

TEIL VI

BESCHLUSSFASSUNGEN UND VORSCHLÄGE

1. BESCHLUSSFASSUNG UND VORSCHLÄGE IN BEZUG AUF DIE HAUPTFRAGEN, DIE SICH AUS DEN ARBEITEN DER ENQUETE-KOMMISSION ERGEBEN HABEN

Als Schlussfolgerung der komplexen und kompletten Untersuchungstätigkeit und im Licht der aus den verschiedenen Problematiken hervorgegangenen Analysen, die in den vorangegangenen Teilabschnitten des vorliegenden Berichtes angegangen wurden, beschliesst die Kommission die Formulierung einiger Schlussfolgerungen und Vorschläge in Übereinstimmung mit den ihr übertragenen Aufgaben gemäss Art. 1 der Errichtungsbeschlusses.

1.1 Die Rolle der Richterschaft

Vor Darlegung der aufgetretenen Fragen hält die Enquete-Kommission es für angebracht, die von den Gerichtsbehörden erfüllten Amtsaufgaben zu verkünden, insbesondere diejenigen der Staatsanwaltschaft von Trient und der Militärstaatsanwaltschaft von Padua – im Zusammenhang mit den Geschehnissen des Unglücks – Amtsaufgaben, auf die diese Enquete-Kommission sich weitgehend gestützt hat, um ihre eigenen Aufgaben vollumfänglich zu erfüllen. In jedem Falle muss beachtet werden, wie bereits in den Jahren vor dem Unglücksfall von Cermis seitens der Gerichtsbehörden getan wurde, dass die Tendenz zu ungenügender Einschätzung des Phänomens sowie zu einer nicht adäquaten Initiative bestand, die Untersuchungen in Bezug auf die wiederholten Nachrichtenübermittlungen von gefährlichen und nicht regelkonformen Überfliegungen einzuleiten, zusammen mit einer gewissen Gleichgültigkeit in Bezug auf die unzulängliche Zusammenarbeit der amerikanischen Militärbehörden und der Perspektive deren sicheren Vorbehaltsanspruches auf die Gerichtsbarkeit.

1.2 Die Verantwortlichkeit der Besatzung

Unter diesen Voraussetzungen kann es zunächst als unbestreitbar betrachtet werden – wie in verschiedenen sowohl italienischen als auch amerikanischen Militärverwaltungs-Untersuchungen bestätigt und in dem vor dem Landgericht Trient und vor dem Militärgericht von Camp Lejeune geführten Prozessen bestätigt – siehe in TEIL IV enthaltene Analyse des vorliegenden Berichts – dass das Unglück, bei dessen Aufprall des amerikanischen EA-6B Prowlers auf die Tragseile der Cermis-Seilbahn 20 Personen zu Tode gekommen waren, aufgrund der systematischen Überschreitung der Vorschriften seitens der Flug-

besatzung ausgelöst wurde, Flugvorschriften, an deren Einhaltung jene Ausbildungsmission gebunden war. Insbesondere gilt es daran zu erinnern, dass, ausser dem Flugplan, die Besatzung mit Sicherheit folgende Vorschriften verletzt hat: Mindestflughöhe von 1000 Fuss, vorgeschrieben vom US Marine Corps Order (T & R) für Flugzeuge des Typs Prowler; Mindestflughöhe von 2000 Fuss, vorgeschrieben für Flüge über dem Trentino, mit Meldung vom 1. ROC Monte Venda vom 16. August 1997, übertragen am 29. desselben Monats im FCIF des 31. Geschwaders F.W. von Aviano; Mindestflughöhe von 1000 Fuss für Winterflüge, d.h. vom 1. November bis 30. April und dementsprechend über verschneitem Gebiet, welche in der Meldung USAF MCI 11-F.16 enthalten ist; Verbot des Überfliegens von bewohnten Ortschaften – Cavalese liegt im Umkreis von weniger als 1 Seemeile Sicherheitsdistanz entfernt –; die über italienischem Gebiet genehmigte Geschwindigkeit, welche bei geringerer Höhe als 2000 Fuss auf 450 Knoten festgesetzt ist, während zum Zeitpunkt des Unglücks das Flugzeug mit ca. 540 Knoten flog, gleichbedeutend mit 1000 km/h; die Verpflichtung schliesslich, nachgeführte Karten zu benützen, wie die italienischen Karten, die regelmässig vom CIGA (Kartographisches Informationszentrum für die Luftfahrt) an die Kommandanten des 31. Geschwaders F.W. übermittelt werden und auf denen, im Gegensatz zu den amerikanischen, die Seilbahn von Cermis eingezeichnet ist.

Es liegt ausserhalb jeglicher vernünftigen Zweifel, dass gerade besagte Überschreitungen das Unglück ausgelöst haben, insbesondere die Flughöhen-Missachtung. In der Tat, hätte sich das Flugzeug, wie vorgeschrieben an die in der geltenden Disziplin und im Flugplan vorgesehenen Höhe gehalten, hätte es sich in genügendem Abstand zur Seilbahn von Cermis befunden.

Bei allem gebührenden Respekt gegenüber dem Vorbehaltsanspruch der Gerichtsbarkeit, wie vorgesehen im Londoner Abkommen und demgemäss in voller Anerkennung der Legitimität der in den USA geführten Prozesse, der erfolgten Urteilssprüche und der Prinzipien der amerikanischen Rechtsordnung, kann man sich in diesem Gremium einiger Betrachtungen nicht erwehren in Bezug auf die Rekonstruktionen der Verantwortlichkeitsprofile im Zusammenhang mit der Tragödie.

Was die Flugbesatzung anbelangt, mit Verweis auf die detaillierte Untersuchung in TEIL IV dieses Berichtes, müssen die Komponenten des strafbaren Fluges besondere Beachtung finden, insofern als sie ein undiszipliniertes Betragen aufweisen, sie haben bewusst das Flugzeug auf aggressive Weise manövriert, wobei sie beträchtlich tiefer und schneller als erlaubt geflogen sind, sobald es das Gelände zugelassen hat. Gemäss den Prinzipien der italienischen Rechtsordnung ist es schwierig, in der psychologischen Einstellung der im «EASY 01»-Einsatz verpflichteten Militärs, insbesondere und vor allen Dingen bei Hptm. Ashby, nicht die Hauptgründe der Schuld, sei es allgemeiner oder spezifischer Art, zu sehen.

Das zu tadelnde Verhalten der Prowler-Besatzung findet eine weitere Bestätigung im Betragen im Anschluss an das Unglück. Denn, wie durch Oberst Durigon, seinerzeitiger Kommandant im Stützpunkt von Aviano, in Erfahrung gebracht wurde, haben die Piloten weder den Aufprall auf die Seilbahntrageseile sofort nach der Landung gemeldet, noch haben sie als allererste Massnahme Alarm gegeben, damit Rettungskräfte sofort zur Unglücksstelle eilten. Später, während der Untersuchungsverfahren, haben sie keinerlei Kooperation gezeigt.

