

Formelle Mitteilung und Antrag auf Untersuchung

**Betreffend die Beteiligung von motorisierten Paraglidern am 7. Oktober 2023
In Übereinstimmung mit Artikel 26 des Chicagoer Abkommens und Anhang 13 der ICAO**

An:

Leitender Ermittler für Unfälle und Vorfälle in der Zivilluftfahrt (CIAIAC-IL)
Ministerium für Verkehr und Straßenverkehrssicherheit, Staat Israel

In Kopie:

- Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO), Montréal
- Untersuchungskommission der Vereinten Nationen für die besetzten palästinensischen Gebiete
- **ANSV** – Nationale Agentur für Flugsicherheit (Italien)
- **BEA** – Büro für Untersuchungen und Analysen (Frankreich)
- **BFU** – Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (Deutschland)
- **ÚZPLN** – Institut für Flugunfalluntersuchungen (Tschechische Republik)

Sehr geehrter Herr Leitender Ermittler,

Ich reiche diesen Brief als **formelle öffentliche Mitteilung** gemäß internationalem und israelischem Recht ein. Die Nutzung von motorisierten Paraglidern (Paramotoren), um am **7. Oktober 2023** in israelisches Gebiet einzudringen, stellt einen schwerwiegenden Luftfahrtvorfall dar. Gemäß Ihrem Mandat verpflichtet dies zur Einleitung einer technischen Untersuchung in Übereinstimmung mit **ICAO Anhang 13**.

Rechtliche Grundlage

Chicagoer Abkommen (1944), Artikel 26:

„Im Falle eines Unfalls mit einem Luftfahrzeug eines Vertragsstaates, der auf dem Gebiet eines anderen Vertragsstaates stattfindet und Tod oder schwere Verletzungen verursacht oder auf einen schwerwiegenden technischen Defekt des Luftfahrzeugs oder der Luftnavigationsanlagen hinweist, wird der Staat, in dem der Unfall stattfindet, eine Untersuchung einleiten... in Übereinstimmung, soweit seine Gesetze dies erlauben, mit dem Verfahren, das von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation empfohlen werden kann.“

ICAO Anhang 13, Standard 5.1.1:

„Der Staat, in dem der Vorfall stattfindet, soll eine Untersuchung der Umstände eines schwerwiegenden Vorfalls einleiten.“

Israelisches Luftfahrtgesetz, 2011 (חוק הטיס):

Es begründet die Zivilluftfahrtbehörde Israels und den **Leitenden Ermittler für Unfälle und Vorfälle in der Zivilluftfahrt**, der ermächtigt und verpflichtet ist, „Luftfahrzeugunfälle und schwerwiegende Vorfälle“ zu untersuchen und die Ergebnisse entsprechend zu veröffentlichen.

Warum diese Mitteilung wichtig ist

1. **Nachverfolgbarkeit besteht.** Motoren, Rahmen und Propeller von motorisierten Paragliden tragen Seriennummern und Chargencodes, die zum Hersteller und Importeur zurückverfolgt werden können.
2. **Israel besitzt die Beweise.** Berichte bestätigen, dass Paramotoren von israelischen Streitkräften beschlagnahmt wurden.
3. **Internationale Verpflichtungen gelten.** Gemäß Anhang 13 haben die **Herstellerstaaten** (Italien, Frankreich, Deutschland, Tschechische Republik, möglicherweise Großbritannien) das Recht, an der Untersuchung teilzunehmen.
4. **Präventionsmandat.** Anhang 13 fordert, dass Untersuchungsberichte **Sicherheitsempfehlungen** enthalten. In diesem Fall bedeutet dies, die **Umleitung von ziviler Luftfahrtausrüstung für terroristische Zwecke** zu verhindern.
5. **Öffentliches Recht zur Mitteilung.** Anhang 13 und das israelische Recht erlauben *jeder Person*, Informationen über Vorfälle einzureichen. Dieser Brief stellt eine solche Mitteilung dar und löst die Pflicht aus, zu registrieren, zu bewerten und zu untersuchen.

Anträge

- Dass CIAIAC-IL eine formelle Untersuchung gemäß Anhang 13 zu den am 7. Oktober 2023 verwendeten motorisierten Paragliden einleitet.
- Dass alle geborgenen Komponenten (Motoren, Rahmen, Flügel, Gurte, Tanks, Propeller) inventarisiert, fotografiert und ihre **Seriennummern/Chargencodes sowie Herstelleridentitäten vollständig offengelegt** werden.
- Dass die **Herstellerstaaten** und ihre Unfalluntersuchungsstellen (Italien, Frankreich, Deutschland, Tschechische Republik, Großbritannien, falls zutreffend) formell zur Teilnahme eingeladen werden.
- Falls keine Untersuchung eingeleitet wird, dass CIAIAC-IL eine **schriftliche Begründung** vorlegt, die die spezifischen gesetzlichen Bestimmungen nennt, auf deren Grundlage sie ihre Verpflichtung ablehnt.

