

ANHANG

1. GESETZRAHMEN

Gesetzrahmen für Militäreinsätze in Bezug auf ausländische NATO-Anwesenheit auf italienischem Territorium, insbesondere der Vereinigten Staaten, und in Bezug auf die Konzession für Stützpunkte und Infrastrukturen der US-Streitkräfte in Italien

Der 1949 in Washington unterzeichnete Nordatlantikpakt, welcher per Gesetz vom 1. August 1949, Nr. 465 ratifiziert wurde. Dieser sieht die Schaffung einer militärischen Verteidigungs-Organisation unter allen Mitgliedsstaaten vor.

Abkommen über Streitkräfte-Status (SOFA), 1951 in London unterzeichnet und von Italien 1955 ratifiziert (NATO-Pakt, SOFA). Es legt die Haupttrichtlinien für die Personen-Anwesenheit eines oder mehrerer NATO-Staaten auf dem Territorium anderer Bündnisstaaten fest.

Flugtechnisches italo-amerikanisches Abkommen vom 30. Juni 1954. Es definiert den Rahmen der operativen Aktivitäten bezüglich Übungen, Logistik und Support, welche amerikanische Flugzeuge auf italienischem Territorium ausüben können

Bilaterales italo-amerikanisches Übereinkommen (BIA) betreffend Infrastruktur, abgeschlossen am 20. Oktober 1954. Es regelt die Nutzungs-Modalitäten der den US-Streitkräften auf nationalem Territorium zur Verfügung gestellten Stützpunkte und ist gemeinhin unter dem Namen « Schirm-Übereinkommen » bekannt. In Anlehnung an das BIA wurden im Laufe der Jahre zahlreiche Einverständnis-Erklärungen verabschiedet, technischer und regionenbezogener Art, um diverse Aspekte im Zusammenhang mit dem jeweiligen Stützpunkt zu reglementieren. Unter besonderer Bezugnahme auf den Stützpunkt in Aviano wurde 1956 ein Nutzungsmemorandum abgeschlossen, gefolgt von einem weiteren am 30. November 1993, welche beide zu einem maßgebenden Technischen Abkommen vom 11. April 1994 zusammengefasst wurden.

Im Hinblick auf eine Revision des Technischen Abkommens wurde das « Einvernehmens-Memorandum (MOU) – bekannt als »Shell-Agreement« am 2. Februar 1995 verabschiedet. Damit wird die Inkraftsetzung des BIA von '54 gewährleistet bezüglich der Nutzung von Einrichtungen und Infrastrukturen durch die US-Streitkräfte in Italien. Es sieht die Ausfertigung und Revision des Technischen Abkommens (TA) für jeden einzelnen belegten Stützpunkt vor.

Einvernehmens-Memorandum vom 15. Dezember 1995. Es betrifft ein Abkommen zwischen dem italienischen Verteidigungsministerium

und dem Obersten Hauptquartier der alliierten Streitkräfte in Europa (SHAPE). Es bezieht sich auf die Sicherstellung logistischer Unterstützung für ausländische, auf italienischem Territorium Transit- oder temporär-stationierte Streitkräfte und gewährleistet die Anwendung des « Joint Endeavour »-Planes, des SACEUR. In Anlehnung an dieses Memorandum (MOU), welches seinerzeit wiederholt zum Schutz der Einsätze in Bosnien und im Kosovo angewendet wurde, wurden drei Unterabkommen zum Beschluss und zur Unterzeichnung seitens der drei Teilstreitkräfte erarbeitet; unterzeichnet wurden sie sowohl für das Heer als auch für die Marine. Das vorgelegte Unterabkommen für die Luftwaffe hingegen wurde nicht unterzeichnet, weil es viel komplexer war, insofern als es die Flugkräfte an den Einsätzen beteiligten Länder betrifft: es sind dies ca. 15. Der Grund für die im Abkommen fehlende Unterschrift lag bisher in der systematischen Schwierigkeit seitens der ausländischen Gegenparteien zu akzeptieren, daß « die italienischen Vorschläge nicht immer und nicht in ihrer Gesamtheit akzeptiert wurden ». So lauten die Erklärungen des Generals Mario Arpino, Stabschef der Verteidigung.

Flugdisziplin unter besonderer Bezugnahme auf die Trainingstätigkeit bei Tief- und Tiefstflügen (BQ und BBQ) sowie auf die Flugsicherheitsaspekte und die sozialen und umweltbezogenen Folgen; die maßgebenden Richtlinien, Verfahren und Handbücher.

SMA -7Richtlinie des Luftwaffenstabs « Verfahren zur Programmierung und Durchführung der Missionen des operativen Flugverkehrs », erschienen 1982.

SMA -73Richtlinie zu « Training und Navigation im Tiefflug », herausgegeben vom Luftwaffenstab (SMA), 1992.

Handbuch BOAT « Operativer Tiefflugverkehr », herausgegeben 1992 vom Luftwaffenstab (SMA) und 1997 überarbeitet.

Handbuch BOAT, Teil 2, « Sammlung von Fluginformationen », halbjährlich revidiert.

SOP Add-1 « Standard-Einsatzverfahren », erschienen im Januar 1998, Regelungen für Planung, Programmierung und Durchführung von Flugtätigkeit der Luftwaffenabteilungen und von Flugzeugen der alliierten Streitkräfte, die in Italien wiederwiederangesetzt sind.

