

## اطلاعیه رسمی و درخواست تحقیق

درباره دخالت پاراگلایدرهای موتوردار در ۷ اکتبر ۲۰۲۳  
مطابق با ماده ۲۶ کنوانسیون شیکاگو و پیوست ۱۳ ایکائو

به:

بازرس ارشد حوادث و رخدادهای هوانوردی غیرنظامی (CIAIAC-IL)  
وزارت حمل و نقل و ایمنی جاده‌ها، دولت اسرائیل

رونوشت:

- سازمان بین‌المللی هوانوردی غیرنظامی (ایکائو)، مونترال
- کمیسیون تحقیق سازمان ملل متحد در مورد سرزمین‌های اشغالی فلسطین
- ANSV – آژانس ملی ایمنی پرواز (ایتالیا)
- BEA – دفتر تحقیقات و تحلیل‌ها (فرانسه)
- BFU – دفتر فدرال تحقیقات حوادث هوایی (آلمان)
- ÚZPLN – مؤسسه تحقیقات حوادث هوایی (جمهوری چک)

بازرس ارشد گرامی،

این نامه را به‌عنوان یک اطلاعیه عمومی رسمی تحت قوانین بین‌المللی و اسرائیلی تقدیم می‌کنم. استفاده از پاراگلایدرهای موتوردار (پاراموتورها) برای ورود به قلمرو اسرائیل در تاریخ ۷ اکتبر ۲۰۲۳ یک حادثه هوانوردی جدی را تشکیل می‌دهد. طبق مأموریت شما، این امر مستلزم آغاز تحقیقات فنی مطابق با پیوست ۱۳ ایکائو است.

### مبنای حقوقی

کنوانسیون شیکاگو (۱۹۴۴)، ماده ۲۶:

«در صورت وقوع حادثه‌ای برای یک هواپیمای متعلق به یک دولت متعاقد که در قلمرو دولت متعاقد دیگری رخ دهد و منجر به مرگ یا جراحت جدی شود یا نشان‌دهنده نقص فنی جدی در هواپیما یا امکانات ناوبری هوایی باشد، دولت محل وقوع حادثه باید تحقیقی را آغاز کند... تا جایی که قوانین آن اجازه می‌دهد، مطابق با روشی که ممکن است توسط سازمان بین‌المللی هوانوردی غیرنظامی توصیه شود.»

پیوست ۱۳ ایکائو، استاندارد ۵.۱.۱:

«دولت محل وقوع باید تحقیقی را در مورد شرایط یک حادثه جدی آغاز کند.»

قانون هوانوردی اسرائیل، ۲۰۱۱ (חוק הטיס):

اداره هوانوردی غیرنظامی اسرائیل و بازرس ارشد حوادث و رخدادهای هوانوردی غیرنظامی را تأسیس

می‌کند و آن را موظف و مکلف به تحقیق در مورد «حوادث هواپیماها و رخدادها ی جدی» و انتشار یافته‌ها به‌طور مناسب می‌داند.

## چرا این اطلاعیه مهم است

۱. قابلیت ردیابی وجود دارد. موتورها، چارچوب‌ها و پروانه‌های پاراگلایدرهای موتوردار دارای شماره‌های سری و کدهای دسته‌ای هستند که می‌توان آن‌ها را به تولیدکننده و واردکننده ردیابی کرد.
۲. اسرائیل شواهد را در اختیار دارد. گزارش‌ها تأیید می‌کنند که پاراموتورها توسط نیروهای اسرائیلی ضبط شده‌اند.
۳. تعهدات بین‌المللی اعمال می‌شوند. طبق پیوست ۱۳، دولت‌های تولیدکننده (ایتالیا، فرانسه، آلمان، جمهوری چک، احتمالاً بریتانیا) حق مشارکت در تحقیقات را دارند.
۴. مأموریت پیشگیری. پیوست ۱۳ ایجاب می‌کند که گزارش‌های تحقیق شامل توصیه‌های ایمنی باشند. در این مورد، این به معنای جلوگیری از انحراف تجهیزات هوانوردی غیرنظامی به استفاده تروریستی است.
۵. حق عمومی برای اطلاع‌رسانی. پیوست ۱۳ و قانون اسرائیل به هر شخص اجازه می‌دهند اطلاعات مربوط به رخدادها را ارائه دهد. این نامه چنین اطلاعیه‌ای را تشکیل می‌دهد و وظیفه ثبت، ارزیابی و تحقیق را فعال می‌کند.

## درخواست‌ها

- که CIAIAC-IL تحقیق رسمی مطابق با پیوست ۱۳ در مورد پاراگلایدرهای موتوردار استفاده‌شده در ۷ اکتبر ۲۰۲۳ آغاز کند.
- که تمام اجزای بازیابی‌شده (موتورها، چارچوب‌ها، بال‌ها، تسمه‌ها، مخازن، پروانه‌ها) فهرست‌بندی، عکاسی و شماره‌های سری/کدهای دسته‌ای و هویت تولیدکنندگان آن‌ها به‌طور کامل افشا شوند.
- که دولت‌های تولیدکننده و نهادهای تحقیقاتی حوادث آن‌ها (ایتالیا، فرانسه، آلمان، جمهوری چک، بریتانیا در صورت لزوم) به‌طور رسمی برای مشارکت دعوت شوند.
- در صورتی که هیچ تحقیقی آغاز نشود، CIAIAC-IL توجیه کتبی ارائه دهد که به مفاد قانونی خاصی که بر اساس آن از تعهد خود سر باز می‌زند، استناد کند.

