

الدائرة : جناح مفوضة/٢

بالجلسة المنعقدة علناً بالمحكمة الكلية في يوم : ٢٠١٩/١٠/٣٠

برئاسة السيد الأستاذ : عمر عبد العزيز الغانم رئيس الدائرة

وحضور الأستاذ : علي دششاتي ممثل النيابة

وحضور الأستاذ : محمد عيسى مال الله أمين سر الجلسة

صدر الحكم الآتي

في القضية رقم : ٢٠١٨/١٠٠٩ حصر العاصمة - ٢٠١٨/٣٣٣ جناح المباحث

المرفوعة من : النيابة العامة

ضد : ١- [REDACTED]

٢- [REDACTED]

الأسباب

بعد مطالعة الأوراق وسماع المرافعة ...

حيث إن النيابة العامة أسندت إلى المتهمين أنهما في يوم ٢٠١٧/٨/٢٧

بدائرة المباحث الجنائية :-

ارتكبا عن إهمال فعلا نشأ عنه خطر للأشخاص - ركاب الطائرة -

والأشياء - المنطاد الراداري المعلق المملوك لوزارة الدفاع - وكان ذلك في خط

ملاحي جوي حال قيادتهما الطائرة المملوكة لشركة طيران الجزيرة ، كما أنهما لم

يتخذا العناية المعقولة للحفاظ على الطائرة الموجودة تحت حراستيهما ، مما أدى

إلى نشوء هذا الخطر وذلك بأن قام المتهم الأول بصفته قائد الطائرة بإدخال

إحداثيات خاطئة لتحديد المسار بكمبيوتر الطائرة مرتكبة الحادث مما ترتب عليه

دخولها أجواء منطقة عسكرية محظورة ( قاعدة على السالم الجوية ) والمبينة بالخرائط المعلنة والمسلمة للشركة التابع لها مما أدى إلى الاصطدام بالمنطاد الراداري المعلق المملوك لوزارة الدفاع الكويتية وسقوطه أرضاً وإتلافه كلية وكذا تهديد سلامة ركابها ، كما أن المتهم الثاني بصفته مساعد الطيار لم يقم بمهام وظيفته التي توجب عليه طبقاً لقواعد الطيران المدني متابعة قائد الطائرة فيما يدخله من إحدائيات تحديد مسار الطائرة والتأكد من صحتها ومطابقتها للتعليمات والخرائط ذات الشأن وتتبيه المتهم الأول لما وقع فيه من خطأ وإتخاذ ما يلزم من إجراءات وتدابير لتصحيح هذا الخطأ ، مما أدى إلى وقوع الحادث محل التحقيق ، وذلك على النحو المبين بالتحقيقات.

وطلبت النيابة العامة عقابهما بالمادة ١٧٢ من قانون الجزاء.

وحيث إن الواقعة حسبما وردت في أوراق الدعوى وكافة مستنداتها تتحصل فيما ورد ببلاغ وزارة المواصلات المؤرخ في ٢٠١٨/٩/٥ المقدم للسيد المستشار النائب العام ضد كل من المتهمين / قائد طائرة شركة طيران الجزيرة رحلة رقم ( ٧٨٧ ) بمساعد قائد الطائرة و (مشرف مراقبة جوية بمطار الكويت الدولي) و (مراقب جوي عمليات رادار) بشأن وقوع حادث اصطدام طائرة شركة طيران الجزيرة الرحلة رقم ٧٨٧ مع منظومة رادار المنطاد (LAS - البالون الراداري) المتضمن أنه بالإشارة إلى تقرير هيئة التحقيق المشكلة بالقرار رقم ٢٠١٨/٣٨٨٦ الصادر من رئيس الطيران المدني بأنه بتاريخ ٢٠١٧/٨/٢٧ وأثناء قيام طائرة الجزيرة طراز (J9-214) القادمة من الرياض باتخاذ مسار الانتظار بناءً على تعليمات برج المراقبة بمطار الكويت الدولي إلا أن قائد الطائرة اتخذ مساراً باتجاه مغاير لنقطة الانتظار مما أدى إلى دخول الطائرة

إلى المنطقة المحظورة التي يتواجد بها المنطاد الراداري التابع للقوة الجوية بوزارة الدفاع واصطدام الطائرة بالكيل المعلق له مما أدى إلى انقطاعه وتم إبلاغ برج المراقبة من قبل رادار المهلب بأن المنطاد في حالة سقوط باتجاه البحر وتم تعليق رخصة الطيران لكل من قائد الطائرة ومساعدته لمدة ٣٠ يوماً وإيقاف كل من مشرف المراقبة الجوية والمراقب الجوي عن العمل لمدة ٣٠ يوم وقد انتهى تقرير هيئة التحقيق المستقلة المشكلة وفقاً لما تقضي به معاهدة شيكاغو المتعلقة بتنظيم الطيران المدني الدولي إلى تحديد أربعة أسباب أدت لوقوع الحادث هي ١- دخول الطائرة في المنطقة المحظورة التي يتواجد بها المنطاد الراداري (البالون الراداري) ٢- قيام طاقم قيادة الطائرة بإبلاغ برج المراقبة الجوية بأنهم سيتخذون مسار الانتظار شرقي النقطة المحددة إلا أنه تم اتخاذ مسار انتظار غربي النقطة المحددة خلافاً لما تم إبلاغ المراقب الجوي به من اتخاذ الطائرة مسار الانتظار شرقي تلك النقطة . ٣- القصور بإدارة موارد الطاقم الذي حال دون ملاحظة خطأ الطيار الثاني لإدخال بيانات غير توافقية بالمسار الصحيح للطائرة على كمبيوتر الطائرة. ٤- تشتت انتباه المراقب الجوي عن مراقبة الشاشة الرادارية لإبلاغ طاقم الطائرة بتفادي المنطقة المحظورة في اللحظات الأولى لدخول الطائرة في المسار الخاطئ.