SOP Add-8 « Standard-Einsatzverfahren ». Richtlinie für Navigationsflüge, inklusive Flugstrecke AV047 BD.

Meldung SMA/322/00175/G39/SFOR vom 21. April 1997, Meldung, in welcher festgehalten wird, daß den zur Operation « *Deliberate Guard* » wiederangesetzten Einheiten in Italien keine Genehmigung für Ausbildungstätigkeiten im Tiefflug auf italienischem Territorium und

über nationalen Gewässern erteilt wird, sofern nicht anderweitig für ad-hoc-Trainings zugelassen (wie zum Beispiel für *CAT FLAGS*, von der V ATAF organisierte Übungen auf italienischem Territorium, welche in koordinierter Aktion mehrerer Flugzeuge stattfindet).

Meldung TR-1-151/4464771-4 vom 12. Dezember 1990, Meldung, mit welcher das Kommando der 1. Luftregion Mailand ein Tieffflugverbot unter 1000 Fuß (AGL) in verschneiten Bergregionen für sämtliche Flugzeuge vorschreibt.

Meldung vom 1. ROC in Monte Venda, datiert vom 16. August 1997, betreffend Zuteilung eines militärischen Auftrages (ASMIX), mit welcher auf den Vermerk (RMKS, *Remarks* oder *Nota Bene*) des Flugverbotes unter 2000 Fuß in der alpinen Region von Trentino-Alto Adige hingewiesen wird.

Dokument FCIF 97-16 des 31. Geschwaders F.W. vom 29. August 1997, welches die Einschränkung des oben spezifizierten 1. ROC wiedergibt.

Pilotenfibel, Handbuch des 31. Geschwaders F.W.

Marine Corps Order 3500, welcher die Flughöhe über Land auf 1000 Fuß festlegt, die Mindesthöhe für Ausbildungs-Flugtätigkeit für Flugzeuge ohne HUD (*Head Up Display*) wie im EA-6B.

OPNAVINST, amerikanisches Dokument (gefolgt von einer Nummer) mit Anweisungen für Marineflugeinsätze.

NATOPS, amerikanisches Dokument zur Standardisierung des Trainingsverfahrens und der Marineflugeinsätze.

2. CHRONOLOGISCHER ABLAUF DER EREIGNISSE

3. Februar 1998: Eröffnung der Untersuchung seitens der Staatsanwälte des Landgerichtes Trient, Francantonio Granero und Bruno Giardina.

4. Februar 1998: Errichtung des amerikanischen Untersuchungsausschusses in Aviano – benannt « Kommando » – unter dem Vorsitz des Generalmajors Michael DeLong. Sowohl der Pilot als auch die drei Flugzeug-Besatzungsmitglieder äußern den Wunsch, sich ausschließlich der amerikanischen Gerichtsbarkeit, auf der Grundlage des Londoner Abkommen NATO SOFA – zu unterziehen. Der Militäranwalt der VMAQ-3 übermittelt dem Generalkommando der Marines eine Nachricht, in welcher er ein « schlechtes Betragen » des Kommandanten der VMAQ-3 bekräftigt und Oberstleutnant Watters versammelt seine Offiziere, informiert sie über das tragische Unglück des Vortages und

empfiehlt, alle Videoaufzeichnungen jener Flüge verschwinden zu lassen.

4. Februar 1998: Errichtung des technischen Untersuchungsausschusses der italienischen Luftwaffe unter der Leitung von Hauptmann Fermo Missarino.

4. Februar 1998: Erste Gegenüberstellung zwischen dem Regierungspräsidenten Romano Prodi und den Lokalverwaltungen.

4. Februar 1998: Der Gemeinderat von Trient verabschiedet die Motion Nr. 139, in welcher die italienische Regierung ersucht wird, sämtlichen im Territorium befindlichen Militärstreitkräften das Überfliegen im Tiefflug und über bewohntem Gebiet zu verbieten.

Februar 1998, in den Tagen nach dem Unglück (genaues Datum fehlt). Brigadegeneral Bowdon erhält von Generalmajor Ryan den Auftrag, eine interne Untersuchung über das Betragen der VMAQ-Staffel durchzuführen.

5. Februar 1998: Erste Erklärung des Verteidigungsministers Beniamino Andreatta an den Verteidigungsausschuss, bestehend aus Abgeordnetenkammer und Senat.

5. Februar 1998: Der Präsident der Provinz Trient, Carlo Andreotti, bat die Konferenz der Regionen in Rom, sich dafür zu verwenden, damit die Untersuchung der italienischer Gerichtsbarkeit nicht entzogen wird.

5. Februar 1998: Generalmajor Ryan versammelt sämtliche Offiziere der VMAQ-Gruppe in Cherry Point und beschuldigt die gesamte Prowler-Crew der Regelverletzungen.

6. Februar 1998: Generalmajor Ryan entlässt Oberstleutnant Waters aus dem Dienst als Kommandant der Gruppe VMAQ-3, mit der Begründung, am 3. April 1997 einen akrobatischen Tiefflug entgegen den Regelungen durchgeführt zu haben – auf derselben Flugstrecke, auf welcher sich anschließend die Tragödie abspielte, wobei er Aufnahmen auf privaten Videobändern aufzeichnete.

