

Notifica formale e richiesta di indagine

Riguardo al coinvolgimento di parapendio a motore il 7 ottobre 2023

In conformità con l'Articolo 26 della Convenzione di Chicago e l'Annesso 13 dell'ICAO

A:

Capo Investigatore degli Incidenti e degli Accidenti nell'Aviazione Civile (CIAIAC-IL)
Ministero dei Trasporti e della Sicurezza Stradale, Stato di Israele

In copia:

- Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile (ICAO), Montréal
- Commissione d'Inchiesta delle Nazioni Unite sui Territori Palestinesi Occupati
- **ANSV** – Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (Italia)
- **BEA** – Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (Francia)
- **BFU** – Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (Germania)
- **ÚZPLN** – Istituto di Investigazione sugli Incidenti Aerei (Repubblica Ceca)

Egregio Capo Investigatore,

Presento questa lettera come **notifica pubblica formale** ai sensi delle leggi internazionali e israeliane. L'uso di parapendio a motore (paramotori) per entrare nel territorio israeliano il **7 ottobre 2023** costituisce un grave incidente aeronautico. In base al vostro mandato, ciò obbliga l'avvio di un'indagine tecnica conforme all'**Annesso 13 dell'ICAO**.

Base legale

Convenzione di Chicago (1944), Articolo 26:

"In caso di incidente a un aeromobile di uno Stato contraente che si verifica nel territorio di un altro Stato contraente, e che comporta morte o lesioni gravi, o che indica un grave difetto tecnico nell'aeromobile o nelle strutture di navigazione aerea, lo Stato in cui si verifica l'incidente istituirà un'inchiesta... in conformità, per quanto le sue leggi lo consentano, con la procedura che può essere raccomandata dall'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile."

Annesso 13 dell'ICAO, Standard 5.1.1:

"Lo Stato di accadimento deve istituire un'indagine sulle circostanze di un incidente grave."

Legge sull'Aviazione di Israele, 2011 (חוק הטיס):

Istituisce l'Autorità per l'Aviazione Civile di Israele e il **Capo Investigatore degli Incidenti e degli Accidenti nell'Aviazione Civile**, conferendo loro il potere e l'obbligo di investigare su "incidenti aerei e incidenti gravi" e di pubblicare i risultati di conseguenza.

Perché questa notifica è importante

1. **Tracciabilità esistente.** Motori, telai e eliche dei parapendio a motore riportano numeri di serie e codici di lotto tracciabili al produttore e all'importatore.
2. **Israele detiene le prove.** I rapporti confermano che i paramotori sono stati confiscati dalle forze israeliane.
3. **Obblighi internazionali applicabili.** Ai sensi dell'Annesso 13, gli **Stati di fabbricazione** (Italia, Francia, Germania, Repubblica Ceca, eventualmente Regno Unito) hanno il diritto di partecipare all'indagine.
4. **Mandato di prevenzione.** L'Annesso 13 richiede che i rapporti di indagine includano **raccomandazioni di sicurezza**. In questo caso, ciò significa prevenire la **deviazione di attrezzature aeronautiche civili per scopi terroristici**.
5. **Diritto pubblico di notifica.** L'Annesso 13 e la legge israeliana consentono a *qualsiasi persona* di presentare informazioni su un evento. Questa lettera costituisce tale notifica, attivando l'obbligo di registrare, valutare e investigare.

Richieste

- Che il CIAIAC-IL avvii un'indagine formale ai sensi dell'Annesso 13 sui parapendio a motore utilizzati il 7 ottobre 2023.
- Che tutti i componenti recuperati (motori, telai, ali, imbracature, serbatoi, eliche) siano inventariati, fotografati e i relativi **numeri di serie/codici di lotto e identità dei produttori siano divulgati integralmente**.
- Che gli **Stati di fabbricazione** e le loro agenzie di investigazione sugli incidenti aerei (Italia, Francia, Germania, Repubblica Ceca, Regno Unito se applicabile) siano formalmente invitati a partecipare.
- Se non viene avviata un'indagine, che il CIAIAC-IL fornisca una **giustificazione scritta**, citando le specifiche disposizioni di legge in base alle quali rifiuta il proprio obbligo.