Bei allem Respekt gegenüber den Aussprüchen des amerikanischen Gerichts kann die Enquete-Kommission die zahlreich zusammengetragenen Indizien nicht ausserachtlassen, die folgende sind: der 2 Tage nach der Tragödie durch Generalmajor Ryan, Kommandant des 2. Marineflieger Geschwaders, einberufene Appell, an welchem er den Prowler-Piloten Vorwürfe macht, den Ruf zu erhalten, Vorschriften zu überschreiten und rasante Flüge zu bevorzugen und an welchem er interne Untersuchungsabsichten ankündigt; die Charakteristiken des Unglücksfluges, dessen Ausbildungseigenschaften in Zweifel gezogen werden, da er vielmehr an ein « Preisfliegen » denken lässt, für einen Piloten, nämlich Ashby, dessen Stationierung in Italien sich dem Ende neigt, der ein vollkommen anderes Flugzeug als den Prowler übernehmen soll und dem erlaubt wurde, ein einmaliges Erinnerungsstück mit nach Hause zu nehmen. Diese Annahme ist darauf begründet, dass diese Flugroute für ihre besondere Spektakularität bekannt war, da sie über eine der schönsten Berggebiete der Welt führt, dass man Videokameras und Videobänder aufgefunden hat und dass eine Videokassette mit der Aufnahme des Fluges von Ashby und Schweitzer zerstört wurde: das Ausfallen des akustischen Tiefflug-Anzeige-Signals des Radarhöhenmessers, welcher sich nachträglich als perfekt funktionierend herausstellt, was an ein absichtliches Manipulieren denken lässt, um nicht konstant durch das lästige Warnsignal während der langen Flugpassagen unterhalb der erlaubten Höhe gestört zu werden; das besonders waghalsige Manöver des Piloten kurze Augenblicke vor dem Zusammenprall und der ausgerufene Satz von Navigator Schweitzer, der wenige Sekunden vor der Cermisbahn ruft « Ziel in Sicht », wie er im Laufe des Prozesses gegen Ashby selbst aussagt, lässt beides an einen vorsätzlichen « Geschicklichkeitstest » denken, der mit Videokamera aufgenommen wird, um die Aufnahmen den Kollegen zu zeigen und sich damit zu brüsten. Auf der Grundlage dieser kurz umrissenen Indizien, und wie bereits früher ausgeführt, definiert die Kommission das Verhalten der Piloten als waghalsig und unverantwortlich.

1.3 Die Verantwortlichkeit der amerikanischen Kommandokette

Die Untersuchung der Verantwortlichkeit für die Tragödie scheint sich jedoch nicht allein auf die Besatzung des EASY 01 zu beschränken: es treten vielmehr Fragen auf, die die gesamte amerikanische Kommandokette einbeziehen.

Die Untersuchungen der Kommission haben es ermöglicht, eine Reihe von Indizien zusammenzutragen, woraus hervorgeht, dass das Geschwader der VMAQ gewöhnlich ein undiszipliniertes Flugverhalten an den Tag legte, wenn es sich ausserhalb eines spezifischen Kriegskampfes befand. Tiefstflüge mit Verletzungen der Sicherheitsbestimmungen seitens des *Marine*-Korps schienen keine Seltenheit zu sein. Insbesondere die Flugroute AV047, die Strecke der Katastrophe, wurde – wie oben erläutert – aufgrund der spektakulären Geländemöglichkeiten, die sie den Piloten bot, überbeansprucht.

Daher trug Oberstleutnant Muegge nicht nur die Verantwortung für die Flugbesatzung, sondern auch für die Beschaffung der Dokumente und aller weiteren Elemente, die für die Sicherstellung einer korrekten und sicheren Abwicklung der Tiefstflüge notwendig sind. Weder in Bezug auf die pünktliche Verteilung der flugspezifischen Informationen, noch in Bezug auf die Einhaltung der Vorschriften schien er das Geschwader, dessen Kommandant er war, im Griff zu haben, da es sich erwies, dass er keine Gegenmassnahmen hinsichtlich des Fehlverhaltens zum Zweck einer besseren Flugdisziplin ergriffen hatte. Logischerweise könnte man daraus schliessen, dass Muegge vom Fehlverhalten seiner Piloten während ihres Italieneinsatzes gewusst hat und es aus missverstandenen Teamgeist tolerierte, womit er seinen Pflichten als Kommandant nicht nachkam. Diese Auswertung findet Bestätigung in den Ergebnissen der Verwaltungs-Untersuchung über das Verhalten der *Prowler*-Geschwader, die in Aviano wiederangesetzt sind; eine Untersuchung, die im Auftrag des *Marines*-Kommandos in den Tagen nach dem Unglücksfall eingeleitet wurde. Die Untersuchung konzentrierte sich auf die Ermittlung existierender Vernachlässigungen bei den obersten Leitern der VMAQ und auf den Zusammenhang zwischen diesen Nachlässigkeiten und dem Unglück. Als Resultat wurden 4 Offiziere dieses Geschwaders des Disziplinarvergehens beschuldigt: der Kommandant, der *executive officer*, der diensthabende Einsatzoffizier und der Sicherheitsverantwortliche. Auf der Grundlage der Untersuchung wurden der diensthabende Sicherheitsoffizier, Major Max Caramanian und besagter Geschwader-Kommandant, Oberstleutnant Muegge der Dienstverletzung (*dereliction of duty*) schuldig gesprochen, wegen mangelhafter Übermittlung der Flugbeschränkungs-Informationen an die Piloten der Gruppe VMAQ-2. Als Konsequenz wurde Kommandant Muegge vom Dienst suspendiert.

Die Unterlassungen und das von Kommandant Muegge an den Tag gelegte Desinteresse beim Zusammentragen und Verteilen von Fluginformationen an seine Gruppe, zusammen mit seinem Leichtsinn gegenüber dem undisziplinierten Betragen seiner Piloten, können zu den Gründen gezählt werden, die zur Tragödie vom 3. Februar 1998 geführt haben.

Das 31. Geschwader F.W. der amerikanischen Luftwaffe, stationierte Gruppe in Aviano, erweist sich nicht als verantwortlich für das schadenbringende Verletzen der Flugvorschriften, vielmehr ist eine

nachlässige Handhabung im Verteilen der lokalen Flugvorschriften an die angesetzten Geschwader zu beklagen. Diesem Jagdgeschwader oblag, in der Tat, die Unterstützung für die wiederangesetzten Fluggeschwader, zu welchen die Gruppe VMAQ-2 der *Marines* gehörte. Zu den Beistandsleistungen zählten ebenfalls die Belehrung und das Up-daten der lokalen Fluganweisungen. Diese Aufgabe erfolgte mittels Verteilung der nachgeführten Dokumente in die im Innern des Luftstützpunktes vorgesehenen Postfächer eines jeden Geschwaders, ausserdem wurden anlässlich der wöchentlichen Besprechungen die Einsatz-Änderungen aufgezeichnet und das besondere Augenmerk auf die wichtigsten Neuigkeiten gelegt; zu diesen Meetings waren die Kommandanten jedes im Stützpunkt wiederangesetzten NATO-Geschwaders geladen. Die Verantwortlichen des 31. Geschwaders F.W. General Peppe, Kommandant, und Oberst Rogers, Verantwortlicher für die Operationen, befanden sich jedoch nicht in einer übergeordneten Position in Bezug auf die wiederangesetzten Geschwader und hatten dementsprechend keinerlei Befugnis über das Geschwader, nicht einmal über die Sicherstellung, dass die an den wöchentlichen Meetings abgegebenen Notizen innerhalb der Abteilung verteilt werden. Im Grunde genommen oblag ihnen nicht die Kontrolle über die Flugdisziplin, geschweige denn die interne Organisation der anderen Abteilungen. Und trotz allem darf nicht vergessen werden, dass die Methoden zur Informationsverteilung offensichtlich mangelhaft waren, denn wie sich zeigte, war das Postfach der VMAQ-Gruppe konstant mit nicht abgeholten Dokumenten überfüllt – ein weiterer Beweis ihrer nachlässigen Haltung. Nichtsdestoweniger ist ein gewisses Übermass an Bürokratismus im Verhalten der Verantwortlichen des 31. Geschwaders F.W. zu beklagen: ein Appell zu besserer Teilnahme an den Meetings und zum Abholen der Notizen lag in ihrem Ermessen und hätte gewiss die Unkenntnis, oder die vorgeschützte Unkenntnis, über besagte FCIF 97-16 vermieden, die – wie oben gelesen – eine Flugeinschränkung auf 2000 Fuss für Flüge über dem Trentino enthielt, die aber der Mehrheit der VMAQ-2-Piloten nicht zur Kenntnis gebracht wurde, wie sie selbst bezeugten.

