

Formalne powiadomienie i wniosek o wszczęcie śledztwa

Dotyczące zaangażowania zmotoryzowanych paralotni w dniu 7 października 2023 r. Zgodnie z artykułem 26 Konwencji Chicagowskiej oraz Załącznikiem 13 ICAO

Do:

Głównego Śledczego ds. Wypadków i Incydentów w Lotnictwie Cywilnym (CIAIAC-IL)
Ministerstwo Transportu i Bezpieczeństwa Drogowego, Państwo Izrael

Kopia do:

- Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego (ICAO), Montreal
- Komisja Śledcza ONZ ds. Okupowanych Terytoriów Palestyńskich
- **ANSV** – Narodowa Agencja Bezpieczeństwa Lotów (Włochy)
- **BEA** – Biuro Śledztw i Analiz (Francja)
- **BFU** – Federalne Biuro Badania Wypadków Lotniczych (Niemcy)
- **ÚZPLN** – Instytut Badania Wypadków Lotniczych (Czechy)

Szanowny Główny Śledczy,

Niniejszym składam pismo jako **formalne publiczne powiadomienie** na podstawie prawa międzynarodowego i izraelskiego. Użycie zmotoryzowanych paralotni (paramotorów) do wkroczenia na terytorium Izraela w dniu **7 października 2023 r.** stanowi poważny incydent lotniczy. Zgodnie z Pana/Pani mandatem, nakłada to obowiązek wszczęcia technicznego śledztwa zgodnego z **Załącznikiem 13 ICAO**.

Podstawa prawna

Konwencja Chicagowska (1944), Artykuł 26:

„W przypadku wypadku lotniczego statku powietrznego państwa będącego stroną konwencji, który ma miejsce na terytorium innego państwa będącego stroną konwencji i powoduje śmierć lub poważne obrażenia, lub wskazuje na poważną wadę techniczną statku powietrznego lub urządzeń nawigacji lotniczej, państwo, na którego terytorium doszło do wypadku, wszczyna śledztwo... zgodnie, w zakresie dopuszczalnym przez jego prawo, z procedurą zalecaną przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego.”

Załącznik 13 ICAO, Standard 5.1.1:

„Państwo, w którym doszło do incydentu, powinno wszcząć śledztwo w sprawie okoliczności poważnego incydentu.”

Izraelskie prawo lotnicze, 2011 (חוק הטיס):

Ustanawia Izraelski Urząd Lotnictwa Cywilnego oraz **Głównego Śledczego ds.**

Wypadków i Incydentów w Lotnictwie Cywilnym, nadając mu uprawnienia i obowiązek badania „wypadków lotniczych oraz poważnych incydentów” oraz publikacji wyników zgodnie z tym.

Dlaczego to powiadomienie jest ważne

1. **Istnieje możliwość śledzenia.** Silniki, ramy i śmigła zmotoryzowanych parolotni posiadają numery seryjne oraz kody partii, które można przesłedzić do producenta i importera.
2. **Izrael posiada dowody.** Raporty potwierdzają, że paramotory zostały skonfiskowane przez siły izraelskie.
3. **Obowiązują międzynarodowe zobowiązania.** Zgodnie z Załącznikiem 13, **państwa produkujące** (Włochy, Francja, Niemcy, Czechy, być może Wielka Brytania) mają prawo do udziału w śledztwie.
4. **Mandat prewencji.** Załącznik 13 wymaga, aby raporty śledcze zawierały **zalecenia bezpieczeństwa**. W tym przypadku oznacza to zapobieganie **przekierowaniu cywilnego sprzętu lotniczego do celów terrorystycznych**.
5. **Publiczne prawo do powiadomienia.** Załącznik 13 oraz izraelskie prawo pozwalają *każdej osobie* na przekazanie informacji o incydencie. Niniejsze pismo stanowi takie powiadomienie, uruchamiając obowiązek rejestracji, oceny i badania.

Wnioski

- Aby CIAIAC-IL wszczął formalne śledztwo zgodnie z Załącznikiem 13 w sprawie zmotoryzowanych parolotni użytych 7 października 2023 r.
- Aby wszystkie odzyskane komponenty (silniki, ramy, skrzydła, uprząże, zbiorniki, śmigła) zostały zinwentaryzowane, sfotografowane, a ich **numery seryjne/kody partii oraz tożsamość producentów zostały w pełni ujawnione**.
- Aby **państwa produkujące** oraz ich biura badania wypadków lotniczych (Włochy, Francja, Niemcy, Czechy, Wielka Brytania, jeśli dotyczy) zostały formalnie zaproszone do udziału.
- Jeśli śledztwo nie zostanie wszczęte, aby CIAIAC-IL przedstawił **pisemne uzasadnienie**, wskazując konkretne przepisy prawa, na podstawie których odmawia realizacji swojego obowiązku.

