

[https://farid.ps/articles/oct7\\_aviation\\_incident\\_investigation\\_request/pt.html](https://farid.ps/articles/oct7_aviation_incident_investigation_request/pt.html)

# Notificação Formal e Pedido de Investigação

## Relativo ao Envolvimento de Parapentes Motorizados em 7 de Outubro de 2023 Em Conformidade com o Artigo 26 da Convenção de Chicago e o Anexo 13 da ICAO

### Para:

Investigador-Chefe de Acidentes e Incidentes na Aviação Civil (CIAIAC-IL)  
Ministério dos Transportes e Segurança Rodoviária, Estado de Israel

### CC:

- Organização Internacional da Aviação Civil (ICAO), Montreal
- Comissão de Inquérito da ONU sobre o Território Palestino Ocupado
- **ANSV** – Agência Nacional para a Segurança de Voo (Itália)
- **BEA** – Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (França)
- **BFU** – Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (Alemanha)
- **ÚZPLN** – Instituto de Investigação de Acidentes Aéreos (República Tcheca)

Prezado Investigador-Chefe,

Apresento esta carta como uma **notificação pública formal** nos termos do direito internacional e israelense. O uso de parapentes motorizados (paramotores) para entrar no território israelense em **7 de outubro de 2023** constitui um grave incidente de aviação. Sob seu mandato, isso obriga o início de uma investigação técnica em conformidade com o **Anexo 13 da ICAO**.

## Base Legal

### Convenção de Chicago (1944), Artigo 26:

“No caso de um acidente com uma aeronave de um Estado contratante ocorrido no território de outro Estado contratante, envolvendo morte ou lesões graves, ou indicando defeito técnico grave na aeronave ou nas instalações de navegação aérea, o Estado onde o acidente ocorre instituirá uma investigação... conforme permitido por suas leis, de acordo com o procedimento que pode ser recomendado pela Organização Internacional da Aviação Civil.”

### Anexo 13 da ICAO, Padrão 5.1.1:

“O Estado de ocorrência deverá instituir uma investigação sobre as circunstâncias de um incidente grave.”

### Lei de Aviação de Israel, 2011 (օւոք):

Estabelece a Autoridade de Aviação Civil de Israel e o **Investigador-Chefe de Acidentes e Incidentes na Aviação Civil**, conferindo poderes e exigindo a in-

vestigação de “acidentes de aeronaves e incidentes graves” e a publicação dos resultados correspondentes.

## Por que Esta Notificação é Importante

1. **Rastreabilidade existe.** Motores, estruturas e hélices de parapentes motorizados possuem números de série e códigos de lote rastreáveis ao fabricante e importador.
2. **Israel detém as evidências.** Relatórios confirmam que paramotores foram confiscados pelas forças israelenses.
3. **Obrigações internacionais se aplicam.** Nos termos do Anexo 13, os **Estados de Fabricação** (Itália, França, Alemanha, República Tcheca, possivelmente Reino Unido) têm o direito de participar da investigação.
4. **Mandato de prevenção.** O Anexo 13 exige que os relatórios de investigação incluam **recomendações de segurança**. Neste caso, isso significa prevenir a **desvio de equipamentos de aviação civil para uso terrorista**.
5. **Direito público de notificar.** O Anexo 13 e a lei israelense permitem que *qualquer pessoa* apresente informações sobre ocorrências. Esta carta constitui tal notificação, desencadeando o dever de registrar, avaliar e investigar.

## Pedidos

- Que o CIAIAC-IL inicie uma investigação formal conforme o Anexo 13 sobre os parapentes motorizados usados em 7 de outubro de 2023.
- Que todos os componentes recuperados (motores, estruturas, asas, arreios, tanques, hélices) sejam inventariados, fotografados e que seus **números de série/códigos de lote e identidades dos fabricantes sejam totalmente divulgados**.
- Que os **Estados de Fabricação** e suas agências de investigação de acidentes aéreos (Itália, França, Alemanha, República Tcheca, Reino Unido, se aplicável) sejam formalmente convidados a participar.
- Se nenhuma investigação for iniciada, que o CIAIAC-IL forneça uma **justificativa por escrito**, citando as disposições legais específicas sob as quais recusa sua obrigação.