Und schliesslich kann aufgrund der Ermittlungen zur Tragödie eine gewisse Verantwortlichkeit in der wenig klaren Transparenz der Kommandokette und der übergeordneten Kontrolle der VMAQ-2-Gruppe festgestellt werden, sei es auf nationaler oder auf NATO-Ebene.

Wie bereits ausführlich in Kapitel 5 von TEIL III und Kapitel 2 von TEIL IV behandelt, erweist sich, dass die Beziehungen zwischen Kommando und Kontrolle vor dem Unglück kompliziert und in gewisser Weise unklar waren. Insbesondere in der NATO-Kette, nicht USA, waren die in Aviano wiederangesetzten VMAQ-Gruppen dem COMSTRIKEFOR SOUTH (CSFS = Kommandant der Angriffstruppe Süd) unterstellt. Letzterer hatte die Oberaufsicht über die NATO-Aufgaben, während die Verantwortlichkeit für nationale amerikanische Aktivitäten (auch für Ausbildungsflüge) « anscheinend » in den Zu-

ständigkeitsbereich des CINCEUR (Oberbefehlshaber des US-Streitkräfte in Europa) fiel: die Beziehungen zwischen dem VMAQ-2-Kommando und dem COMSTRIKEFOR SOUTH (CSFS) wurden hingegen auf nationaler Ebene nicht geklärt. Es scheint, dass diese Beziehung jedoch nicht ausreichend gewesen war, um eine adäquate Überwachung sicherzustellen, wie es sowohl aus den formulierten Beobachtungen der amerikanischen Untersuchungskommission als auch aus der Tricarico-Prueher-Kommission hervorgeht.

Im Grunde genommen wird festgestellt, dass die verschiedenen Autoritätsvollmachten und die Trennung zwischen Kontroll- und Kommandofunktion innerhalb der amerikanischen und der NATO-Linien den Eindruck erweckt haben könnten, dass die in Aviano wiederangesetzten *Marines*-Flieger – mangels effektiver Kontrolle über die ausgeübten Tätigkeiten – eine weitreichende und einmalige Autonomie besaßen. Eine Situation, von der – wie zu sehen war – die Fliegergruppen bedauerlicherweise grosszügig profitierten.

1.4 Verantwortlichkeiten der italienische politisch-institutionellen und militärischen Behörden

Es muss auch festgehalten werden, dass in den 20 Jahren vor dem Unglück seitens der politischen und militärischen Institutionsbehörden keine gewissenhafte Einschätzung der wiederholten Nachrichten über gefährliches und regelwidriges Überfliegen erfolgt ist, Nachrichten, die aus der Bevölkerung und seitens der lokalen Behörden gegeben worden waren, auf welche jedoch keine Reaktion erfolgte, vielleicht aufgrund ihrer unspezifischen Beschreibung. In gleichem Masse lässt sich eine gewisse Passivität und Toleranz gegenüber den in Italien stationierten amerikanischen Streitkräften erkennen.

Was die italienische Kommandokette anbelangt, so teilt die Enquete-Kommission die Beschlussfassungen, zu welchen die Militärbehörden gekommen sind, wonach sie keine strafbare Verantwortlichkeit zulasten derselben erkennen, und genauer noch, keine zulasten des Stützpunktkommandanten von Aviano, Oberst Orfeo Durigon und auch keine zulasten des COA/COM von Martina Franca, Oberstleutnant Celestino Carratù, beide angehört im Rahmen der Strafprozessverfahren, sowohl beim Militärgericht in Padua, als auch bei demjenigen in Bari. Die Enquete-Kommission vertritt in jedem Fall die Ansicht, dass Oberst Durigon lediglich eine formale und bürokratische Haltung gegenüber den in seinem Stützpunkt anwesenden amerikanischen Militärs eingenommen hat. Es stimmt, dass die internationalen Abkommen für ihn keine durchschlagende Kontrollkapazität und keine Amtsgewalt vorsehen, die Flüge zu untersagen, immerhin hatte er die Verpflichtung – aufgrund derselben Abkommen – den amerikanischen gleichgestellten Vorgesetzten die Notwendigkeit klarzumachen, die geltenden Tiefflugbestimmungen in dem Gebiet einzuhalten, in welchem das Unglück geschehen ist, indem er das Problem vorge-

bracht hätte bei den höheren Militärinstanzen, in welchen die eigentliche Mahnung ungehört liegenblieb.

Im weiteren wird die Aufmerksamkeit auf eine Mitteilung des Luftwaffenstabs vom 21. April 1997 gelenkt, mit welcher – unter anderem – der Ausschluss von Tiefflugübungen für die in Italien wiederangesetzten Truppen der Operation « *Deliberate Guard* » vorgesehen war. Diese Mitteilung wurde während der in Italien geführten Prozesse heftig diskutiert und hat grosse Unstimmigkeiten ausgelöst in Bezug auf die Interpretation ihrer Eigenschaft als Befehl oder nicht und in Bezug auf ihre Zweckbestimmung. Mit Verweis auf die Kapitel des Berichtes, die sich intensiv mit dieser Frage auseinandersetzen, wird die notwendige Aufmerksamkeit empfohlen und die Sorgfalt seitens der zuständigen Militärbehörden hinsichtlich der Redaktion von schriftlichen Mitteilungen heikler und delikater Angelegenheiten, damit zu Missverständnissen führende Verwechslungen vermieden werden, die vor allem die Nichtanwendung ergangener Verfügungen begünstigen. Ebenso wird empfohlen, mit der gebotenen Aufmerksamkeit die notwendigen Kontroll- und Überwachungsaktivitäten wahrzunehmen in Bezug auf die tatsächliche Wahrnehmung besagter Mitteilungen.