Zobowiązania międzynarodowe

Zobowiązania wynikające z Załącznika 13 wykraczają poza Izrael:

- **Izrael (państwo wystąpienia incydentu):** Musi wszcząć śledztwo, zabezpieczyć i skatalogować wrak oraz opublikować wyniki. Niewypełnienie tego obowiązku stanowi naruszenie zarówno prawa międzynarodowego, jak i krajowego.
- **ICAO:** Musi przestrzegać Konwencji Chicagowskiej i wspierać inne państwa, jeśli zażądają przekazania śledztwa.
- **Państwa produkujące (Włochy, Francja, Niemcy, Czechy, Wielka Brytania, jeśli dotyczy):**

- Mają **prawo** do udziału w śledztwie, gdy zostaną zidentyfikowane produkty wytworzone w ich jurysdykcji.
- Mają **obowiązek** zapewnić zapobieganie powtórkom — w tym przypadku zapewnienie, że ich systemy kontroli eksportu nie są omijane, a ich produkty nie są przekierowywane do celów terrorystycznych.
- Jeśli Izrael odmówi prowadzenia śledztwa lub ujawnienia numerów seryjnych, mają prawo **formalnie zażądać przekazania śledztwa**. Jeśli Izrael odmówi lub nie odpowie w ciągu trzydziestu dni, mają pozwolenie — i obowiązek — przeprowadzić własne śledztwa.
- Zgodnie z Załącznikiem 13 mają prawo **żądać współpracy od Izraela**, w tym dostępu do wraku, rejestrów, numerów seryjnych i odpowiednich danych. Odmowa takiej współpracy stanowiłaby samo w sobie naruszenie zobowiązań ICAO.
- **Rządy zagraniczne:** Poza Załącznikiem 13, krajowe prawa dotyczące zwalczania terroryzmu i kontroli eksportu zobowiązują je do działania, jeśli istnieje podejrzenie przekierowania.
- **Komisja Śledcza ONZ:** Ma uprawnienia do monitorowania, czy Izrael i inne państwa wypełniają swoje międzynarodowe zobowiązania, czy też je utrudniają.

Dodatkowy wymiar prawny: Zwalczanie terroryzmu i kontrola eksportu

Ponieważ **Hamas jest uznaną organizacją terrorystyczną** w Unii Europejskiej, Wielkiej Brytanii, Stanach Zjednoczonych, Kanadzie, Australii, Japonii i innych krajach, przekierowanie cywilnych części lotniczych w jej posiadanie jest nie tylko kwestią bezpieczeństwa zgodnie z Załącznikiem 13 ICAO, ale także **sprawą karną na podstawie krajowych praw dotyczących zwalczania terroryzmu i kontroli eksportu**.

W związku z tym, gdy **Biuro Badania Wypadków Lotniczych (AIB)** w państwie produkującym dowie się o *możliwym* przekierowaniu sprzętu z jego jurysdykcji do wyznaczonej grupy terrorystycznej, ma obowiązek na podstawie prawa krajowego:

- **Powiadomić właściwy organ krajowy** odpowiedzialny za zwalczanie terroryzmu, kontrolę handlu lub licencjonowanie eksportu; oraz
- Współpracować z tym organem, który z kolei ma prawny obowiązek zażądać od AIB pomocy technicznej w weryfikacji numerów seryjnych, łańcuchów dostaw i potencjalnych punktów przekierowania.

Ten łańcuch zobowiązań oznacza, że odmowa Izraela ujawnienia numerów seryjnych i informacji o wraku nie zwalnia zagranicznych AIB z ich obowiązków. Wręcz przeciwnie, pozostają one zobowiązane do wszczęcia procesu przekazywania i dostarczania wiedzy technicznej swoim rządów, dopóki nie zostanie ustalone, że żaden sprzęt z ich jurysdykcji nie był zaangażowany.

Zakończenie

Każdy wypadek ultralekkiego statku powietrznego w Izraelu jest badany i raportowany przez CIAIAC-IL. Byłoby niezwykle i niezgodne z prawem, gdyby najbardziej znaczący incydent z paramotorami w historii Izraela został wyłączony z tego procesu.

Dla integralności międzynarodowego bezpieczeństwa lotniczego, egzekwowania kontroli eksportu oraz zapobiegania powtórkom, z szacunkiem domagam się przestrzegania **Artykułu 26 Konwencji Chicagowskiej, Załącznika 13 ICAO oraz izraelskiego prawa lotniczego (2011).**