وأرفق بالبلاغ صورة ضوئية من تقرير هيئة التحقيق المستقلة سالف الإشارة بشأن الواقعة وصورة ضوئية من الملخص التنفيذي المترجم إلى اللغة العربية بشأن مضمون ذلك التقرير وصورة ضوئية من قرار رئيس الإدارة العامة للطيران المدني بتشكيل تلك الهيئة برئاسة.

وبسؤال/ [REDACTED] - رئيس هيئة التحقيق المستقلة

سالفة البيان - بتحقيقات النيابة قرر بأن تحقيقات الهيئة المستقلة أسفرت عن أنه في تاريخ ٢٧/٨/٢٠١٧ وأثناء قيام طائرة شركة طيران الجزيرة رحلة رقم (٧٨٧)



الاتجاه الشرقي مما نجم عنه دخول الطائرة إلى المنطقة المحظورة التي تغطي الأجواء الجوية لقاعدة علي السالم الجوية ثم دخولها إلى منطقة الأجواء الجوية للبالون الراداري وحينها اكتشف مشرف نوبة المراقبة ببرج المراقبة الجوي المدني فطلب من المراقب الجوي إعادة توجيه الطائرة لتبتعد عن البالون الراداري الا ان الأمر لم يستغرق سوى ثوانٍ معدودة وكانت الطائرة قد اصطدمت بالكيبيل المعلق للبالون الراداري مما ترتب عليه قطعه وسقوط البالون ، وأضاف بأنه كان ينبغي على طاقم قيادة الطائرة الإطلاع على الخرائط الملاحية الجوية بداخل الطائرة.

وبإعادة سؤال/ [REDACTED] - مفتش صلاحية الطيران بإدارة سلامة الطيران ومواجهته بشأن تحديده لمنطقة تحليق البالون الراداري محل الحادث كمنطقة محرمة قرر بأنه قام بمراجعة الواقعة وأضاف بأنه منطقة محظورة وأن الطائرة المتسببة في محل الحادث اخترقت تلك المنطقة علي ارتفاع ٥٠٠٠ قدم جوى وأن يقصد بأن تلك المنطقة خلال هذا الارتفاع فإن حظر الطيران بها يأخذ معنى التحريم.

وقرر الشاهد/ [REDACTED] بأن توقيت وقوع الحادث تم بين الدقيقتين ١٥ ، ١٦ بعد الساعة ٤ عصراً بتوقيت الكويت وأضاف بأنه من المحتمل أن يكون قصد قائد الطائرة بمسماة الوظيفي - [REDACTED] - من اتجاه المسار الغربي من نقطة الانتظار هو اختصار زمن الهبوط إلا أنه كان ينبغي عليه إبلاغ برج المراقبة الجوية المدني ولا يتخذ القرار من تلقاء نفسه فضلاً عن عدم متابعة مساعده [REDACTED] القائد الفعلي للطائرة - له لإدخال بيان غير توافقي باتخاذ المسار الغربي علي الكمبيوتر الخاص بالطائرة وكان ينبغي عليهما معرفة المناطق المحظورة وفقاً لدليل مسار الطائرات وفقاً

الجوية وابلغ المراقب الجوي بأنه سوف يتخذ مسار الشرق من الانتظار عند نقطة (Ivita) إلا أنه قام بإدخال المسار الغير توافقي نحو الغرب على الكمبيوتر الخاص بالطائرة وأن مساعده/ [REDACTED] هو من كان متولى القيادة الفعلية للطائرة من خلال التحكم في السرعة وقوة دفع المحركات وارتفاع الطائرة وكان ينبغي عليه أن ينتبه إلى خطأ قائد الطائرة عند ادخال البيانات غير الصحيحة التي ترتب عليها اتجاه الطائرة إلى الغرب لأن الاتصالات مع برج المراقبة مذاعة من خلال السماعات الخارجية لقمرة القيادة وسماعات الراس لطاقم قيادة الطائرة.

وأرفق فلاش ميموري يحوى تسجيلات الاتصالات التي تمت بين قائد الطائرة المتسببة في وقوع الحادث - [REDACTED] - والمراقب الجوي ببرج المراقبة الجوي المدني/ [REDACTED] ومحدد بها توقيتاتها بتوقيت زولو العالمي للطيران والذي يُحتسب عليه بتوقيت دولة الكويت بإضافة ثلاث ساعات وتم تفرغته وترجمته وإرفاقه وتضمن الفلاش ميموري مقطع فيديو من التصويرية الرادارية لخط سير الطائرة رحلة رقم ٧٨٧ المتسببة في وقوع الحادث.

وبسؤال/ [REDACTED] - رئيس قسم تراخيص الأفراد بالإدارة العامة للطيران المدني قرر بأنه يشترط لإصدار رخصة طيار نقل جوي بأن يكون الطيار حاصلاً على شهادة من إحدى الكليات المعتمدة لدى الإدارة العامة للطيران المدني فضلاً عن خبرة عملية لا تقل عن ١٠٠٠ ساعة طيران فعلية بالإضافة الى تقديم شركة الطيران التي يرغب في العمل بها طلباً يتضمن استيفائه للتدريبات المطلوبة بالإضافة الى التدريب على أجهزة المحاكاة (السميلتور) وقرر بأن شركة طيران الجزيرة قدمت طلباً بشأن استيفاء المتهمين للتدريبات المطلوبة وأن المقصود بترك العبارة هي التدريب على أجهزة المحاكاة التي تتفق مع الطائرة

