

Notificación Formal y Solicitud de Investigación

**Respecto a la Participación de Parapentes Motorizados el 7 de Octubre de 2023
En Cumplimiento con el Artículo 26 de la Convención de Chicago y el Anexo 13 de la OACI**

A:

Investigador Jefe de Accidentes e Incidentes en la Aviación Civil (CIAIAC-IL)
Ministerio de Transporte y Seguridad Vial, Estado de Israel

CC:

- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Montreal
- Comisión de Investigación de las Naciones Unidas sobre los Territorios Palestinos Ocupados
- **ANSV** – Agencia Nacional para la Seguridad de Vuelo (Italia)
- **BEA** – Oficina de Investigaciones y Análisis (Francia)
- **BFU** – Oficina Federal de Investigación de Accidentes Aéreos (Alemania)
- **ÚZPLN** – Instituto de Investigación de Accidentes Aéreos (República Checa)

Estimado Investigador Jefe,

Presento esta carta como una **notificación pública formal** conforme a la legislación internacional e israelí. El uso de parapentes motorizados (paramotores) para ingresar al territorio israelí el **7 de octubre de 2023** constituye un incidente de aviación grave. Bajo su mandato, esto obliga a iniciar una investigación técnica conforme al **Anexo 13 de la OACI**.

Base Legal

Convención de Chicago (1944), Artículo 26:

“En caso de un accidente de una aeronave de un Estado contratante que ocurra en el territorio de otro Estado contratante, y que implique la muerte o lesiones graves, o indique un defecto técnico grave en la aeronave o en las instalaciones de navegación aérea, el Estado en el que ocurra el accidente instituirá una investigación... conforme, en la medida en que sus leyes lo permitan, con el procedimiento que pueda recomendar la Organización de Aviación Civil Internacional.”

Anexo 13 de la OACI, Estándar 5.1.1:

“El Estado de ocurrencia deberá iniciar una investigación sobre las circunstancias de un incidente grave.”

Ley de Aviación de Israel, 2011 (חוק הטיס):

Establece la Autoridad de Aviación Civil de Israel y al **Investigador Jefe de Accidentes e Incidentes en la Aviación Civil**, otorgándole la autoridad y la obligación de investigar “accidentes de aeronaves e incidentes graves” y publicar los hallazgos en consecuencia.

Por qué es importante esta notificación

1. **Existe trazabilidad.** Los motores, bastidores y hélices de los parapentes motorizados llevan números de serie y códigos de lote rastreables hasta el fabricante e importador.
2. **Israel posee las pruebas.** Los informes confirman que los paramotores fueron confiscados por las fuerzas israelíes.
3. **Se aplican obligaciones internacionales.** Según el Anexo 13, los **Estados de Fabricación** (Italia, Francia, Alemania, República Checa, posiblemente el Reino Unido) tienen derecho a participar en la investigación.
4. **Mandato de prevención.** El Anexo 13 exige que los informes de investigación incluyan **recomendaciones de seguridad**. En este caso, eso significa prevenir el **desvío de equipos de aviación civil para uso terrorista**.
5. **Derecho público a notificar.** El Anexo 13 y la ley israelí permiten que *cualquier persona* presente información sobre incidentes. Esta carta constituye dicha notificación, desencadenando la obligación de registrar, evaluar e investigar.

Solicitudes

- Que el CIAIAC-IL inicie una investigación formal conforme al Anexo 13 sobre los parapentes motorizados utilizados el 7 de octubre de 2023.
- Que todos los componentes recuperados (motores, bastidores, alas, arneses, tanques, hélices) sean inventariados, fotografiados y se divulguen completamente sus **números de serie/códigos de lote e identidades de los fabricantes**.
- Que los **Estados de Fabricación** y sus organismos de investigación de accidentes (Italia, Francia, Alemania, República Checa, Reino Unido si aplica) sean invitados formalmente a participar.
- Si no se inicia ninguna investigación, que el CIAIAC-IL proporcione una **justificación por escrito**, citando las disposiciones legales específicas bajo las cuales rechaza su obligación.

