtigen vorbestimmten Gebietes angewendet. Diese Anwendung ist jedoch nicht möglich, weil die existierenden AWACS-Flugzeuge zur NATO-Flotte gehören und nicht dazu verfügbar sein können, einem spezifischen nationalen Erfordernis nachzukommen, das völlig anders ist als das der spezifischen NATO-Hauptmission. Andererseits scheint die Errichtung eines Programmes zum Erwerb einer nationalen AWACS-Anwendung, obwohl die italienische Luftwaffe (wie man bei der Anhörung des Stabchefs erfahren hat) dies als primär erachtet, aus finanziellen Gründen kurzfristig nicht möglich.

Bei der gegenwärtigen Lage könnte eine nicht allzu kostspielige Lösungsmöglichkeit, um eine erste konkrete genug geeignete Kontrollform über die betroffenen Flüge zu gewähren, durch eine an Bord zu installierende Ausstattung dargestellt sein, die auf dem Prinzip des GPS (*Global Position System*) begründet ist, wie das für die Autos angewendete Satellit-Diebstahlschutz-System. Die Formulierung und die Bewertung einer solchen Möglichkeit stehen offensichtlich den zuständigen Regierungsbehörden und -organen zu.

Zurück zur Flugregelung, muss man unterstreichen, wie es nicht genügt, die besten Gesetze und Verfahren zur Regelung der BBQ-Flüge zu schaffen und für deren volle Kenntnis und pflichtverbindliche Einhaltung zu sorgen. Es ist erforderlich, die Flugverhalten und daher die zur Person zurückzuführenden Faktoren angemessen zu beach-

ten. Im Grunde soll die Regelungstätigkeit durch die Belehrungstätigkeit ergänzt werden, bezüglich einer wertbegründeten Kultur, die den Berufsbereich des Personals berührt, das verschiedenerweise das empfindliche Gebiet der Sicherheit behandelt und leitet; dieses Personal ist allgemein hoch qualifiziert, angefangen von den Besatzungen bis zu den auf den verschiedenen Ebenen verantwortlichen Kommandanten.

Die Tragödie von Cavalese hat hervorgehoben, dass die Mission « EASY 01 » vom 3. Februar 1998 mit der komplexen Regelung der BBQ-Flüge in Italien nichts zu tun hatte – wie der italienische Luftwaffenstabchef anlässlich seiner Anhörung bestätigt hat – ; dieselbe hat nämlich in einer einzigen Handlungen mehrere Regeln verletzt. Es wäre diesbezüglich äusserst schwierig, wenn nicht sogar unmöglich, ein anderes Normensystem auszudenken, das unweitzbar und undurchdringlich gegenüber einem Verhalten wäre, wie dasjenige, das vom amerikanischen Flugzeug begangen wurde und das aussergewöhnlich abnorm, im denkbar negativsten und verletzendsten Sinne, war.

Bei der Klassifizierung der auf den menschlichen Faktor zurückzuführenden Unfälle ist die Grenzlinie zwischen Bewertungsfehler im Flugverhalten, dem Notstand und der Flugdisziplinlosigkeit klar und deutlich.

Nach den von den Gipfelbehörden der italienischen Luftwaffe bei ihren Anhörungen geäusserten Meinungen, denen hier zugestimmt wird, haben die Personalauswahl, die Ausbildung, die Komplexität der Maschinen, die mit den hohen Leistungen auch eine innewohnende höhere Zuverlässigkeit verbinden, die Vielfältigkeit der Operationen, die beim Flug keinen Raum für « anderes », u.zw. Zerstreuung oder sonstige Ablenkungen lassen, haben den Fall der Disziplinlosigkeit im Flug als Ursache eines Schadensereignisses oder Gefahrenzustandes sehr selten werden lassen. Die vom menschlichen Faktoren verursachten Unfälle sind hauptsächlich auf Bewertungsfehler beim Maschinengebrauch zurückzuführen, die gerade vom psychophysischen Zustand des Piloten oder der Besatzung bei Flug und/oder von den besonderen Umweltbedingungen bestimmt sind. Selten in der wohl umfangreichen Kasuistik können dieselben mit den dem menschliche Faktoren zuzuschreibenden Unfällen mit individualistischen selbstbezweckten, und daher wider jede Ausbildungsform, gerichteten Haltungen verbunden werden. Haltungen, die die Undiszipliniertheit beim Flug in klarem Widerspruch zur erhaltenen Ausbildung zeigen.

In dem Cermis-Geschehnis ist eine Flugdisziplinlosigkeit in aller Klarheit und leider in ihrer extremen katasrtophalen Schwere hervorgekommen, die nicht nur in starkem Widerspruch zu dem von der ind das Geschehnis verwickelten Besatzung erworbenen Ausbildungsgut steht, sondern auch jedes Prinzip der Flugethik verachtet und daher weit von den Begabungen der Ausgewogenheit, des Ernstes, der Korrektheit und der Selbstkontroll- und Selbstdisziplinfähigkeit entfernt ist, die zusammen mit einer qualifizierten Vorbereitung die Gestalt jedes echten berufsmässigen « Luftfahrers », sowohl im zivilen als auch im militärischen Bereich, charakterisieren.

Die Mission « EASY 01 » hat eine solche Disziplinlosigkeit begangen, die diese Besatzung, diesen jedoch berufsfähigen und ausgebildeten Piloten betroffen hat, der gleichzeitig der verantwortliche Kommandant war – was ein erschwerender und merkwürdiger Umstand ist – eines Teams von ebenso qualifizierten Männern. Wenn es sich um Besatzungen und um Piloten handelt, die BBQ-Ausbildung treiben, bezieht man sich auf Flugpersonal, das verschiedene und strenge Auswahlproben bestanden hat und das rigorosen Prüfungen und Kontrollen unterstand und weiterhin untersteht, zum Nachweis des Erlernungs-Fortschritts und -niveaus, des technisch-beruflichen Profils, der psycho-physischen Ausdauer und der Verhaltungslage.

Dies gilt für die Gesamtheit der Piloten und der Besatzungen der modernen Luftkräfte, insbesondere bezüglich der als « kampfbereiten » qualifizierten Besatzungen, d.h. bezüglich Professionisten, die ein so hohes Ausbildungs- und Reifenniveau erreicht haben, dass ihre Zuverlässigkeit und Glaubwürdigkeit zweifelsfrei ist. Andererseits kann in denselben Kräften weder Platz noch Duldung für diejenigen bestehen, die von der korrekten Berufsmässigkeit abweichen, um sich selbstbezweckten und völlig unzulässigen Heldenanmassungen oder Kühnheitsproben zuzuwenden.

Immer noch bezüglich der Flugregelung hat der amerikanische nach dem Unfall ermittelnde Ausschuss keine spezifischen mangelnden Punkte oder Aspekte in der italienischen Organisationsstruktur, besonders in den Funktionen der für diesen Bereich und eben auch für den Flug « EASY 01 » zuständigen Behörden festgestellt, während er eine mangelnde Überprüfungsfähigkeit auf amerikanischer Seite bei der Vorbereitung des tragischen Fluges festgestellt hat.

Eben das wurde nämlich als Schwachstelle in der amerikanischen Befehlskette erachtet. Es hat sich daher die Erforderlichkeit erwiesen, die wichtige Funktion der Überprüfung durch den Einsatz eines Verantwortlichen hohen Niveaus zu stärken, wie Gen. Tricarico in seiner Anhörung erläuterte. Dieses Problem wurde nämlich im Bericht Tricarico-Prueher erörtert. Derselbe Gen. Tricarico hat sich diesbezüglich folgenderweise, und wir stimmen ihm völlig zu, ausgedrückt: « Die Belehrung, die Normenkenntnis, die Dauer des Aufenthaltes in Italien sind zwar grundlegende Elemente, um eine Flugmission korrekt zu planen und durchzuführen, jedoch soll den Einzelpersonen und der Besatzung durch eine ständige Überprüfungstätigkeit und durch ein entsprechendes mehrstufiges Überprüfungssystem zur Fehlervermeidung geholfen werden, um die effektive Übermittlung der Informationen an die Besatzungen und an die Verantwortlichen der verschiedenen operativen Abteilungen klar und belegt zu sichern; diese Tätigkeit soll im Grunde zwischen der individuellen Planung und der genauso individuellen Durchführung eingreifen und das Ergebnis der Kenntnisse, der Erfahrung und des Verantwortungsgefühls einer gesamten Organisation darstellen.

Nichts und niemand können einen totalen Schutz vor dem waghalsigen Verhalten eines einzelnen Piloten bei Flug bieten, aber die

durch eine direkte Haftungsübernahme seitens des Kommandanten gestärkte Information und Überprüfung gewähren zweifellos die bestmögliche Verhütungssicherheit«.

