https://farid.ps/articles/oct7_aviation_incident_investgation_request/ur.html

رسمی اطلاع نامہ اور تحقیقات کا مطالبہ

7 اکتوبر 2023 کو موٹرائزڈ پیرا گلائیڈرز کے استعمال کے حوالے سے
شکاگو کنونشن کے آرٹیکل 26 اور ICAO اپینڈکس 13 کے مطابق

براہ کرم:
سول ایوی ایشن کے حادثات اور واقعات کے چیف انویسٹی گیٹر (CIAIAC-IL)
ریاست اسرائیل، وزارت ٹرانسپورٹ اینڈ روڈ سیفٹی

کاپی:
- انٹرنیشنل سول ایوی ایشن آرگنائزیشن (ICAO)، مونٹریال
- مقبوضہ فلسطینی علاقوں پر اقوام متحدہ کی تحقیقاتی کمیشن
- **ANSV** – ایجنزیا نازیونالے پر لا سیکورزا ڈیل وولو (اٹلی)
- **BEA** –بیورو ڈی اینکوئٹس ایٹ ڈی اینالزز (فرانس)
- **BFU** –بنڈسسٹیل فیور فلوگنفالنٹرسوچنگ (جرمنی)
- **ÚZPLN** – ایئر ایکسڈنٹس انویسٹی گیشن انسٹی ٹیوٹ (چیک جمہوریہ)

محترم چیف انویسٹی گیٹر،

میں یہ خط بین الاقوامی اور اسرائیلی قوانین کے تحت **رسمی عوامی اطلاع نامہ** کے طور پر پیش کرتا ہوں۔ **7 اکتوبر 2023** کو اسرائیلی علاقے میں داخل ہونے کے لیے موٹرائزڈ پیرا گلائیڈرز (پیراموٹرز) کا استعمال ایک سنگین ایوی ایشن واقعہ ہے۔ آپ کے مینڈیٹ کے تحت، یہ **ICAO اپینڈکس 13** کے مطابق تکنیکی تحقیقات شروع کرنے کا تقاضہ کرتا ہے۔

قانونی بنیاد

شکاگو کنونشن (1944)، آرٹیکل 26:

"اگر کسی معاہداتی ریاست کے ہوائی جہاز کا حادثہ دوسری معاہداتی ریاست کے علاقے میں ہوتا ہے، اور اس سے موت یا سنگین زخمی ہوتا ہے، یا ہوائی جہاز یا ایئر نیویگیشن سہولیات میں سنگین تکنیکی خرابی کی نشاندہی ہوتی ہے، تو جس ریاست میں حادثہ ہوتا ہے وہ ایک انکوائری شروع کرے گی... جہاں تک اس کے قوانین اجازت دیتے ہیں، اس طریقہ کار کے مطابق جو انٹرنیشنل سول ایوی ایشن آرگنائزیشن کی طرف سے تجویز کیا جا سکتا ہے۔"

ICAO اپینڈکس 13، معیار 5.1.1:

"واقعہ کی جگہ والی ریاست کو سنگین واقعہ کے حالات کی تحقیقات شروع کرنی چاہیے۔"

اسرائیل کا ایوی ایشن قانون، 2011 (חוק הטיס):

اسرائیل کی سول ایوی ایشن اتھارٹی اور **سول ایوی ایشن کے حادثات اور واقعات کے چیف انویسٹی گیٹر** کو قائم کرتا ہے، اور اسے "ہوائی جہاز کے حادثات اور سنگین واقعات" کی تحقیقات کرنے اور اس کے مطابق نتائج شائع کرنے کا اختیار اور ذمہ داری دیتا ہے۔