9. Februar 1998: Der Präsident der Provinz Trient, Andreotti, bittet den Regierungspräsidenten Prodi und den Minister Andreatta, alle Vorkehrungen zu treffen, um die Militärflüge zu disziplinieren und alle unternommenen und noch zu unternehmenden Initiativen zu ergreifen.

11. Februar 1998: Minister Andreatta teilt mit, Schritte als Vorsichtsmaßnahmen veranlasst zu haben, um die Mindestflughöhe bei Tiefflügen zu verdoppeln.

18. Februar 1998: Italien bittet die Vereinigten Staaten, auf die Ausübung der prioritären Gerichtsbarkeit zu verzichten.

19. Februar 1998: Der Justizminister, Giovanni Maria Flick, behandelt die aufgeworfenen Fragen im Zusammenhang mit der Gerichtsbarkeit.

20. Februar 1998: Die Militär-Staatsanwaltschaft von Padua (Dr. Maurizio Block, Staatsanwalt und Dr. Sergio Dini, Stellvertretender Staatsanwalt) eröffnet ein Strafverfahren gegen unbekannte Militärs, um eventuelle Kontrollunterlassungen zu überprüfen.

Februar 1998: Auf der Grundlage des Gesetzesdekrets vom 27. August 1993, Nr. 325, stellt die italienische Regierung 100 Millionen für die Hinterbliebenen der Opfer der Tragödie von Cermis zur Verfügung. Die Vereinigten Staaten verpflichten sich, die Bestattungskosten (5 Millionen pro Opfer) zu übernehmen. Die Angehörigen der Opfer sowie der einzige Überlebende wenden sich als Einzelperson und/oder als Nation an ihre Anwälte: es wird nie ein gemeinsames Verteidigungsgremium gebildet. Im übrigen wenden sich die Angehörigen nicht-italienischer Opfer direkt an die Vereinigten Staaten.

Ende Februar 1998: Der Untersuchungsausschuss der italienischen Luftwaffe übermittelt ihre eigenen Beschlüsse an den Staatsanwalt von Trient, Francantonio Granero sowie an den Chef des Flugsicherheits-Inspektorats der italienischen Luftwaffe, General Vincenzo Camporini.

10. März 1998: Die Ermittlungen der amerikanischen Untersuchungskommission werden vorgelegt.

13. März 1998: Verteidigungsminister Andreatta unterbreitet der Provinz von Trient, Flüge in Val di Fiemme unterbunden zu haben.

16. März 1998: Die Vereinigten Staaten teilen Italien mit, vom Vorrecht der Gerichtsbarkeit Gebrauch zu machen und den Antrag der italienischen Regierung auf Verzicht abzulehnen.

25. März 1998: Nachrichten über Tiefflüge über Margone di Vezzano und Folgaria erweisen sich als nicht bestätigt, da es sich gemäß Überprüfung des Luftwaffenstabes um reguläre Flughöhen handelte.

27. März 1998: Der Präsident der Provinz Bozen, Luis Durnwalder bittet Verteidigungsminister Beniamino Andreatta, das Flugverbot für Militärflugzeuge auf das Alto Adige auszuweiten.

27. März 1998: Die Provinz beschließt, auch Außenminister Lamberto Dini hinzuzuziehen.

April 1998: Seitens der USA wird eine weitere interne Untersuchung durchgeführt, um zu überprüfen, welche Vorgesetzten für die Tragödie von Cermis zur Verantwortung gezogen werden müssen. In der Folge werden 4 Offiziere für disziplinarische Sanktionen vorgeschlagen.

14. April 1998: Das Zentrum für Schifffahrtssicherheit beschließt, daß im Zusammenhang mit dem Fall von Cermis keine AMB-Untersuchung durchgeführt wird.

16. April 1998: Gegen Oberst Durigon wurde von der Staatsanwaltschaft in Trient das Vorverfahren wegen zweifacher Unterlassung eingeleitet: Nichterfüllung der von den nationalen und Vertragsnormen und von den organischen Ordnungstabellen vom 1. August 1994 vorgesehenen Pflichten.

20. April 1998: In den Vereinigten Staaten wird im USA-Stützpunkt Camp Lejeune (North Carolina) das Gerichtsverfahren gegen die 4 Marineoffiziere eröffnet. Es werden die Positionen von Hptm. Seagraves und von Hptm. Raney getrennt.

22. April 1998: Der Präsident der Provinz Andreotti sowie der Assessor des Tourismus der Provinz, Francesco Moser, werden vom amerikanischen Botschafter, Thomas Foglietta, empfangen.

5. Mai 1998: Aussagen von Hptm. William Raney und von Hptm. Chandler Seagraves.

26. Mai 1998: Die Staatsanwaltschaft von Trient beantragt Eröffnung des Verfahrens gegen 7 Personen: die 4 Besatzungsmitglieder, des Gruppenkommandanten der VMAQ-2, Hptm. Richard Muegge, den Einsatzkommandanten des 31. Geschwaders F.W., Oberst Marc Rogers und den Kommandanten des 31. Geschwaders F.W. in Aviano, General Timothy Peppe.