Aus den Verhören hat man auch vom nationalen von der italienischen Luftwaffe zur Besserung und Stärkung des Inspektorats der Flugsicherheit geleisteten Einsatz Kenntnis genommen, das für die verschiedenen Problematiken der Flugsicherheit aller Streitkräfte und Flugzeuge des Staates zuständig ist. Man hat auch von der laufenden Ermittlungstätigkeit bezüglich der Anzeigen von möglichen Unfällen und der Verhütungstätigkeit erfahren. Insbesondere möchte man die in kapillarer Art vollzogene Arbeit bei den Flugabteilungen zum Zweck der ständigen Schutzbesserung und -kontrolle erwähnen, die durch mehrere ohne Vorbescheid Besichtigungen und « Blitz »-Besuche durchgeführt wird.

Darunter fällt auch, neben der damit eng verbundenen Flugsicherheits-Tätigkeit, die Kommandotätigkeit, die immer eine tiefgreifende Rolle spielt. Diese von sich aus aufmerksame, umsichtige und strenge Tätigkeit wird umso wirksamer und nützlicher sein, je achtungsvoller, sorgfältiger und einschneidender sie schon ab der Verhütungsphase der eventuellen vorhersehbaren Gefahren durchgeführt wird. Und dies durch die Erziehungs-, Überprüfungs- und Kontrolltätigkeit und durch geeignete und rechtzeitige Massnahmen, die immer höhere « *standards* » von echter Berufsmässigkeit in allen Organisationsdiensten gewährleisten sowie durch die strengste Beachtung der ständigen, pünktlichen und effektiven Einhaltung der verschiedenen geltenden Normen: von denen bezüglich der technisch-logistischen Gebiete bis zu denen bezüglich der Flugregelung im operativen und im Ausbildungsbereich.

Zusammengefasst wurden die oben betrachteten Aspekte, was Italien und daher die italienische Luftwaffe anbetrifft, bezüglich der Flugsicherheit und des Erfordernisses einer strengen Kommando-, Überprüfungs- und Kontrolltätigkeit über die Normeneinhaltung der Besatzungen, von den für die abhängenden Fluggruppen zuständigen Kommanden besonders berücksichtigt. Dies erwies sich aus den Verhören der betroffenen Militärbehörden und wurde durch die von Gen. Fornasiero anlässlich seiner Anhörung vom 30. März 2000 zur Verfügung gestellten Unterlagen bestätigt.

Insbesondere möchte man die von den Stabchefs über die « Verhütung der Unfälle durch die Qualität der Kommandotätigkeit » erlassenen Richtlinien-Briefe und die ähnlichen vom Luftwaffenstab an dieselben Gruppen gerichteten Empfehlungen erwähnen, die regelmässig zur strengen Einhaltung der geltenden Vorschriften über die Durchführung der militärischen Flugtätigkeit und über die Lärmbelästigung aufgefordert werden, unter besonderer Berücksichtigung der Anzeigen und der Protesten von Bürgern und von lokalen Verwaltungsbehörden.

Was die Vereinigten Staaten anbetrifft, hat die amerikanische Komponente des bilateralen Italien-USA-Ausschusses dieselben Erwägungen über Verhütung, Überprüfung und Kommandotätigkeit vertreten, da sie deren Wesen und Zweckbestimmungen anerkannt hat, um

die dann einvernehmlich im Bericht Tricarico-Prueher angewendeten Massnahmen besser zu bestimmen und um die Hauptgrundsätze soliderer Garantien über Sicherheit und Korrektheit der Flugtätigkeiten auf unserem Gebiet zu schaffen.

5. DAS PHÄNOMEN DER TIEFFLÜGE

5.1 Das Phänomen der Tiefflüge und die Auswirkungen auf die Bevölkerung

Das Phänomen der Tiefflüge betrifft vorwiegend das nordöstliche Gebiet unseres Landes und insbesondere die Flugrouten durch die Region Trentino-Alto Adige, die sowohl die Berggebiete als auch die Talortschaften in Anspruch nehmen.

Hier soll insbesondere der Betrachtungsbereich auf die militärischen BBQ-Flüge eingeschränkt werden, die von den nationalen und alliierten Besatzungen durchgeführt werden und seit immer Alarm bei der öffentlichen Meinung erweckt haben.

Die von den militärischen Flugzeugen durchgeführten Ausbildungstätigkeiten, anders als die Veranstaltungen der akrobatischen Patrouille, da sie keine spektakulären Begründungen haben, werden mit stärkerem Misstrauen angenommen und geduldet und haben mit der Zeit helle Aufregung unter den betroffenen Bevölkerungen und verschiedene Reaktionen seitens der lokalen betroffenen Verwaltungen erweckt.

Im Bereich von Unfällen und Gefahrlagen erwähnen die Statistiken nämlich unzählige Fälle bezüglich einer breiten Schicht von militärischen und nicht-militärischen Hubschraubern und Starrflügel-Flugzeugen, mit durchschnittlich begrenzten Leistungsfähigkeiten, die verschiedenerweise angezeigt worden sind.

Meistens erwiesen sich nachträglich die Ursachen solcher Geschehnisse als auf verschiedene technische, meteorologische, umweltbezogene Faktoren zurückführbar, ohne diejenigen zu unterlassen, die unter den menschlichen Faktoren glücklicherweise seltener vorkommen und die vorsätzlichem Verhalten, Aggressivität und Leichtsinn zuzuschreiben sind.

Die Diskussion über die Auswirkungen der Tiefflüge auf die Zivilbevölkerung ist jedenfalls weder neueren Datums noch ausschliesslich italienisch. Zwischen 1987 und 1989 hat die Steigerung der Tiefflüge zwischen West- und Ostdeutschland wegen der politischen Lage ungefähr hundert Unfälle verursacht, so dass die wiedervereinte Bundesrepublik Deutschland 1990 beschlossen hat, die Mindestflughöhe der NATO-Flugzeuge von 150 auf 300 Meter zu bringen. Im selben Jahr hat auch Belgien wegen der Lärmbelästigung die Tiefflüge der NATO-Flugzeuge verboten und die Mindestflughöhe von 80 Meter für die nationalen militärischen Flugzeuge unverändert gelassen. Auch auf europäischer Ebene haben sich Sicherheits- und Umweltprobleme gestellt.

In der Region Trentino-Alto Adige sind leider andere Schadensereignisse ausser dem Cermis-Unglück geschehen. Was die Zivilsicherheit anbetrifft, erwähnen wir insbesondere zwei ähnliche Unfälle.

Der erste geschah am 30. August 1961, als ein militärisches Flugzeug das Tragseil der Seilbahn Monte Bianco-Aguille du Midi-Hellbronnspitze zerriss und den Absturz von 3 Kabinen und den Tod von 6 Personen verursachte. Die Passagiere der anderen Kabinen haben in Schwebelage die ganze Nacht auf die Rettungsdienste warten müssen. Im zweiten Unfall, der mehrmals während der Arbeiten der Enquete-Kommission erwähnt wurde, gab es keine Opfer. Am 27. Juli hat ein italienisches Militärflugzeug die Seile der Seilbahn vom Falzarego zerrissen, während die Kabinen an den jeweiligen Haltestellen standen. Die zwei Militärs haben sich durch Absprung mit Fallschirm auf das Kiesbett des Wildbaches Cellina gerettet. Die Proteste sowie die Aufmerksamkeit der öffentlichen Meinung sind gering gewesen. Man muss zu der Tragödie von Ramstein (26/8/88) und der von Casalecchio di Reno (6/12/90) kommen, um breitere und strengere Stellungnahmen gegen die Durchführung von akrobatischen Flügen oder allgemein gegen die Ausbildungsflüge wahrzunehmen.

Auf dem Umweltgebiet und insbesondere bezüglich des Alpengebietes erscheint am 13. Februar aus den Pressedateien eine Anzeige der CIPRA (internationaler Ausschuss zum Alpenschutz), die die zwei/drei Millionen Überflüge des Alpenbogens, einschliesslich der Hochflüge, der Tiefflüge, der Deltagleiter, der Fallschirmgleiter und der Hubschrauber, wegen Lärmbelästigung anklagt. Nach dem CIPRA gefährdet die Lärmbelästigung hauptsächlich die Fauna.

Das Cermis-Unglück hat eine Grenze gezogen, zwischen einer Zeit von einzelnen Protesten und Besorgungen, die auf die durch die Tragödien von Ramstein und Casalecchio erregten Empörung beschränkt waren, und einer Phase nach dem Unglück, in der die Forderungen nach Sicherheit und die Umweltrespekt gestiegen sind.

Die Arbeiten der Enquete-Kommission haben die nicht nur emotionalen Auswirkungen des in Cavalese geschehenen Dramas auf die Italiener und allgemein über das Phänomen der Tiefflüge berücksichtigt.

