

Formell underrättelse och begäran om utredning

Angående användningen av motordrivna skärmflygplan den 7 oktober 2023
I enlighet med artikel 26 i Chicagokonventionen och ICAO:s bilaga 13

Till:

Chefsutredare för olyckor och incidenter i civil luftfart (CIAIAC-IL)
Transport- och trafiksäkerhetsministeriet, Staten Israel

Kopia till:

- Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), Montréal
- FN:s undersökningskommission för de ockuperade palestinska territorierna
- **ANSV** – Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (Italien)
- **BEA** – Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (Frankrike)
- **BFU** – Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (Tyskland)
- **ÚZPLN** – Institutet för utredning av luftfartsolyckor (Tjeckien)

Bästa chefsutredare,

Jag lämnar detta brev som en **formell offentlig underrättelse** enligt både internationell och israelisk lag. Användningen av motordrivna skärmflygplan (paramotorer) för att ta sig in på israeliskt territorium den **7 oktober 2023** utgör en allvarlig luftfartsincident. Enligt ditt mandat är detta en skyldighet att inleda en teknisk utredning i enlighet med **ICAO:s bilaga 13**.

Rättslig grund

Chicagokonventionen (1944), artikel 26:

„I händelse av en olycka med ett luftfartyg från en konventionsstat som inträffar på en annan konventionsstats territorium och som orsakar dödsfall eller allvarliga skador, eller indikerar ett allvarligt tekniskt fel i luftfartyget eller luftnavigationsanläggningarna, ska staten där olyckan inträffar inleda en utredning... i enlighet med dess lagar, så långt dessa tillåter, enligt den procedur som kan rekommenderas av Internationella civila luftfartsorganisationen.”

ICAO:s bilaga 13, standard 5.1.1:

„Den stat där incidenten inträffar ska inleda en utredning av omständigheterna kring en allvarlig incident.”

Israels luftfartslag, 2011 (חוק הטיס):

Inrättar Israels civila luftfartsmyndighet och **chefsutredaren för olyckor och incidenter i civil luftfart**, vilket ger denne befogenhet och skyldighet att ut-

reda „luftfartygsolyckor och allvarliga incidenter” samt publicera resultaten i enlighet därmed.

Varför denna underrättelse är viktig

1. **Spårbarhet finns.** Motorer, ramar och propellrar på motordrivna skärmflygplan har serienummer och partikoder som kan spåras till tillverkare och importör.
2. **Israel innehar bevisen.** Rapporter bekräftar att paramotorer har beslagtagits av israeliska styrkor.
3. **Internationella förpliktelser gäller.** Enligt bilaga 13 har **tillverkarstaterna** (Italien, Frankrike, Tyskland, Tjeckien, möjligen Storbritannien) rätt att delta i utredningen.
4. **Förebyggande mandat.** Bilaga 13 kräver att utredningsrapporter inkluderar **säkerhetsrekommendationer**. I detta fall innebär det att förhindra **omdirigering av civil luftfartsutrustning till terroristiskt bruk**.
5. **Allmänhetens rätt att underrätta.** Bilaga 13 och israelisk lag tillåter *vem som helst* att lämna information om en händelse. Detta brev utgör en sådan underrättelse och utlöser skyldigheten att registrera, bedöma och utreda.

Begäranden

- Att CIAIAC-IL inleder en formell utredning enligt bilaga 13 avseende de motordrivna skärmflygplan som användes den 7 oktober 2023.
- Att alla återvunna komponenter (motorer, ramar, vingar, selar, tankar, propellrar) inventeras, fotograferas och att deras **serienummer/partikoder och tillverkaridentiteter offentliggörs fullt ut**.
- Att **tillverkarstaterna** och deras utredningsorgan för luftfartsolyckor (Italien, Frankrike, Tyskland, Tjeckien, Storbritannien om tillämpligt) formellt bjuds in att delta.
- Om ingen utredning inleds, att CIAIAC-IL tillhandahåller en **skriftlig motivering**, med hänvisning till de specifika lagbestämmelser som används för att vägra uppfylla sin skyldighet.