4. Juni 1998: Treffen zwischen Premierminister Prodi und Verteidigungsminister Andreatta und dem amerikanischen Botschafter Foglietta.

8. Juni 1998: Eine Pressemeldung des Verteidigungsministeriums teilt mit, dass die Vereinigten Staaten ihren Verpflichtungen schnellstens nachkommen und 75% der Schadensersatzforderungen leisten werden.

10. Juni 1998: Treffen der Vertreter des Gemeinderates und der Gemeinde-Verwaltung von Cavalese und den Vereinigten Bergbahnen von Cermis (Società Funivie Alpe Cermis SpA.).

15. Juni 1998: Beginn der Aussagen vor dem amerikanischen Militärgericht in Camp Lejeune.

Juni 1998: Präsident Andreotti und Assessor Vecli reisen zu 3 Besuchen nach Washington, ins Pentagon, ins State Department und in die italienische Botschaft.

Juli 1998: Nachricht über Flüge über Torbole und dem oberen Gardasee.

3. Juli 1998: Oberstleutnant Rodgers, amerikanischer Militärrichter, beschließt sein Mandat, indem er Eröffnung des Verfahrens gegen Hptm. Ashby und Hptm. Schweitzer beantragt und spricht die beiden anderen Besatzungsmitglieder frei von jeglicher Schuld.

9. Juli 1998: Der amerikanische Senat kündigt seine Absicht an, 20 Millionen Dollar (ca. 40 Milliarden Lire) für die Familien der Opfer von Cermis bereitzustellen.

10. Juli 1998: Der Chef der Atlantikmarine, General Peter Pace, bestätigt – aufgrund der vorangegangenen Untersuchungen – die Beschlüsse des Oberstleutnant Rodgers in Bezug auf Hptm. Seagraves und Hptm. Raney und stellt Hptm. Ashby und Hptm. Schweitzer definitiv vor das Militärgericht.

13. Juli 1998; Erhebung der Nebenklage seitens der Provinz Trient in den laufenden Untersuchungen der Staatsanwaltschaft von Trient.

13. Juli 1998: Der Untersuchungsrichter des Landgerichts Trient, Carlo Ancona, hält fest, « den Prozess nicht fortzusetzen wegen mangelnder Gerichtsbarkeit ».

21. Juli 1998: Von den Abgeordneten aus Mantua, Nardoni, Pisapia, Valpiana, wird der Gesetzesvorschlag Nr. 5146 vorgelegt, zwecks « Bildung einer Parlamentarischen Enquete-Kommission über das verheerende Unglück von Cermis ».

3. August 1998: Vor dem Militärrichter, Robert Nunley, in Camp Lejeune findet die Gerichtsverhandlung in Sachen Cavalese-Unglück statt. Hptm. Ashby und Hptm. Schweitzer erklären sich für nicht schuldig oder unschuldig; der Richter, der die Anklage wegen « Dienstversäumnis » fallengelassen hat, vertagt den Prozess von Hptm. Ashby vom 7. auf den 18. Dezember 1998 und den Prozess von Hptm. Schweitzer vom 4. auf den 15. Januar 1999.

6./8. August 1998: Im Anschluss an die Anhörung – unter der Leitung von General Pace, Kommandant der Marine, Sektor Atlantik, werden sowohl der diensthabende Offizier für die Sicherheit, Major Max Caramanian, als auch Gruppenkommandant, Oberstleutnant Muegge, der Pflichtverletzung des Dienstes (dereliction of duty) schuldig gesprochen, mit der Begründung, daß die Informationen betreffend Flugrestriktion weitergeleitet, bzw. nicht weitergeleitet wurden an die Piloten der VMAQ-2.

9. August 1998: General Pace entlässt Oberstleutnant Muegge, Leitender Offizier der Gruppe aus dem Dienst, verfasst ein Anklageschreiben an den Sicherheitschef der Gruppe, Major Max Caramanian und spricht dessen. « 2. Mann », Hptm. John Koran III frei.

30. August 1998: Hptm. Ashby und Hptm. Schweitzer werden von den Magistraten des Stützpunktes Camp Lejeune angeklagt, die Untersuchungen behindert zu haben.

1. September 1998: Ein amtliches Communiqué des Befehlsstabs der Marines bezeichnet die beiden Piloten « als Schande für die Luftwaffe » und beschreibt deren Handlungen als « eines jeden Offiziers oder Gentleman unwürdig ».

1. Oktober 1998: Nachricht des Präsidenten der Provinz Trient und der Präfektur von Trient, ein Flugzeug über Fondo, vier über Molina di Ledro und zwei über Cavalese gesehen zu haben.

6. Oktober 1998: Aktenkopien von der Staatsanwaltschaft werden an das Landgericht Trient übermittelt. Die Militär-Staatsanwaltschaft von Bari, in deren Zuständigkeit das Luftverkehrscenter des Mobilen Operationszentrums (ATCC des COA/COM) ex-Regionales Einsatzkommando (ROC) von Martina Franca, welches zum Zeitpunkt der Tragödie unter der Leitung von Oberstleutnant Celestino Carratù und unter Militär-Staatsanwalt Dr. Giuseppe Iacobellis stand – eröffnet ein Untersuchungsverfahren gegen Unbekannte wegen vermeintlicher Verletzung des Paragraphen 117 des Militärstrafgesetzbuches in Friedenszeiten (Milit. Fr.StGB).

