

https://farid.ps/articles/oct7_aviation_incident_investigation_request/fr.html

Notification formelle et demande d'enquête

Concernant l'implication de parapentes motorisés le 7 octobre 2023

Conformément à l'article 26 de la Convention de Chicago et à l'Annexe 13 de l'OACI

À :

Enquêteur en chef des accidents et incidents dans l'aviation civile (CIAIAC-IL)
Ministère des Transports et de la Sécurité routière, État d'Israël

En copie :

- Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), Montréal
- Commission d'enquête des Nations Unies sur les territoires palestiniens occupés
- **ANSV** – Agence nationale pour la sécurité des vols (Italie)
- **BEA** – Bureau d'enquêtes et d'analyses (France)
- **BFU** – Bureau fédéral d'enquête sur les accidents d'aviation (Allemagne)
- **ÚZPLN** – Institut d'enquête sur les accidents aériens (République tchèque)

Monsieur l'Enquêteur en chef,

Je soumets cette lettre en tant que **notification publique formelle** conformément aux lois internationales et israéliennes. L'utilisation de parapentes motorisés (paramoteurs) pour pénétrer sur le territoire israélien le **7 octobre 2023** constitue un incident aéronautique grave. Selon votre mandat, cela oblige à initier une enquête technique conforme à l'**Annexe 13 de l'OACI**.

Base légale

Convention de Chicago (1944), article 26 :

« En cas d'accident survenu à un aéronef d'un État contractant sur le territoire d'un autre État contractant, entraînant la mort ou des blessures graves, ou indiquant un défaut technique grave dans l'aéronef ou les installations de navigation aérienne, l'État où l'accident se produit instituera une enquête... conformément, dans la mesure où ses lois le permettent, à la procédure qui peut être recommandée par l'Organisation de l'aviation civile internationale. »

Annexe 13 de l'OACI, norme 5.1.1 :

« L'État où l'incident s'est produit doit initier une enquête sur les circonstances d'un incident grave. »

Loi israélienne sur l'aviation, 2011 (օս 2011) :

Établit l'Autorité de l'aviation civile d'Israël et l'**Enquêteur en chef des accidents et incidents dans l'aviation civile**, lui conférant le pouvoir et l'obligation

tion d'enquêter sur les « accidents d'aéronefs et incidents graves » et de publier les conclusions en conséquence.

Importance de cette notification

1. **La traçabilité existe.** Les moteurs, cadres et hélices des parapentes motorisés portent des numéros de série et des codes de lot traçables jusqu'au fabricant et à l'importateur.
2. **Israël détient les preuves.** Les rapports confirment que des paramoteurs ont été saisis par les forces israéliennes.
3. **Les obligations internationales s'appliquent.** Selon l'Annexe 13, les **États de fabrication** (Italie, France, Allemagne, République tchèque, éventuellement Royaume-Uni) ont le droit de participer à l'enquête.
4. **Mandat de prévention.** L'Annexe 13 exige que les rapports d'enquête incluent des **recommandations de sécurité**. Dans ce cas, cela signifie prévenir le **détournement d'équipements d'aviation civile à des fins terroristes**.
5. **Droit public de notification.** L'Annexe 13 et la loi israélienne permettent à *toute personne* de soumettre des informations sur les incidents. Cette lettre constitue une telle notification, déclenchant l'obligation d'enregistrer, d'évaluer et d'enquêter.

Demandes

- Que le CIAIAC-IL ouvre une enquête formelle conformément à l'Annexe 13 concernant les parapentes motorisés utilisés le 7 octobre 2023.
- Que tous les composants récupérés (moteurs, cadres, ailes, harnais, réservoirs, hélices) soient inventoriés, photographiés et que leurs **numéros de série/codes de lot et identités des fabricants soient pleinement divulgués**.
- Que les **États de fabrication** et leurs bureaux d'enquête sur les accidents (Italie, France, Allemagne, République tchèque, Royaume-Uni si applicable) soient officiellement invités à participer.
- Si aucune enquête n'est initiée, que le CIAIAC-IL fournissee une **justification écrite**, citant les dispositions légales spécifiques sur lesquelles il fonde son refus de respecter son obligation.

