

# การแจ้งเตือนอย่างเป็นทางการและคำขอให้มีการสืบสวน

เกี่ยวกับการมีส่วนร่วมเกี่ยวข้องของรุ่มร้อนพลังงานในวันที่ 7 ตุลาคม 2023  
ตามบทที่ 26 ของอนุสัญญาชิคาโกและภาคผนวก 13 ของ ICAO

ถึง:

หัวหน้าผู้ตรวจสอบอุบัติเหตุและเหตุการณ์ในวงการการบินพลเรือน (CIAIAC-IL)  
กระทรวงคมนาคมและความปลอดภัยทางถนน รัฐอิสราเอล

สำเนาถึง:

- องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) มอนทรีออล
- คณะกรรมการสอบสวนของสหประชาชาติเกี่ยวกับดินแดนปาเลสไตน์ที่ถูกยึดครอง
- **ANSV** – สำนักความปลอดภัยการบินแห่งชาติ (อิตาลี)
- **BEA** – สำนักสืบสวนและวิเคราะห์ (ฝรั่งเศส)
- **BFU** – สำนักสืบสวนอุบัติเหตุการบินแห่งสหพันธ์รัฐ (เยอรมนี)
- **ÚZPLN** – สถาบันสืบสวนอุบัติเหตุการบิน (สาธารณรัฐเช็ก)

เรียน หัวหน้าผู้ตรวจสอบ

ข้าพเจ้าขอส่งจดหมายนี้ในฐานะ **การแจ้งเตือนสาธารณะอย่างเป็นทางการ** ตามกฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายของอิสราเอล การใช้รุ่มร้อนพลังงาน (ฟารามอเตอร์) เพื่อเข้าสู่ดินแดนอิสราเอลเมื่อวันที่ **7 ตุลาคม 2023** ถือเป็นเหตุการณ์การบินที่ร้ายแรง ตามอำนาจหน้าที่ของท่าน เหตุการณ์นี้กำหนดให้ต้องเริ่มการสืบสวนทางเทคนิคที่สอดคล้องกับ **ภาคผนวก 13 ของ ICAO**

## พื้นฐานทางกฎหมาย

**อนุสัญญาชิคาโก (1944) บทที่ 26:**

“ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุกับอากาศยานของรัฐที่เป็นภาคีในดินแดนของอีกรัฐที่เป็นภาคี และก่อให้เกิดการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัส หรือบ่งชี้ถึงข้อบกพร่องทางเทคนิคที่ร้ายแรงในอากาศยาน หรือสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการนำร่องทางอากาศ รัฐที่เกิดอุบัติเหตุจะต้องเริ่มการสืบสวน... ตามที่กฎหมายของรัฐนั้นอนุญาต โดยสอดคล้องกับขั้นตอนที่อาจได้รับการแนะนำจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ”

**ภาคผนวก 13 ของ ICAO มาตรา 5.1.1:**

“รัฐที่เกิดเหตุการณ์จะต้องเริ่มการสืบสวนเกี่ยวกับสถานการณ์ของเหตุการณ์ร้ายแรง”

**กฎหมายการบินของอิสราเอล ปี 2011 (oibg qn):**

จัดตั้งหน่วยงานการบินพลเรือนของอิสราเอลและ **หัวหน้าผู้ตรวจสอบอุบัติเหตุและเหตุการณ์**

**ในวงการการบินพลเรือน** โดยให้อำนาจและกำหนดให้ต้องสืบสวน “อุบัติเหตุอากาศยานและเหตุการณ์ร้ายแรง” และเผยแพร่ผลการสืบสวนตามนั้น

