

# 正式な通知および調査の要請

2023年10月7日の動力パラグライダーの関与について  
シカゴ条約第26条およびICAO付属書13に準拠

宛先：

民間航空事故およびインシデント主任調査官（CIAIAC-IL）  
イスラエル国運輸・道路安全省

CC：

- 国際民間航空機関（ICAO）、モントリオール
- パレスチナ占領地に関する国連調査委員会
- ANSV – 国家飛行安全庁（イタリア）
- BEA – 調査・分析局（フランス）
- BFU – 連邦航空事故調査局（ドイツ）
- ÚZPLN – 航空事故調査研究所（チェコ共和国）

主任調査官 殿、

本書は、国際法およびイスラエル法に基づく**正式な公開通知**として提出いたします。**2023年10月7日**にイスラエル領内へ侵入するために使用された動力パラグライダー（パラモーター）は、重大な航空インシデントに該当します。貴殿の権限に基づき、**ICAO付属書13**に準拠した技術的調査の開始が義務付けられています。

## 法的根拠

**シカゴ条約（1944年）第26条：**

「締約国の航空機が他の締約国の領土内で事故を起こし、死亡または重傷を伴う場合、または航空機や航空ナビゲーション施設に重大な技術的欠陥を示す場合、事故が発生した国は、国際民間航空機関が推奨する手順に従い、可能な限りその国の法律が許す範囲で調査を開始する。」

**ICAO付属書13、標準5.1.1：**

「発生国は、重大なインシデントの状況について調査を開始しなければならない。」

**イスラエル航空法（2011年、חוק הטיס）：**

イスラエル民間航空局および**民間航空事故およびインシデント主任調査官**を設立し、「航空機事故および重大なインシデント」を調査し、結果を公表する権限および義務を付与する。

# 本通知の重要性

1. **追跡可能性が存在する。** 動力パラグライダーのエンジン、フレーム、プロペラには、製造者および輸入者に追跡可能なシリアルナンバーやロットコードが付いています。
2. **イスラエルが証拠を保有している。** 報告によると、パラモーターはイスラエル軍によって押収されています。
3. **国際的義務が適用される。** 付属書13に基づき、**製造国**（イタリア、フランス、ドイツ、チェコ共和国、場合によっては英国）は調査に参加する権利を有します。
4. **予防の義務。** 付属書13は、調査報告書に**安全推奨事項**を含めることを要求しています。この場合、それは**民間航空機器のテロ利用への転用を防ぐ**ことを意味します。
5. **一般の通知権。** 付属書13およびイスラエル法は、**誰でも**インシデント情報を提出することを許可しています。本書はそうした通知に該当し、記録、評価、調査の義務を発生させます。

## 要請

- CIAIAC-ILが2023年10月7日に使用された動力パラグライダーについて、付属書13に基づく正式な調査を開始すること。
- 回収されたすべての部品（エンジン、フレーム、翼、ハーネス、タンク、プロペラ）を在庫管理し、撮影し、**シリアルナンバー/ロットコードおよび製造者の詳細を完全に公開**すること。
- **製造国**およびその航空事故調査機関（イタリア、フランス、ドイツ、チェコ共和国、該当する場合英国）を正式に参加に招待すること。
- 調査が開始されない場合、CIAIAC-ILが**書面による正当な理由**を提示し、義務を拒否する法的根拠を具体的に引用すること。

## 国際的義務

付属書13に基づく義務はイスラエルを超えて広がります：

- **イスラエル（発生国）：** 調査を開始し、残骸を確保・分類し、結果を公表する必要があります。これを怠ることは、国際法および国内法の違反となります。
- **ICAO：** シカゴ条約を遵守し、他の国が調査の委任を要求した場合に支援する必要があります。
- **製造国（イタリア、フランス、ドイツ、チェコ共和国、該当する場合英国）：**
  - 自国管轄内で製造された製品が特定された場合、調査に参加する**権利**を有します。
  - 再発防止を確保する**義務**があります—この場合、輸出管理システムが回避されず、製品がテロ利用に転用されないようにすることです。
  - イスラエルが調査やシリアルナンバーの開示を拒否した場合、**正式に委任を要求**する権利があります。イスラエルが30日以内に拒否または応答しない場合、独自の調査を行うことが許可され、かつ義務付けられています。

- 付属書13に基づき、イスラエルに対し**協力の要求**を行う権利があり、残骸、記録、シリアルナンバー、関連データへのアクセスが含まれます。このような協力の拒否は、それ自体がICAOの義務違反となります。
- **外国政府**： 付属書13を超えて、国内のテロ対策および輸出管理法は、転用の疑いがある場合に行動する義務を課します。
- **国連調査委員会**： イスラエルおよび他の国が国際的義務を履行しているか、または妨害しているかを監視する権限を有します。

## 追加の法的側面：テロ対策および輸出管理

ハマスが欧州連合、英国、米国、カナダ、オーストラリア、日本などで指定テロ組織であるため、民間航空部品がその手に渡ることは、ICAO付属書13に基づく安全上の懸念だけでなく、**国内のテロ対策および輸出管理法に基づく刑事問題**でもあります。

したがって、製造国の**航空事故調査機関（AIB）**が、自国管轄内の装備が指定テロ組織に**可能性**として転用されたことを知った場合、国内法に基づき以下の義務を負います：

- テロ対策、貿易管理、または輸出許可を担当する**適切な国家機関に通知**すること。
- その機関と協力し、シリアルナンバー、供給チェーン、転用の可能性のあるポイントを確認するための技術的支援を求める法的義務を負う。

この義務の連鎖は、イスラエルがシリアルナンバーや残骸情報の開示を拒否しても、外国のAIBの義務が消滅しないことを意味します。逆に、彼らは転用プロセスを開始し、自国管轄内の装備が関与していないことが確立されるまで、政府に技術的専門知識を提供する義務を負い続けます。

## 結論

イスラエルでのすべての超軽量機の墜落は、CIAIAC-ILによって調査され、報告されています。イスラエル史上最も重大なパラモーターインシデントがこのプロセスから除外されることは、異常であり、違法です。

国際航空安全の整合性、輸出管理の執行、再発防止のために、**シカゴ条約第26条、ICAO付属書13、イスラエル航空法（2011年）**の遵守を敬意をもって要求します。