7. Oktober 1998: Die Staatsanwaltschaft von Trient übermittelt der Militärstaatsanwaltschaft von Padua das Gesuch, ein Gerichtsverfahren gegen Oberst Orfeo Durigon, italienischer Kommandant des Flughafens Aviano, einzuleiten mit der Begründung der Dienstverletzung (gemäß § 117 des Militärstrafgesetzbuches in Friedenszeiten).

Oktober 1998: Letzte Nachricht von Tiefflügen über Cavalese, in deren Folge eine Ermittlungstätigkeit der Trentiner Parlamentarier Detomas, Olivieri und Schmidt veranlasst wird.

Ende Oktober 1998: Der neue amerikanische Generalkonsul, Frau Ruth Van Heuven, teilt Präsident Andreotti persönlich mit, daß Präsident Clinton die Bereitstellung von 20 Millionen. Dollar für Entschädigungen genehmigt hat.

10. November 1998: Ein neuer Prozess wird gegen Hptm. Ashby und Hptm. Schweitzer wegen Behinderung der Justiz eröffnet, mit der Anklage, die Videokassetten der Flugaufzeichnungen manipuliert zu haben.

4. Februar 1999: Prozessbeginn am Militärgericht zum Cermis-Unglück gegen Hptm. Ashby.

4. März 1999: Hptm. R. Ashby wird in Bezug auf die Tragödie von Cermis mit richterlicher Begründung der Unschuld in allen Hauptanklagepunkten freigesprochen; es wird Einstellung des Verfahrens gegen Hptm. Schweitzer beantragt.

5. März 1999: Der Gesetzesvorschlag Nr. 5785 der Abgeordneten Paissan, Boato, Crema, Leccese, Galletti und Detomas zur « Bildung einer Parlamentarischen Enquete-Kommission zur Untersuchung des Unglücks von Cermis » wird vorgelegt.

9. März 1999: In Abstimmung zwischen dem Ministerrats-Präsidenten, Massimo D'Alema und dem amerikanischen Präsidenten Bill Clinton, wird in der Folge eine bilaterale Kommission – unter dem Namen « Tricarico-Prueher » gebildet, mit dem Ziel, die Vorschriften für Flugausbildung über italienischem Territorium einer kritischen Revision zu unterziehen und Sicherheits- und Vorbeugemaßnahmen festzulegen zur Wahrung unverzichtbarer Flugsicherheits-Bestimmungen.

10. März 1999: Rede des Ministerrats-Präsidenten, Massimo D'Alema.

11. März 1999: Von den Abgeordneten Mussi, Ruffino, Spini, Schmid, Olivieri, Basso, Camoirano, Caruano, Chiavacci, Gatto, Migliavacca, Malagnino, Ruzzante, Settini, Gaetano Veneto, Carboni und Di Bisceglie wird der Gesetzesvorschlag Nr. 5803 zur « Bildung einer Parlamentarischen Enquete-Kommission für die Flugsicherheit bei Militärausbildung und zur Klärung der Verantwortlichkeit für das Unglück von Cavalese vom 3. Februar 1998 » vorgelegt.

11. März 1999: Auf Initiative der Senatoren Russo Spena, Cò und Crippa wird dem Senat ein Gesetzesentwurf Nr. 3882 vorgelegt zur Bildung einer Enquete-Kommission.

15. März 1999: Das US-amerikanische Militärgericht beantragt Einstellung des Verfahrens gegen Hptm. Schweitzer.

15. März 1999: Offizieller Beginn der Arbeiten des Ausschusses « Tricarico-Prueher ».

22. März 1999: General Leonardo Tricarico, Militärberater des Ministerrats-Präsidenten, kündigt die Eröffnung von Verhandlungen an, wonach ein Teil der Tiefflugübungen der italienischen Militärfliegerei nach Ägypten und Kanada verlegt werden sollen.

22. März 1999: Der Vorschlag für eine Parlamentarische Untersuchung, Dok. XXII Nr. 50, der Abgeordneten Paissan, Boato, Leccese, Galletti und Crema wird vorgelegt.

23. März 1999: Der amerikanische Senat genehmigt die Bereitstellung von 40 Millionen Dollar (ca. 70 Milliarden Lire) zugunsten der Hinterbliebenen der Opfer von Cermis. Die Finanzierung wird Ende des Monats vom Kongress abgelehnt.

23. März 1999: Von den Abgeordneten Romano Carratello, Molinari, Angelici und Detomas wird eine Gesetzesvorlage Nr. 5844 zur « Bildung einer Enquete-Kommission zum Unglück von Cermis » unterbreitet.

23. März 1999: Von den Abgeordneten Olivieri, Carboni und Schmid wird der Entwurf einer Parlamentarischen Enquete-Kommission, Dok. XXII, Nr. 51, unterbreitet.

29. März 1999: Hptm. Schweitzer anerkennt seine Schuld, die Justiz behindert zu haben, Beweismaterial verschleiert zu haben und stellt den Antrag auf Strafminderung

2. April 1999: Das amerikanische Militärgericht verfügt die Entlassung von Hptm. Schweitzer aus dem Marine-Corps.

7. April 1999: Nachricht über einen Jagdflieger über bewohntem Gebiet von Mattarello, Bezirk Trient.

7. April 1999: Von den Abgeordneten Romano Carratelli, Albanese, Molinari und Angelici wird der Entwurf einer Parlamentarischen Untersuchung, Dok. XXII, Nr. 52, unterbreitet.