المرخص لهم بالطيران عليها من حيث القيادة والمناطق المحظورة والمقيدة الموضحة بخرائط الملاحة الجوية وكيفية التعامل مع الحالات الطارئة ومنها الأعطال وعلل دخول طاقم قيادة الطائرة التابعة لشرطة طيران الجزيرة للمنطقة المحظورة التي يوجد بها البالون الراداري بوجود قصور في تدريبهم وعدم اتباع طاقم قيادة الطائرة للكتيب المحدد به المجال الجوي المقيد والمحظور وأضاف بأن الاختبارات التي تتم للطيارين بمعرفة الإدارة العامة للطيران المدني لا علاقة لها بالمناطق المحظورة والمقيدة وانها تتعلق بأنظمة الهبوط والاقلاع وتشغيل أجهزة الطائرة وقد اجتاز طاقم قيادة الطائرة المتسببة في الحادث تلك الاختبارات وقرر بأنه وإن كان ينبغي على المراقب الجوي المتابعة المستمرة لمسار الطائرة داخل الأجواء الجوية ومدى اتباع طاقم قيادتها للمسار الصحيح حتى الهبوط وإصدار تعليماته بشأن الانتظار عن نقطة معينة ان يتابع مدى اتباع قائد الطائرة للتعليمات إلا أنه وبشأن الحادث محل التحقيقات فإن انحراف قائد الطائرة عن المسار الصحيح قد تم بصورة مفاجئة وان قصر المدة الزمنية حالت دون تدخل مشرف المراقبة الجوية عند اتخاذ طاقم الطائرة للمسار غير الصحيح وأن سببه يرجع إلى عدم اتباع طاقم قيادة الطائرة لكتيب دليل معلومات المطار وعدم تدريبهم التدريب الكافي من قبل شركة طيران الجزيرة على اجهزة المحاكاة والذي ينبغي أن يتضمن تدريبهم على المناطق المحظورة وقدم ترجمة معتمدة الى اللغة العربية للكتيب الذي يتم توزيعه من شركات الطيران - وصور من الكتيب باللغة الانجليزية - ومنها شركة طيران الجزيرة على اطقم قيادة الطائرات باسم (الجزيرة - كتيب موجز عن المسار - الجزء ٩ - موجز عن المنطقة- المجال الجوي المحظور/المقيد) ومبين بالبند رقم (٧) من الجزء رقم (٩) تحديد المجال الجوي المحظور والمقيد والخطر بالكويت وقدم صورة ضوئية من ذلك الكتيب وتبين من الاطلاع على ذلك الكتيب وترجمته أنه قد حدد المنطقة التي يطلق بها البالون الراداري محل الحادث بأنها

منطقة مقيد الطيران بها ومشار إليها باختصار [REDACTED] وأن حظر الطيران حتى ارتفاع ١٥ ألف قدم جوي وهو ما تضمنه ذات الجدول المرفق به وأضاف بأن ذلك الكتيب من ضمن المستندات التي يتم تقديمها رفقة استصدار رخص للطيارين بشركات الطيران والتدريب العملي على خرائط الملاحة الجوية وتبين ان تحديد منطقة البالون كمنطقة مقيد الطيران بها مطابق لخريطة الأجواء الجوية الكويتية وخريطة المناطق المحظورة بالكويت المشار بها الى منطقة تحليق البالون الراداري بعبارة مختصرة (GVD-Alt15000-OKR08) وان المقصود بها ان الطيران محظور بها حتى ارتفاع ١٥ ألف قدم وقدم صورة ضوئية من رخص الطيران لطاقم قيادة الطائرة المتسببة في الحادث وصورة ضوئية من رخص المراقب الجوي ومشرف المراقبة الجوية وقت وقوع الحادث .

وبسؤال [REDACTED] - مراقب بقسم مراقبة معلومات الطيران المدني بالإدارة العامة للطيران المدني - قرر بأن دليل معلومات المطار (Aip) وهو عبارة عن مجموعة القواعد الصادرة عن منظمة الطيران المدني (الايكاو) بشأن كل دولة ويتضمن الخرائط المتعلقة بالأجواء الجوية ويتضمن فيما يتضمنه تحديد المناطق المحرمة والمحظورة على الطيران ومنها منطقة تحليق البالون الراداري منطقة محظورة على الطائرات حتى ارتفاع ١٥ الف قدم جوي ويتم توزيع هذا الدليل على جميع شركات الطيران داخل الدولة وقدم خريطة المناطق المحظورة بدولة الكويت مشار بها الى منطقة تحليق البالون الراداري بعبارة (Alt15000-Restricted) وقدم خريطة النزول الى المدرج الخاص بمطار الكويت الدولي مشار منها الى اسهم الهبوط بالاتجاه الشرقي وليس الاتجاه الغربي وقدم اصل إيصال يفيد سداد شركة طيران الجزيرة لقيمة نسخة دليل معلومات المطار مؤرخ في ٢٠٠٦/٦/٨ وصورة ضوئية منه تم ارفاقها بالتحقيقات وقدم صورة ضوئية لما يفيد استلام شركة الجزيرة لذلك الدليل وما ورد عليه من تعديلات



حتى تاريخ ٢٠١٧/٤/٦ وأضاف بان المناطق المحرمة هي المناطق التي يحظر فيها الطيران المدني مطلقاً مثل الأجواء الجوية لقاعدة علي السالم الجوية وأن منطقة تحليق البالون الراداري محل الحادث هي منطقة محظورة على الطيران المدني حتى ارتفاع ١٥ ألف قدم جوي وفي حدود هذا الارتفاع تُعد تلك المنطقة بالمفهوم العام منطقة ممنوعة ومُحرم تحليق الطائرات المدنية لها وأضاف بأن دخول طائرة الجزيرة المتسببة في الحادث الى تلك المنطقة يُعد خطأ جسيم تقع مسؤوليته على طاقم قيادة الطائرة لعدم اتباعه دليل معلومات الطيران.

وبإعادة سؤال [REDACTED] أشار في تحديد خريطة الأجواء الجوية المقدمة منه سلفاً أن منطقة التدريبات العسكرية المحرمة تابعه ادارياً لقاعدة علي السالم الجوية ولكن لكل منهما اجوائها الجوية المستقلة المبينة بالخريطة المقدمة منه سلفاً وأشار إلى حدود الاجواء الجوية المحظورة لقاعدة علي السالم العسكرية على شكل دائرة كبيرة بداخلها من الأعلى دائرة صغيرة وهي المنطقة المحظورة التي يتواجد بها البالون الراداري محل الحادث وأضاف بأن ما بدر من طاقم قيادة الطائرة غير مبرر.

