

Formleg tilkynning og beiðni um rannsókn

Varðandi notkun vélknúinna svífskíða þann 7. október 2023

Í samræmi við 26. grein Chicago-samþykktarinnar og 13. viðauka ICAO

Til:

Yfir-rannsóknarstjóra slysa og atvika í almenningssflugi (CIAIAC-IL)

Samgöngu- og vegöryggisráðuneyti, Ísrael

Afrit til:

- Alþjóðaflugmálastofnunin (ICAO), Montréal
- Rannsóknarnefnd Sameinuðu þjóðanna um hernumið palestínsku svæði
- **ANSV** – Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (Ítalía)
- **BEA** – Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (Frakkland)
- **BFU** – Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (Þýskaland)
- **ÚZPLN** – Air Accidents Investigation Institute (Tékkland)

Virkæri yfir-rannsóknarstjóri,

Ég legg fram þetta bréf sem **formlega opinbera tilkynningu** samkvæmt bæði alþjóðlegum og ísraelskum lögum. Notkun vélknúinna svífskíða (paramotors) til að komast inn á ísraelskt yfirráðasvæði þann **7. október 2023** telst alvarlegt flugatvik. Samkvæmt umboði þínu er skylt að hefja tæknilega rannsókn í samræmi við **13. viðauka ICAO**.

Lögfræðilegur grundvöllur

Chicago-samþykktin (1944), 26. grein:

„Ef slys verður á loftfari samningsríkis á yfirráðasvæði annars samningsríkis, sem veldur dauða eða alvarlegum meiðslum, eða bendir til alvarlegs tæknilegs galla í loftfari eða flugleiðsöguinnviðum, skal ríkið þar sem slysið verður hefja rannsókn... í samræmi við lög þess, að svo miklu leyti sem þau leyfa, samkvæmt aðferðum sem Alþjóðaflugmálastofnunin mælir með.“

13. viðauki ICAO, staðall 5.1.1:

„Ríkið þar sem atvikið átti sér stað skal hefja rannsókn á aðstæðum alvarlegs atviks.“

Fluglög Ísraels, 2011 (סוֹחָק חֵירוֹת):

Stofnar Flugmálayfirvöld Ísraels og **yfir-rannsóknarstjóra slysa og atvika í almenningssflugi**, sem hefur umboð og skyldu til að rannsaka „flugvéla- og alvarleg atvik“ og birta niðurstöður í samræmi við það.

Af hverju þessi tilkynning skiptir máli

1. **Rekjanleiki er til staðar.** Vélar, grindur og skráfur vélknúinna svífskiða bera raðnúmer og lotukóða sem hægt er að rekja til framleiðanda og innflytjanda.
2. **Ísrael geymir sönnunargögnin.** Skýrslur staðfesta að svífskiði voru gerð upptæk af ísraelskum yfirvöldum.
3. **Alþjóðlegar skuldbindingar gilda.** Samkvæmt 13. viðauka ICAO eiga **framleiðsluríkin** (Ítalía, Frakkland, Þýskaland, Tékkland, hugsanlega Bretland) rétt á að taka þátt í rannsókninni.
4. **Skylda til forvarna.** 13. viðauki krefst þess að rannsóknarskýrslur innihaldi **öryggistillögur**. Í þessu tilfelli þýðir það að koma í veg fyrir **misnotkun almenningsflugbúnaðar í hryðjuverkastarfsemi**.
5. **Réttur almennings til að tilkynna.** 13. viðauki og ísraelsk lög heimila *hverjum sem er* að leggja fram upplýsingar um atvik. Þetta bréf telst slík tilkynning og kveikir á skyldu til að skrá, meta og rannsaka.

Beiðnir

- Að CIAIAC-IL hefji formlega rannsókn samkvæmt 13. viðauka á vélknúnum svífskiðum sem notuð voru þann 7. október 2023.
- Að allir endurheimtir hlutar (vélar, grindur, vængir, beisli, tankar, skráfur) séu skráðir, myndaðir og **raðnúmer/lotukóðar og framleiðendaupplýsingar birtar að fullu**.
- Að **framleiðsluríkin** og flugslysarannsóknarstofnanir þeirra (Ítalía, Frakkland, Þýskaland, Tékkland, Bretland ef við á) séu formlega boðin til þátttöku.
- Ef engin rannsókn er hafin, að CIAIAC-IL veiti **skriflega rökstuðning**, með tilvísun í þær lagagreinar sem réttlæta synjun á skyldu sinni.