Das aus den aufgenommenen Aussagen entstandene Bild erzählt das Leben von Talgebieten, das andauernd vom ständigen Überflug von Militärflugzeugen bei Tief- und Tiefstflug gestört wird und einer Bevölkerung, die im Grunde vertrauensvoll gegenüber der die Sicherheit und die Gesundheit der Bürger garantierenden Behörden ist. Insbesondere wurden die Carabinieri, denen die Anzeigen und die Hinweise zukamen, als Anhaltspunkt für Verwalter und Bürger bezeichnet. Nach der Meinung des ehemaligen Bürgermeisters von Cavalese, Giorgio Fontana – der auch Augenzeuge im Oktober 1981 eines Fluges unter den Tragseilen der Seilbahn durch und Abfasser von zwei Anzeigen war, die von den militärischen Kommandos jeweils die eine ignoriert und die andere verleugnet wurden « . . . der Hauptfehler lag am Grund, weil eine totale Gleichgültigkeit seitens derjenigen bestand, die vor der Tragödie anzeigen und eingreifen konnten ». Fontana erläuterte, dass die lokale Gemeinschaft, insbesondere die Bevölkerung

der Talsohle, die den Überflügen am meisten ausgesetzt ist, das Überschall-« Bang » befürchtete und dass seit '98 die Überflüge gestiegen waren. Er hat auch erläutert, dass die negative Antwort (keine Überflüge von Cavalese waren angegeben) auf seinem zweiten Protest « uns alle als blöd dargestellt hat ».

Es erweist sich leider sowohl die Neigung, das Phänomen zu unterschätzen, als auch eine fortschreitende Spaltung zwischen den militärischen Behörden, in erster Linie, und zivilen, in zweiter Linie und der Bevölkerung, wie vom Verhör von Werner Pichler, Vertreter des Komitees 3. Februar 1998 für die Justiz – Cavalese, unterstrichen: « Die vom Gemeinderat Sergio Vanzo vorgebrachte Anfrage beantwortend, hat die Gemeindeverwaltung erklärt, dass sie von den Flügen der Flugzeuge, auch unter den Tragseilen der Seilbahn durch, Kenntnis hatte, aber dass sie nach der Erhebung eines formellen jedoch unbeantworteten Protests leider nun Bedenken über eine neue Protesterhebung hatte. Das war die Antwort der Gemeindeverwaltung ». Wortführer der Enttäuschung der Lokalbehörden wurde der Bürgermeister von Cavalese, Mauro Gilmozzi. Er erinnerte daran, dass « die angesagten Tragödien nicht diejenige der Tiefflüge sind, sonder diejenigen, die aus der Tatsache entstehen, dass die Schadensersatzkosten niedriger als die zur Verhütung vor einem solchen Unfall zu ertatenden Kosten sind » und hat dann behauptet, dass « die immer wieder hauptsächlich im Sommer (selten im Winter, denn die lästigeren Flüge waren im Sommer) wiederholten Flüge vor allem nationale, rechtsmässige, autorisierte, innerhalb der vorgesehenen Flughöhen stehende Flüge waren, gegen die es unmöglich war, Anzeigen zu stellen, denn es nützte nichts ». « Die Appelle gegen die Flüge, die bei diesen Flughöhen mitten im Tal mit lautem Getöse flogen und die Einwohner stark verunsicherten und einschüchterten, fanden stets solche Antworten: « Alles ist regelmässig; vorrangig ist der Staatenschutz gegenüber etwas Angst der Einwohner, die vielleicht umsonst schreien ». « in unserem Gebiet – hat jedenfalls Gilmozzi erläutert – bedeutet der Flug zwischen 300 und 600 Meter in der Mitte des Tals durchzufliegen, Kinder aufzuwecken, die Fenstergläser zittern zu lassen und die Einwohner zu beängstigen ».

Aus den Aussagen in Camp Lejeune der vierzehn italienischen Augenzeugen konnte man auch die Emotionen derer rekonstruieren, die unbewusst des kommenden Geschehnisses einen Tiefstflug beobachten. Barbara Demattio war am 3. Februar in Castel di Fiemme als Babysitter. Der *Prowler* flog an dem kleinen Balkon so nah, dass sie sogar den ganzen Flügel nicht sehen konnte. « Die Fenstergläser zitterten und das Kind wachte auf und schrie ». Frl. Demattio erklärte, dass sie den Rest des Fluges und sogar die nach dem Anprall stark schwankende Kabine sehen konnte. « Ich habe den Aufprall nicht gesehen, weil die Gestalt des Militärflugzeuges die Sicht deckte, aber ich habe sofort bemerkt, dass eins der drei Tragseile der Seilbahn fehlte ». Marco Vanzo, Deltagleiter-Flieger, erinnerte, dass er mit einem Freund « in der Nähe des Sportplatzes von Cavalese war, als ich ein Militärflugzeug sah, das auf uns zuflog. Um dem Hügel auszuweichen, worauf wir uns befanden und der Colle delle Streghe benannt ist,

musste das Flugzeug rechts wenden und sich auf 90 Grad senkrecht vom Boden stellen. Wir haben grosse Angst gehabt, umgestürzt zu werden». Auch der Sechzehnjährige Andrea Mover (der in seinem Haus in San Michele d'Adige war), Mario Bleggi (im Stadtrand von Ciago), vier Schifahrer auf den Pisten von Lusan, Giuseppe Ciresa, der in Salorno war und Moreno Vanzo, der auf dem Dach eines Hauses in Capriano arbeitete, haben Zeugnis abgelegt. Alle haben grossen Schrecken geäussert. Siglinde Dejaco, die mit ihrem Sohn auf der Piste von Lusan war, zum Beispiel, war vom Getöse des Flugzeuges so erschrocken, dass sie sich auf den Schnee gebeugt hat, um den Umsturz zu vermeiden. Auch Patrizia Pichler hat sich so in Gefahr gefühlt, während das Flugzeug die Schipiste überflog, dass sie sich auf sich selbst gebeugt hat und befürchtet hat, dass das Flugzeug auf die kleine Kirche aufprallt. Alfred Oberhauser, ein Sechszwanzigjähriger aus Lusan, hat das Flugzeug die Dorfmitte tief überfliegen gesehen. « Ich habe einen Augenblick lang befürchtet, dass es abstürzt ». Und zum Beweis, dass das Flugzeug die bewohnten Ortschaften überflogen hat gibt es auch die Zeugenaussage von Giuseppe Ciresa, der das Flugzeug senkrecht über seinem Kopf sah, während er an einer Ampel in Salorno stand. Moreno Vanzo erklärte: « Das Militärflugzeug ist über meinem Kopf geflogen und ich habe einen Augenblick lang den Eindruck gehabt, dass es in den See Stramentizzo hinunterstürzt ».

Zum Beweis, dass es sich nicht um einen isolierten Fall handelte, gibt es, ausser den von der Enquete-Kommission aufgenommenen Zeugenaussagen, die Anzeigen nach der Tragödie. Der Verein der Opferzugehörigen, der im Juli 1998 errichtet wurde, hat als erste Handlung neue von Militärjets nach dem 3. Februar begangene und von Carabinieri und Stadtpolizisten bestätigte Regelverletzungen angezeigt. Vom ganzen Trentino und vom Alto Adige strömten Anzeigen von alten und neuen Überflügen herbei: Flugzeuge in Margone di Vezzano in Richtung Brenta-Dolomiten, über Val di Non, über Rovereto, über dem Gardasee. . . Die letzte Anzeige eines Tieffluges über Cavalese ist vom Oktober '98 und dies erwirkte die Reaktion der trentiner Parlamentarier On. Detomas, Olivieri und Schmidt. Wortführer für die Sorgen der Bevölkerungen wurden die Lokalverwaltungen, einschliesslich derjenigen von Alto-Adige, die auch solche Proteste kannten (die erste ist vom 27. Juni '92). Nach dem Cermis-Unglück hat der Präsident der Provinz Bozen, Luis Durnwalder, am 27. März '98 den Verteidigungsminister Beniamino Andreatta aufgefordert, das Überflugverbot für die Militärflugzeuge auf Alto-Adige auszudehnen.

Am 4. Februar, am Tag nach der Tragödie, hat der Provinzrat Trient den Antrag Nr. 139 verabschiedet, wodurch die italienische Regierung ersucht wird, allen auf nationalem Gebiet anwesenden Streitkräften den Tiefflug und den Überflug der bewohnten Ortschaften zu verbieten. Am 5. Februar '98 hat die Konferenz der Präsidenten der Regionen und der autonomen Provinzen unterstrichen, dass « die Begründungen der Staatssicherheit die Rechte der Lokalgemeinschaften nicht verachten darf ». Am 9. Februar hat der Präsident der Provinz Trient, Carlo Andreotti, den Ministerrats-Präsidenten Prodi und den Minister Andreatta aufgefordert, alle Verfügungen bezüglich

der Militärflüge «jedweder Zugehörigkeit» und die vorzunehmenden Initiativen bekannt zu machen, unter Vorbehalt «seiner Befugnis, spezifische Treffen zur Feststellung des Standes der ergriffenen Massnahmen zu veranlassen». Am 13. März hat Verteidigungsminister Andreatta der Provinz Trient mitgeteilt, die Flüge in Val di Fiemme verboten und die Verdoppelung der Mindest-Sicherheitshöhen verfügt zu haben. Die verbotene Zone hat Cavalese als Mittelpunkt und berührt Bozen an ihrer obersten Grenze. Im Alpenbogen beträgt die Mindestflughöhe 2000 Fuss, während sie auf dem übrigen Nationalgebiet auf 1000 Fuss festgesetzt bleibt.