یہ اطلاع نامہ کیوں اہم ہے

1. **ٹریس ایبلٹی موجود ہے۔** موٹرائزڈ پیرا گلائیڈرز کے انجن، فریم، اور پروپیلرز پر سیریل نمبرز اور لاٹ کوڈز ہوتے ہیں جو مینوفیکچرر اور درآمد کنندہ تک ٹریس کیے جا سکتے ہیں۔
2. **اسرائیل کے پاس شواہد ہیں۔** رپورٹس اس بات کی تصدیق کرتی ہیں کہ پیرا موٹرز کو اسرائیلی فورسز نے ضبط کیا ہے۔
3. **بین الاقوامی ذمہ داریاں लाग و ہوتی ہیں۔** اپینڈکس 13 کے تحت، **مینوفیکچرنگ ریاستیں** (اٹلی، فرانس، جرمنی، چیک جمہوریہ، ممکنہ طور پر برطانیہ) کو تحقیقات میں حصہ لینے کا حق حاصل ہے۔
4. **روک تھام کا مینڈیٹ۔** اپینڈکس 13 کا تقاضہ ہے کہ تحقیقاتی رپورٹس میں **سیفٹی سفارشات** شامل ہوں۔ اس صورت میں، اس کا مطلب ہے **سول ایوی ایشن آلات کے دہشت گردانہ استعمال کو روکنا۔**
5. **عوامی اطلاع کا حق۔** اپینڈکس 13 اور اسرائیلی قانون **کسی بھی شخص** کو واقعہ کی معلومات فراہم کرنے کی اجازت دیتے ہیں۔ یہ خط ایسی اطلاع ہے، جو ریکارڈ کرنے، جائزہ لینے، اور تحقیقات کی ذمہ داری کو متحرک کرتا ہے۔

درخواستیں

- کہ CIAIAC-IL 7 اکتوبر 2023 کو استعمال ہونے والے موٹرائزڈپیراگلائیڈرز کے بارے میں اپینڈکس 13 کے مطابق رسمی تحقیقات شروع کرے۔
- کہ تمام برآمد شدہ اجزاء (انجن، فریم، ونگز، ہارنسز، ٹینک، پروپیلرز) کی فہرست بنائی جائے، ان کی تصاویر لی جائیں، اور ان کے **سیریل نمبرز/لاٹ کوڈز اور مینوفیکچرر کی شناخت مکمل طور پر ظاہر کی جائے**۔
- کہ **مینوفیکچرنگ ریاستیں** اور ان کے ایئر ایکسیڈنٹ انویسٹی گیشن ایجنسیز (اٹلی، فرانس، جرمنی، چیک جمہوریہ، برطانیہ اگر قابل اطلاق ہو) کو باضابطہ طور پر شرکت کی دعوت دی جائے۔
- اگر کوئی تحقیقات شروع نہیں کی جاتی، تو CIAIAC-IL ایک **تحریری جواز** فراہم کرے، جس میں اس قانون کے مخصوص دفعات کا حوالہ دیا جائے جن کے تحت وہ اپنی ذمہ داری سے انکار کرتا ہے۔

بین الاقوامی ذمہ داریاں

اپینڈکس 13 کے تحت ذمہ داریاں اسرائیل سے آگے بڑھتی ہیں:

- **اسرائیل (واقعہ کی جگہ والی ریاست):** تحقیقات شروع کرنا، ملبہ محفوظ کرنا اور اس کی فہرست بنانا، اورنتائج شائع کرنا ضروری ہے۔ ایسا نہ کرنے سے بین الاقوامی اور ملکی دونوں قوانین کی خلاف ورزی ہوتی ہے۔
- **ICAO:** شکاگو کنونشن کو برقرار رکھنا اور دیگر ریاستوں کی طرف سے تحقیقات کی منتقلی کی درخواست پر ان کی حمایت کرنا ضروری ہے۔
- **مینوفیکچرنگ ریاستیں (اٹلی، فرانس، جرمنی، چیک جمہوریہ، برطانیہ اگر قابل اطلاق ہو):**
  - ان کے دائرہ اختیار میں تیار کردہ مصنوعات کی شناخت ہونے پر تحقیقات میں حصہ لینے کا **حق** رکھتی ہیں۔
  - دوبارہ ہونے سے روکنے کی **ذمہ داری** رکھتی ہیں — اس صورت میں، اس بات کو یقینی بنانا کہ ان کے ایکسپورٹ کنٹرول سسٹمز کو نقصان نہ پہنچے اور ان کی مصنوعات دہشت گردانہ استعمال کے لیے نہ ہوں۔
  - اگر اسرائیل تحقیقات یا سیریل نمبروں کو ظاہر کرنے سے انکار کرتا ہے، تو انہیں **رسمی طور پر منتقلی کی درخواست** کرنے کا حق حاصل ہے۔ اگر اسرائیل انکار کرتا ہے یا تیس دنوں کے اندر جواب نہیں دیتا، تو انہیں اپنی تحقیقات کرنے کی اجازت — اور ذمہ داری — ہے۔