7. April 1999: Von den Abgeordneten Fontan und Gnaga wird der Entwurf einer Parlamentarischen Enquete-Kommission, Dok. XXII, Nr. 53, unterbreitet.

13. April 1999: Der Abschlußbericht des bilateralen Ausschusses Tricarico-Prueher wird veröffentlicht.

28. April 1999: Hptm. Schweitzer erhält Immunität von weiteren Anklagen, um gegen Hptm. Ashby aussagen zu können.

10. Mai 1999: Hptm. Ashby, der Verschleierung von Beweismaterial angeklagt ist, wird schuldig gesprochen, aus dem Marine-Corps entlassen und zu 6 Monaten Haft verurteilt.

13. Juli 1999: Die Staatsanwaltschaft von Bari beantragt Einstellung des Prozessverfahrens gegen Oberstleutnant Carratù.

26. Juli 1999: Die Militär-Staatsanwaltschaft von Padua beantragt Einstellung des Prozessverfahrens gegen Oberst Orfeo Durigon.

27. September 1999: Nachricht über 2 F-16- oder Tornado-Tiefflüge über Ceole.

13. Oktober 1999: Vorlage des Gesetzesentwurfes von On. Olivieri und anderen zur Auszahlung von « Schadensersatzbeträge zugunsten der Angehörigen der Opfer und der Überlebenden der Katastrophe von Cermis ».

13. Oktober 1999: Hptm. Ashby wird wegen guter Führung 1 Monat vor Ablauf der Strafe entlassen.

18. Oktober 1999: Vorlage des Gesetzesentwurfes von On. Spini und anderen, für die Auszahlung von « Schadensersatzbeträge infolge Unfällen auf italienischem Territorium, in welche Streitkräfte im Rahmen von NATO-Einsätzen verwickelt sind ».

19. Oktober 1999: Die Abgeordnetenkommission bildet eine Enquete-Kommission, um Klarheit in Gründe und Verantwortlichkeit des Unglücks zu bringen und um die Angemessenheit der Vorschriften für nationale oder alliierte Ausbildungsflüge zu ermitteln, indem die Kontrollverfahren und -Systeme überprüft werden. Anwesend: 331 Abgeordnete, Stimmen: 226, Stimmenthaltungen 105, Ja-Stimmen: 215, Nein-Stimmen: 11.

21. Dezember 1999: Verabschiedung des Gesetzes Nr. 497 mit folgendem Wortlaut: « Maßnahmen für die Auszahlung von Schadensersatzansprüchen infolge des Luftseilbahn-Unglücks von Cermis vom 3. Februar 1998 in Cavalese ».

25. Januar 2000: Der Ministerrat ernannt den Staatsrat, Domenico Cacopardo, zum außerordentlichen Regierungs-Kommissar mit dem Auftrag, die Schadensersatzbeträge im Zusammenhang mit dem Cermis-Unglück sicherzustellen, zu liquidieren und auszuzahlen.

1. Februar 2000: Es wird die Verfügung erlassen, das Prozessverfahren gegen Oberst Durigon einzustellen; die Akten werden der Trentiner Staatsanwaltschaft zurückgegeben.

8. Februar 2000. Der Ministerrats-Präsident, Massimo D'Alema, unterzeichnet das Regierungsdekret, wonach 3 Milliarden 800 Millionen zugunsten der Erben einer jeden Familie der Opfer zuerkannt werden und 1 Milliarde 500 Millionen für den einzig Überlebenden der Tragödie, den Gondelführer, Marino Costa. Auf der Grundlage des Londoner Abkommens zahlen die Vereinigten Staaten 75% des gesamten Betrages an Italien zurück.

25. März 2000: Der Untersuchungsrichter des Militärgerichts von Bari erlässt die Verfügung, das Prozessverfahren gegen Oberstleutnant Carratù einzustellen.

26. April 2000: Mit der Zurücknahme der vom Anwalt der Eltern einiger nicht-italienischer Opfer eingereichten Berufung beim Appellationsgericht in Richmond (Virginia-USA), ist die Frage der bereits gezahlten oder noch ausstehenden Ersatzansprüche abgeschlossen.