1.5 Die Flugregelung

Die Enquete-Kommission hat sich mit besonderer Gründlichkeit der Prüfung der Richtlinien befasset, die Militärflüge in unserem Land reglementieren, sowie mit dem Genehmigungsverfahren und mit den über diese Flüge durchgeführten Kontrollen. Aus unserer Analyse in Kapitel 4 von Teil V geht hervor: jene Regelung war sehr genau und detailliert und entsprach im Grunde genommen einer angemessenen Wirksamkeit sowie den spezifischen Erfordernissen der Flüge und der Sicherheit der Bevölkerungen schon vor dem Unglück, jedoch verbleiben Mängel im Kontrollwesen. Die direkt im Anschluss an die Tragödie erfolgten Interventionen haben letztendlich die Sicherheitsgarantien verstärkt.

Unser Land ist bestimmt mit einem Rechtsnormensystem versehen, das sich für Planung, Programmierung, Durchführung und Kontrolle der Flugeinsätze bestens eignet, mit besonderer Rücksichtnahme auf Trainingstiefflüge, und es erfüllt gleichzeitig höchst zufriedenstellend die fundamentalen und unerlässlichen Sicherheitserfordernisse unter allen Gesichtspunkten. Im weiteren wird die Angemessenheit der verschiedenen Parameter hervorgehoben, die von den zuständigen Behörden gemäss den Typologien der Luftfahrzeuge, gemäss dem zu überfliegenden Gebiet und gemäss anderer Faktoren festgelegt wurde. Insbesondere die spezifischen Restriktionen und die Parameter für Tiefflug-Höhenbegrenzungen sind unter dem Aspekt der Sicherheit als angemessen anzusehen, zum Schutz für alle, angefangen bei den Besatzungen, den entsprechenden Luftfahrzeugen und als geeignet, die

eventuelle Gefahren und Risiken zum Schaden von Menschen und Dingen zu begrenzen.

Im Hinblick auf den Genehmigungsbereich für die Flüge erscheinen die Verfahren gradlinig und klar in Bezug auf die Beantragung der Missionen, auf Bekanntgabe der Tagesprogramme, auf das Verfahren der Gutheissung und Genehmigung der Übungs- und Einsatztätigkeiten, sowie auf die nationale und auf die NATO-Befehlskette. Auf ähnliche Weise sind die Kompetenzen der Strukturen und der Organe definiert, die mit der Behandlung, der Weiterleitung, der anschließenden Überprüfung hinsichtlich der Durchführbarkeit, bis hin zur Zuteilung und zur Bestätigung der einzelnen Missionen. Ebenfalls gradlinig und äusserst einfach zeigten sich die Kontrollverfahren für Flüge während ihrer Durchführung.

Im Grunde genommen erwies sich die Flugregelung, insbesondere diejenige bei Tiefstflügen als angemessen und hat nicht zum Geschehen der Tragödie geführt; sie ist auf die Undiszipliniertheit der Besatzung zurückzuführen.

Und doch, wenn die Verfahren auch tauglich sind, so ist die Kapazität nicht ausreichend, um kontinuierlich das Flugverhalten im Hinblick auf die geltenden Regeln zu kontrollieren, aufgrund mangelnder, unzureichender oder inexistenter Mittel.

Das Netz des Frühwarn-Radars für Luftverteidigung hat eigene Begrenzungen im Bereich der Tiefstflüge und auch oberhalb dieses Bereichs, da er die Bergzonen nicht abdecken kann, während die an den AWACS-Flugzeugen angebrachten Radargeräte sich nicht gut für die Art der erfordernten Kontrolle eignen, es sei denn, sie seien eigens für die Kontrolle einer vorherbestimmten Gegend von grösstem Interesse eingerichtet. Diese Art der Vorrichtung ist jedoch nicht auszumachen, weil die AWACS-Flugzeuge eine NATO-Flotte bilden und können nicht eingesetzt werden, um nationalen Anforderungen zu genügen; vollkommen anders als in der ursprünglichen Mission, mit typischem NATO-Charakter. Auf der anderen Seite scheint die Anschaffung einer nationalen AWACS-Einheit kurzfristig nicht realisierbar zu sein, auch wenn es eine der Prioritäten der italienischen Luftwaffe ist, wie während der Anhörung des Stabschefs zu erfahren war – und dies wegen mangelnder finanzieller Mittel.

Da die aktuelle Situation fort dauert, wird der Regierung seitens der Enquete-Kommission eine nicht aufwendige Lösungshypothese, unterbreitet, um einer ersten und effizienten Kontrollform für die fraglichen Flüge zuzustimmen und die sich in Form einer im Flugzeug installierten Vorrichtung realisieren lässt. Diese Vorrichtung basiert auf dem Prinzip des GPS (Global Positioning System) und funktioniert ähnlich dem Satellit-Diebstahlschutz-System in Fahrzeugen. Selbstverständlich bleibt es den zuständigen Behörden überlassen, eine derartige Hypothese genauer zu formulieren und auszuwerten und

dabei gewissermassen die Notwendigkeit und die gebotene Zurückhaltung gegenüber den militärischen Operationen zu berücksichtigen.

1.6 Die nach dem Unglück ergriffenen geeigneten Massnahmen und der « Tricarico-Prueher-Bericht »

Auch wenn die Flugdisziplin den Notwendigkeiten angemessen scheint, ist dies allein nicht ausreichend, um Ereignisse wie die Tragödie von Cavalese zu vermeiden; es bedarf daneben – in der Tat – einer intensiven und effizienten Kommandotätigkeit, um das Flugpersonal kontinuierlich zu trainieren und zu informieren, mit Schwerpunkt auf der Vermittlung von Professionalität, von Verantwortung und von Flugethik. Diese Kommandotätigkeit muss, unter anderem, lückenlos die effektive Verteilung von Informationen und die korrekte Planung und Durchführung von Flügen beaufsichtigen und kontrollieren.

Zu diesem Zweck hat unsere Untersuchung aufgezeigt, dass, wie seinerzeit bei dem Unglück, Mängel und fehlende Klarheit in der amerikanischen Kommandokette und in ihrer Überwachungstätigkeit bestehen und, wie bereits oben erwähnt, dass sich Mängel in der Verteilung der italienischen Flugvorschriften an das amerikanische Personal herausstellten, sowie eine dürftige Klarheit und Unbestimmtheit in der Anpassung von italienischen und amerikanischen Befehlen in unserem Stützpunkt.

Diese Situation scheint zu einer Gewohnheit geführt zu haben, Tiefflüge ausserhalb der Regeln durchzuführen. Die Enquete-Kommission hat diese Begebenheit der Lektüre der ihr übermittelten Dokumente entnommen, unter welchen sich auch die Nachrichten über rasante Flüge befanden, die aus der Bevölkerung kamen oder in den Anhörungen zutage kamen, insbesondere in den Anhörungen von Trient. Dieselben lokalen Behörden traten als Überbringer des Missbehagens ihrer Bevölkerung auf, die sich über die immer intensiver und aggressiver werdende Flugaktivität äusserte. Auf dieses Phänomen wird in Kapitel 5 von TEIL V besonderer Bezug genommen. In voller Kenntnis der Schwierigkeit, die Regelmässigkeit eines Fluges in Bezug auf die Höhe einzuschätzen, insbesondere seitens eines Laien, wie uns von den verhörenden Militärbehörden mitgeteilt, ergeht ein vehementer Aufruf an die Wachsamkeit und an die notwendige Intervention, um das rechtswidrige und verantwortungslose Betragen zu unterbinden.