Trotzdem haben die Überflüge nicht aufgehört: die erste Anzeige eines Tieffluges über Margone di Vezzano und Folgaria, vom 25. März 1998, hat sich als unbegründet erwiesen, denn es handelte sich um Flüge auf regelmässiger Höhe (wie vom Luftwaffenstab festgestellt). Anfang Juli wurden Flüge über Torbole, dann über dem oberen Garda angezeigt und die Protesten der Bevölkerungen wurden dem Verteidigungs-Ministerium weitergeleitet. Präsident Andreotti hat dem Verteidigungs-Minister das Überfliegen im Tiefflug der Ortschaft Fondo, in der hohen Val di Non, am 1. Oktober '98 gemeldet. Die Mitteilung der Präfektur Trient sprach, genau gesagt, von drei Flugzeugen über Fondo, von vier Flugzeugen über Molina di Ledro und von zwei Flugzeugen über Cavalese. Frau Dora Zanna erzählte der Presse: «Ich gab gerade meinem Kind zu essen – ich wohne im zweiten Stock eines Hauses in der Stadtmitte von Fondo, in einer Dachwohnung – als alles zu zittern begann. Ich habe an Erdbeben gedacht, als plötzlich die Fenstergläser schrecklich zitterten. Aus dem Fenster habe ich diese schwarzen Flugzeuge gesehen, die gerade auf mein Haus zielten, es schien, dass sie sich auf uns stürzten. Ich glaube, sie haben das Dach fast gestreift. Es ist in zwei Gängen passiert, es war verrückt. Und Sie müssen denken, dass wir daran gewöhnt waren, auch letztes Jahr sind sie gekommen. Aber sie sind nie so tief auf die Häuser heruntergekommen». Andere Zeugen berichteten über Rauchwolken, die die Flugzeuge hinter sich liessen. Die Anzeigen, obwohl in einem schwächeren Ton, fuhren fort. Die letzten betrafen ein Jagdflugzeug, das am 7. April über der Ortschaft von Mattarello, eine Fraktion von Trient, und zwei F-16 Tornado auf BQ über Ceole am 27. September '99.

Aus den Arbeiten der Enquete-Kommission und aus den von der Staatsanwaltschaft von Trient durchgeführten Ermittlungen kam hervor, dass die zahlreichen früher übermittelten Anzeigen oft als nicht rechtzeitig und vor allem nicht genau von der italienischen Luftwaffe erachtet worden waren und dass deren Untersuchungsarbeit dadurch erheblich erschwert wurde. Die italienische Luftwaffe hat gemeint, sich nicht auf objektive Bestätigungen und Beweise stützen zu können und musste auch die Glaubwürdigkeit der vorgebrachten Anzeigen überprüfen. Es ist daher offensichtlich erforderlich, die Flugtätigkeit der italienischen und ausländischen Flugzeuge auf italienischem Gebiet streng und pünktlich zu kontrollieren und dementsprechend eine ständige und kapilläre Kommandotätigkeit und eine die Unfallverhütung bezweckende Erziehung durchzuführen. Man soll auch die Angemessenheit der Normen und Regeln über die Disziplin der Ausbil-

dungsflüge bewerten, nicht nur um die Flugsicherheit zu gewährleisten, sondern auch um den Wohlstand der Lokalgemeinschaften durch die Herabsetzung aufs geringste der Lärmbelästigung und der Umweltschäden zu schützen.

Über die Notwendigkeit der Ausbildungs-Tiefflüge haben sich sowohl der Stabchef als auch der derzeitige Verteidigungsminister, On. Beniamino Andreatta geäußert: « Die Ausbildungs-Tiefflugtätigkeit ist als unerlässlich auf allen Ebenen anerkannt und ist mit dem Flugsicherheitsschutz eng verbunden. Es ist unbestreitbar, dass die Ausbildung in allen Berufen gleich Sicherheit ist, vor allem in einem hoch spezialisierten Beruf wie die Führung eines Kampfflugzeuges. Diese Kultur prägt die Flugtätigkeit aller Nationen, sowohl der NATO als auch ausserhalb der Allianz ».

Trotzdem ist es erforderlich, um den spezifischen Erfordernissen der Sicherheit der Militärflüge und des Schutzes der Zivilbevölkerungen nachzukommen, dass eine strenge Kontrolle der Normen- und Verfahrenseinhaltung und der Wille und die Fähigkeit, die Verletzer zu verfolgen, garantiert sind.

6. AUSWERTUNG DER EINGRIFFE NACH DEM UNGLÜCK: DIE « VEREINBARTEN » MASSNAHMEN UND DER BERICHT TRICARICO-PRUEHER

Über die Revision von Normen und Verfahren bezüglich der Flugtätigkeiten in Italien werden hier folgend die sofort nach dem Unfall und auch später ergriffenen Massnahmen betrachtet, die aus den vom bilateralen Italien-USA-Ausschuss durch den sogenannten Bericht « Tricarico-Prueher » vorgebrachten Schlussfolgerungen und Empfehlungen herrühren. Es werden sodann Erläuterungen über die als besonders interessant erachteten Aspekte geäußert.

6.1 Die nach dem Unfall ergriffenen Massnahmen

Unmittelbar nach dem Unfall haben die italienischen und amerikanischen Regierungsbehörden eine Reihe von sofort wirksamen Massnahmen ergriffen, einige operativen Charakters, andere bezüglich der Flugsicherheit. Unter diesen Massnahmen ragen besonders neue Einschränkungen der Mindestflughöhen, die Radioverbindungen mit den Kontrolleuren des italienischen Luftverkehrs, die Anwendung der italienischen Karten zur Flugplanung, die Veranlassung von Informationstreffen seitens der italienischen Luftverkehrskontrolle hervor. Zum Zweck der hier folgenden Prüfung gilt es, die Auflistung aller veranlassten Verfügungen zu vervollständigen und sie alle zu erwähnen, wie sie im Bericht Tricarico-Prueher bezeichnet sind.

Zuerst wurden von der italienischen Seite die Einschränkungen der Mindestflughöhen verstärkt. Insbesondere wurden weitere Einschränkungen zum Schutz der Bevölkerung eingeführt, die Mindestüberflughöhe wurde im gesamten Alpenbogen auf 2000 Fuss (ungefähr

600 Meter) vom Boden festgesetzt, es wurde das Überflugverbot unter 13.000 Fuss (ungefähr 4300 Meter) von der Seemittelhöhe in einem von den geographischen Koordinaten von Cavalese identifizierten Gebiet von ungefähr 30 Kilometern beschlossen und die Mindestflughöhen für die BBQ-Flüge auf dem übrigen italienischen Gebiet (ausser den Ausbildungszonen über See) wurde verdoppelt. Insbesondere wurde die vorherige Mindestflughöhe für die BBQ-Flüge auf dem übrigen italienischen Gebiet von 500 Fuss auf 1000 Fuss erhöht, während die in bestimmten Gebieten geltende (ausschliesslich für die operativen BBQ-Missionen) von 250 Fuss auf 500 Fuss erhöht wurde.

Bezüglich dieser Einschränkungen der Mindestflughöhen soll erläutert werden, dass sie hinsichtlich der weiteren Erleichterung der Umweltfolgen ausgedacht und eingeführt wurden, denn die früher festgesetzten und eingehaltenen Mindestflughöhen waren flugsicherheitsmässig schon angemessen.

Es wurden ausserdem die taktischen und die zur BBQ-Tätigkeit seinerzeit bestimmten Gebiete neu geprüft und dabei die Bevölkerungsdichte der entsprechenden Zonen berücksichtigt, immer zum Zweck der Störungsminderung für die Bevölkerung.

Gleichzeitig wurde verfügt, dass die Flugzeuge während des Fluges auf BBQ-Routen möglichst in Radioverbindung mit den italienischen Flugkontrolleuren bleiben.

Da früher die Verbindungen hauptsächlich zur Aufnahme auf einigen und wenigen Punkten jeder Strecke vorgesehen waren (und dies stellte eine angemessene Massnahme zur Regelmässigkeit der Flüge dar), ist diese Massnahme nicht nur als eine Erneuerungs- sondern auch als eine im Grunde Besserungsmassnahme anzusehen. Man hat jedoch durch diese Massnahme nicht vorsehen können, ein sicheres Ergebnis hinsichtlich der effektiven und ständigen Kontrolle der Missionen auf der gesamten Strecke zu erzielen: es verbleiben nämlich in bestimmten Gebieten wegen der Berggestaltung Schwierigkeiten für die anhaltenden Radioverbindungen und Radarabfänge.