Alþjóðlegar skuldbindingar

Skuldbindingar samkvæmt 13. viðauka ná út fyrir Ísrael:

- **Ísrael (ríkið þar sem atvikið átti sér stað):** Verður að hefja rannsókn, tryggja og skrá flakið og birta niðurstöður. Ef ekki er brugðist við telst það brot á bæði alþjóðlegum og innlendum lögum.
- **ICAO:** Verður að styðja við Chicago-samþykktina og aðstoða önnur ríki ef þau óska eftir framsali rannsókna.
- **Framleiðsluríki (Ítalía, Frakkland, Þýskaland, Tékkland, Bretland ef við á):**
 - Eiga **rétt** til að taka þátt í rannsókninni þegar búnaður frá þeirra lögsögu er auðkenndur.
 - Eiga **skyldu** til að tryggja að endurtekning sé komið í veg fyrir — í þessu tilfelli að tryggja að útflutningseftirlitskerfi þeirra séu ekki misnotuð og vörur þeirra ekki notaðar í hryðjuverkastarfsemi.
 - Ef Ísrael neitar að rannsaka eða birta raðnúmer, eiga þau rétt á að **óska formlega eftir framsali**. Ef Ísrael hafnar eða svarar ekki innan þrjátíu daga, er þeim heimilt — og skylt — að framkvæma eigin rannsóknir.
 - Samkvæmt 13. viðauka eiga þau rétt á að **krefjast samstarfs frá Ísrael**, þar á meðal aðgangs að flaki, skrám, raðnúmerum og tengdum gögnum. Synjun á slíku samstarfi væri sjálf brot á skuldbindingum ICAO.

- **Erlendar ríkisstjórnir:** Fyrir utan 13. viðauka, skylda innlend lög um baráttu gegn hryðjuverkum og útflutningseftirlit þau til að bregðast við ef grunur leikur á misnotkun.
- **Rannsóknarnefnd Sameinuðu þjóðanna:** Hefur heimild til að fylgjast með hvort Ísrael og önnur ríki standi við eða hindri alþjóðlegar skuldbindingar sínar.

Viðbótarlagaleg vídd: Barátta gegn hryðjuverkum og útflutningseftirlit

Þar sem **Hamas er skilgreind hryðjuverkasamtök** í Evrópusambandinu, Bretlandi, Bandaríkjunum, Kanada, Ástralíu, Japan og víðar, er misnotkun almenningsflugbúnaðar í eigu þeirra ekki aðeins öryggismál samkvæmt 13. viðauka ICAO heldur einnig **refsivert mál samkvæmt innlendum lögum um baráttu gegn hryðjuverkum og útflutningseftirlit**.

Því þegar **flugslysarannsóknarstofnun (AIB)** í framleiðsluríki verður vör um *mögulega* misnotkun búnaðar frá þeirra lögsögu til tilnefndra hryðjuverkasamtaka, ber henni skylda samkvæmt innlendum lögum að:

- **Upplýsa viðeigandi innlend yfirvöld** sem bera ábyrgð á baráttu gegn hryðjuverkum, viðskiptaefftirliti eða útflutningsleyfum; og
- Vinna með þeim yfirvöldum, sem aftur bera lagalega skyldu til að óska eftir tæknilegri aðstoð AIB við að sannreyna raðnúmer, birgðakeðjur og mögulega punkta misnotkunar.

Þessi keðja skuldbindinga þýðir að synjun Ísraels um að birta raðnúmer og upplýsingar um flak slokknar ekki á skyldu erlendu AIB-stofnananna. Þvert á móti, þær eru áfram skuldbundnar til að hefja tilvísunarferlið og veita tæknilega sérfræðiþekkingu til ríkisstjórna sinna þar til staðfest er að enginn búnaður frá þeirra lögsögu hafi komið við sögu.

Lokaorð

Hvert einasta slys á ofurléttum loftförum í Ísrael er rannsakað og tilkynnt af CIAIAC-IL. Það væri óvenjulegt, og ólöglegt, ef mikilvægasta svífskíðaatvikið í sögu Ísraels væri undanskilið þessu ferli.

Fyrir heilleika alþjóðlegs flugöryggis, framfylgd útflutningseftirlits og forvarnir gegn endurtekningu, krefst ég með virðingu að farið sé að **26. grein Chicago-samþykktarinnar, 13. viðauka ICAO og fluglögum Ísraels (2011)**.