Internationella förpliktelser

Förpliktelserna enligt bilaga 13 sträcker sig bortom Israel:

- **Israel (händelsestat):** Måste inleda en utredning, säkra och katalogisera vrakdelar samt publicera resultaten. Underlåtenhet att göra detta innebär ett brott mot både internationell och nationell lag.
- **ICAO:** Måste upprätthålla Chicagokonventionen och stödja andra stater om de begär delegering av utredningen.
- **Tillverkarstater (Italien, Frankrike, Tyskland, Tjeckien, Storbritannien om tillämpligt):**
 - Har **rätten** att delta i utredningen när produkter tillverkade i deras jurisdiktion identifieras.
 - Har **skyldigheten** att säkerställa att upprepning förhindras — i detta fall att säkerställa att deras exportkontrollsystem inte kringgås och att deras produkter

inte omdirigeras till terroristiskt bruk.

- Om Israel vägrar att utreda eller avslöja serienummer, har de rätt att **formellt begära delegering**. Om Israel vägrar eller inte svarar inom trettio dagar, är de auktoriserade — och skyldiga — att genomföra sina egna utredningar.
- Enligt bilaga 13 har de rätt att **kräva samarbete från Israel**, inklusive tillgång till vrakdelar, register, serienummer och relevanta data. Ett nekande av sådant samarbete skulle i sig självt vara ett brott mot ICAO:s förpliktelser.
- **Utländska regeringar:** Utöver bilaga 13 ålägger nationella lagar om bekämpning av terrorism och exportkontroll dem att agera om det finns misstanke om omdirigering.
- **FN:s undersökningskommission:** Har befogenhet att övervaka huruvida Israel och andra stater uppfyller eller hindrar sina internationella förpliktelser.

Ytterligare rättslig dimension: Bekämpning av terrorism och exportkontroll

Eftersom **Hamas är en utpekad terroristorganisation** i Europeiska unionen, Storbritannien, USA, Kanada, Australien, Japan och andra länder, är omdirigering av civila luftfarts-komponenter till dess ägo inte bara en säkerhetsfråga enligt bilaga 13 i ICAO, utan också ett **brott enligt nationella lagar om bekämpning av terrorism och exportkontroll**.

Därför, när ett **utredningsorgan för luftfartsolyckor (AIB)** i en tillverkarstat får kännedom om en *möjlig* omdirigering av utrustning från dess jurisdiktion till en utpekad terroristgrupp, har det en skyldighet enligt nationell lag att:

- **Informera den behöriga nationella myndigheten** som ansvarar för bekämpning av terrorism, handelskontroll eller exportlicensiering; och
- Samarbeta med denna myndighet, som i sin tur har en rättslig skyldighet att begära teknisk assistans från AIB för att verifiera serienummer, leveranskedjor och potentiella omdirigeringspunkter.

Denna kedja av förpliktelser innebär att ett avslag från Israel att avslöja serienummer och information om vrakdelar inte upphäver utländska AIB:s skyldigheter. Tvärtom är de fortsatt skyldiga att initiera hänvisningsprocessen och tillhandahålla teknisk expertis till sina regeringar tills det är fastställt att ingen utrustning från deras jurisdiktion var inblandad.

Avslutning

Varje krasch med ultralätta luftfartyg i Israel utreds och rapporteras av CIAIAC-IL. Det vore extraordinärt och olagligt om den mest betydande incidenten med motordrivna skärmflygplan i Israels historia undantas från denna process.

För integriteten hos internationell luftfartssäkerhet, tillämpningen av exportkontroller och förebyggandet av upprepning, kräver jag respektfullt efterlevnad av **artikel 26 i Chicago-konventionen, ICAO:s bilaga 13 och Israels luftfartslag (2011)**.