## تعهدات بین‌المللی

تعهدات تحت پیوست ۱۳ فراتر از اسرائیل گسترش می‌یابد:

- اسرائیل (دولت محل وقوع): باید تحقیقی را آغاز کند، بقایا را ایمن و فهرست‌بندی کند و یافته‌ها را منتشر کند. عدم انجام این کار نقض قوانین بین‌المللی و داخلی است.
- ایکائو: باید کنوانسیون شیکاگو را رعایت کند و از دولت‌های دیگر در صورت درخواست واگذاری تحقیق حمایت کند.
- دولت‌های تولیدکننده (ایتالیا، فرانسه، آلمان، جمهوری چک، بریتانیا در صورت لزوم):
  - حق دارند در تحقیق مشارکت کنند، به‌محض شناسایی محصولات که در حوزه قضایی آن‌ها تولید شده‌اند.
  - وظیفه دارند از تکرار جلوگیری کنند — در این مورد، اطمینان از اینکه سیستم‌های کنترل صادرات آن‌ها تضعیف نشده و محصولاتشان برای استفاده تروریستی منحرف نشده‌اند.

- اگر اسرائیل از تحقیق یا افشای شماره‌های سری خودداری کند، آن‌ها حق دارند رسماً درخواست واگذاری کنند. اگر اسرائیل رد کند یا ظرف سی روز پاسخ ندهد، آن‌ها مجاز — و موظف — هستند که تحقیقات خود را انجام دهند.
- طبق پیوست ۱۳، آن‌ها حق دارند همکاری از اسرائیل را مطالبه کنند، از جمله دسترسی به بقایا، سوابق، شماره‌های سری و داده‌های مرتبط. امتناع از چنین همکاری‌ای خود نقض تعهدات ایکائو خواهد بود.
- دولت‌های خارجی: فراتر از پیوست ۱۳، قوانین ملی مبارزه با تروریسم و کنترل صادرات آن‌ها را موظف می‌کند که در صورت مشکوک بودن به انحراف عمل کنند.
- کمیسیون تحقیق سازمان ملل متحد: اختیار نظارت بر این را دارد که آیا اسرائیل و دیگر دولت‌ها تعهدات بین‌المللی خود را رعایت می‌کنند یا مانع آن می‌شوند.

## بعد حقوقی اضافی: مبارزه با تروریسم و کنترل صادرات

از آنجا که حماس یک سازمان تروریستی تعیین‌شده در اتحادیه اروپا، بریتانیا، ایالات متحده، کانادا، استرالیا، ژاپن و جاهای دیگر است، انحراف قطعات هوانوردی غیرنظامی به دارایی آن نه تنها یک نگرانی ایمنی تحت پیوست ۱۳ ایکائو است، بلکه یک موضوع کیفری تحت قوانین ملی مبارزه با تروریسم و کنترل صادرات است.

بر این اساس، هنگامی که یک دفتر تحقیقات حوادث (AIB) در یک دولت تولیدکننده از حتی یک انحراف احتمالی تجهیزات از حوزه قضایی خود به یک گروه تروریستی تعیین‌شده مطلع می‌شود، طبق قانون ملی موظف است:

- اطلاع‌رسانی به مقام ملی صالح مسئول مبارزه با تروریسم، کنترل تجارت یا صدور مجوز صادرات؛ و
- همکاری با آن مقام، که به نوبه خود وظیفه قانونی دارد که از AIB کمک فنی برای تأیید شماره‌های سری، زنجیره‌های تأمین و نقاط احتمالی انحراف درخواست کند.

این زنجیره تعهدات به این معناست که امتناع اسرائیل از افشای شماره‌های سری و اطلاعات بقایا، وظیفه AIB‌های خارجی را لغو نمی‌کند. برعکس، آن‌ها موظف به آغاز فرآیند ارجاع و ارائه تخصص فنی به دولت‌های خود هستند تا زمانی که مشخص شود هیچ تجهیزاتی از حوزه قضایی آن‌ها درگیر نبوده است.

## نتیجه‌گیری

هر سقوط هواپیمای فوق سبک در اسرائیل توسط CIAIAC-IL بررسی و گزارش می‌شود. غیرعادی و غیرقانونی خواهد بود که مهم‌ترین حادثه پاراموتور در تاریخ اسرائیل از این فرآیند مستثنی شود.

برای حفظ یکپارچگی ایمنی هوانوردی بین‌المللی، اجرای کنترل‌های صادراتی و جلوگیری از تکرار، با احترام تقاضای رعایت ماده ۲۶ کنوانسیون شیکاگو، پیوست ۱۳ ایکائو و قانون هوانوردی اسرائیل (۲۰۱۱) را دارم.