Obligaciones Internacionales

Las obligaciones bajo el Anexo 13 se extienden más allá de Israel:

- **Israel (Estado de Ocurrencia):** Debe iniciar una investigación, asegurar y catalogar los restos, y publicar los hallazgos. No hacerlo constituye una violación tanto del derecho internacional como del nacional.
- **OACI:** Debe hacer cumplir la Convención de Chicago y apoyar a otros Estados si solicitan la delegación de la investigación.

- **Estados de Fabricación (Italia, Francia, Alemania, República Checa, Reino Unido si aplica):**
 - Tienen el **derecho** a participar en la investigación una vez que se identifiquen productos fabricados en su jurisdicción.
 - Tienen el **deber** de asegurar que no se repita —en este caso, garantizar que sus sistemas de control de exportaciones no sean subvertidos y sus productos no sean desviados para uso terrorista.
 - Si Israel se niega a investigar o divulgar números de serie, tienen derecho a **solicitar formalmente la delegación**. Si Israel rechaza o no responde dentro de los treinta días, están autorizados —y obligados— a realizar sus propias investigaciones.
 - Bajo el Anexo 13, tienen derecho a **exigir la cooperación de Israel**, incluido el acceso a los restos, registros, números de serie y datos relevantes. Una negativa a dicha cooperación constituiría en sí misma una violación de las obligaciones de la OACI.
- **Gobiernos Extranjeros:** Más allá del Anexo 13, las leyes nacionales de lucha contra el terrorismo y control de exportaciones los obligan a actuar si se sospecha siquiera de un desvío.
- **Comisión de Investigación de las Naciones Unidas:** Tiene autoridad para supervisar si Israel y otros Estados están cumpliendo o obstruyendo sus obligaciones internacionales.

Dimensión Legal Adicional: Lucha contra el Terrorismo y Control de Exportaciones

Dado que **Hamás es una organización terrorista designada** en la Unión Europea, el Reino Unido, los Estados Unidos, Canadá, Australia, Japón y otros lugares, el desvío de partes de aviación civil a su posesión no es solo una preocupación de seguridad bajo el Anexo 13 de la OACI, sino un **asunto penal bajo las leyes nacionales de lucha contra el terrorismo y control de exportaciones**.

En consecuencia, cuando una **Oficina de Investigación de Accidentes (AIB)** en un Estado de Fabricación tiene conocimiento de incluso un *posible* desvío de equipos de su jurisdicción a un grupo terrorista designado, tiene el deber bajo la ley nacional de:

- **Informar a la autoridad nacional competente** responsable de la lucha contra el terrorismo, el control comercial o la licencia de exportación; y
- Cooperar con dicha autoridad, que a su vez tiene el deber legal de solicitar la asistencia técnica de la AIB para verificar números de serie, cadenas de suministro y posibles puntos de desvío.

Esta cadena de obligaciones significa que una negativa de Israel a divulgar números de serie e información sobre los restos no extingue el deber de las AIB extranjeras. Por el contrario, siguen obligadas a iniciar el proceso de remisión y proporcionar experiencia técnica a sus gobiernos hasta que se establezca que ningún equipo de su jurisdicción estuvo involucrado.

Conclusión

Cada accidente de ultraligeros en Israel es investigado y reportado por el CIAIAC-IL. Sería extraordinario e ilegal que el incidente de paramotores más significativo en la historia de Israel fuera excluido de este proceso.

Por la integridad de la seguridad de la aviación internacional, la aplicación de controles de exportación y la prevención de la reincidencia, solicito respetuosamente el cumplimiento de **el Artículo 26 de la Convención de Chicago, el Anexo 13 de la OACI y la Ley de Aviación de Israel (2011).**