Die nach dem Unglück getroffenen Vorkehrungen, insbesondere jene auf Vorschlag des « Tricarico-Prueher »-Ausschusses, sollten in oben beschriebener Angelegenheit Abhilfe schaffen.

Genauer gesagt, haben die italienischen und die amerikanischen Regierungsbehörden direkt nach dem Cermis-Fall eine Reihe von

Massnahmen mit sofortiger Wirkung getroffen, einige davon mit operativem Charakter, andere in Bezug auf die Flugsicherheit. Unter diesen Massnahmen traten insbesondere die neuen Restriktionen zur Mindesthöhe beim Überfliegen hervor, zu den Radioverbindungen mit dem italienischen Kontrolleur des Luftverkehrs, zum Gebrauch der italienischen geographischen Karten bei der Flugplanung und zu den Informationsbesprechungen zwecks Wahrung der italienischen Verkehrskontrolle. Der detaillierte Massnahmenkatalog ist in Kapitel 6 von TEIL V aufgeführt.

Es muss im besonderen darauf hingewiesen werden, dass die Vereinigten Staaten, in der sicheren Absicht, die Besatzung in volle Kenntnis der geltenden Flughöhenbegrenzungen zu setzen, spezifische Modifizierungen an einigen Verfahren angebracht haben, welche folgende sind: die Formalisierung der Kontrollverfahren zur Sicherstellung der pünktlichen Verteilung der Fluginformationen; die obligatorische Instruktion in Standardausführung über Tiefflüge mittels « briefings », mit besonderer Anwendung bei allen zur ersten Ansetzung vorgesehenen Besatzungen; die Formalisierung von « Standard-Einsatzverfahren » (SOP) in Bezug auf die Ansetzung, unter Einschluss der grösstmöglichen Anzahl von Details über die lokalen Richtlinien und Vorschriften, um sowohl den Kommandanten als auch den Besatzungen eine bessere Vorbereitung über besagte Verfahren und Richtlinien und über deren Überarbeitung zu garantieren; um im weiteren sicherzustellen, dass die Besatzungen besser mit den Flugrouten vertraut werden und unter Beachtung aller Risiken und Gefahren des Fluges, wurde beschlossen, dass ausschliesslich die in Aviano ständig stationierten Luftwaffeneinheiten des 31. Geschwaders F.W. die Genehmigung für Tiefflugübungen erhalten und es wurden neue Kriterien für die Programmierung und Durchführung dieser Flüge seitens des 31. Geschwaders F.W. festgelegt. Diesem Geschwader wurde eine grössere und sichtbarere Rolle zuerkannt und zugeteilt, deren Verantwortlichkeit kraft des « *Memorandum of Agreement* » (MOA) vom 2. Dezember 1998 zwischen USAREUR und USAFE festgeschrieben ist. Im besonderen wird spezifiziert, dass das 31. Geschwader F.W. eine Verbindungsrolle zwischen dem Kommandanten der italienischen Einrichtungen und besagtem USAREUR sicherstellt, und dass, im weiteren, jegliche Flugaktivität durch den Vizekommandanten des 31. Geschwaders F.W. überwacht wird, was dessen einzigen Kontaktpunkt zur italienischen Luftwaffe in Fragen des operativen Bereichs im Stützpunkt Aviano darstellt.

Die getroffenen Massnahmen, die mehr als einfache Korrekturen der geltenden Regeln sind, können als vollkommen innovativ und angepasst betrachtet werden und haben in weitem Umfang Abhilfe bei den angetroffenen Mängeln der amerikanischen Kommandolinie (USMC) geschaffen, ganz besonders im Bereich der VMAQ-2.

Diese Vorkehrungen wurden durch die in den Empfehlungen des « Tricarico-Prueher »-Ausschusses unterbreiteten Vorschläge bestätigt

und ergänzt. Vornehmlich wurden neue Verfahren für Tiefflug-Ausbildungsflüge für amerikanische Flieger definiert. In diesem Zusammenhang wurde vom Ergebnis Kenntnis genommen, dem grösste Bedeutung beigemessen wurde, welches, in der Tat, keine weitere Tieffluggenehmigung über nationalem Gebiet für ausländische, nicht stationierte Truppen vorsieht, es sei denn in aussergewöhnlichen Fällen, die von Fall zu Fall seitens der italienischen Behörden bewertet werden. Im weiteren wurde diese Form der Genehmigung für stationierte Truppen stark kontingentiert. Für vorläufig wiederangesetzte Truppen, die ebenfalls zu Tiefflugaktivitäten autorisiert waren, wurde ebenfalls verfügt, dass dieselbe den Alpenbogen nicht betreffen darf. Weiterhin wurde der Einsatz eines amerikanischen Kommandanten in jedem italienischen Flughafen beschlossen, dessen amerikanische Autorität festschreibt, für die Überprüfung und das monitoring der Beachtung amerikanischer und italienischer Flugsicherheitsbestimmungen verantwortlich zu sein, und dafür, dass die amerikanischen Einheiten Flugeinsätze erst dann genehmigt bekommen, nachdem sie von vorgenannter Autorität beurkundet worden sind; es wurde die Ernennung von Verbindungsoffizieren festgelegt, italienische bei amerikanischen und/oder amerikanische bei italienischen Einheiten, um den Informationsfluss zu verbessern und die Kommunikation zu erleichtern; es wurde die Ernennung amerikanischer Vertreter der Flugsicherheit (FS) beschlossen, um Anweisungs-Briefings seitens der italienischen FS-Offiziere zu erhalten, und um sich periodisch mit den vom italienischen FS-Inspektorat ernannten Vertreter zu treffen, damit Fragen bezüglich der Regelungen und Argumente von Belang im Zusammenhang mit der Flugtätigkeit auf italienischen Fluggebieten diskutiert werden.

Alle diese Massnahmen scheinen angemessen, um den Mängeln entgegenzutreten, die bei der Verteilung von Informationen zur Flugsicherheit aufgetreten sind, die bei den Überwachungs- und Kontrollaktionen seitens der amerikanischen Kommandokette und bei den Absprachen zwischen italienischen und amerikanischen Kommandanten aufgetreten sind.

Aus den sowohl von der Parlamentarischen Enquete-Kommission als auch von der amerikanischen Mission durchgeführten Anhörungen ist hervorgegangen, dass die Empfehlungen des Tricarico-Prueher-Berichtes zu grossen Teilen bereits von den Militärbehörden aufgegriffen wurden, welches sie im Wiederaufnahmeverfahren vorlegen werden. Dieses findet zum gegenwärtigen Zeitpunkt betreffend der « *Memorandum* » und der technischen Vereinbarungen statt, welche die Modalitäten zur Anwesenheit und zur Aktivität der amerikanischen Streitkräfte in unserem Land regeln. Die Enquete-Kommission äussert mit grossem Nachdruck den Wunsch, dass in dieser Richtung fortgefahren werde.