## เหตุใดการแจ้งเตือนนี้จึงสำคัญ

1. **มีการตรวจสอบย้อนกลับได้** เครื่องยนต์ โครงสร้าง และใบพัดของเครื่องยนต์พลเรือนมีหมายเลขซีเรียลและรหัสสีที่สามารถตรวจสอบย้อนกลับไปยังผู้ผลิตและผู้นำเข้าได้
2. **อิสราเอลครอบครองหลักฐาน** รายงานยืนยันว่าพารามอเตอร์ถูกยึดโดยกองกำลังอิสราเอล
3. **การผูกพันระหว่างประเทศมีผลบังคับใช้** ตามภาคผนวก 13 **รัฐผู้ผลิต** (อิตาลี ฝรั่งเศส เยอรมนี สาธารณรัฐเช็ก และอาจรวมถึงสหราชอาณาจักร) มีสิทธิ์เข้าร่วมในการสืบสวน
4. **การกีดกัน** ภาคผนวก 13 กำหนดให้รายงานการสืบสวนต้องรวม **ข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัย** ในกรณีนี้ หมายถึงการป้องกัน **การใช้เครื่องมือการบินพลเรือนในทางที่เกี่ยวกับการก่อการร้าย**
5. **สิทธิสาธารณะในการแจ้งเตือน** ภาคผนวก 13 และกฎหมายของอิสราเอลอนุญาตให้ **บุคคลใดก็ได้** ส่งข้อมูลเกี่ยวกับเหตุการณ์ จุดหมายฉบับนี้ถือเป็นการแจ้งเตือนดังกล่าว ซึ่งกระตุ้นให้เกิดหน้าที่ในการบันทึก ประเมิน และสืบสวน

## คำขอ

- ขอให้ CIAIAC-IL เริ่มการสืบสวนอย่างเป็นทางการตามภาคผนวก 13 เกี่ยวกับเครื่องยนต์พลเรือนที่ใช้ในวันที่ 7 ตุลาคม 2023
- ขอให้มีการจัดทำบัญชี ภาพถ่าย และ **เปิดเผยหมายเลขซีเรียล/รหัสสีและตัวตนของผู้ผลิตอย่างครบถ้วน** สำหรับทุกส่วนประกอบที่กู้คืนมา (เครื่องยนต์ โครงสร้าง ปีก สายรัด ถังน้ำมัน ใบพัด)
- ขอให้ **รัฐผู้ผลิต** และหน่วยงานสืบสวนอุบัติเหตุการบินของพวกเขา (อิตาลี ฝรั่งเศส เยอรมนี สาธารณรัฐเช็ก สหราชอาณาจักร หากเกี่ยวข้อง) ได้รับการเชิญอย่างเป็นทางการให้เข้าร่วม
- หากไม่มีการเริ่มการสืบสวน ขอให้ CIAIAC-IL ให้ **เหตุผลเป็นลายลักษณ์อักษร** โดยอ้างถึงบทบัญญัติทางกฎหมายที่เฉพาะเจาะจงซึ่งใช้ในการปฏิเสธหน้าที่ของตน

## การผูกพันระหว่างประเทศ

การผูกพันตามภาคผนวก 13 ขยายไปเกินกว่าอิสราเอล:

- **อิสราเอล (รัฐที่เกิดเหตุการณ์):** ต้องเริ่มการสืบสวน รักษาความปลอดภัยและจัดทำบัญชีซากเครื่องบิน และเผยแพร่ผลการสืบสวน การไม่ปฏิบัติตามนี้ถือเป็นการละเมิดทั้งกฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายภายในประเทศ
- **ICAO:** ต้องรักษาอนุสัญญาชิคาโกและสนับสนุนรัฐอื่นหากมีการร้องขอให้มอบหมายการสืบสวน
- **รัฐผู้ผลิต (อิตาลี ฝรั่งเศส เยอรมนี สาธารณรัฐเช็ก สหราชอาณาจักร หากเกี่ยวข้อง):**
  - มี **สิทธิ์** เข้าร่วมการสืบสวนเมื่อมีการระบุผลิตภัณฑ์ที่ผลิตในเขตอำนาจของตน
  - มี **หน้าที่** ในการป้องกันการเกิดซ้ำ — ในกรณีนี้ ต้องมั่นใจว่าระบบควบคุมการส่งออกของพวกเขาไม่ถูกบ่อนทำลายและผลิตภัณฑ์ของพวกเขาไม่ถูกใช้ในทางที่เกี่ยวข้องกับการก่อการร้าย
  - หากอิสราเอลปฏิเสธที่จะสืบสวนหรือเปิดเผยหมายเลขซีเรียล พวกเขาไม่มีสิทธิ์ **ร้องขอการมอบหมายอย่างเป็นทางการ** หากอิสราเอลปฏิเสธหรือไม่ตอบสนองภายในสามสัปดาห์ พวกเขาจะได้รับอนุญาต — และมีหน้าที่ — ดำเนินการสืบสวนของตนเอง