Obblighi internazionali

Gli obblighi ai sensi dell'Annesso 13 si estendono oltre Israele:

- **Israele (Stato di accadimento):** Deve istituire un'indagine, mettere in sicurezza e catalogare i relitti e pubblicare i risultati. La mancata esecuzione di ciò costituisce una violazione sia del diritto internazionale che di quello nazionale.
- **ICAO:** Deve sostenere la Convenzione di Chicago *なんだ*, Chicago e supportare altri Stati se richiedono la delega dell'indagine.
- **Stati di fabbricazione (Italia, Francia, Germania, Repubblica Ceca, Regno Unito se applicabile):**
 - Hanno il **diritto** di partecipare all'indagine una volta identificati i prodotti fabbricati nella loro giurisdizione.
 - Hanno il **dovere** di garantire che non si ripetano tali eventi — in questo caso, assicurando che i loro sistemi di controllo delle esportazioni non siano elusi e che i loro prodotti non vengano deviati per scopi terroristici.

- Se Israele rifiuta di investigare o divulgare i numeri di serie, hanno il diritto di **richiedere formalmente la delega**. In caso di rifiuto o mancata risposta entro trenta giorni, sono autorizzati — e obbligati — a condurre le proprie indagini.
- Ai sensi dell'Annesso 13, hanno il diritto di **richiedere la cooperazione di Israele**, incluso l'accesso ai relitti, ai registri, ai numeri di serie e ai dati pertinenti. Un rifiuto di tale cooperazione costituirebbe di per sé una violazione degli obblighi ICAO.
- **Governi stranieri:** Oltre all'Annesso 13, le leggi nazionali sul contrasto al terrorismo e sul controllo delle esportazioni li obbligano ad agire se si sospetta una deviazione.
- **Commissione d'Inchiesta delle Nazioni Unite:** Ha il diritto di monitorare se Israele e altri Stati stanno rispettando o ostacolando i loro obblighi internazionali.

Dimensione legale aggiuntiva: Contrasto al terrorismo e controllo delle esportazioni

Poiché **Hamas è un'organizzazione terroristica designata** nell'Unione Europea, nel Regno Unito, negli Stati Uniti, in Canada, in Australia, in Giappone e altrove, la deviazione di parti aeronautiche civili in suo possesso non è solo una questione di sicurezza ai sensi dell'Annesso 13 dell'ICAO, ma una **questione penale ai sensi delle leggi nazionali sul contrasto al terrorismo e sul controllo delle esportazioni**.

Di conseguenza, quando un'**Agenzia di Investigazione sugli Incidenti Aerei (AIB)** in uno Stato di fabbricazione viene a conoscenza di una *possibile* deviazione di attrezzature dalla sua giurisdizione a un gruppo terroristico designato, ha il dovere ai sensi della legge nazionale di:

- **Informare l'autorità nazionale competente** responsabile del contrasto al terrorismo, del controllo commerciale o delle licenze di esportazione; e
- Cooperare con tale autorità, che a sua volta ha il dovere legale di richiedere l'assistenza tecnica dell'AIB per verificare i numeri di serie, le catene di approvvigionamento e i potenziali punti di deviazione.

Questa catena di obblighi significa che un rifiuto da parte di Israele di divulgare i numeri di serie e le informazioni sui relitti non estingue il dovere delle AIB straniere. Al contrario, rimangono obbligate ad avviare il processo di rinvio e a fornire competenza tecnica ai loro governi fino a quando non sia stabilito che nessuna attrezzatura dalla loro giurisdizione sia stata coinvolta.

Conclusione

Ogni incidente di ultraleggeri in Israele viene indagato e riportato dal CIAIAC-IL. Sarebbe straordinario, e illegale, se l'incidente di paramotori più significativo nella storia di Israele fosse escluso da questo processo.

Per l'integrità della sicurezza aerea internazionale, l'applicazione dei controlli sulle esportazioni e la prevenzione della ripetizione, chiedo rispettosamente il rispetto dell'**Articolo 26**

della Convenzione di Chicago, dell'Annesso 13 dell'ICAO e della Legge sull'Aviazione di Israele (2011).