وحيث ورد كتاب السيد وزير الدفاع المؤرخ ٢٠١٨/١١/١٩ المقدم ضد شركة طيران الجزيرة وطاقم قيادة الطائرة المدنية أنفة الإشارة وتضمن سرداً لوقوع ونوه الى انه قد تم تشكيل لجنة للتحقيق في الواقعة من قبل رئاسة الأركان العامة للجيش الكويتي بتاريخ ٢٠١٨/١٠/١٦.

وبسؤال المقدم حقوقي [REDACTED] - مقدم حقوقي بقسم التصديق علي الاحكام بهيئة القضاء العسكري - قرر بان عضواً في اللجنة التي تم تشكيلها بقرار نائب رئيس الأركان العامة للجيش الكويتي بشأن التحقيق في الحادث وانتهت اللجنة الي وضع التقرير النهائي وقدم صورة كربونية منه



وبسؤال/ [REDACTED] - مراقب عمليات الرادار ببرج المراقبة الجوية المدني أثناء وقوع الحادث - قرر بأنه وبتاريخ الواقعة وأثناء توجده بنوبه عمله ببرج المراقبة الجوية دخلت طائرة طيران الجزيرة لرحله رقم ٧٨٧ الي الأجواء الجوية الكويتية بصورة طبيعية وكان لها ترتيب رقم ١ للهبوط بمطار الكويت الدولي إلا أنه نظراً لوجود حالة طبية طارئة لراكب يعاني من الم بالصدر على متن طائرة أخرى تابعة لشركة طيران الجزيرة رحلة رقم ١٢٥ فتم إعطائها رقم ١ في اولوية الهبوط وأن الاتصالات التي تمت بينه وبين قائد الطائرة المتسببة في وقوع الحادث وهي طائرة طيران الجزيرة رحلة رقم ٧٨٧ كانت على النحو التالي ٤٨ : ٩ : ٤ م توقيت الكويت، اتصل بقائد الطائرة رحلة رقم ٧٨٧ يطلب منه إيقاف الهبوط التدريجي والاتجاه الي نقطة (Ivita) للانتظار وأنه رقم ٢ في الهبوط بعد رحلة طيران الجزيرة رقم ١٢٥ لوجود حالة طبية عليها ثم ورد إليه اتصال من قائد الطائرة رحلة رقم ٧٨٧ - [REDACTED] - في توقيت ٣٤ : ١٢ : ٤م بتوقيت الكويت " يبلغه بأنه سيتخذ المسار الشرقي من نقطه "Ivita" للانتظار ورد عليه بالموافقة على ذلك وطلب منه المحافظة على ارتفاع ٥٠٠٠ قدم جوى ، وفي أثناء اتصاله في توقيت ٣ : ١٤ : ٤م بتوقيت الكويت " بقسم الخدمات الأرضية لمطار الكويت الدولي لتجهيز سيارة إسعاف للحالة الطارئة التي علي متن الطائرة رحله رقم ١٢٥ ورد إليه اتصال من قائد الطائرة رحله رقم ٧٨٧ يبلغه بدخول الطائرة الي الانتظار عند نقطة (Ivita) عند ارتفاع ٥٠٠٠ قدم جوى وبعد حوالي ٢٥ ثانية اكتشف بداية دخول الطائرة رحلة ٧٨٧ إلى الأجواء الجوية لقاعدة على السالم الجوية وكان من المتعذر تفادي هذا الدخول وأنه ينبغي التعامل مع الأمر الواقع فقام بالاتصال بقائد الطائرة رحله رقم ٧٨٧ وطلب منه الالتفاف بزاوية ٠٦٠ ، وأثناء ذلك قام بالاتصال بالموجة الجوي العسكري للاستفسار منه عن اقلاع طائرة عسكرية من القاعدة الجوية وإبلاغه

بدخول طائرة الجزيرة رحلة رقم ٧٨٧ للمنطقة المحظورة للبالون الراداري وطلب منه الموجه الجوي العسكري إخراجها من المنطقة المحظورة واستفسر منه عن ارتفاع البالون الراداري ، ثم قام في توقيت ٥٥ : ١٦ : ٤م بتوقيت الكويت بالاتصال بقائد الطائرة رحله رقم ٧٨٧ وطلب منه الاتجاه الي اليسار باتجاه (٠٢٠) والانخفاض حتى مستوى ٣٠٠٠ قدم جوى وسأله عن مدى رؤيته للبالون وإجابته قائد الطائرة واجابه بالنفي وأن الرؤية ضعيفة وطلب منه الانخفاض حتى مستوى ٢٤٠٠ قدم جوى، وفي توقيت ١٢ : ١٨ : ٤م بتوقيت الكويت ورد إليه اتصال من قائد الطائرة رحله ٧٨٧ يُبلغه فيه بالإحساس بهزه الطائرة وقد يكون سببها الاصطدام بالبالون ورد عليه بأنه بعيد عنه واكتشف بعد ذلك ان الاصطدام بالكيبيل المعلق للبالون الراداري تم في حوالي الساعة ٥٦ : ١٥ : ٤م بتوقيت الكويت اي بعد حوالي دقيقة ونصف من دخول الطائرة إلى الأجواء الجوية المحظورة لقاعدة على السالم الجوية وأن قائد اطاره لم يُبلغه في ذلك التوقيت بوقوع الحادث وأضاف بأنه عند عدم إعطاء تعليمات لقائد الطائرة عند اصداره تعليمات بالانتظار من المراقب الجوي فإنه من المتعارف عليه في مجال الطيران أن يلتزم قائد الطائرة باتخاذ المسار الشرقي وهو ذات ما ابلغه به قائد الطائرة في بادئ الأمر قبل انحرافه عن المسار الصحيح، وأضاف بأنه يتبن من اللقطات التصويرية الرادارية لخط سير الرحلة رقم ٧٨٧ أن الطائرة كانت في المسار الصحيح حتى توقيت ٢٨ : ١٤ : ٤م بتوقيت الكويت وفي حدود ٢٠ أو ٢٥ ثانية على الاكثر اكتشف انحراف الطائرة نحو الاجواء الجوية المحظورة لقاعدة على السالم الجوية وأضاف بأنه كان يتعذر اعادة توجيه الطائرة إلى الاتجاه الصحيح انذاك نظراً وجود منطقة تدريبات عسكرية محرمة اعلى منطقة قاعدة على السالم الجوية واعادة توجيه الطائرة يتعذر فضلاً عن ان الطائرات التجارية يتعذر اعادة توجيهها فجأة بالنظر إلى حجمها وأضاف بأن الرؤية وقت وقوع الحادث كانت واضحة وأن خطأ قائد الطائرة ومساعدته كان