- ตามภาคผนวก 13 พวกเขามีสิทธิ์ **เรียกร้องความร่วมมือจากอิสราเอล** รวมถึงการเข้าถึงซากเครื่องบิน บันทึก หมายเลขซีเรียล และข้อมูลที่เกี่ยวข้อง การปฏิเสธความร่วมมือดังกล่าวจะถือเป็นการละเมิดภาระผูกพันของ ICAO
- **รัฐบาลต่างชาติ:** นอกเหนือจากภาคผนวก 13 กฎหมายภายในประเทศเกี่ยวกับการต่อต้านการก่อการร้ายและการควบคุมการส่งออกกำหนดให้พวกเขาดำเนินการหากสงสัยว่ามีการใช้ในทางที่ผิด
- **คณะกรรมการสอบสวนของสหประชาชาติ:** มีอำนาจในการตรวจสอบว่าอิสราเอลและรัฐอื่น ๆ ปฏิบัติตามหรือขัดขวางภาระผูกพันระหว่างประเทศของตน

## มติทางกฎหมายเพิ่มเติม: การต่อต้านการก่อการร้ายและการควบคุมการส่งออก

เนื่องจาก **ฮามาสเป็นองค์กรก่อการร้ายที่ถูกกำหนด** ในสหภาพยุโรป สหราชอาณาจักร สหรัฐอเมริกา แคนาดา ออสเตรเลีย ญี่ปุ่น และที่อื่น ๆ การใช้ชิ้นส่วนการบินพลเรือนในทางที่ผิดในครอบครองของพวกเขาไม่เพียงแต่เป็นปัญหาด้านความปลอดภัยตามภาคผนวก 13 ของ ICAO แต่ยังเป็น **เรื่องทางอาญาภายใต้กฎหมายภายในประเทศเกี่ยวกับการต่อต้านการก่อการร้ายและการควบคุมการส่งออก**

ดังนั้น เมื่อ **หน่วยงานสืบสวนอุบัติเหตุการบิน (AIB)** ในรัฐผู้ผลิตทราบถึง **ความเป็นไปได้** ในการใช้ชิ้นส่วนจากเขตอำนาจของตนในทางที่ผิดโดยกลุ่มก่อการร้ายที่ถูกกำหนด พวกเขามีหน้าที่ตามกฎหมายภายในประเทศที่จะ:

- **แจ้งหน่วยงานแห่งชาติที่มีอำนาจ** ซึ่งรับผิดชอบด้านการต่อต้านการก่อการร้าย การควบคุมการค้า หรือการออกใบอนุญาตส่งออก และ
- **ร่วมมือกับหน่วยงานนั้น** ซึ่งมีหน้าที่ตามกฎหมายในการร้องขอความช่วยเหลือทางเทคนิคจาก AIB เพื่อตรวจสอบหมายเลขซีเรียล ห่วงโซ่อุปทาน และจุดที่อาจมีการใช้ในทางที่ผิด

ห่วงโซ่ของภาระผูกพันนี้หมายความว่า การปฏิเสธของอิสราเอลในการเปิดเผยหมายเลขซีเรียลและข้อมูลซากเครื่องบินไม่ได้ยกเลิกหน้าที่ของ AIB ต่างชาติ ในทางตรงกันข้าม พวกเขายังคงมีหน้าที่เริ่มกระบวนการส่งต่อ และให้ความเชี่ยวชาญทางเทคนิคแก่รัฐบาลของตนจนกว่าจะมีการยืนยันว่าไม่มีอุปกรณ์ใดจากเขตอำนาจของตนเกี่ยวข้อง

## สรุป

อุบัติเหตุทุกครั้งของอากาศยานน้ำหนักระหว่างประเทศในอิสราเอลได้รับการสืบสวนและรายงานโดย CIAIAC-IL จะเป็นเรื่องผิดปกติและผิดกฎหมายหากเหตุการณ์พารามอเตอร์ที่สำคัญที่สุดในประวัติศาสตร์ของอิสราเอลถูกยกเว้นจากกระบวนการนี้

เพื่อความสมบูรณ์ของความปลอดภัยการบินระหว่างประเทศ การบังคับใช้การควบคุมการส่งออก และการป้องกันการเกิดซ้ำ ข้าพเจ้าขอเรียกร้องด้วยความเคารพให้ปฏิบัติตาม **บทที่ 26 ของอนุสัญญาชิคาโก ภาคผนวก 13 ของ ICAO และกฎหมายการบินของอิสราเอล (2011)**