3. GLOSSAR

2d MAW	Second Marines Air Wing, zweite Marinefliegerstaffel, der VMAQ übergeordnet
V ATAF	Fifth Allied Tactical Air Force, fünfte alliierte taktische Luftwaffe (Sitz in Vicenza)
31° FW	31° Fighter Wing, 31° Jagdstaffel
ACP	Allied Communications Procedures, alliiertes Kommunikationsverfahren
AEROROC	Einsatzkommando des regionalen Luftraums
AGL	Above Ground Level, über Landhöhe
AIRSOUTH	Alliiertes Luftwaffenkommando für Südeuropa (Sitz in Bagnoli)
AFSOUTH	Alliiertes Streitkräfte-Kommando für Südeuropa (Sitz in Bagnoli)
AM oder AMI	militärische Luftfahrt, oder militärische italienische Luftfahrt
AMB	Aircraft Mishap Board, Kommission für Luftunfälle
AMI-CNA	Flugkarte, herausgegeben von der Militär-Luftfahrt
ASMIX	Assigned Mission, zugeteilter militärischer Auftrag
AOM	All Officers Meeting, Offiziersappell
AOR	Aerea of Responsability, Zuständigkeitsgebiet
ATAF	Allied Tactical Air Force, Alliierte taktische Luftwaffe
ATCC	Air Traffic Control Center, Luftverkehrs-Kontrollcenter
ATO	Air Task Order, Flugeinsatzbefehl
ATS	Air Traffic Service, Luftverkehrsdienst
ATRIMS	Air Training and Readiness Information Management System, Informations-Managementsystem für Flugtraining und Bereitschaft
AV047 BD	Aviano Low Level Route Number 047, Tiefflugroute für Aviano Nummer 047
AWACS	Airborne Early Warning and Control System, Flugradar-Frühwarn-, Kontroll- und Abfangsystem
BBQ	Tiefstflug
BIA	Basic Infrastructure agreement, Basis-Übereinkommen zur
	Infrastruktur (italo-amerikanisches bilaterales Übereinkommen)
BOC	Base Operation Center, Basis-Operationszentrum
BOAT	Tiefflug-Flugeinsatz
BQ	(Bassa quota), Tiefflug

BuNo	Aircraft Buro Number, Flugzeug-Matrikelnummer (gemäß Seriennummer)
Capt	Captain, Hauptmann, Hptm.
CAOC	Kombiniertes Flugoperationszentrum
CAT FLAGS	Name der Flugausbildung (Vorbereitung für den Einsatz im Balkan)
CHUM	Chart Updating Manual, Handbuch zum Nachführen (Up-daten) der (geographischen) Karten
CIB	Command Investigation Board, Kommando-Untersuchungs-Kommission
CIGA	Kartographisches Informationszentrum für die Luftfahrt
CINCEUR	Commander in Chief Europe, Oberbefehlshaber der US-Streitkräfte in Europa
CINCSOUTH	Commander in Chief Allied Forces Southern Europe, Oberbefehlshaber der alliierten Streitkräfte in Südeuropa
CO	Commanding Officer, befehlshabender Offizier
COFA-CO	Operationszentrum des Luftwaffenkommandos
COA/COM	Mobiles Operationszentrum
COCOM	Combat Commander, Gefechtskommandant
Cockpit G Meter	Cockpit-Messgerät für Schwerkraftbeschleunigung
COMAIRSOUTH	Commander Allied Airforce Southern Europe, Kommandant der alliierten Luftstreitkräfte für Südeuropa
COMMARFOR-	Commander US Marine Corps Forces
LANT	Atlantic, US-Marine-Corps-Kommandant der Atlantik-Streitkräfte
COMSTRIKE-	Commander Striking Forces South,
FORSOUTH(CFSF)	Kommandant der Angriffstruppen Süd
CNA-AM	Flugkarte – Militär-Luftfahrt
CONUS	Continental United States; CONUS-Linie bezeichnet die Grenzlinie für in den USA stationierte Truppen
CT	Technische Berater
CTR	vom Flugplatz-Kontrollturm aus betreuter Luftraum
CTA	Luftverkehrskontrolle
DG	Deliberate Guard, NATO-Militär-Einsatz
DGOC	Deliberate Guard Operations Center, DG-Operationszentrum
DL	Gesetzesdekret
DMS	Mindestabstand
DOD	Department of Defense. Verteidigungsministerium

EA-6B	Flugzeugtyp, wie am Unglück beteiligt, genannt Prowler (Aufklärer)
E3D	Flugzeugtyp, ausgestattet mit Radar für Abstands-Erkennung
EASY 01	Richtlinien des Auftrages
ECMO	Electronic Counter Measures Officer, für die elektronische Überwachungs-kontrolle zuständiger Offizier (im EA-6B Prowler sind 3 EMCO-Posten vorgesehen)
ELINT	Electronic Intelligence, elektronische Informationen
ENAV	Amt für nationale Flugassistenz (Agentur)
ETD	Estimated Time Departure, geschätzte Startzeit
EUCOM	Europe Commander in Chief, Oberbefehlshaber in Europa
FCF	Functional Check Flight, Funktions-Kontrollflug
FCIF	Flight Crew Information File, Informationsdatei für die Besatzung
FS	Fighter Squadron, Jagdstaffel
ft	foot or feet, Fuß, Flughöhen- oder Flugstrecken-Mass (1 Fuß = 30,5 cm)
FW	Fighter Wing, Jagdgruppe
GAT	General Air Traffic, allgemeiner Flugverkehr
GIP	Untersuchungsrichter
HUD	Heads Up Display, Display zur Sichtbarmachung der Flugdaten über dem Armaturenbrett
IFF	Identification Friend or Foe, Feind- oder Freunderkennung
IFOR	Implementation Forces, Streitkräfte für die Anwendung des Dayton-Abkommens
INFO	Information, welche die Adresse einer Meldung zur Kenntnisnahme enthält
INS	Inertial Navigation System, Inertialortungssystem
ITAIRSTAFF	Italian Air Staff, Luftwaffenstab
KFOR	Kosovo Forces, Streitkräfte für den Kosovo
Kts	Knots, Knoten, kn. (Geschwindigkeitsmaß pro Stunde in nautischen Meilen, 1 Meile = 1,852 km/h)
JAG	Judge Advocate General, Chef des Heeresjustizwesens
JAGMAN	Judge Advocate General of the Navy, Chef des Heeresjustizwesens der Navy
LAT	Low Altitude Tactics, taktische Tiefflug-Manöver
LAO	Local Aerea Orientation, örtliche Luftorientierung

