

إشعار رسمي وطلب للتحقيق

بشأن تورط الطائرات الشراعية ذات المحركات في 7 أكتوبر 2023
امتثالاً للمادة 26 من اتفاقية شيكاغو وملحق 13 للمنظمة الدولية للطيران المدني

إلى:

رئيس محققي الحوادث والوقائع في الطيران المدني (CIAIAC-IL)
وزارة النقل وسلامة الطرق، دولة إسرائيل

نسخة إلى:

- المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO)، مونتريال
- لجنة الأمم المتحدة للتحقيق بشأن الأراضي الفلسطينية المحتلة
- ANSV – الوكالة الوطنية لسلامة الطيران (إيطاليا)
- BEA – مكتب التحقيقات والتحليلات (فرنسا)
- BFU – المكتب الاتحادي للتحقيق في حوادث الطيران (ألمانيا)
- ÚZPLN – معهد التحقيق في حوادث الطيران (الجمهورية التشيكية)

السيد رئيس المحققين الموقر،

أتقدم بهذا الخطاب كإشعار عام رسمي بموجب القانونين الدولي والإسرائيلي. إن استخدام الطائرات الشراعية ذات المحركات (الباراموتور) لدخول الأراضي الإسرائيلية في 7 أكتوبر 2023 يشكل حادثة طيران خطيرة. وبموجب تفويضكم، يُلزم هذا الأمر ببدء تحقيق فني يتوافق مع ملحق 13 للمنظمة الدولية للطيران المدني.

الأساس القانوني

اتفاقية شيكاغو (1944)، المادة 26:

“في حالة وقوع حادث لطائرة تابعة لدولة متعاقدة في إقليم دولة متعاقدة أخرى، ويتسبب في وفاة أو إصابة خطيرة، أو يشير إلى عيب فني خطير في الطائرة أو مرافق الملاحة الجوية، تقوم الدولة التي وقع فيها الحادث بإجراء تحقيق... وفقاً، بقدر ما تسمح قوانينها، بالإجراءات التي قد توصي بها المنظمة الدولية للطيران المدني.”

ملحق 13 للمنظمة الدولية للطيران المدني، المعيار 5.1.1:

“يجب على دولة الوقوع إجراء تحقيق في ظروف الحادث الخطير.”

قانون الطيران الإسرائيلي، 2011 (חוק הטיס):

يؤسس هيئة الطيران المدني في إسرائيل ورئيس محققي الحوادث والوقائع في الطيران المدني، ويخولها ويطلبها بالتحقيق في “حوادث الطائرات والحوادث الخطيرة” ونشر النتائج وفقاً لذلك.

أهمية هذا الإشعار

1. إمكانية التتبع. تحمل محركات وهياكل ومراوح الطائرات الشراعية ذات المحركات أرقامًا تسلسلية وأكواد دفعات يمكن تتبعها إلى الشركة المصنعة والمستورد.
2. إسرائيل تملك الأدلة. تؤكد التقارير أن القوات الإسرائيلية صادرت الباراموتور.
3. الالتزامات الدولية تنطبق. بموجب الملحق 13، تملك دول التصنيع (إيطاليا، فرنسا، ألمانيا، الجمهورية التشيكية، وربما المملكة المتحدة) الحق في المشاركة في التحقيق.
4. تفويض الوقاية. يتطلب الملحق 13 أن تتضمن تقارير التحقيق توصيات السلامة. في هذه الحالة، يعني ذلك منع تحويل معدات الطيران المدني إلى استخدام إرهابي.
5. حق الجمهور في الإبلاغ. يسمح الملحق 13 والقانون الإسرائيلي لأي شخص بتقديم معلومات عن الحوادث. يشكل هذا الخطاب إشعارًا من هذا القبيل، مما يؤدي إلى واجب التسجيل والتقييم والتحقيق.

الطلبات

- أن تقوم CIAIAC-IL بفتح تحقيق رسمي بموجب الملحق 13 بشأن الطائرات الشراعية ذات المحركات المستخدمة في 7 أكتوبر 2023.
- أن يتم جرد جميع المكونات المستردة (المحركات، الهياكل، الأجنحة، الأحزمة، الخزانات، المراوح)، وتصويرها، والكشف عن أرقامها التسلسلية/أكواد الدفعات وهويات الشركات المصنعة بشكل كامل.
- أن يتم دعوة دول التصنيع وهيئات التحقيق في الحوادث الجوية الخاصة بها (إيطاليا، فرنسا، ألمانيا، الجمهورية التشيكية، المملكة المتحدة إن أمكن) رسميًا للمشاركة.
- إذا لم يتم بدء تحقيق، أن تقدم CIAIAC-IL تبريرًا مكتوبًا، مشيرة إلى الأحكام القانونية المحددة التي تستند إليها لرفض التزامها.