1.7 Die amerikanischen Initiativen: Kommandountersuchung und Prozessverfahren vor dem Militärgericht

Die Enquete-Kommission möchte ihrer Wertschätzung zu den Bemühungen der amerikanischen Regierung Ausdruck verleihen, die

volle Klarheit in die Geschehnisse gebracht und mit ihrer gebotenen Zusammenarbeit zur fruchtbaren Abwicklung der Arbeiten beigetragen hat. Insbesondere dankt sie dem amerikanischen Botschafter in Rom, Thomas Foglietta, und den Botschaftsmitarbeitern, die ihre Dienste zu jedem Zeitpunkt der Untersuchungen zur Verfügung gestellt haben; sie dankt dem Verteidigungsministerium für die Aufnahme, die ihr während ihrer Mission im Washington gewährt wurde und für den wertvollen und offenen Informations- und Meinungsaustausch.

Nichtsdestoweniger können einige Bemerkungen nicht ungesagt bleiben.

In erster Linie zeigt sich die Enquete-Kommission perplex über die sofort nach der Tragödie getroffene Wahl, eine Kommando-Untersuchungskommission zu bilden, anstelle eines Nachforschungs-Ausschusses zur Flugsicherheit oder alternativ einer Sicherheits-Untersuchungskommission des USA-Fluges, wie vorgesehen im Standardisierungs-Abkommen (STANAG 3531), einem Abkommen, welches im Rahmen der NATO die Modalitäten und Abwicklungen der Flugunglücksuntersuchungen regelt, in die mehrere Allianzstaaten verwickelt sind. In der Tat, eine « privilegierte » Flugsicherheits-Untersuchung hätte sehr wahrscheinlich ausführlichere und wahrheitsgetreuere Zeugenaussagen von den Beteiligten oder von einem Teil der Beteiligten erzielt. Die Wahl, eine Kommando-Untersuchung zur Sicherstellung der Verantwortlichkeiten durchzuführen – mit dem nach sich ziehenden Risiko der Bestrafung der beteiligten Personen – hat dazu geführt, dass diese Personen von der Möglichkeit Gebrauch machten, die Antwort zu verweigern oder aber Teilerklärungen mündlich abzugeben, die sich auf Themen beschränkten, die seitens der Verteidigungsanwälte als nützlich erachtet wurden. Es bekümmert indes, dass der Vorschlag, jetzt eine Flugsicherheits-Untersuchung gemäss der Norm des STANAG 3531 zu eröffnen – wie von der Enquete-Kommission am 20. November 2000 formuliert und beim Treffen im Pentagon bei den zuständigen amerikanischen politischen und militärischen Behörden vorgebracht – keinen positiven Ausgang erzielte, wie vom Botschafter Foglietta dem Kommissionspräsidenten mit Brief vom 14. Dezember 2000 mitgeteilt wurde.

Bei der Prüfung des amerikanischen Berichtes konnten der beachtliche Arbeitsumfang der beauftragten Enquete-Kommission und die weitreichenden Ermittlungsbemühungen festgestellt werden. Die Argumente, die Meinungen und die Ergebnisse sind in klarer und im allgemeinen sehr erschöpfender Art und Weise dargelegt. Die Untersuchung in ihrer Gesamtheit hat alle zum Unglücksflug gehörigen Themen sowie die fundamentalen oder vielmehr signifikanten Elemente und Faktoren mit ihren unterschiedlichsten Zusammenhängen berührt. In gewissen Teilbereichen ist die Untersuchung äusserst gründlich und erschöpfend, sei es in der methodischen Wahl, sie aus den verschiedensten Gesichtswinkeln zu betrachten, sei es aus der Notwendigkeit, zusätzliche Überprüfungen vorzunehmen. In anderen Bereichen wiederum erscheint die Untersuchung oberflächlich und nicht ausreichend erschöpfend, ohne genügend erklärende oder überzeugende Elemente wie im Falle der Erklärung, mit welcher die Kommission Überprüfungsfehler auf dem Niveau der obersten ameri-

kanischen Kommandos gegenüber den Fliegertruppen ausgeschlossen hat, insbesondere in Bezug auf den Kommandanten der Streitkräfte Süd (COMSTRIKEFOR SOUTH / CSFS) und in Bezug auf die amerikanische Kommandolinie betreffend der Ausbildungstätigkeiten für Tiefflüge der VMAQ-2-Einheiten, die in Aviano wiederangesetzt sind; oder aber in den Bereichen, in welchen keinerlei Analyse über die Tiefflugserien, die von Besatzungen derselben in Aviano wiederangesetzten Gruppe in vorangegangenen Zeiträumen erfolgt sind. In den Schlussfolgerungen schliesslich, auch wenn spezifiziert wird, dass die Besatzung das Flugzeug auf aggressive und abenteuerliche Weise manövriert und gleichzeitig geltende Restriktionen verletzt hat, und dass der Aufprall nicht das Ergebnis eines Berechnungsfehlers allein ist, hat die amerikanische Kommission nicht deutlich hervorgehoben, dass das Mass der Übertretungen, ihre Wiederholungen und ihre Schwere ausschliesslich einem undisziplinierten und absolut verantwortungslosen Betragen – in voller Kenntnis der Flugausführungsbestimmungen, vorsätzlich und in Missachtung der Regeln nicht nur der italienischen sondern auch der des Marinefliegerkorps zuzuschreiben ist.

Es entsteht der allgemeine Eindruck, dass die Arbeit der Kommission dahingehend orientiert ist, dass sie sich auf die Untersuchung im Bereich der Gruppe beschränkt, ohne zu versuchen, über dieses Niveau hinaus, die Suche und die Individualisierung eventueller weiterer Elemente von Belang, auch auf das Gebiet der Verantwortlichkeit, auszudehnen.

Gemäss oben gezeigter Darlegungen und Betrachtungen kann der Bericht des amerikanischen Ausschusses bei aller Wertschätzung der umfangreichen Bemühungen nicht als zufriedenstellend betrachtet werden.

In gleichem Masse bedauert die Parlamentarische Enquete-Kommission die von den amerikanischen Behörden erhaltene Verweigerung auf ihre Anfrage – ebenfalls vorgebracht anlässlich ihrer Mission in Washington – eine Kopie der administrativen Befragungen zu erhalten, welche das Marinefliegerkorps unmittelbar nach dem Unglück veranlasst hat; der Zugang zu wertvollen Daten für die lückenlose Rekonstruktion der Verantwortlichkeit in Bezug auf die Tragödie wurde verwehrt.

Was die Strafprozess-Verfahren zulasten der Besatzung anbelangt, hat die Enquete-Kommission die Tatsache zur Kenntnis genommen, dass die Entlassung aus dem Dienst des Marinefliegerkorps der Hauptleute Ashby und Schweitzer – aufgrund der Prozesse wegen Verschwörung und Behinderung der Justiz – eine entehrende Strafe und nicht eine schlichte administrative Vorkehrung ist. Ferner wurden für Hptm. Ashby Sanktionen in Form von Sold-Einbehaltung und eine 6-monatige Inhaftierung verfügt, wovon ihm 5 effektiv auferlegt wurden. In diesem Zusammenhang ist der Eindruck entstanden, dass, vor dem Hintergrund der heftigen internationalen Reaktionen der Missbilligung in Bezug auf den Freispruch für die Straftat der fahrlässigen Tötung, die amerikanische Militärjustiz mit ihren obengenannten

Sanktionen – auch bei weniger schweren Vergehen – das Betragen ihrer Piloten aufs Schärfste tadeln wollte, da sie ihre Marineflieger und die Vereinigten Staaten in Misskredit gebracht haben.