Internationale Verpflichtungen

Die Verpflichtungen gemäß Anhang 13 gehen über Israel hinaus:

- **Israel (Staat des Vorfalls):** Muss eine Untersuchung einleiten, die Wracks sichern und katalogisieren sowie die Ergebnisse veröffentlichen. Die Nichteinhaltung stellt einen Verstoß gegen internationales und nationales Recht dar.

- **ICAO:** Muss das Chicagoer Abkommen einhalten und andere Staaten unterstützen, wenn diese eine Delegation der Untersuchung beantragen.
- **Herstellerstaaten (Italien, Frankreich, Deutschland, Tschechische Republik, Großbritannien, falls zutreffend):**
 - Haben das **Recht**, an der Untersuchung teilzunehmen, sobald Produkte identifiziert werden, die in ihrer Jurisdiktion hergestellt wurden.
 - Haben die **Pflicht**, Wiederholungen zu verhindern — in diesem Fall sicherzustellen, dass ihre Exportkontrollsysteme nicht unterlaufen werden und ihre Produkte nicht für terroristische Zwecke missbraucht werden.
 - Wenn Israel die Untersuchung oder die Offenlegung von Seriennummern verweigert, sind sie berechtigt, **formell eine Delegation zu beantragen**. Sollte Israel ablehnen oder innerhalb von dreißig Tagen nicht antworten, sind sie berechtigt — und verpflichtet —, eigene Untersuchungen durchzuführen.
 - Gemäß Anhang 13 sind sie berechtigt, **Zusammenarbeit von Israel zu fordern**, einschließlich Zugang zu Wracks, Aufzeichnungen, Seriennummern und relevanten Daten. Eine Verweigerung dieser Zusammenarbeit würde selbst einen Verstoß gegen ICAO-Verpflichtungen darstellen.
- **Ausländische Regierungen:** Neben Anhang 13 verpflichten nationale Gesetze zur Terrorismusbekämpfung und Exportkontrolle sie zum Handeln, wenn ein Missbrauch auch nur vermutet wird.
- **Untersuchungskommission der Vereinten Nationen:** Hat die Befugnis, zu überwachen, ob Israel und andere Staaten ihre internationalen Verpflichtungen einhalten oder behindern.

Zusätzliche rechtliche Dimension: Terrorismusbekämpfung und Exportkontrolle

Da **Hamas eine ausgewiesene terroristische Organisation** in der Europäischen Union, Großbritannien, den Vereinigten Staaten, Kanada, Australien, Japan und anderswo ist, ist die Umleitung von zivilen Luftfahrtteilen in ihren Besitz nicht nur ein Sicherheitsproblem gemäß ICAO Anhang 13, sondern eine **strafbare Angelegenheit gemäß nationalen Gesetzen zur Terrorismusbekämpfung und Exportkontrolle**.

Wenn eine **Unfalluntersuchungsstelle (AIB)** in einem Herstellerstaat von einem *möglichen* Missbrauch von Ausrüstung aus ihrer Jurisdiktion durch eine ausgewiesene terroristische Gruppe erfährt, hat sie gemäß nationalem Recht die Pflicht:

- Die zuständige nationale Behörde, die für Terrorismusbekämpfung, Handelskontrolle oder Exportlizenzierung zuständig ist, zu **informieren**; und
- Mit dieser Behörde zusammenzuarbeiten, die wiederum die rechtliche Pflicht hat, die technische Unterstützung der AIB anzufordern, um Seriennummern, Lieferketten und potenzielle Missbrauchspunkte zu überprüfen.

Diese Kette von Verpflichtungen bedeutet, dass eine Verweigerung Israels, Seriennummern und Informationen über Wracks offenzulegen, die Pflicht der ausländischen AIBs nicht aufhebt. Im Gegenteil, sie bleiben verpflichtet, den Überweisungsprozess einzuleiten

und technische Expertise für ihre Regierungen bereitzustellen, bis festgelegt ist, dass keine Ausrüstung aus ihrer Jurisdiktion beteiligt war.

Schluss

Jeder Absturz eines Ultraleichtflugzeugs in Israel wird von CIAIAC-IL untersucht und gemeldet. Es wäre außergewöhnlich und rechtswidrig, wenn der bedeutendste Paramotorvorfall in der Geschichte Israels von diesem Prozess ausgeschlossen würde.

Für die Integrität der internationalen Flugsicherheit, die Durchsetzung von Exportkontrollen und die Verhinderung von Wiederholungen fordere ich respektvoll die Einhaltung von **Artikel 26 des Chicagoer Abkommens, ICAO Anhang 13 und Israels Luftfahrtgesetz (2011)**.