- اپینڈکس 13 کے تحت، انہیں اسرائیل سے **تعاون کا مطالبہ** کرنے کا حق حاصل ہے، بشمول ملبہ، ریکارڈز، سیریل نمبروں اور متعلقہ ڈیٹا تک رسائی۔ اس طرح کے تعاون سے انکار خود ICAO کے ذمہ داریوں کی خلاف ورزی ہوگا۔

- **غیر ملکی حکومتیں:** اپینڈکس 13 سے ہٹ کر، قومی انسداد دہشت گردی اور ایکسپورٹ کنٹرول قوانین انہیں عمل کرنے کا پابند کرتے ہیں اگر کسی بھی طرح کے غلط استعمال کا شبہ ہو۔
- **اقوام متحدہ کی تحقیقاتی کمیشن:** اس بات کی نگرانی کرنے کا اختیار رکھتی ہے کہ آیا اسرائیل اور دیگر ریاستیں اپنی بین الاقوامی ذمہ داریوں کو پورا کر رہی ہیں یا ان میں رکاوٹ ڈال رہی ہیں۔

اضافی قانونی جہت: انسداد دہشت گردی اور ایکسپورٹ کنٹرول

چونکہ **حماس یورپی یونین، برطانیہ، ریاستہائے متحدہ، کینیڈا، آسٹریلیا، جاپان اور دیگر جگہوں پر ایک نامزد دہشت گرد تنظیم ہے،** اس کے قبضے میں سول ایوی ایشن کے پرزوں کا غلط استعمال نہ صرف ICAO اپینڈکس 13 کے تحت ایک حفاظتی معاملہ ہے، بلکہ **قومی انسداد دہشت گردی اور ایکسپورٹ کنٹرول قوانین کے تحت ایک مجرمانہ معاملہ** بھی ہے۔

لہذا، جب ایک مینوفیکچرنگ ریاست میں **ایئر ایکسیڈنٹ انویسٹی گیشن ایجنسی (AIB)** کو اپنے دائرہ اختیار سے آلات کے نامزد دہشت گرد گروپ کو **ممکنہ** طور پر غلط استعمال کے بارے میں علم ہوتا ہے، تو اسے قومی قانون کے تحت درج ذیل ذمہ داریاں ہیں:

- انسداد دہشت گردی، تجارت کنٹرول یا ایکسپورٹ лицен سنگ کے ذمہ دار **متعلقہ قومی اتھارٹی کو مطلع کرنا**؛ اور
- اس اتھارٹی کے ساتھ تعاون کرنا، جسے بدلے میں سیریل نمبروں، سپلائی چینز اور ممکنہ غلط استعمال کے مقامات کی تصدیق کے لیے AIB سے تکنیکی مدد طلب کرنے کی قانونی ذمہ داری ہے۔

ذمہ داریوں کی یہ زنجیر اس بات کا مطلب ہے کہ اسرائیل کی طرف سے سیریل نمبروں اور ملبہ کی معلومات ظاہر کرنے سے انکار غیر ملکی AIBs کی ذمہ داریوں کو ختم نہیں کرتا۔ اس کے برعکس، وہ رہنمائی کے عمل کو شروع کرنے اور اپنی حکومتوں کو تکنیکی مہارت فراہم کرنے کے پابند رہتے ہیں جب تک کہ یہ قائم نہ ہو جائے کہ ان کے دائرہ اختیار سے کوئی سازوسامان ملوث نہیں تھا۔

اختتام

اسرائیل میں ہر الٹرا لائٹ ایئر کرافٹ حادثہ CIAIAC-IL کے ذریعہ سمجھا اور رپورٹ کیا جاتا ہے۔ یہ غیر معمولی اور غیر قانونی ہوگا اگر اسرائیل کی تاریخ کا سب سے اہم پیرا موٹر واقعہ اس عمل سے مستثنیٰ ہو۔

بین الاقوامی ایوی ایشن سیفٹی کی سالمیت، ایکسپورٹ کنٹرولز کے نفاذ، اور دوبارہ ہونے سے روکنے کے لیے، میں عزت کے ساتھ **شکاگو کنونشن کے آرٹیکل 26، ICAO اپینڈکس 13، اور اسرائیل کے ایوی ایشن قانون (2011)** کی تعمیل کا مطالبہ کرتا ہوں۔