Um jedenfalls die Kontrolle über das Flugverhalten zu stärken, wo es möglich ist, hat die italienische Luftwaffe für die umfangreiche und kapilläre Verbreitung auf nationalem Gebiet eines « Formulars zur Überfluganzeige » gesorgt, wie der heutige Stabchef der italienischen Luftwaffe anlässlich seiner Anhörung berichtet hat: jeder Bürger, der Zeuge eines als regelwidrig erachteten Fluges ist, wurde dadurch aufgefordert, zur entsprechenden Unterbindung mitzuwirken. Man hat auf dieser Weise den Anzeigen eine konkretere Bedeutung vor allem in der Feststellungsphase gewähren und das Verfahren der Weiterleitung und der darauffolgenden Untersuchungen beschleunigen wollen.

Aufgrund der in den letzten Jahren erworbenen Erfahrung wurde eine Richtlinie verabschiedet, die gerade die Schaffung eines weiteren Benachrichtigungskanals bezweckt, der nach den Anzeigen von Bürgern und von den Polizeikräften die Aufnahme von mehr detaillierten und glaubwürdigen Elementen über die irgendwie als regelwidrig erachteten Überflüge von Militärflugzeugen gestattet.

Immer nach dem Unfall wurden hinsichtlich der sicheren Feststellung des Bewusstseins der Besatzungen über die Einschränkungen der Mindestflughöhen von der amerikanischen Seite einige Verfahrensänderungen vorgenommen, wie die folgenden:

Formalisierung des Kontrollverfahrens zur Sicherung der pünktlichen Verbreitung der Informationen über die Flüge, mittels Unterfertigung seitens der wiederangesetzten Kommandanten der spezifischen Informationskartei FCIF (*Flight Crew Information File*);

systematische Verfahrenskontrolle durch die Methode « lesen und unterfertigen » seitens der Besatzungen, zum Beweis der Einsichtnahme (unter der Androhung des Flugverbotes für die unterlassenden Piloten) und durch periodische Inspektionen « ohne Vorbescheid » über die regelmässige Anwendung der Anpassungen und der eventuellen Änderungen;

obligatorische standardisierte Belehrung über die Tiefflüge durch spezifisch an alle Besatzungen vor ihrem Wiederansatz gerichteten *briefings*;

Formalisierung von « operativen Standardverfahren » (SOP) bezüglich des Wiederansatzes, unter Einschluss der meistmöglichen Details über die lokalen Normen und Verfahren. Dies, um den Kommandanten und den Besatzungen dazu zu helfen, besser über dieselben Verfahren, Normen und entsprechenden Änderungen vorbereitet zu sein.

Obige Massnahmen wurden alle als unerlässlich erachtet, da die Verfahren früher lückenhaft waren, wenig oder überhaupt nicht angewendet wurden und unter einigen Aspekten sogar nicht existierten. Daher erwiesen sich die ergriffenen Massnahmen nicht als einfache Anpassungen der geltenden Regeln, sondern eher als völlig erneuernd und haben die verschiedenen auf der amerikanischen USMC-Kommandolinie, und insbesondere innerhalb der VMAQ-2, festgestellten Lücken geschlossen. In letzterer Gruppe hat nämlich die Gesamtheit dieser Lücken stark zur Verursachung von negativen Faktoren bei der Überprüfungstätigkeit beigetragen.

Darüber hinaus, um den Besatzungen eine tiefere Vertrautheit mit den Flugrouten unter Beachtung der Risiken und Gefahren des Fluges zu gewähren, wurden folgende weitere Verfügungen beschlossen:

nur die in Aviano ständig angesetzten Flugeinheiten des 31. Geschwaders F.W. sind zur Tiefflugausbildung befugt. Es wurden neue Kriterien zur Planung und Durchführung dieser Flüge seitens des 31. Geschwaders F.W. bestimmt;

die amerikanischen Besatzungen sind verpflichtet, die italienischen Landkarten auf Skala 1:500.000 zur Flugplanung und als Informationsquelle anzuwenden; sie sind verpflichtet, spezifische *briefings* über die Tiefflüge von den italienischen Kontrolleuren zu er-

halten und sie müssen vor jedem Flug beurkunden, alle Materialien der *briefings* wiedergelesen zu haben und von den anwendbaren Einschränkungen und Anweisungen (NOTAMs) Kenntnis zu haben.

Ohne den Inhalt der Verfügung, die BBQ-Tätigkeit auf das 31. Geschwader F.W. zu beschränken, in Betracht zu ziehen, waren die anderen Massnahmen erforderlich und angemessen. Man möchte erwägen, dass die Anwendung der italienischen Landkarte 1:500.000 (der Art CN-AM, herausgegeben vom CIGA, als alternative zur Karte OACI-CAI) war bereits in den italienischen Veröffentlichungen vorgesehen (Handbuch BOAT und POS ADD 1) war.

Schliesslich, um die Leitung der Operationen durch die betroffenen amerikanischen Kommandanten zu bessern, haben die amerikanischen Behörden folgendes festgesetzt:

vor jedem Wiederansatz für die Geschwader-Kommandanten obligatorische *briefings* zu veranlassen, um denselben alle Informationen über die Art und die Häufigkeit der geplanten Ausbildungstätigkeiten zu gewähren;

ein spezifisches vom Kommando des *Marines*-Korps zu besorgendes Verfahren (wie bereits von den anderen Kräften gemacht) über die « Bewältigung der operativen Risiken » (ORM) zu formalisieren, das eine « ORM »-Bewertung für jeden Flug einschliesst und das den zuständigen Ebenen der hierarchischen Kette zur Genehmigung unterbreitet werden soll;

den Flugschreiber nach jedem Tiefflug von Dritten (nicht der Abteilung der Besatzung zugehörenden) prüfen zu lassen, um die Einhaltung der Regeln und der Einschränkungen zu kontrollieren.

Obige Massnahmen wurden alle als geeignet und verbessernd erachtet, weil sie die zur Sicherheit in der Führung der Ausbildungstätigkeit im allgemeinen beitragenden Faktoren stärken.

6.2 Die späteren Eingriffe: der Bericht Tricarico-Prueher

Der bilaterale Italien-USA-Ausschuss.

Ein Jahr nach der Tragödie von Cavalese hat die Erforderlichkeit, die Angemessenheit der internationalen und inneren Regelung über die Durchführung und die Sicherheit der von amerikanischen Militärs auf italienischem Gebiet unternommenen Flüge zu überprüfen, die Vereinigten Staaten und Italien dazu veranlasst, eine diesbezogene bilaterale Verhandlung wahrzunehmen. Insbesondere haben der Präsident des italienischen Ministerrates D'Alema und der amerikanische Präsident Clinton anlässlich des « *summit* » vom März 1999 vereinbart, eine bilaterale Revision der ergriffenen Massnahmen und der Regeln und Verfahren über die Tiefflüge in Italien vorzunehmen, um die höchsten Sicherheitsbedingungen für die amerikanischen Ausbildungsflüge zu erzielen. Zu diesem Zweck wurde infolge des von beiden Präsidenten am 9. März jeweils an den derzeitigen Verteidigungsminister und an den Verteidigungssekretär erteilten Mandats ein bilateraler Ausschuss

errichtet, der mit einer ausführlichen Revision der über die Flugdurchführung und -sicherheit ergriffenen Massnahmen, mit der Feststellung der Erforderlichkeit von eventuellen zusätzlichen Massnahmen, mit der Feststellung der Vereinbarkeit der amerikanischen Operationen mit den Sicherheitserfordernissen und mit den üblichen aus der NATO-Beteiligung entstehenden Verpflichtungen beauftragt wurde. Besagter Ausschuss bestand aus zehn Mitgliedern und war für Italien von Gen. Tricarico und für die Vereinigten Staaten von Admiral Prueher geleitet; er begann seine Tätigkeit am 15. März 1999 und schloss seine Arbeiten am 13. April, innerhalb der vorgesehenen Frist, mit der Vorlage des Abschlussberichtes ab.

Schlussfolgerungen des bilateralen Ausschusses.

Der Ausschuss hat anerkannt, dass die Normen und Verfahren über die Tiefflug-Ausbildung in Italien den Einheiten Sicherheit und operative Bereitschaft gewähren sollen, damit die Piloten ihre Berufsfähigkeit aufrechterhalten, und gleichzeitig die Erfüllung nicht nur der gemeinsamen NATO-Verpflichtungen sondern auch der bilateralen Verbindlichkeiten sichern sollen; davon ausgehend hat der Ausschuss folgende Schlussfolgerungen getroffen:

die Kommandotätigkeit der Einheit bzw. der Gruppe bildet die Hauptgarantie der Flugsicherheit und erfordert eine sorgfältige und strenge Einhaltung der festgesetzten Verfahren;

es besteht das Erfordernis der operativen Ausbildung, einschliesslich der sicheren Tiefflüge, im Gebiet, in dem die Luftkräfte eingreifen sollen, um die Bereitschaft der Einheiten und die Ausbildung der zur Unterstützung der möglichen bilateralen NATO-Missionen bestimmten Besatzungen zu erhalten. Obwohl die amerikanischen Abteilungen nicht zum Zweck der Tiefflugbefähigung in Italien wiederangesetzt werden, sollen sie beim Wiederansatz diese Berufsfähigkeit erhalten. Der italienische Verteidigungsstab wird sodann die Ausbildungserfordernisse der amerikanischen Einheiten jeweils in Betracht ziehen;

die operativen und Sicherheitsverfahren waren zur Zeit des Unfalls verfügbar, betätigt und ausreichend, aber unzureichend war die entsprechende Kenntnis und Einhaltung. Zum Beispiel bestand kein System zur Feststellung des Erhaltes und der Kenntnisnahme aller wesentlichen Informationen über den Flug durch die wiederangesetzten Gruppen.