جسماً وينبى عن عدم تدريبهم من قبل شركة طيران الجزيرة التدريب الكافي الذي يؤهلهم لتلك الوظيفة وأن المناطق العسكرية المحرمة والمحظورة محددة على خرائط الملاحة الجوية ودليل مسارات المطار التي تعد من شروط الترخيص للطائرات المدنية الواجب توزيعها على الطيارين الملتحقين بها فضلاً عما تبين له من الاتصالات بقائد الطائرة من أنه على غير علم بتلك المنطقة المحظورة وأضاف بأن ووفقاً للاتصالات اللاسلكية المسجلة بينه وبين قائد الطائرة المتسببة في وقوع الحادث وكذا اللقطات التصويرية الرادارية لخط سير الطائرة فإنه لم يتم بتوجيه قائد الطائرة إلى اتجاه اليسار إلا في توقيت ٤:١٦:٢١ م بتوقيت الكويت أي بعد توقيت وقوع الحادث الذي وقع في توقيت ٤:١٥:٥٦ م بتوقيت الكويت.

ويسأل/ [REDACTED] - مشرف المراقبة الجوية بعمليات الرادار بمرج المراقبة الجوية المدني - قرر بأنه كان مشرف نوبة المراقبة الجوية ببرج المراقبة الجوية المدني في تاريخ وقوع الحادث محل التحقيقات و أن المناطق المحرمة والمحظورة محددة على خرائط الملاحة الجوية ودليل مسارات المطار والتي تعد من شروط الترخيص للطائرات المدنية التي ينبغي عليها توزيعها على الطيارين الملتحقين بها وكذا على خرائط جيسون الدولية فضلاً عن نشرها على الموقع الإلكتروني للإدارة العامة للطيران المدني قرر بأن المنطقتين اللتين تغطيان الأجواء الجوية لقاعدة على السالم الجوية والبالون الراداري (lass) هما منطقتين محظورتين على الطائرات المدنية وأن الأخيرة يحظر الطيران بها حتى ارتفاع ١٥ الف قدم جوي وردد بما لا يخالف مضمون ما قرر به سالفه وأضاف أنه اقترح على المراقب الجوي سالف الذكر إعادة توجيه الطائرة إلى اتجاه الغرب ( اليسار ) بعد انحرافها إلى المنطقة المحظورة إلا أن دخولها إلى المنطق المحظورة كان حتمياً فرضه تصرف طاقم قيادة الطائرة المخالف لقواعد السلامة الجوية.

وباستجواب المتهم/ [REDACTED] أنكر ما نسب إليه وقرر بأنه بتاريخ الواقعة كان قائد الطائرة التابعة لشركة طيران الجزيرة رحلة رقم ٧٨٧ وأنه كان يتولى أثناء الرحلة مهام الاتصالات اللاسلكية مع برج المراقبة الجوية بمطار الكويت الدولي وإدخال بيانات المسار على أجهزة الملاحة بالطائرة وكان دور المتهم الثاني / [REDACTED] وهو مساعد قائد الطائرة وكان يتولى القيادة الفعلية للطائرة وأن مفهوم القيادة الفعلية هو ما يتعلق بسرعة وارتفاع الطائرة وقوة دفع المركبات إذا كان الطيار الآلي غير مفعّل أما في حالة تفعيل الطيار الآلي يكون دوره هو متابعة الاتصالات التي تتم مع قائد الطائرة ومتابعة إدخال قائد الطائرة لبيانات الرحلة وأضاف بأنه في وقت حدوث الواقعة كانت الطائرة على وضع تشغيل الطيار الآلي عقب دخول الطائرة إلى الأجواء الجوية لدولة الكويت وأنه قد تلقى اتصالاً لاسلكياً من برج المراقبة الجوية يطلب منه إيقاف النزول التدريجي والاتجاه إلى نقطة (Ivita) للانتظار وأنه رقم ٢ في الهبوط بعد رحلة طيران الجزيرة رقم ١٢٥ لوجود حالة طبية عليها وطلب منه المحافظة على ارتفاع ٥٠٠٠ قدم جوي وبعد ذلك قام بالاتصال ببرج المراقبة الجوية وأبلغه بأنه سيتخذ مسار الشرق من "Ivita" وعند وصوله لتلك النقطة ونظراً لعدم صدور أي تعليمات له من المراقب الجوي خاصة بمسار الانتظار أو كيفية تنفيذه ولوجود الطائرة التي عليها الحالة الطبية في اتجاه الهبوط إلى المطار وخشيته من وقوع حادث معها تناقش مع المتهم الثاني وتم اتخاذ المسار في اتجاه الغرب وقرر بأنه كان يعلم بأن المنطقة التي يحلق بها البالون الراداري هي منطقة محظورة ولكنه لم يكن يعلم بأنه يوجد بداخلها البالون لأن المنطقة محددة على خريطة الملاحة الجوية برموز تدل على كونها منطقة محظورة دون بيان ما بها ، وقرر بأنه قد يكون خطأ منه عدم طلب تعليمات الانتظار من برج المراقبة الجوية عند وصوله لنقطة "Ivita" ولكن كان ينبغي على المراقب الجوي أن يصدر له تعليمات الانتظار وقرر بأن خريطة



الملاحة الجوية لم تتضمن بيان المسافة بين الطائرة وبين المنطقة المحظورة وأنه اعتقد بأن عدم صدور تعليمات من برج المراقبة الجوية يعني إمكانية الدخول بتلك المنطقة والالتفاف للانتظار.