LtCol	Lieutenant Colonel, Oberstleutnant
MAF	Maintenance Action Form, Wartungsformular
MAG	Marines Air Group, Luftwaffengruppe der Marine
MAGTF	Marine Air-Ground Task Forces, Luft-Boden-Einsatztruppen der Marine
Maj	Major
MARFOR EUR	Marines Corps Forces Europe, Marinecorps-Streitkräfte in Europa
MARFORLANT	Marines Forces Atlantic (USA), Atlantikstreitkräfte der Marine
Msg	Message, Meldung
MSL	Mean Sea Level, Mittlere Höhe über See
MAO	Memorandum of Agreement, Abkommens-Memorandum
MOU	Memorandum of Understanding, Einvernehmens-Memorandum
NAEV	NATO Airborne Early Warning (Aircraft), NATO-Flugzeug mit Frühwarnradar
NATO	North Atlantic Treaty Organization, Nordatlantikpakt
NATOPS	Naval Air Training and Operating Procedures Standardization, Vereinheitlichung von Training und Einsatz für Marineflieger
NOTAMs	Notices to Airmen, Nachrichten für Flugbesatzung
NIMA	National Imagery and Mapping Agency, nationale Agentur für Bild- und Kartenmaterial (USA)
OACI-CAI	internationale Organisation für die Zivilluftfahrt – Italienischer Alpenclub
OAT	Operational Air Traffic, einsatzbedingter Luftverkehr
ODO	Operations Duty Officer, diensthabender Einsatzoffizier
OPCON	Operations Control, Einsatzkontrolle
OPORD	Operations Order, Einsatzbefehl
OPNAVINST	Operating Navair Instructions, Instruktionen für Marineflieger, gefolgt von einer Nummer (z.B.: 3710 7Q)
Ops O	Operations Officer, Einsatzoffizier
ORM Form	Operational Risk Management Form, Beurteilungsformular für Einsatzrisiken
PA	Zusatzprotokolle
PM oder PPMM	Staatsanwalt oder Staatsanwälte
POD	Behälter für elektronische Geräte
POS	Standard-Einsatzverfahren

PT	Point, Punkt (ein bestimmter Punkt beim Tiefflug)
PV	Flugplan
PVG	täglicher Flugplan
RadAlt	Radar Altimeter, Radarhöhenmesser
RMKS	Remarks, Anmerkungen, Hinweis, Vermerk
ROE	Rules of Engagement,
	Gefechtsregeln
ROC	Region Operational Command (or Center), Regionales Einsatzkommando (oder-zentrum)
SACEUR	Supreme Allied Forces Commander in Europe, Oberster Befehlshaber der alliierten Streitkräfte in Europa
SAR	Search and Rescue, Suchen und Bergen
SCC/AM	Koordinierungs- und Kontrolldienst der Luftwaffe
SFOR	Stabilization Forces, Sicherheitskräfte
SHAPE	Supreme Headquarters Allied Powers Europe, Oberstes Hauptquartier der alliierten Streitkräfte in Europa
SMA	Luftwaffenstab
SOFA	Abkommen über Streitkräfte-Status
SOP	Standard Operating Procedures, Standard-Einsatzverfahren, (gefolgt von einem Kürzel mit Zahlen, wie z.B.: Add-1 = Übungseinsatz Nr. 1)
SOR	Squadron Operations Room, Staffel-Besprechungsraum
SPIN	SSpecial Instructions, Sonderanweisungen
STANAG	Standardization Agreement, Standardisierungs-Abkommen
SV	Flugsicherheit (FS)
TA	Technical Agreement, technisches Abkommen
TACON	Tactical Control, taktische Kontrolle
TBT	Boden-Luft-Boden-Verständigung
TLC	Telekommunikation
TO	an, bezeichnet die zur Erledigung einer Meldung angeschriebene Dienststelle
TOT	Time on Target, Zeitabstand bis Ziel
TPC	Tactical Pilotage Chart, taktische Flugkarte
T & R	raining and Readiness, Übung und Bereitschaft
UCMJ	Uniform Code of Military Justice, Einheitsgesetzbuch für
	Militärgericht
US	United States, Vereinigte Staaten
USAF	United States Air Force, US-Luftwaffe

USAFE	United States Air Force Europe, US-Luftwaffe in Europa
USAREUR	United States Army Europe, US-Heer in Europa
USMC	United States Marines Corps, US-Marinecorps
VMC	Visual Meteorological Conditions, meteorologische Sicht-Bedingungen
VMAQ-2	Marine Tactical Electronic Warfare Squadron 2, taktisch-elektronische Gefechtsstaffel 2 der Marine
VNAV	Visual navigation, Sichtnavigation
Yard	Yard, Längenmaß (1 Yard=0,914 m).