Der Ausschuss Tricarico-Prueher hat dann festgestellt, dass die amerikanischen Kommando- und Kontroll-Verhältnisse kompliziert und gewissermassen nicht klar waren und dass sie zu einer Gesinnung unzureichender Betonung der Vertrautheit und Einhaltung der festgesetzten Verfahren beitragen konnten. Darauf folgend hatten die amerikanischen Behörden seither die Kommando- und Kontroll-Verhältnisse der in Italien wiederangesetzten Gruppen revidiert und abgeändert und die Gast-Gastgeber-Beziehungen geklärt. Unter den Abän-

derungen der Richtlinie fielen diejenigen, die vom US Cinceur OPOD 4247 (amerikanische Beteiligung an der NATO-Stabilisierungskraft) und vom Einvernehmen-Memorandum (MOA) vom 2. Dezember 1998 zwischen USAREUR und USAFE auch bezüglich der Rolle des 31. Geschwaders F.W. angeführt wurden. Insbesondere wurde erläutert, dass die in Aviano wiederangesetzten VMAQ-Gruppen vor dem Unfall – in der NATO-, nicht USA-Befehlskette – vom COMESTRIKE-FORSOUTH (CSFS) durch die operative NATO-Befehlskette abhingen. Das CSFS hatte die Überprüfung der NATO-Aufgaben, aber die Verantwortung für die USA-Tätigkeiten (auch für die Ausbildungsflüge) lag anscheinend bei der CINCEUR-Ebene. Dieses amerikanische Kommandoverhältnis reichte nicht zu, eine angemessene Aufsicht zu gewähren. Nach dem Unfall wurden die eventuell in Aviano wiederangesetzten Einheiten (wie die VMAQ-Gruppen) bezüglich des operativen Bereiches dem MARFOREUR (als Komponente des EUCOM) zugeschrieben, während durch besagte Abänderungen des OPOD 4247 folgendes geklärt wurde:

die Gastgeber-Einheiten hätten allen wiederangesetzten Einheiten die vollständigen Informationen über alle Flugregelungen und -verfahren geliefert;

die wiederangesetzten Einheiten hätten die Verfahren der Gastgeber-Einheiten befolgt, wenn diese mehr einschränkend als diejenigen der Gastgeber-Nation bzw. der spezifischen Streitkraft waren;

die Gastgeber- und die Gast-Einheiten hätten die Verfahren für die Ausbildungs- und für die operativen Missionen durch schriftliche Vereinbarungen feststellen sollen. Auch das Verhältnis zwischen VMAQ-2 und 31. Geschwader F.W. war zur Zeit des Unfalls der Art « Gastgeber/Gast », jedoch ohne eine formelle Leitung bezüglich der Pflichten und Verantwortungen jeder Einheit. Nach dem Unfall wurde dem 31. Geschwader F.W. eine umfangreichere und sichtbarere Rolle zugeschrieben; diese Rolle wurde durch die kraft des « *Memorandum of Agreement* » (MOA) vom 2. Dezember 1998 zwischen USAREUR und USAFE aufgenommene Verantwortung bestätigt. Insbesondere wurde bestimmt, dass das 31. Geschwader F.W. eine Verbindungsrolle zwischen dem Kommandanten der italienischen Einrichtung und obiger USAREUR gehabt hätte und dass ausserdem alle Flugtätigkeiten vom Vice-Kommandanten der Operationen des 31. Geschwaders F.W. kontrolliert würden, der den einzigen Kontaktpunkt mit der italienischen Luftwaffe für die operativen Fragen des Stützpunktes Aviano darstellte. Nach Erachten des bilateralen Ausschusses hätten obige beschränkte aber nach dem « MOA » zwischen USAREUR und USAFE genau festgelegte Umgestaltung und die Empfehlungen zur Errichtung einer amerikanischen zuständigen Behörde eine geeignete Führung der wiederangesetzten Einheiten gewährleistet und Verwirrungen in der operativen Befehlskette vermieden.

Es wurde darüber hinaus folgendes ertläutert:

die italo-amerikanischen Kommando- und Kontroll-Verhältnisse sind durch zahlreiche bilaterale und multilaterale Übereinkommen

geregelt, einschliesslich des Nordatlantik Paktes, des NATO-SOFA, des Einvernehmensprotokolls (MOU) von 1993 über Aviano und seiner ergänzenden technischen Vereinbarung von 1994. Diese Übereinkommen bestimmen Kommando- und Kontroll-Grundkonventionen und bestätigen die italienische Souveränität über die eigenen Flughäfen und über den eigenen Luftraum. Die abgeänderten Verfahren zur Koordinierung der jeweiligen amerikanischen und italienischen Aufgaben und Verantwortungen haben die nationalen Verantwortungen für die Flugsicherheit in Italien bestimmt;

die Besserungsmassnahmen bezüglich Operationen und Flugsicherheit, die nach dem Unfall unternommen wurden, waren völlig geeignet, die Sicherheit der Flüge der amerikanischen Kräfte in Italien zu garantieren. Nachdem sie durch die Empfehlungen des bilateralen Ausschusses ergänzt und dann in ganz Italien institutionalisiert und standardisiert sein werden, werden diese Massnahmen die Vereinbarkeit aller amerikanischen Flugoperationen mit den Sicherheitserfordernissen und mit den üblichen Verpflichtungen und Verbindlichkeiten gegenüber der Allianz noch stärker sichern;

eine wichtige Zweckbestimmung der Massnahmen nach dem Unfall ist diejenige, eine klare Verantwortungslinie zur Qualitätskontrolle der Flugplanung zu garantieren. Die Verfolgung dieser Zweckbestimmung ist dem Begriff einer bestimmten amerikanischen verantwortlichen Behörde innewohnend, die beauftragt ist, den lokalen amerikanischen Einheiten vollständige Informationen zu liefern, eine ständige Verbindung mit dem italienischen Kommandanten des Stützpunktes zu garantieren, die Beurkundungen der Kommandanten über die Bereitschaft ihrer Besatzungen einzuholen, bezüglich deren Missions-Durchführung und Kenntnis der im Gebiet geltenden Regelungen.

Zusätzlich zu den vom US-Oberbefehlshaber in Europa und von den amerikanischen Streitkräften ergriffenen Massnahmen hat der bilaterale Ausschuss einige zusätzlichen Empfehlungen beschlossen, die die Einhaltung der vorgesehenen Verfahren seitens der innerhalb des italienischen Luftraumes tätigen Besatzungen bezwecken. Die neuen Massnahmen gewähren den Verfahren eine Standardisierung und unterstreichen das Erfordernis der italienischen Genehmigung für alle Operationen innerhalb des souveränen Luftraumes.

Es soll hier unterstrichen werden, dass der bilaterale Ausschuss, nachdem er die zur Zeit des Unfalls vorhandene Lage bezüglich, hauptsächlich wenn nicht gar ausschliesslich, der USA-Seite unter verschiedenen Gesichtspunkten (bezüglich Regelung, Verfahrens, Operationen, Ausbildungs und Organisation) geprüft hat, den Überprüfungsfehler in der Befehlskette der Besatzung unter seinen Schlussfolgerungen hervorgehoben hat – wie auch der amerikanische Untersuchungsausschuss « DeLong » gemacht hatte. Während aber der « DeLong »-Ausschuss bezüglich der Ermittlung über diesem Punkt und über die amerikanische Befehlskette einfach einige ziemlich allgemeine Elemente über die möglichen Mängel der als kompliziert, überladen und unklar erachteten amerikanischen Befehlskette (bezüglich der

Leitung der nationalen und NATO-Missionen) erläutert hatte, schien der bilaterale Ausschuss dieselben Argumente gründlicher und gewissenhafter betrachtet zu haben. Man hat auf dieser Weise von einer USA-Quelle erfahren, dass der in Aviano wiederangesetzten VMAQ-Gruppe vorgesetzte Kommandant, der COMESTRIKE-FORSOUTH (CSFS), die Überprüfung der NATO-Aufgaben dieser Gruppe, aber nicht der nationalen Aufgaben (einschliesslich der Ausbildungsaufgaben) hatte. Solche amerikanischen Aufgaben und Verantwortungen standen scheinbar dem Kommandanten der amerikanischen Streitkräfte in Europa (CICEUR) zu. Das Wort »scheinbar« klärt eigentlich die Frage nicht genug; es könnte die Einbeziehung anderer Ebenen oder Behörden bedeuten, ohne die zwar geringe und jedenfalls nicht klare Rolle desselben CSFS auszuschliessen. Es wurde jedoch von der USA-Seite festgestellt, wie auch vom bilateralen Ausschuss anerkannt wurde, dass das Verhältnis auf der amerikanischen Befehlsskette vor dem Unfall nicht vermochte, eine angemessene Aufsicht und Kontrolle zu garantieren.