وباستجواب المتهم  بالتحقيقات أنكر ما نسب إليه قرر بأن يعمل مساعدا لقائد الطائرة المتسببة في وقوع الحادث وأنه أثناء ذلك كان يتولى القيادة الفعلية للطائرة ونظراً لكون الطائرة على وضع تشغيل الطيار الآلي فإنه كان يتولى متابعة اتصالات قائد الطائرة وقيامه بإدخال البيانات لمسار الطائرة ومتابعة عمل أجهزة الملاحة بها وقرر بأن المتهم الأول هو صاحب القرار والسلطة على الطائرة ، وردد بمضمون ما قرره المتهم سالف الذكر إلا أنه قرر بأنه لم ينتبه إلى قيام المتهم الأول إلى إدخال بيانات المسار في اتجاه الغرب من عند نقطة "Ivita" لانشغاله بمتابعة أجهزة الطائرة وأنه لا يتذكر عما إذا كان قائد الطائرة المتهم الأول قد تناقش معه في تحديد اتجاه الطائرة إلى مسار الغرب بعد أن كان قد قرر سلفاً بأن المتهم الأول لم يبلغه بذلك وتعلل بمرور وقت بعيد منذ حدوث الواقعة وأضاف بأنه لم يطلع على خرائط الملاحة الجوية أو دليل معلومات مسار المطار كما أنه لا يعلم في وقت وقوع الحادث بأن المنطقة التي كان يحلق بها البالون الراداري هي منطقة محظورة على الطائرات المدنية وأنه كان يمكنه العلم في حال اطلاعه على الخرائط الملاحية وأضاف بأنه كان ينبغي عليه وعلى قائد الطائرة العلم بالمناطق المحظورة وأضاف بأن قيام المتهم الأول باتخاذ المسار نحو الغرب من النقطة المشار إليها سلفاً لاعتقاده بان ذلك الاكثر أماناً وأضاف بأن المراقب الجوي كان بإمكانه إصدار تعليمات تصحيحية في حالة المتابعة



وأثبت في التقرير أن المنطاد الراداري محطم وتالف بالكامل ولم يعد صالحا للغرض المعد له ما عدا الرافعة الأرضية والبكرة ، وأن الخبرة ترى ترك تقدير قيمة التقلبات والخسائر المترتبة عليه لدعوى الموضوع وفي شرح ذلك قرر أن المدعية قد قدمت أمام الخبرة العديد من الفواتير وكشوفات مبالغ للخسائر المادية المباشرة وغير المباشرة التي تكبدتها الوزارة المدعية جراء الأضرار التي أصابت المنطاد موضوع الدعوى بقيمة إجمالية تبلغ (ثلاثمائة واثنان وخمسون مليون وستمائة وثمانية ألف وستمائة وستة وتسعون دولار امريكي وتسعون بنسا) وأن هذه الفواتير والكشوفات تحتاج إلى وقت طويل للتحقق والتثبت من المبالغ الواردة فيها ومدى صلتها بالتقلبات والخسائر التي أصابت المدعية جراء الحادث موضوع الدعوى خصوصا في ظل دفع المدعي عليها وتشكيكها بتلك الفواتير والكشوف وهذا يخرج عن نطاق دعوى إثبات الحالة الماثلة ، كما أثبت في نتيجة التقرير أن الخبرة ترى ترك بحث المتسبب بالحادث لدعوى الموضوع.

وقدم حافظتي مستندات ضمت صوراً من:

١- ترجمة نصية للتسجيل الصوتي بتسلسل الأحداث مرسله من مدير إدارة سلامة الطيران المدني إلى مدير إدارة الشؤون القانونية في الإدارة العامة للطيران المدني مؤرخ في ٢٦/٨/٢٠١٩ تضمن تسلسل الأحداث كان كالاتي في الوقت (13:12:34) قائد الطائرة يخبر برج المراقبة بأنه سوف يكون في اتجاه شرقي من نقطة الانتظار ايفيتا ويرد عليه برج المراقبة بالقبول. وفي الوقت (13:14:30) أي بعد الرسالة السابقة بدقيقة و٥٦ ثانية وبدون أخذ إذن من برج المراقبة يبدأ قائد الطائرة بالانعطاف يسارا (غربا) على عكس ما صرح به ويبدأ بالدخول إلى المنطقة المحظورة

وقدم حافظة مستندات ضمت صورة من صحيفة تصحيح شكل الدعوى في الدعوى رقم ٢٠١٩/١٩١٤ تجاري ومدني كلي حكومة/١١ المقامة من وكيل وزارة الدفاع ضد الممثل القانوني لشركة طيران الجزيرة وضد رئيس الإدارة العامة للطيران المدني بصفته بطلب نذب خبير ، وقرر على وجه الحافظة أن تلك الصحيفة للتدليل على وجوب الاستعانة بالخبرة.

وحيث قررت المحكمة إصدار الحكم بجلسة اليوم.

حيث إنه عن الدفع المبدى من الحاضر عن المدعي بالحق المدني بعدم اختصاص المحكمة لكون الواقعة تشكل الجناية المؤتممة بالفقرة الثانية من المادة الثامنة من القانون رقم ٣١ لسنة ١٩٧٠ بتعديل بعض أحكام قانون الجزاء وطلبه تعديل التهمة وطلبه إعادة الأوراق إلى النيابة العامة لاتخاذ شئونها فيها ، والطلب المبدى من وكيل المتهمين بإدخال كل من المراقب الجوي **[REDACTED]** والمشرف على المراقبة **[REDACTED]** لتوجيه الاتهام إليهما في ارتكاب الواقعة ، فإنه من المقرر في قانون الإجراءات والمحاكمات الجزائية وفقا للمادتين ( ١٣٢ ، ١٣٤ ) أنه " لا تتقيد المحكمة بالوصف الوارد في صحيفة الاتهام ، بل يجب أن تعطي للفعل الذي يثبت التحقيق أن المتهم قد ارتكبه الوصف الصحيح الذي يستحقه في نظر القانون ، ولو كان الوصف مخالفا للوصف الوارد في الاتهام " ، وأنه " إذا تبين للمحكمة من التحقيق ما يستدعي تعديل وصف التهمة بتطبيق مادة من مواد القانون غير المطلوبة ، أو تعديل التهمة بزيادة بعض الوقائع إليها أو تغير بعض عناصرها ، أو إدخال متهم من متهمين آخرين ، فللمحكمة أن تتبّه جميع الخصوم إلى ذلك " .