1.8 Untersuchung der italienischen Militärluftwaffe

Bezüglich der Untersuchung des durch die italienische Militärluftwaffe eingerichteten Ausschusses muss festgehalten werden, dass auch sie nicht objektiv zufriedenstellend erscheint, wirkt sie doch übermäßig beschränkt, aufgrund des eingeschränkten Bereiches der zu erforschen möglich war. Die vorgenommene Untersuchung hat in der Tat Argumente und Aspekte von grundlegender Bedeutung für die Rekonstruktion und die Prüfung der Mission « EASY 01 » weder streifen noch vertiefen können. Derselbe Militärausschuss hat übrigens zugegeben, keine Kenntnis der Elemente bezüglich des Betragens der Besatzung besitzen zu können (sowohl auf dem Land als auch in der Luft), ebensowenig der genauen Dynamik der Ereignisse, aufgrund des begangenen Verhaltens der Besatzungsmitglieder, die während der Direktbefragung zur Aufklärung – unterstützt von den jeweiligen Verteidigungsanwälten – von der Möglichkeit Gebrauch machten, die Aussage zu verweigern.

1.9 Interventionen zur Änderung internationaler Richtlinien

Was die möglichen Interventionen zur Änderung internationaler Richtlinien anbelangt, im Licht der von der Enquete-Kommission durchgeführten Analyse und unter Berücksichtigung der in der Folge der Cermis-Katastrophe entstandenen Probleme, verdient das Verfahren zur Revision und zur Überarbeitung der vereinbarten Richtlinien, vornehmlich im bilateralen Bereich, besondere Beachtung; sie stammen zur Hälfte aus den 90er Jahren und regeln bei ihrer Anwendung sowohl die Benützung der Installationen/Infrastrukturen zum Gebrauch der Atlantik-Allianz, als auch die Bestimmungen für Einsatz-/Ausbildungstätigkeiten ihrer Streitkräfte. Die derzeit wieder aufgenommene Überprüfung der technischen Vereinbarungen in Bezug auf den Gebrauch einzelner flughafen-spezifischer Infrastrukturen seitens der Alliierten Streitkräfte in Europa muss der Obhut der staatlichen Souveränität unterstellt werden und damit der Gesamtheit der Regelwerke, welchen sich jede operierende Einheit in Europa obligatorisch zu unterwerfen hat. Der neu behandelte Wortlaut der Strategie-Abkommen mit unseren Verbündeten muss aus einer europäischen Optik angegangen werden, ohne jedoch die Prinzipien in Frage zu stellen, die das Fundament für das Wachstum einer kontinentalen Identität in Bezug auf die Sicherheit und die Verteidigung darstellen. Ansonsten könnte man Gefahr laufen, die Stärke eines Europa zu kompromittieren, indem es sich mit einem Verteidigungssystem ausstattet, das sich vom amerikanischen unterscheidet, ebenso wie im Bereich der institutionellen Zusammenarbeit mit ihnen.

Dennoch bleiben einige Fragen offen, die einer Revision auf internationaler Ebene bedürfen. Die Enquete-Kommission möchte einige Punkte in sehr gekürzter Form wiedergeben.

Mit Bezug auf das Londoner Abkommen tritt in erster Linie die Notwendigkeit hervor, in komplettester und möglichst klarer Form die Situationen zu definieren, die der Prüfung der prioritären Rechtsprechung des jeweils zugehörigen Staates bedürfen, sobald es sich um die Existenz von Aktivitäten handelt, die auf ein « official duty » zurückzuführen sind. Derlei Umstand ist den Schlussausführungen des Strafgerichts und auch den Schlussausführungen des Zivilgerichts zu entnehmen. Mit Sicherheit die Fälle herauszufiltern, in welchen eine « official duty » ausgeübt wird, könnte erhebliche Konsequenzen sowohl in Bezug auf die Zuschreibung an den zuständigen Staat der aus dem Ereignis entstandenen finanziellen Belastungen, als auch vor dem Profil des Vorrechtes der Ausübung der Gerichtsbarkeit seitens desselben Staates nach sich ziehen.

Weiterhin ist es notwendig, die Gelegenheit zu nützen, um die Fälle gegensätzlicher Rechtsprechung zwischen Ursprungsstaat und Aufenthaltsstaat klar zu präzisieren, in Situationen, in denen diese Gegensätzlichkeit mit deutlichen Missverhältnissen sich auf die Zuständigkeit bezieht, oder auch wenn sie nur den Anschein erweckt. Es handelt sich um Fälle, in denen die Existenz dieser Gegensätzlichkeit dazu führt, die Ausübung der Gerichtsbarkeit durch den Aufenthaltsstaat auszuschliessen, statt vielmehr die vermeintlich Schuldigen zu richten oder gegebenenfalls zu bestrafen, indem zum Beispiel auf den einzigen Umstand zurückgegriffen wird, dass auch die Verletzung eines Gesetzes des Gastlandes eine Form der « Überschreitung und Missachtung zum Schaden der guten Ordnung und der Disziplin der Streitkräfte » darstellt – « *all disorders and neglects to the prejudice of good order and discipline in the armed forces* », – strafbar im Bereich und seitens des Staates, welchem die Militärs angehören (beispielsweise im Sinne des Art. 134 des *Uniform Code of Military Justice*). Wenn in dergleichen Fällen das Verletzungsmass im Bereich des Aufenthaltsstaates im Vergleich signifikanter und gewichtiger ist als die geachteten Masse des Staates, zu welchem die Militärs gehören, dürfte dieser Umstand das Vorrecht auf die Ausübung der Gerichtsbarkeit durch den Aufenthaltsstaat rechtfertigen, auch wenn es sich um eine Gesetzeswidrigkeit handelt, die im Rahmen eines « official duty » begangen wurde, endet die Haftung des Staates, dem die Militärs angehören, gemäss den Parametern des Londoner Abkommens, wenn die Gesetzeswidrigkeit im Rahmen einer Abwicklung eines « official duty » geschehen ist.

Es müssen im weiteren Formen des Schadensersatzes und Modalitäten der Erstattung erarbeitet werden, die in erster Linie zugunsten der Geschädigten ausfallen und die die gesamte und ausschliessliche Belastung des Staates vorsehen, dem die Militärs angehören, in dem Falle, dass das Schadensereignis in Verletzung der lokalen entsprechend relevanten Bestimmungen und/oder Verfahren und Verhaltens-Kriterien geschehen ist; Kriterien, die im Rahmen der verschiedenen Vereinbarungs-Instrumentarien festgelegt wurden (in vereinfachter Form, wie die technischen Vereinbarungen, welche zwischen den verschiedenen Militärkommandos vereinbart wurden und für welche unter anderem die grösst mögliche Verbreitung garantiert und über deren Einhaltung die grösst mögliche soziale Kontrolle gehalten

werden muss). In diesem Zusammenhang erweist es sich als angebracht vorzusehen, dass das italienische Kommando in den Stützpunkten die absolute Befugnis der Verbotserteilung in Bezug auf Aktivitäten, die im Widerspruch zu vorgenannter Disziplin stehen.