الالتزامات الدولية

تمتد الالتزامات بموجب الملحق 13 إلى ما هو أبعد من إسرائيل:

- إسرائيل (دولة الوقوع): يجب عليها إجراء تحقيق، تأمين وتسجيل الحطام، ونشر النتائج. يشكل الفشل في القيام بذلك خرقًا للقانونين الدولي والمحلي.
- المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO): يجب عليها دعم اتفاقية شيكاغو ودعم الدول الأخرى إذا طلبت تفويض التحقيق.
- دول التصنيع (إيطاليا، فرنسا، ألمانيا، الجمهورية التشيكية، المملكة المتحدة إن أمكن):
 - تملك الحق في المشاركة في التحقيق بمجرد تحديد المنتجات المصنعة في نطاقها القضائي.
 - لديها الواجب لضمان منع التكرار — في هذه الحالة، ضمان عدم تحويل أنظمة الرقابة على الصادرات الخاصة بها ومنتجاتها إلى استخدام إرهابي.
 - إذا رفضت إسرائيل التحقيق أو الكشف عن الأرقام التسلسلية، فإنها مؤهلة لطلب التفويض رسميًا. إذا رفضت إسرائيل أو فشلت في الرد خلال ثلاثين يومًا، فإنها مخولة — وملزمة — بإجراء تحقيقاتها الخاصة.

○ بموجب الملحق 13، فإنها مؤهلة لطلب التعاون من إسرائيل، بما في ذلك الوصول إلى الحطام، والسجلات، والأرقام التسلسلية، والبيانات ذات الصلة. يشكل رفض هذا التعاون خرقاً لالتزامات المنظمة الدولية للطيران المدني.

- **الحكومات الأجنبية:** إلى جانب الملحق 13، تلزمها قوانين مكافحة الإرهاب والرقابة على الصادرات المحلية بالتصرف إذا اشتبه في تحويل المعدات.
- **لجنة الأمم المتحدة للتحقيق:** لها الحق في مراقبة ما إذا كانت إسرائيل والدول الأخرى تفي بالتزاماتها الدولية أو تعرقها.

البعد القانوني الإضافي: مكافحة الإرهاب والرقابة على الصادرات

بما أن حماس منظمة إرهابية معترف بها في الاتحاد الأوروبي، والمملكة المتحدة، والولايات المتحدة، وكندا، وأستراليا، واليابان وأماكن أخرى، فإن تحويل أجزاء الطيران المدني إلى حوزتها ليس مجرد قضية أمان بموجب الملحق 13 للمنظمة الدولية للطيران المدني، بل هو أمر جنائي بموجب قوانين مكافحة الإرهاب والرقابة على الصادرات الوطنية.

وبناءً عليه، عندما تصبح هيئة التحقيق في الحوادث الجوية (AIB) في دولة التصنيع على علم باحتمال تحويل معدات من نطاقها القضائي إلى جماعة إرهابية معترف بها، فإن لديها واجباً بموجب القانون المحلي ل:

- **إبلاغ السلطة الوطنية المختصة** المسؤولة عن مكافحة الإرهاب، أو الرقابة التجارية، أو تراخيص التصدير؛ و
- **التعاون مع تلك السلطة**، التي بدورها لها الواجب القانوني لطلب المساعدة الفنية من هيئة التحقيق في التحقق من الأرقام التسلسلية، وسلاسل التوريد، ونقاط التحويل المحتملة.

تعني سلسلة الالتزامات هذه أن رفض إسرائيل الكشف عن الأرقام التسلسلية ومعلومات الحطام لا يلغي واجب هيئات التحقيق الأجنبية. على العكس، تظل ملزمة ببدء عملية الإحالة وتقديم الخبرة الفنية لحكوماتها حتى يتم التأكد من عدم تورط أي معدات من نطاقها القضائي.

الخاتمة

يتم التحقيق في كل تحطم طائرة خفيفة جداً في إسرائيل وإبلاغ هيئة CIAIAC-IL عنه. سيكون من الاستثنائي، وغير القانوني، استبعاد أهم حادثة باراموتور في تاريخ إسرائيل من هذه العملية.

من أجل نزاهة سلامة الطيران الدولي، وإنفاذ ضوابط التصدير، ومنع التكرار، أطالب باحترام المادة 26 من اتفاقية شيكاغو، وملحق 13 للمنظمة الدولية للطيران المدني، وقانون الطيران الإسرائيلي (2011).