ومن المقرر في قضاء التمييز أن " الأصل أن لا تتقيد المحكمة بالوصف القانوني الذي تسبغه النيابة على الفعل المسند إلي المتهم ، لأن هذا الوصف ليس

نهائياً بطبيعته ، وليس من شأنه أن يمنع المحكمة من تعديله ، متى رأت أن ترد الواقعة بعد تمحيصها إلى الوصف القانوني السليم الذي ترى انطباقه علي الواقعة". ( الطعن رقم ٢٥٧/٢٠٠٧ جزائي - جلسة ٢٣/١٠/٢٠٠٧ ) .

لما كان ذلك وكانت واقعة الدعوى قد قدمت إلى هذه المحكمة بقيد ووصف الجنحة المؤتممة بالمادة ١٧٢ جزاء ولم يثبت ارتباطها بجناية أخرى كما أن المحكمة وقد أملت بظروف الدعوى وعناصرها لا ترى ما يستدعي إدخال متهمين فيها آخرين أو تعديل وصف التهمة ، ولا ترى المحكمة مسوغاً لإعادة الدعوى إلى النيابة لتعديل الاتهام ، الأمر الذي يظل معه الاختصاص منعقداً لهذه الدائرة ، ويتعين معه رفض هذا دفع عدم الاختصاص وطلبات إدخال متهمين والمضي بنظر الدعوى على هذا الأساس دون الحاجة إلى النص عليه بالمنطوق .

وحيث عن موضوع الدعوى فإن المحكمة تشير تقديماً لقضائها إلى أنه من المقرر بنص المادة ١٧٢ من قانون الجزاء أن " كل من ارتكب عن إهمال فعلاً نشأ عنه خطر للأشخاص أو للأشياء في طريق عام أو في خط ملاحه عام أو في مطار أو في مهبط للطائرات أو لم يتخذ العناية المعقولة للمحافظة على شيء موجود تحت حراسته حتى نشأ هذا الخطر ، يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز سنة واحدة وبغرامة لا تجاوز خمسة وسبعين ديناراً أو باحدى هاتين العقوبتين " .

وحيث أبان قانون الجزاء في المادة ٤٤ منه صور الخطأ غير العمدي فنص على أنه " يعد الخطأ غير العمدي متوافراً إذا تصرف الفاعل عند ارتكاب الفعل على نحو لا يأتيه الشخص المعتاد أو وجد في ظروفه بأن اتصف فعله بالرعونة أو التفريط أو الإهمال أو عدم الانتباه أو عدم مراعاة اللوائح . ويعد الفاعل متصرفاً على هذا النحو إذا لم يتوقع عند ارتكاب الفعل النتائج التي كان في





من الحكم بالإدانة ، اعتمادا على أدلة الثبوت التي أوردها، إذ بحسب الحكم كيما يتم تدليه ويستقيم قضاؤه أن يورد الأدلة المنتجة التي صحت لديه على ما استخلصته من مقارفة المتهم للجريمة المصدرة إليه ، ولا عليه أن يتعقبه في كل جزئية من جزئيات دفاعه ، لأن مفاد النقائه عنها اطراحها \* ( الطعن رقم ٢٠٠٤/٧٣ جزائي - جلسة ٢٣/١١/٢٠٠٤ )

لما كان ما تقدم وهديا به ، وكانت صورة الواقعة حسبما استقرت في يقين المحكمة واطمأن إليه وجدانها تتمثل في أنه في يوم الواقعة وأثناء قيام المتهم الأول ومساعدته المتهم الثاني بقيادة طائرة الجزيرة طراز (J9-214) القادمة من الرياض إلى الكويت في الرحلة رقم ٧٨٧ واستعدادهم للهبوط تلقيا لتعليمات من برج المراقبة الجوية بمطار الكويت الدولي بوجود حالة طبية طارئة على طائرة أخرى تابعة لذات الشركة وأن عليهم اتخاذ مسار الانتظار لإتاحة الفرصة لتلك الطائرة للهبوط إلا أن قائد الطائرة ومساعدته اتخذوا مساراً باتجاه مغاير لنقطة الانتظار واتجهوا غرباً بدلاً من الاتجاه شرقاً ، مما أدى إلى دخول الطائرة الى منطقة عسكرية محظورة يتواجد بها منطاد راداري تابع للقوة الجوية بوزارة الدفاع فاصطدمت الطائرة بالكيل المعلق للمنطاد مما أدى إلى انقطاعه وتلفه كلياً وتعرضه والركاب للخطر .

وحيث إن الواقعة على النحو المسالف بيانه قد استقام الدليل اليقيني على صحتها وثبوتها في حق المتهمين وذلك أخذ بتعاقد الأدلة وكفايتها للتدليل على صحة الاتهام وثبوته في حق المتهمين بالوصف الذي أسبغته عليه النيابة العامة، وذلك من واقع اطمئنان المحكمة لما شهد به / [REDACTED] من أن منطقة تحليق البالون الراداري محل الحادث منطقة محظورة وأن الطائرة المتسببة في محل الحادث اخترقت تلك المنطقة على ارتفاع ٥٠٠٠ قدم جوي وأن تلك المنطقة خلال هذا الارتفاع يأخذ الطيران بها معنى التحريم ، وأنه كان ينبغي على طاقم قيادة