Man konnte auch klarer feststellen, dass auch das Verhältnis zwischen der VMAQ-Gruppe der *Marines* und dem 31. Geschwader F.W. der USAF durch eine allgemeine « Gast/Gastgeber »-Praxis geprägt war und an formellen Einvernehmen- und Leitungsgrundlagen über Verantwortungen und Pflichten jeder Einheit/Gruppe und über gegenseitige Gruppenverbindungen mangelte. Darauf folgend hat der Ausschuss Tricarico-Prueher, dank den weiteren Vertiefungen und Überprüfungen und dank den erworbenen Klärungen, die Massnahmen besser hervor gehoben und genau bestimmt, die die Lücken der amerikanischen Organisation schliessen und die eventuellen verwirrenden und verunsichernden Punkte beseitigen sollen. Dadurch wurden die sofort nach dem Unfall ergriffenen und bereits als geeignet erachteten Massnahmen noch gestärkt und durch andere zur weiteren Besserung ergänzt.

Die Empfehlungen des bilateralen Ausschusses.

Der Ausschuss Tricarico-Prueher hat nach der Untersuchung über die Zuständigkeitsgebiete die enge und unmittelbare Abhängigkeit der Flugsicherheit vom berufsmässigen Flugverhalten erläutert. Er hat, wie der vom Kommando des *Marines*-Korps errichtete (von Gen. DeLong geleitete) Ausschuss, damit geschlossen, dass der Unfall von einem Fehler der Besatzung verursacht wurde und dass sich ein Überprüfungsfehler in der Befehlsskette der Besatzung ergeben hat. Derselbe Ausschuss hat dann sieben Empfehlungen (zusammen mit den entsprechenden Details und Erklärungen) formuliert, die hier folgend kurz zusammengefasst werden:

Neue Verfahren zur Tiefflugausbildung der USA-Flugzeuge

Für die Tiefflugausbildung (nach dem Handbuch BOAT als BBQ zu verstehen) sollen folgende Verfahren angewendet werden:

die in Italien ständig ansässigen amerikanischen Einheiten werden zur Durchführung von BBQ-Flügen autorisiert, wie von den

bilateralen und NATO-Vereinbarungen vorgesehen, innerhalb einer Grenze von 25% der wöchentlichen autorisierten Flugtätigkeit; dies setzt die Bescheinigung der zuständigen amerikanischen Behörde und das Einvernehmen des italienischen Kommandanten des Stützpunktes voraus;

die in Italien nicht ständig ansässigen amerikanischen Einheiten werden zur Durchführung von BBQ-Flügen nur innerhalb von den vom italienischen Verteidigungsstab genehmigten Übungen (d.h. nur wenn der Kräfte-Einsatz diese taktische Flugart erfordert) autorisiert und nur wenn diese Tätigkeit für die auf die Flugoperationen gezielte Ausbildung erforderlich ist, für die besagte Einheiten in Italien angesetzt sind (und nur unter vorheriger Beurkundung seitens der zuständigen USA-Behörde und unter Genehmigung seitens des italienischen Verteidigungsstabes);

die auf Flugzeugträgern und auf Wasserlandgruppen angesetzten Einheiten werden zur Durchführung von BBQ-Flügen autorisiert, nur nachdem sie die Beurkundung und die Genehmigung gemäss vorbestimmten Verfahren erhalten haben und jedenfalls unter vorheriger Genehmigung seitens des italienischen Verteidigungsstabes.

Hier kommt klar hervor, dass ein wesentliches Ergebnis in enger Verbindung mit diesen neuen Verfahren von der Vereinbarung Tricarico-Prueher erreicht wurde, das als grundlegend und erheblich bedeutend erachtet werden kann: nämlich das Verbot – ausser in Ausnahmefällen, die jeweils von den italienischen Behörden beurteilt werden – der Tiefflugtätigkeit auf nationalem Gebiet seitens der ausländischen nicht ansässigen Fluggruppen (einschliesslich der amerikanischen). Für die ansässigen Gruppen wurde dagegen diese Flugart wesentlich eingeschränkt. Es wurde ausserdem vorgesehen, wie vom Stabchef der italienischen Luftwaffe anlässlich seiner Anhörung erläutert, dass die Tiefflugtätigkeit der vorläufig stationierenden Abteilungen, wenn sie dazu autorisiert sind, den Alpenbogen nicht betreffen darf.

Die amerikanischen designierten Behörden

Es wurde beschlossen, einen amerikanischen Kommandanten in jedem italienischen Flughafen zu designieren (zum Beispiel, in Aviano den Kommandanten des 31. Geschwader F.W.), der als designierte amerikanische Behörde für die Aufsicht und Überprüfung der Einhaltung der amerikanischen und italienischen Regelungen über Flugsicherheit zuständig ist. Die amerikanischen Einheiten dürfen Flugoperationen nur nach Beurkundung besagter Behörde durchführen. Diesbezüglich werden folgende spezifische Verfügungen hervorgehoben:

die Kommandanten der amerikanischen Einheiten sind dafür verantwortlich, den Besitz seitens der Einheitsbesatzungen der Qualifizierungen für die zugeschriebenen Ausbildungs- und operativen Missionen an ihre designierte USA-Behörde zu beurkunden;

der amerikanischen designierten Behörde steht die Aufgabe zu, den Tagesflugplan zu überprüfen und dem italienischen Kommandanten des Flughafens zu unterbreiten, die Übereinstimmung der geplanten Mission mit den italienischen Flugregelungen zu bescheinigen und einvernehmlich mit besagtem Kommandanten zu handeln, um die Vereinbarkeit der Lokalverfahren mit den italienischen Regelungen über Flugsicherheit zu garantieren;

der besagten amerikanischen designierten Behörde steht zu, ausführliche Informationen an alle amerikanischen örtlich wiederangesetzten Einheiten über die italienischen und amerikanischen Flugregeln zu liefern und dem italienischen Kommandanten des Flughafens die Qualifizierung der Einheiten zur Durchführung der BBQ-Flugausbildung zu beurkunden.

Die Verbindungs- und/oder Austauschoffiziere

Es wurde die Zuteilung von Verbindungs- und/oder Austauschoffizieren an die amerikanischen und italienischen selektionierten Einheiten vorgesehen, um den Informationsfluss zu optimieren und die Mitteilungen zu erleichtern. Den italienischen beauftragten Offizieren steht die Aufgabe zu, den amerikanischen Einheiten zum Verständnis der italienischen Flugverfahren beizustehen, den vollständigen und wirksamen Informations-Austausch und die Zustellung an die betroffene Einheit der italienischen Veröffentlichungen und Materialien zu garantieren.

Der Flugsicherheits-Ausschuss

Es wurde die Ernennung von amerikanischen Vertretern für die Flugsicherheit (S.V.) vorgesehen, um Belehrungs-Briefings seitens der italienischen S.V.-Offiziere entgegenzunehmen und um periodische Treffen mit dem designierten Vertreter des italienischen S.V.-Inspektorats zu veranstalten, zum Zweck der Besprechung von Fragen über die den italienische Flugbereich betreffenden Regeln und Argumente. Den amerikanischen S.V.-Vertretern steht zu, die Ergebnisse dieses spezifischen Gebietes und die Empfehlungen des besagten italienischen Inspektorats jährlich mit den amerikanischen in Italien angesetzten Einheiten nachzuprüfen.

Die Internet-Adresse für Fluginformationen

Es wurde als zu verfolgende Zielsetzung die Herstellung einer technologischen internet-artigen Informationsdatei vorgesehen, um den Besatzungen den realzeitigen Zugang zu den spezifischen angepassten Informationen über das Operationsgebiet vor ihrem Ansatz zu gewähren.

Schliesslich wurden zwei besondere Empfehlungen bezüglich der periodischen Revision und der amtlichen Einführung der neuen Verfahren vorgeschlagen; mit der ersten wurde die Revision dieser Ver-

fahren je nach Bedarf vorgesehen, um zu garantieren, dass alle wesentlichen Elemente und Faktoren immer berücksichtigt werden; mit der zweiten wurde empfohlen, die neuen Verfahren bei der laufenden Revision und Anpassung der bilateralen Vereinbarungen immer in Betracht zu ziehen und sie in die zu formalisierenden Urkunden (technische Vereinbarungen) einzubeziehen, um denselben Vereinbarungen eine höhere Übereinstimmung mit den aktuellen Erfordernissen beider Länder zu gewähren.

