

Pemberitahuan Resmi dan Permintaan Penyelidikan

**Mengenai Keterlibatan Paralayang Bermotor pada 7 Oktober 2023
Sesuai dengan Pasal 26 Konvensi Chicago dan Lampiran 13 ICAO**

Kepada:

Penyidik Kepala Kecelakaan dan Insiden Penerbangan Sipil (CIAIAC-IL)
Kementerian Transportasi dan Keselamatan Jalan, Negara Israel

Tembusan:

- Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO), Montréal
- Komisi Penyelidikan PBB untuk Wilayah Palestina yang Diduduki
- **ANSV** – Badan Nasional untuk Keselamatan Penerbangan (Italia)
- **BEA** – Biro Penyelidikan dan Analisis (Prancis)
- **BFU** – Badan Federal untuk Penyelidikan Kecelakaan Penerbangan (Jerman)
- **ÚZPLN** – Institut Penyelidikan Kecelakaan Penerbangan (Republik Ceko)

Yth. Penyidik Kepala,

Saya menyampaikan surat ini sebagai **pemberitahuan publik resmi** berdasarkan hukum internasional dan Israel. Penggunaan paralayang bermotor (paramotor) untuk memasuki wilayah Israel pada **7 Oktober 2023** merupakan insiden penerbangan serius. Berdasarkan mandat Anda, ini mewajibkan dimulainya penyelidikan teknis yang sesuai dengan **Lampiran 13 ICAO**.

Dasar Hukum

Konvensi Chicago (1944), Pasal 26:

"Dalam hal terjadi kecelakaan pada pesawat udara dari suatu Negara Kontrak yang terjadi di wilayah Negara Kontrak lain, dan menyebabkan kematian atau cedera serius, atau menunjukkan adanya cacat teknis serius pada pesawat udara atau fasilitas navigasi udara, Negara tempat kecelakaan terjadi akan memulai penyelidikan... sesuai, sejauh hukumnya mengizinkan, dengan prosedur yang dapat direkomendasikan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional."

Lampiran 13 ICAO, Standar 5.1.1:

"Negara tempat kejadian harus memulai penyelidikan terhadap keadaan insiden serius."

Undang-Undang Penerbangan Israel, 2011 (חוק הטיס):

Membentuk Otoritas Penerbangan Sipil Israel dan **Penyidik Kepala**

Kecelakaan dan Insiden Penerbangan Sipil, yang diberi wewenang dan diwajibkan untuk menyelidiki “kecelakaan pesawat udara dan insiden serius” serta mempublikasikan temuan sesuai dengan itu.

Mengapa Pemberitahuan Ini Penting

1. **Jejak pelacakan ada.** Mesin, rangka, dan baling-baling paralayang bermotor memiliki nomor seri dan kode lot yang dapat dilacak ke produsen dan importir.
2. **Israel memegang bukti.** Laporan mengkonfirmasi bahwa paramotor telah disita oleh pasukan Israel.
3. **Kewajiban internasional berlaku.** Berdasarkan Lampiran 13, **Negara Produsen** (Italia, Prancis, Jerman, Republik Ceko, mungkin Inggris) berhak untuk berpartisipasi dalam penyelidikan.
4. **Mandat pencegahan.** Lampiran 13 mengharuskan laporan penyelidikan mencakup **rekomendasi keselamatan**. Dalam hal ini, itu berarti mencegah **penyalahgunaan peralatan penerbangan sipil untuk tujuan teroris**.
5. **Hak publik untuk memberi tahu.** Lampiran 13 dan hukum Israel mengizinkan *siapa saja* untuk mengajukan informasi tentang insiden. Surat ini merupakan pemberitahuan tersebut, yang memicu kewajiban untuk mencatat, menilai, dan menyelidiki.

Permintaan

- Agar CIAIAC-IL membuka penyelidikan resmi sesuai dengan Lampiran 13 mengenai paralayang bermotor yang digunakan pada 7 Oktober 2023.
- Agar semua komponen yang dipulihkan (mesin, rangka, sayap, harness, tangki, baling-baling) diinventarisasi, difoto, dan **nomor seri/kode lot serta identitas produsennya diungkapkan sepenuhnya**.
- Agar **Negara Produsen** dan badan penyelidikan kecelakaan mereka (Italia, Prancis, Jerman, Republik Ceko, Inggris jika berlaku) diundang secara resmi untuk berpartisipasi.
- Jika tidak ada penyelidikan yang dimulai, agar CIAIAC-IL memberikan **justifikasi tertulis**, dengan menyebutkan ketentuan hukum spesifik yang menjadi dasar penolakan kewajibannya.

