

Formele Kennisgeving en Verzoek om Onderzoek

**Betreffende de Betrokkenheid van Gemotoriseerde Paragliders op 7 oktober 2023
In Overeenstemming met Artikel 26 van het Verdrag van Chicago en Bijlage 13 van de ICAO**

Aan:

Hoofdonderzoeker van Ongevallen en Incidenten in de Burgerluchtvaart (CIAIAC-IL)
Ministerie van Transport en Veiligheid, Staat Israël

CC:

- Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), Montréal
- VN-Onderzoekscommissie voor de Bezette Palestijnse Gebieden
- **ANSV** – Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (Italië)
- **BEA** – Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (Frankrijk)
- **BFU** – Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (Duitsland)
- **ÚZPLN** – Luchtvaartongevallenonderzoeks Instituut (Tsjechië)

Geachte Hoofdonderzoeker,

Ik dien deze brief in als een **formele openbare kennisgeving** onder zowel internationaal als Israëlijs recht. Het gebruik van gemotoriseerde paragliders (paramotoren) om Israëlijs grondgebied binnen te dringen op **7 oktober 2023** vormt een ernstig luchtvaartincident. Op grond van uw mandaat verplicht dit tot het starten van een technisch onderzoek dat voldoet aan **ICAO Bijlage 13**.

Juridische Basis

Verdrag van Chicago (1944), Artikel 26:

"In het geval van een ongeval met een luchtvaartuig van een verdragsluitende staat dat plaatsvindt op het grondgebied van een andere verdragsluitende staat en dat leidt tot de dood of ernstig letsel, of wijst op een ernstig technisch defect in het luchtvaartuig of de luchtvaartnavigatiefaciliteiten, zal de staat waarin het ongeval plaatsvindt een onderzoek instellen... in overeenstemming, voor zover zijn wetten dit toestaan, met de procedure die kan worden aanbevolen door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie."

ICAO Bijlage 13, Standaard 5.1.1:

"De staat van gebeuren dient een onderzoek in te stellen naar de omstandigheden van een ernstig incident."

Israëlische Luchtvaartwet, 2011 (חוק הטיס):

Stelt de Israëlische Burgerluchtvaartautoriteit en de **Hoofdonderzoeker van Ongevallen en Incidenten in de Burgerluchtvaart** in, en geeft deze de bevoegdheid en verplichting om “luchtvaartongevallen en ernstige incidenten” te onderzoeken en de bevindingen dienovereenkomstig te publiceren.

Waarom Deze Kennisgeving Belangrijk Is

1. **Traceerbaarheid bestaat.** Motoren, frames en propellers van gemotoriseerde paragliders dragen serienummers en lotcodes die traceerbaar zijn naar de fabrikant en importeur.
2. **Israël heeft het bewijs in handen.** Rapporten bevestigen dat paramotoren in beslag zijn genomen door Israëlische strijdkrachten.
3. **Internationale verplichtingen zijn van toepassing.** Volgens Bijlage 13 hebben de **staten van fabricage** (Italië, Frankrijk, Duitsland, Tsjechië, mogelijk het Verenigd Koninkrijk) het recht om deel te nemen aan het onderzoek.
4. **Preventiemandaat.** Bijlage 13 vereist dat onderzoeksrapporten **veiligheidsaanbevelingen** bevatten. In dit geval betekent dat het voorkomen van de **omleiding van civiele luchtvaartapparatuur naar terroristisch gebruik**.
5. **Publiek recht om te melden.** Bijlage 13 en de Israëlische wet staan *iedereen* toe om informatie over een voorval in te dienen. Deze brief vormt een dergelijke melding en activeert de verplichting om te registreren, te beoordelen en te onderzoeken.

Verzoeken

- Dat CIAIAC-IL een formeel onderzoek opent conform Bijlage 13 naar de gemotoriseerde paragliders die op 7 oktober 2023 zijn gebruikt.
- Dat alle teruggevonden onderdelen (motoren, frames, vleugels, harnassen, tanks, propellers) worden geïnventariseerd, gefotografeerd en dat hun **serienummers/lotcodes en fabrikantidentiteiten volledig worden bekendgemaakt**.
- Dat de **staten van fabricage** en hun onderzoeksbureaus voor luchtvaartongevallen (Italië, Frankrijk, Duitsland, Tsjechië, Verenigd Koninkrijk indien van toepassing) formeel worden uitgenodigd om deel te nemen.
- Indien geen onderzoek wordt gestart, dat CIAIAC-IL een **schriftelijke rechtvaardiging** verstrekt, met vermelding van de specifieke wettelijke bepalingen op grond waarvan het zijn verplichting weigert.