Kurz zusammenfassend kam aus der vom bilateralen Ausschuss vorgenommenen kritischen Revisionsarbeit über die vorgesehenen Regeln und Verfahren zur Durchführung der Ausbildungs- und operativen Tätigkeit der amerikanischen Kräfte in Italien hervor, dass diese Regeln und Verfahren zur Zeit des Unfalls hinsichtlich der Flugsicherheit zureichend waren; aber es ergab sich auch, dass deren Kenntnis und Einhaltung seitens des amerikanischen Personals unvollständig und daher mangelhaft waren. Zum Beispiel, wie angedeutet, bestand kein Feststellungssystem, um zu bestimmen, ob die amerikanischen wiederangesetzten Abteilungen alle wesentlichen flugbezogenen Informationen erhalten und gelesen hatten. Die nach dem Unfall, sowohl operativen als auch zur Flugsicherheit, ergriffenen Besserungs-Massnahmen entsprachen denjenigen, die bereits von der italienischen Seite beschlossen und eingeführt wurden, und waren völlig geeignet, um eine zusätzliche Sicherheitsgrenze zu liefern. Darunter waren die neuen Einschränkungen der Mindestflughöhen, die Radioverbindungen mit den Kontrollbehörden des italienischen Luftverkehrs, die Einstellung der Flüge für die nicht ansässigen Abteilungen und die Anwendung der italienischen Landkarten zur Flugplanung, die von den Kontrolleuren des italienischen Luftverkehrs erwirkten informativen Treffen.

Die Vertiefungen des bilateralen Ausschusses bestätigten auch das Bestehen von Schwachstellen und Unklarheiten in der amerikanischen Kommando- und Kontrollkette, immer zur Zeit des Unfalls. Insbesondere betraf diese Bestätigung sowohl die Verhältnisse zwischen dem in Aviano ansässigen 31. Geschwader F.W. und den in der Reihe angesetzten Abteilungen, wie die Gruppe VMAQ-2, als auch die Verhältnisse zwischen dieser Gruppe und den vorgesetzten Kommandoebenen. Die mangelnde Klarheit dieser Verhältnisse betraf die Rollen und die Aufsicht- und Führungsaspekte seitens der Behörden über die jeweiligen untergeordneten Einheiten, sowie die Verantwortungen und Pflichten jeder Einheit und gegenüber anderen Einheiten bezüglich operativen und Ausbildungstätigkeiten.

Man konnte innerhalb der Arbeiten des bilateralen Ausschusses feststellen, dass die amerikanischen Behörden die Kommando- und Kontrollverhältnisse der amerikanischen in Italien wiederangesetzten (oder wiederanzusetzenden) Einheiten revidiert und abgeändert, die Beziehungen Gastgeber/Gast geklärt und die entsprechenden Besserungsmassnahmen ergriffen hatten.

Der bilaterale Ausschuss hat auch die Wirksamkeit der sowohl von der italienischen als auch von der amerikanischen Seite ergriffenen Massnahmen wiederholt und hat andere durch seine Empfehlungen

vorgeschlagen. Eine erhebliche organisatorische Bedeutung erweist, unter den vom Ausschuss vorgeschlagenen Massnahmen, die Bestimmung und Ernennung einer « amerikanischen designierten Behörde » bei jedem Flughafen, der Sitz von einer oder mehreren amerikanischen angesetzten Einheiten ist. Diese Behörde wirkt als « Verantwortlicher », um zu beurkunden, dass die Flugtätigkeiten der U.S.-Einheiten in Italien unter voller Beachtung und Einhaltung der italienischen geltenden Flugregeln und -normen geplant und durchgeführt werden. Es wurde dadurch die Rolle des Kommandanten des 31. Geschwaders F.W. in Aviano gegenüber den amerikanischen angesetzten/abwechselnden Abteilungen besser bestimmt und auch gestärkt: seine Inanspruchnahme und daher seine Verantwortlichkeit ihnen gegenüber wurden konkreter und sichtbarer, während die eigentlichen jeweiligen Befugnisse und Zuständigkeiten auch bezüglich der Verhältnisse mit dem entsprechenden italienischen Kommandanten desselben Flughafens festblieben. Der Aspekt der Verantwortlichkeit wird oft in Betracht gezogen, wie aus den Detailselementen einiger spezifischer ergriffener Massnahmen ersichtlich ist, und betrifft näher das amerikanische in Italien angesetzte Personal in den verschiedenen Aufgaben und Einsatzbereichen, bis zur Flugbesatzung und zum einzelnen Piloten. Aus den ergriffenen Massnahmen erweist sich auch der Nachdruck einer Verantwortlichmachung, die auf der Pflicht desselben amerikanischen Personals beruht, sich über die Flugkenntnisse auf dem laufenden zu halten und ständig bewusst zu sein, in italienischen Einrichtungen und im italienischen Luftraum zu handeln, und daher die absolute italienische Souveränität gemäss den beiderseitig akzeptierten Regelungen anzuerkennen.

Gleichermassen wichtig sind die Massnahmen bezüglich der Ernennung von Offizieren mit Verbindungsaufgaben (hier besonders der italienischen bei den amerikanischen Einheiten) und bezüglich der gemeinsamen Tätigkeit zum Informationsaustausch im Bereich der Flugsicherheit.

Die aufgrund der Empfehlungen des bilateralen Ausschusses ergriffenen Massnahmen wurden genau und detailliert bestimmt und wurden durch die Revision und/oder die Abfassung von spezifischen, normalerweise schriftlichen Urkunden, zusätzlich zu den existierenden und zu den nach dem Unfall ergriffenen, eingeführt. Dies hat dazu beigetragen, dass die Gesamtheit der für die amerikanischen Flüge, und besonders für die BBQ-Flüge, in unserem Land anwendbaren Normen und Verfahren klarer, solider und schärfer und gleichzeitig auch strenger und verbindlicher als in der Vergangenheit wurde.

Aus den von der parlamentarischen Enquete-Kommission durchgeführten Anhörungen hat man erfahren, dass fast alle im Bericht Tricarico-Prueher enthaltenen Empfehlungen von den Militärbehörden aufgenommen wurden, die sie auch anlässlich der zukünftigen technischen gemäss den bereits geltenden internationalen Normen abzuschliessenden Vereinbarungen in Anspruch nehmen werden. Die technischen Vereinbarungen haben solche Eigenschaften und Inhalte, dass sie abgesehen von ihrer parlamentarischen Genehmigung als pflichtverbindlich erachtet werden können.

Aus einigen Anhörungen entstand der Eindruck, dass der Bericht Tricarico-Prueher, der hauptsächlich das Ergebnis der Willensstärke der italienischen Delegation ist, einige trotz der früheren Einführung von entsprechenden Normen fortbestehende Lücken geschlossen hat. Jedoch verbleiben noch einige zu klärende Aspekte, die gerade anlässlich der Abfassung der technischen Vereinbarungen geklärt werden könnten, die die Empfehlungen des Ausschusses Tricarico-Prueher aufnehmen werden. Man bezieht sich zum Beispiel auf die Qualifizierung der Flüge. Die Bestimmung der Raum- und Zeitgrenzen und der Eigenschaften der Flüge unterstreicht, wie wichtig es ist, zu klären, ob man hinsichtlich des Londoner Abkommens auch die Flugzeuge als « im Dienst » erachten soll, die die Empfehlungen der Kommission nicht respektieren oder die amerikanischen Militärflugzeuge, die kraft der Mitgliedschaft mit der Atlantik-Allianz im Territorium anwesend sind und die ausserhalb besagter Programmierung und Planung innerhalb der nationalen und nicht-NATO Flüge tätig sind. Es ist klar, dass die negative Antwort wichtige Folgen begründen wird, sowohl unter dem Gesichtspunkt der Verantwortung als auch unter dem Gesichtspunkt der Ausübung der zivilen und strafrechtlichen Gerichtsbarkeit gegenüber den verantwortlichen Subjekten. Auch diesbezüglich wird die Erforderlichkeit bestätigt, besser klarzustellen, was unter Ausführung einer « official duty » zu verstehen ist, welche schon in den obigen Paragraphen hervorgehoben wurde.

Man erläutert darüber hinaus das Erfordernis, auch die direkte Eingriffs-, Interferenz- und Tätigkeitsaufhebungsbefugnis seitens des italienischen Kommandos besser zu bestimmen, falls die amerikanische Mission die Grenzen und die nach obigen Kriterien geregelten operativen Bedingungen nicht einhält. Daher ist die Erteilung geeigneter Eingriffsbefugnisse, die sofort anwendbar und vollziehbar sind, wünschenswert; nur auf dieser Weise ist es möglich, das italienische Kommando für die tatsächliche Einhaltung der Regeln zur Flugdurchführung verantwortlich zu machen und eine effektive Ausübung der italienischen Souveränität über den italienischen Luftraum und über das italienische Territorium zu gewährleisten.