## Obrigações Internacionais

As obrigações sob o Anexo 13 vão além de Israel:

- **Israel (Estado de Ocorrência):** Deve instituir uma investigação, assegurar e catalogar os destroços e publicar as descobertas. A falha em fazê-lo constitui uma violação tanto do direito internacional quanto do doméstico.
- **ICAO:** Deve defender a Convenção de Chicago e apoiar outros Estados se solicitarem a delegação da investigação.
- **Estados de Fabricação (Itália, França, Alemanha, República Tcheca, Reino Unido, se aplicável):**
  - Têm o **direito** de participar da investigação assim que os produtos fabricados em sua jurisdição forem identificados.

- Têm o **dever** de garantir que a recorrência seja evitada — neste caso, assegurando que seus sistemas de controle de exportação não sejam subvertidos e seus produtos não sejam desviados para uso terrorista.
- Se Israel se recusar a investigar ou divulgar números de série, eles têm o direito de **solicitar formalmente a delegação**. Caso Israel recuse ou não responda dentro de trinta dias, eles são autorizados — e obrigados — a conduzir suas próprias investigações.
- Nos termos do Anexo 13, têm o direito de **exigir cooperação de Israel**, incluindo acesso a destroços, registros, números de série e dados relevantes. A recusa de tal cooperação constituiria, por si só, uma violação das obrigações da ICAO.
- **Governos Estrangeiros:** Além do Anexo 13, as leis nacionais de combate ao terrorismo e controle de exportação os obrigam a agir se houver suspeita de desvio.
- **Comissão de Inquérito da ONU:** Tem autoridade para monitorar se Israel e outros Estados estão cumprindo ou obstruindo suas obrigações internacionais.

## Dimensão Legal Adicional: Combate ao Terrorismo e Controle de Exportação

Como o Hamas é uma organização terrorista designada na União Europeia, Reino Unido, Estados Unidos, Canadá, Austrália, Japão e outros, o desvio de peças de aviação civil para sua posse não é apenas uma questão de segurança sob o Anexo 13 da ICAO, mas também uma **questão criminal sob as leis nacionais de combate ao terrorismo e controle de exportação**.

Portanto, quando uma **Agência de Investigação de Acidentes Aéreos (AIB)** em um Estado de Fabricação toma conhecimento de um *possível* desvio de equipamentos de sua jurisdição para um grupo terrorista designado, ela tem o dever, sob a lei nacional, de:

- **Informar a autoridade nacional competente** responsável pelo combate ao terrorismo, controle comercial ou licenciamento de exportação; e
- Cooperar com essa autoridade, que, por sua vez, tem o dever legal de solicitar assistência técnica da AIB para verificar números de série, cadeias de suprimento e possíveis pontos de desvio.

Essa cadeia de obrigações significa que a recusa de Israel em divulgar números de série e informações sobre destroços não extingue o dever das AIBs estrangeiras. Pelo contrário, elas permanecem obrigadas a iniciar o processo de encaminhamento e fornecer expertise técnica aos seus governos até que seja estabelecido que nenhum equipamento de sua jurisdição esteve envolvido.

## Encerramento

Cada acidente de ultraleve em Israel é investigado e relatado pelo CIAIAC-IL. Seria extraordinário e ilegal se o incidente de paramotores mais significativo da história de Israel fosse excluído desse processo.

Para a integridade da segurança da aviação internacional, a aplicação de controles de exportação e a prevenção de recorrências, eu respeitosamente exijo conformidade com o **Artigo 26 da Convenção de Chicago, o Anexo 13 da ICAO e a Lei de Aviação de Israel (2011)**.