Im weiteren ist es angebracht, mit grösster Klarheit und Präzision im Rahmen der Abkommen – ebenfalls in vereinfachter Form – die Personen spezifisch für die verschiedenen Funktionen in der Kommandokette der entsprechenden Organisationsstrukturen zu benennen, indem nach der Linie des Tricarico-Prueher-Berichtes fortgefahren wird. In besonderem müssen auch angemessene Kontrollbefugnisse vorgesehen werden, hauptsächlich seitens der italienischen Kommandos über die vom ausländischen Militärs abgewickelten Aktivitäten mit angemessenen, sofort operierender und ausübender Verbots- und Vollzugsbefugnissen, entsprechend den Ausführungen des soeben erwähnten Tricarico-Prueher-Berichtes.

Um zum Schluss zu kommen, ist auf die Dringlichkeit hinzuweisen, die aktuell geltende Rechtsordnung neu zu formulieren und/oder in präziserer Form im Sinne der oben gemachten Darlegungen zu vervollständigen. Diese Neuformulierung muss auf der Basis einer einheitlich geführten Verhandlung seitens aller Mitgliedsstaaten der EU erfolgen, mit dem Ziel, sowohl eine gemeinsame Sicherheitspolitik hinsichtlich der im europäischen Raum stationierten Militärs zu garantieren, als auch gemeinsame Kriterien zur Ausübung der Straf- und Zivilgerichtsbarkeit auf dem Gebiet der europäischen Rechtsprechung zu erarbeiten, unter Anwendung der neuen Kompetenzen, wie sie zu diesem Zweck im Amsterdamer Abkommen vorgesehen sind.

Demzufolge wird der gegenwärtig durchgeführten Wiedererforschung vollumfänglich zugestimmt, die zu den technischen Vereinbarungen über den Gebrauch der einzelnen flughafen-spezifischen Infrastrukturen seitens der Alliierten Streitkräfte in Europa stattfindet und die mit der grössten Aufmerksamkeit behandelt werden muss, in Bezug auf die Wahrung der Souveränität und der Gesamtheit der Regelwerke, welchen sich jede in Europa operierende Einheit obligatorisch zu unterwerfen hat. In gleicher Weise wird der gleichzeitig stattfindenden Neuverhandlung der strategischen Abkommen mit unseren Verbündeten zugestimmt, die aus einer europäischen Optik angegangen wird, ohne jedoch die Prinzipien in Frage zu stellen, die das Fundament für das Wachstum einer kontinentalen Identität in Bezug auf die Sicherheit und die Verteidigung darstellen. Ansonsten könnte man Gefahr laufen, die Stärke eines Europa zu kompromittieren, indem es sich mit einem Verteidigungssystem ausstattet, das sich vom amerikanischen unterscheidet, ebenso wie im Bereich der institutionellen Zusammenarbeit mit ihnen.

1.10 Interventionen zur Änderung der internen Richtlinien, strafrechtlich und zivilrechtlich

Was die Überlegungen zur Angemessenheit der straf- und zivilrechtlichen internen Rechtsordnung anbelangt, die zum institutionel

Was die Überlegungen zur Angemessenheit der straf- und zivilrechtlichen internen Rechtsordnung anbelangt, die zum institutionellen Aufgabenbereich dieser Enquete-Kommission gehört, wurde das Augenmerk im besonderen auf das Problem der substantiellen Straftatbestände gerichtet und auf die Frage der zivilrechtlichen Schadensersatzleistungen. Die Analyse wurde aus dem Sichtwinkel des Minimalstrafrechts entwickelt, welches den Zugriff auf Strafsanktionen als extreme Massnahme betrachtet, wobei andere Formen der gesetzgebenden Intervention vorzuziehen sind. In dieser Perspektive, auch wenn einige Vorschläge strafrechtlicher Natur formuliert wurden, wird dennoch das zivilrechtliche Instrument vorgezogen.

Eine der sich bietenden Möglichkeiten wäre die Modifizierung des Art. 589 des italienischen Strafgesetzbuches, der die Straftat der fahrlässigen Tötung vorsieht.

Insbesondere könnte es sich als angebracht erweisen, im Hinblick auf eine angemessenere Wahrung der in Frage stehenden Interessen bei hypothetischen Parallelfällen wie in Cermis, die Einfügung eines neuen, erschwerenden Umstandes zu erwirken, welche das strafrelevante Benehmen sanktioniert und Anwendung fände, wenn die Regelungen zur Flugverkehrsdisziplin und zur Führung von Flugzeugen – im selben Ausmass wie auf dem Gebiet der gegenwärtig geltenden Strassenverkehrs- und Arbeitsunfall-Ordnung – verletzt werden.

Ähnlicherweise könnte zu Art. 590 des italienischen Strafgesetzbuches, der Sanktionen bei vermeintlich schuldhafter Personenverletzung vorsieht, die Einfügung eines neuen, erschwerenden Umstands im Zusammenhang mit Regelverletzungen der Luftverkehrsdisziplin vorgesehen werden.

Bezugnehmend auf das Problem der Schadensersatzansprüche – eine Frage, die ausschweifend am Tag nach dem Unglück diskutiert wurde – und die das Parlament zur Verabschiedung eines Sondergesetzes veranlasst hat, das die Erstattung eines gerechten Schadensersatzes an die hinterbliebenen Familien vorsieht, hat die Enquete-Kommission mit Sorgfalt die Zweckmässigkeit einer Problemlösung von generellem Charakter bewertet, die, wie oben erläutert, einer Modifizierung der soeben erwähnten Strafnorm vorzuziehen ist.

In diesem Sinne erscheint die Inkraftsetzung einer zivilrechtlichen Norm angebracht, die die Schadensersatzansprüche im Falle eines Unglücks in Verbindung mit der Führung eines Flugzeugs regelt, wenn eine solche Führung als gefährlich angesehen wird. Es würde sich im wesentlichen um eine Art der objektiven Haftpflicht, die aus der Art und Weise der Durchführung der Flugzeugführung entsteht.

Eine Lösung dieser Art würde dazu beitragen, dem Eigentümer des Flugzeuges – am Beispiel von Militärflugzeugen dem Staat, dem das Flugzeug gehört – direkt die Haftung für den verursachten Schaden zu übertragen und dementsprechend der Verpflichtung zu Schadensersatzforderungen nachzukommen, auch in vermeintlich zufälligen Fällen und in Fällen der höheren Gewalt, ohne die Notwendigkeit einer politischen ad hoc Entscheidung und folglich mit einem besseren Schutz der geschädigten Personen.

Die Enquete-Kommission überreicht dem Parlament diese Überlegungen und diese Vorschläge, in der Gewissheit, ihre Aufgabe mit grossem Engagement und mit grosser Strenge durchgeführt zu haben, dank der Unterstützung aller Beteiligten, die, sei es auch in unterschiedlich kritisch geprägten Beiträgen, übereinstimmend zusammengearbeitet haben, verbunden im gemeinsamen Gefühl des tief empfundenen Respekts und des Mitgefühls für die Opfer, geleitet von dem Wunsch, einen Beitrag geleistet zu haben, damit Tragödien wie das Unglück von Cermis sich nicht wiederholen. Es ist ein Anliegen dieser Enquete-Kommission, dass ihre geleistete Arbeit – nebst der Sicherstellung der politisch-institutionellen Verantwortlichkeiten auf allen Ebenen – einen Beitrag zur Realisierung dieses Ziels darstellen konnte.