

הודעה רשמית ובקשה לחקירה

בנוגע למעורבות של דאונים ממונעים ב-7 באוקטובר 2023
בהתאם לסעיף 26 של אמנת שיקגו ולנספח 13 של ICAO

אל:

החוקר הראשי לתאונות ולתקריות בתעופה אזרחית (CIAIAC-IL)
משרד התחבורה ובטיחות בדרכים, מדינת ישראל

עותק:

- הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית (ICAO), מונטריאול
- ועדת החקירה של האו"ם בנוגע לשטחים הפלסטיניים הכבושים
- ANSV - הסוכנות הלאומית לבטיחות טיסה (איטליה)
- BEA - משרד לחקירות וניתוחים (צרפת)
- BFU - המשרד הפדרלי לחקירת תאונות תעופה (גרמניה)
- ÚZPLN - המכון לחקירת תאונות תעופה (צ'כיה)

חוקר ראשי נכבד,

אני מגיש מכתב זה כהודעה ציבורית רשמית על פי החוק הבינלאומי והישראלי. השימוש בדאונים ממונעים (פרמוטורים) לחדירה לשטח ישראל ב-7 באוקטובר 2023 מהווה תקרית תעופה חמורה. על פי המנדט שלך, הדבר מחייב פתיחת חקירה טכנית בהתאם לנספח 13 של ICAO.

בסיס משפטי

אמנת שיקגו (1944), סעיף 26:

"במקרה של תאונה למטוס של מדינה מתקשרת המתרחשת בשטחה של מדינה מתקשרת אחרת, וגורמת למות או לפציעה חמורה, או מצביעה על פגם טכני חמור במטוס או במתקני הניווט האווירי, המדינה שבה התרחשה התאונה תפתח חקירה... בהתאם, ככל שהחוקים שלה מאפשרים, לנוהל שייתכן ויומלץ על ידי הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית."

נספח 13 של ICAO, תקן 5.1.1:

"המדינה שבה התרחש האירוע תפתח חקירה על נסיבות התקרית החמורה."

חוק התעופה הישראלי, 2011 (חוק הטיס):

מקים את רשות התעופה האזרחית של ישראל ואת החוקר הראשי לתאונות ולתקריות בתעופה אזרחית, ומסמיך ומחייב אותו לחקור "תאונות מטוסים ותקריות חמורות" ולפרסם ממצאים בהתאם.

מדוע הודעה זו חשובה

- קיימת עקיבות. מנועים, מסגרות ומדחפים של דאונים ממונעים נושאים מספרים סידוריים וקודי אצווה שניתן לעקוב אחריהם עד ליצרן וליבואן.
- ישראל מחזיקה בראיות. דיווחים מאשרים כי פרמוטורים נתפסו על ידי כוחות ישראליים.

3. **חובות בינלאומיות חלות.** על פי נספח 13, **למדינות היצרניות** (איטליה, צרפת, גרמניה, צ'כיה, ואולי בריטניה) יש זכות להשתתף בחקירה.
4. **מנדט למניעה.** נספח 13 דורש שדוחות החקירה יכללו **המלצות לבטיחות**. במקרה זה, הכוונה היא למניעת **הסטת ציוד תעופה אזרחי לשימוש טרוריסטי**.
5. **זכות הציבור להודיע.** נספח 13 והחוק הישראלי מאפשרים **לכל אדם** להגיש מידע על תקריות. מכתב זה מהווה הודעה כזו, ומפעיל את החובה לרשום, להעריך ולחקור.

בקשות

- ש-CIAIAC-IL יפתח חקירה רשמית על פי נספח 13 בנוגע לדאונים הממונעים שהשתמשו בהם ב-7 באוקטובר 2023.
- שכל הרכיבים שנמצאו (מנועים, מסגרות, כנפיים, רתמות, מיכלים, מדחפים) יירשמו, יצולמו, ו**מספרי הסידור/קודי האצווה והזיהוי היצרניים שלהם ייחשפו במלואם**.
- ש**מדינות היצרניות** וגופי החקירה שלהן (איטליה, צרפת, גרמניה, צ'כיה, בריטניה אם רלוונטי) יוזמנו רשמית להשתתף.
- אם לא תיפתח חקירה, ש-CIAIAC-IL יספק **הנמקה בכתב**, תוך ציון ההוראות המשפטיות הספציפיות שבגינן הוא מסרב לחובתו.