Kewajiban Internasional

Kewajiban berdasarkan Lampiran 13 meluas di luar Israel:

- **Israel (Negara Kejadian):** Harus memulai penyelidikan, mengamankan dan mengkatalogkan puing-puing, serta mempublikasikan temuan. Kegagalan untuk melakukannya merupakan pelanggaran hukum internasional dan domestik.
- **ICAO:** Harus menegakkan Konvensi Chicago dan mendukung negara lain jika mereka meminta delegasi penyelidikan.
- **Negara Produsen (Italia, Prancis, Jerman, Republik Ceko, Inggris jika berlaku):**

- Memiliki **hak** untuk berpartisipasi dalam penyelidikan setelah produk yang diproduksi di yurisdiksi mereka diidentifikasi.
- Memiliki **kewajiban** untuk memastikan pencegahan pengulangan — dalam hal ini, memastikan bahwa sistem kontrol ekspor mereka tidak diganggu dan produk mereka tidak dialihkan untuk penggunaan teroris.
- Jika Israel menolak untuk menyelidiki atau mengungkapkan nomor seri, mereka berhak untuk **secara resmi meminta delegasi**. Jika Israel menolak atau gagal menjawab dalam waktu tiga puluh hari, mereka diizinkan — dan wajib — untuk melakukan penyelidikan sendiri.
- Berdasarkan Lampiran 13, mereka berhak untuk **menuntut kerja sama dari Israel**, termasuk akses ke puing-puing, catatan, nomor seri, dan data yang relevan. Penolakan kerja sama tersebut akan menjadi pelanggaran terhadap kewajiban ICAO.
- **Pemerintah Asing:** Selain Lampiran 13, hukum domestik anti-terorisme dan kontrol ekspor mewajibkan mereka untuk bertindak jika ada dugaan penyalahgunaan.
- **Komisi Penyelidikan PBB:** Memiliki wewenang untuk memantau apakah Israel dan negara lain memenuhi atau menghalangi kewajiban internasional mereka.

Dimensi Hukum Tambahan: Anti-Terrorisme dan Kontrol Ekspor

Karena **Hamas adalah organisasi teroris yang ditetapkan** di Uni Eropa, Inggris, Amerika Serikat, Kanada, Australia, Jepang, dan tempat lain, penyalahgunaan komponen penerbangan sipil ke dalam kepemilikannya bukan hanya masalah keselamatan berdasarkan Lampiran 13 ICAO, tetapi juga **masalah pidana berdasarkan hukum anti-terorisme dan kontrol ekspor nasional**.

Oleh karena itu, ketika **Badan Penyelidikan Kecelakaan (AIB)** di Negara Produsen mengetahui bahkan *kemungkinan* penyalahgunaan peralatan dari yurisdiksinya ke kelompok teroris yang ditetapkan, mereka memiliki kewajiban berdasarkan hukum nasional untuk:

- **Menginformasikan otoritas nasional yang kompeten** yang bertanggung jawab atas anti-terorisme, kontrol perdagangan, atau lisensi ekspor; dan
- Bekerja sama dengan otoritas tersebut, yang pada gilirannya memiliki kewajiban hukum untuk meminta bantuan teknis dari AIB untuk memverifikasi nomor seri, rantai pasokan, dan titik-titik penyalahgunaan potensial.

Rantai kewajiban ini berarti bahwa penolakan Israel untuk mengungkapkan nomor seri dan informasi puing-puing tidak menghapus kewajiban AIB asing. Sebaliknya, mereka tetap wajib untuk memulai proses rujukan dan memberikan keahlian teknis kepada pemerintah mereka sampai ditetapkan bahwa tidak ada peralatan dari yurisdiksi mereka yang terlibat.

Kesimpulan

Setiap kecelakaan ultralight di Israel diselidiki dan dilaporkan oleh CIAIAC-IL. Akan sangat luar biasa dan melanggar hukum jika insiden paramotor paling signifikan dalam sejarah Israel dikecualikan dari proses ini.

Demi integritas keselamatan penerbangan internasional, penegakan kontrol ekspor, dan pencegahan pengulangan, saya dengan hormat menuntut kepatuhan terhadap **Pasal 26 Konvensi Chicago, Lampiran 13 ICAO, dan Undang-Undang Penerbangan Israel (2011).**