الطائرة معرفة المناطق المحظورة وفقاً لدليل مسار الطائرات ووفقاً للأحداثيات التي تتضمنها خرائط الملاحة الجوية الموجودة على متن كل طائرة تجارية وأن قائد الطائرة بمسماه الوظيفي أثناء وقوع الحادث هو/ [REDACTED] وهو من تولى الاتصالات اللاسلكية مع برج المراقبة الجوية وابلغ المراقب الجوي بأنه سوف يتخذ مسار الشرق من الانتظار عند نقطة (Ivita) إلا أنه قام بإدخال المسار الغير متوافقي نحو الغرب على الكمبيوتر الخاص بالطائرة وأن مساعده/ [REDACTED] هو من كان متولى القيادة الفعلية للطائرة من خلال التحكم في السرعة وقوة دفع المحركات وارتفاع الطائرة وكان ينبغي عليه أن ينتبه إلى خطأ قائد الطائرة عند ادخال البيانات غير الصحيحة التي ترتب عليها اتجاه الطائرة إلى الغرب لأن الاتصالات مع برج المراقبة مذاعة من خلال السماعات الخارجية لقمرة القيادة وسماعات الرأس لطاقم قيادة الطائرة.

وأخذ بما قرره الشاهد/ [REDACTED] رئيس قسم تراخيص الأفراد بالإدارة العامة للطيران المدني من أن سبب الحادث يرجع إلى عدم اتباع طاقم قيادة الطائرة لكتيب دليل معلومات المطار وعدم تدريبهم التدريب الكافي من قبل شركة طيران الجزيرة على أجهزة المحاكاة وقد حدد الكتيب المنطقة التي يطلق بها البالون الراداري محل الحادث بأنها منطقة مقيد الطيران بها ومشار إليها باختصار (OKR08) وأن حظر الطيران حتى ارتفاع ١٥ ألف قدم جوى وهو ما تضمنه ذات الجدول المرفق به.

وكذلك أخذاً بما شهد به [REDACTED] - مراقب بقسم مراقبة معلومات الطيران المدني من أن دليل معلومات المطار (Aip) وهو عبارة عن مجموعة القواعد الصادرة عن منظمة الطيران المدني (الايكاو) بشأن كل دولة ويتضمن الخرائط المتعلقة بالأجواء الجوية ويتضمن فيما يتضمنه تحديد المناطق

المحرمة والمحظورة على الطيران ومنها منطقة تحليق البالون الراداري منطقة محظورة على الطائرات حتى ارتفاع ١٥ ألف قدم جوي ويتم توزيع هذا الدليل على جميع شركات الطيران داخل الدولة وما قدمه من خريطة المناطق المحظورة بدولة الكويت مشار بها الى منطقة تحليق البالون الراداري محل الحادث بعبارة (Alt15000-Restricted) فضلاً عما تضمنته خريطة النزول الى المدرج الخاص بمطار الكويت الدولي مشار منها الى أسهم الهبوط بالاتجاه الشرقي وليس الاتجاه الغربي.

ويضاف إلى ذلك ويؤيده ما جاء بأقوال رئيس واعضاء لجنة التحقيق المشكلة بقرار من نائب رئيس الأركان العامة للجيش الكويتي - أنفي الذكر بالتحقيقات - من أن سبب وقوع الحادث هو الخطأ الجسيم من المتهم الأول قائد الطائرة رحله رقم ٧٨٧ - [REDACTED] ، ومساعدته المتهم الثاني/ [REDACTED] - متولي القيادة الفعلية للطائرة - الذي لم يتدخل لتصحيح ما ارتكبه قائد الطائرة من اتخاذ المسار الغربي للانتفاف بعد وصول الطائرة للانتظار عند نقطة (Ivita) ، وما قدمه رئيس اللجنة من الصور الفوتوغرافية التي استبان منها إتلاف البالون الراداري ، وقد ثبت من أقوالهم وأقوال/ [REDACTED] أنه كان يتعذر علي المراقب الجوي المدني إعادة توجيه الطائرة عند انحرافها عن الاتجاه الصحيح لوجود منطقة خطيرة بالقرب من منطقة تعديل المسار بفرض تعديله وهذه المنطقة مخصصة للتدريبات العسكرية.

وكذا ما قرره/ [REDACTED] وشيّد من أن قصر المدة الزمنية

التي حدث خلالها الانحراف المفاجئ للطائرة حال دون تدخل المراقب الجوي.

يترتب عليه تأخير الفصل في الدعوى الجزائية أن تفصل بين الدعويين وتحكم في الدعوى الجزائية وحدها ، وتؤجل النظر في الدعوى المدنية إلى جلسة أخرى ، أو تحويلها إلى المحكمة المدنية المختصة \* .

وحيث إنه بالبناء على ما تقدم وهدياً به ، ولما كان الثابت للمحكمة أن الدعوى المدنية ولاسيما تقدير قيمة التلغيفات والأضرار لم يتم تحديدها وأن تقرير الخبير المرفق في دعوى إثبات الحالة قرر أن القواتير والكشوفات المقدمة من المدعية تحتاج إلى وقت طويل للتحقق والتثبت ، ومن ثم فإن تقدير قيمة الأضرار يتطلب بحثاً وتحقيقاً يترتب عليه تأخير الفصل في الدعوى الجزائية ، ومن ثم فإن المحكمة تأمر بإحالتها إلى المحكمة المدنية المختصة لنظرها ، عملاً بحقها المقرر قانوناً بنص المادة ٢/٢١٣ من قانون الإجراءات والمحاكمات الجزائية.

### قاله هذه الأسباب

حكمت المحكمة حضورياً

أولاً : بحبس المتهمين لمدة سنة مع الشغل والنفاز عن التهمة المسندة إليهما وعليهما تقديم كفالة مالية قدرها عشرون ألف دينار كويتي لكل واحد من المتهمين لوقف النفاذ إلى حين صيرورة هذا الحكم نهائياً.

ثانياً : بإحالة الدعوى المدنية إلى المحكمة المدنية المختصة لنظرها ، وعلى إدارة الكتاب إخطار الخصوم بموعد الجلسة المحددة لنظرها.

رئيس الدائرة

أمين سر الجلسة