Obligations internationales

Les obligations en vertu de l'Annexe 13 s'étendent au-delà d'Israël :

- **Israël (État de l'incident) :** Doit initier une enquête, sécuriser et cataloguer les débris, et publier les conclusions. Ne pas le faire constitue une violation du droit international et national.
- **OACI :** Doit faire respecter la Convention de Chicago et soutenir les autres États s'ils demandent une délégation de l'enquête.
- **États de fabrication (Italie, France, Allemagne, République tchèque, Royaume-Uni si applicable) :**

- Ont le **droit** de participer à l'enquête une fois que les produits fabriqués sous leur juridiction sont identifiés.
- Ont le **devoir** de s'assurer que la récidive est évitée — dans ce cas, garantir que leurs systèmes de contrôle des exportations ne sont pas contournés et que leurs produits ne sont pas détournés à des fins terroristes.
- Si Israël refuse d'enquêter ou de divulguer les numéros de série, ils sont en droit de **demander officiellement une délégation**. Si Israël refuse ou ne répond pas dans les trente jours, ils sont autorisés — et obligés — à mener leurs propres enquêtes.
- En vertu de l'Annexe 13, ils ont le droit d'**exiger la coopération d'Israël**, y compris l'accès aux débris, aux dossiers, aux numéros de série et aux données pertinentes. Un refus de cette coopération constituerait en soi une violation des obligations de l'OACI.
- **Gouvernements étrangers** : Au-delà de l'Annexe 13, les lois nationales sur la lutte contre le terrorisme et le contrôle des exportations les obligent à agir en cas de suspicion de détournement.
- **Commission d'enquête des Nations Unies** : A l'autorité de surveiller si Israël et les autres États respectent ou entravent leurs obligations internationales.

Dimension juridique supplémentaire : Lutte contre le terrorisme et contrôle des exportations

Étant donné que **le Hamas est une organisation terroriste désignée** dans l'Union européenne, le Royaume-Uni, les États-Unis, le Canada, l'Australie, le Japon et ailleurs, le détournement de pièces d'aviation civile en sa possession n'est pas seulement une préoccupation de sécurité selon l'Annexe 13 de l'OACI, mais une **affaire pénale selon les lois nationales sur la lutte contre le terrorisme et le contrôle des exportations**.

En conséquence, lorsqu'un **Bureau d'enquête sur les accidents (AIB)** dans un État de fabrication est informé d'un *possible* détournement d'équipements de sa juridiction vers un groupe terroriste désigné, il a le devoir, selon la loi nationale, de :

- **Informer l'autorité nationale compétente** responsable de la lutte contre le terrorisme, du contrôle commercial ou des licences d'exportation ; et
- Coopérer avec cette autorité, qui à son tour a l'obligation légale de demander l'assistance technique de l'AIB pour vérifier les numéros de série, les chaînes d'approvisionnement et les points potentiels de détournement.

Cette chaîne d'obligations signifie qu'un refus d'Israël de divulguer les numéros de série et les informations sur les débris n'éteint pas le devoir des AIB étrangers. Au contraire, ils restent obligés d'initier le processus de renvoi et de fournir une expertise technique à leurs gouvernements jusqu'à ce qu'il soit établi qu'aucun équipement de leur juridiction n'était impliqué.

Conclusion

Chaque crash d'ultra-léger en Israël est enquêté et signalé par le CIAIAC-IL. Il serait extraordinaire et illégal que l'incident de paramoteur le plus significatif de l'histoire d'Israël soit exclu de ce processus.

Pour l'intégrité de la sécurité de l'aviation internationale, l'application des contrôles à l'exportation et la prévention de la récidive, je demande respectueusement le respect de **l'article 26 de la Convention de Chicago, de l'Annexe 13 de l'OACI et de la Loi sur l'aviation d'Israël (2011)**.