חובות בינלאומיות

החובות על פי נספח 13 חורגות מישראל:

- **ישראל (מדינת התרחשות):** חייבת לפתוח חקירה, לאבטח ולקטלג את השברים, ולפרסם ממצאים. אי עמידה בכך מהווה הפרה של החוק הבינלאומי והלאומי.
- **ICAO:** חייבת לקיים את אמנת שיקגו ולתמוך במדינות אחרות אם הן מבקשות האצלת החקירה.
- **מדינות היצרניות (איטליה, צרפת, גרמניה, צ'כיה, בריטניה אם רלוונטי):**
 - יש להן **זכות** להשתתף בחקירה ברגע שמוצרים שיוצרו בתחום שיפוטם זוהו.
 - יש להן **חובה** להבטיח מניעת הישנות — במקרה זה, להבטיח שמערכות בקרת היצוא שלהן לא יעוקפו ומוצריהן לא יוסטו לשימוש טרוריסטי.
 - אם ישראל מסרבת לחקור או לחשוף מספרים סידוריים, הן זכאיות **לבקש רשמית האצלה**.
 - אם ישראל מסרבת או לא מגיבה תוך שלושים יום, הן מורשות — ומחויבות — לערוך חקירות משלהן.
 - על פי נספח 13, הן זכאיות **לדרוש שיתוף פעולה מישראל**, כולל גישה לשברים, רשומות, מספרים סידוריים ונתונים רלוונטיים. סירוב לשיתוף פעולה כזה יהווה כשלעצמו הפרה של חובות ICAO.
- **ממשלות זרות:** מעבר לנספח 13, חוקי הלאומיים למאבק בטרור ובקרת יצוא מחייבים אותם לפעול אם יש חשד להסטה.
- **ועדת החקירה של האו"ם:** יש לה סמכות לפקח האם ישראל ומדינות אחרות עומדות בחובותיהן הבינלאומיות או מפריעות להן.

ממד משפטי נוסף: מאבק בטרור ובקרת יצוא

מכיוון ש**חמאס היא ארגון טרור מוכר** באיחוד האירופי, בבריטניה, בארצות הברית, בקנדה, באוסטרליה, ביפן ובמקומות אחרים, הסטת חלקי תעופה אזרחיים לרשותו אינה רק דאגה בטיחותית על פי נספח 13 של ICAO, אלא **עניין פלילי על פי חוקי הלאומיים למאבק בטרור ובקרת יצוא**.

לפיכך, כאשר **גוף חקירת תאונות (AIB)** במדינת יצרנית נודע לו על אפילו **אפשרות** להססת ציוד מתחום שיפוטו לארגון טרור מוכר, יש לו חובה על פי החוק הלאומי:

- **לדווח לרשות הלאומית המוסמכת** האחראית על מאבק בטרור, בקרת סחר או רישוי יצוא; ו
- לשתף פעולה עם רשות זו, אשר בתורה מחויבת מבחינה משפטית לבקש סיוע טכני מה-AIB לאימות מספרים סידוריים, שרשראות אספקה ונקודות הסטה אפשריות.

שרשרת חובות זו פירושה שסירוב של ישראל לחשוף מספרים סידוריים ומידע על השברים אינו מבטל את חובת ה-AIBs הזרים. להפך, הם נשארים מחויבים ליזום את תהליך ההפניה ולספק מומחיות טכנית לממשלותיהם עד שיוכח כי שום ציוד מתחום שיפוטם לא היה מעורב.

סיכום

כל התרסקות של מטוס קל במיוחד בישראל נחקרת ומדווחת על ידי CIAIAC-IL. יהיה זה יוצא דופן ובלתי חוקי אם התקרית המשמעותית ביותר של פרמוטור בתולדות ישראל תושמט מתהליך זה.

למען שלמות בטיחות התעופה הבינלאומית, אכיפת בקורות יצוא ומניעת הישנות, אני דורש בכבוד עמידה **בסעיף 26 של אמנת שיקגו, נספח 13 של ICAO וחוק התעופה הישראלי (2011).**