Internationale Verplichtingen

De verplichtingen onder Bijlage 13 strekken zich uit buiten Israël:

- **Israël (staat van gebeuren):** Moet een onderzoek instellen, het wrak veiligstellen en catalogiseren, en de bevindingen publiceren. Het niet naleven hiervan vormt een schending van zowel internationaal als nationaal recht.

- **ICAO:** Moet het Verdrag van Chicago handhaven en andere staten ondersteunen indien zij om delegatie van het onderzoek verzoeken.
- **Staten van fabricage (Italië, Frankrijk, Duitsland, Tsjechië, Verenigd Koninkrijk indien van toepassing):**
 - Hebben het **recht** om deel te nemen aan het onderzoek zodra producten die in hun rechtsgebied zijn vervaardigd, zijn geïdentificeerd.
 - Hebben de **plicht** om herhaling te voorkomen — in dit geval, ervoor te zorgen dat hun exportcontrolesystemen niet worden ondermijnd en hun producten niet worden omgeleid naar terroristisch gebruik.
 - Als Israël weigert te onderzoeken of serienummers bekend te maken, hebben zij het recht om **formeel delegatie te verzoeken**. Indien Israël weigert of binnen dertig dagen niet reageert, zijn zij gemachtigd — en verplicht — om hun eigen onderzoeken uit te voeren.
 - Volgens Bijlage 13 hebben zij het recht om **samenwerking van Israël te eisen**, inclusief toegang tot wrakstukken, archieven, serienummers en relevante gegevens. Een weigering van dergelijke samenwerking zou op zichzelf een schending van de ICAO-verplichtingen vormen.
- **Buitenlandse regeringen:** Naast Bijlage 13 verplichten nationale wetten inzake terrorismebestrijding en exportcontrole hen om te handelen als er zelfs maar een vermoeden van omleiding bestaat.
- **VN-Onderzoekscommissie:** Heeft de bevoegdheid om te controleren of Israël en andere staten hun internationale verplichtingen nakomen of belemmeren.

Aanvullende Juridische Dimensie: Terrorismebestrijding en Exportcontrole

Omdat **Hamas een aangewezen terroristische organisatie is** in de Europese Unie, het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten, Canada, Australië, Japan en elders, is de omleiding van civiele luchtvaartonderdelen in hun bezit niet alleen een veiligheidsprobleem onder ICAO Bijlage 13, maar ook een **strafrechtelijke kwestie onder nationale wetten inzake terrorismebestrijding en exportcontrole**.

Daarom heeft een **Onderzoeksbureau voor Luchtvaartongevallen (AIB)** in een staat van fabricage, zodra het op de hoogte is van een *mogelijke* omleiding van apparatuur uit zijn rechtsgebied naar een aangewezen terroristische groep, de plicht onder nationaal recht om:

- De bevoegde nationale autoriteit verantwoordelijk voor terrorismebestrijding, handelscontrole of exportlicenties **te informeren**; en
- Samen te werken met die autoriteit, die op haar beurt de wettelijke plicht heeft om technische assistentie van de AIB te vragen bij het verifiëren van serienummers, toeleveringsketens en mogelijke omleidingspunten.

Deze keten van verplichtingen betekent dat een weigering van Israël om serienummers en wrakinformatie bekend te maken de plicht van de buitenlandse AIB's niet opheft. Integendeel, zij blijven verplicht om het verwijzingsproces te starten en technische expertise te

bieden aan hun regeringen totdat vaststaat dat geen apparatuur uit hun rechtsgebied betrokken was.

Afsluiting

Elk ongeval met ultralichte luchtvaartuigen in Israël wordt onderzocht en gerapporteerd door CIAIAC-IL. Het zou buitengewoon en onwettig zijn als het meest significante paramotorincident in de geschiedenis van Israël buiten dit proces wordt gehouden.

Voor de integriteit van de internationale luchtvaartveiligheid, de handhaving van exportcontroles en de preventie van herhaling, eis ik met respect naleving van **Artikel 26 van het Verdrag van Chicago, ICAO Bijlage 13 en de Israëlische Luchtvaartwet (2011)**.