

قضية السكة الحديد (قطار الصعيد المحترق)
الجناية رقم 2816 لسنة 2002

محكمة جنايات الجيزة (دائرة 20 جنايات)

مرافعة

الأستاذ/ أحمد نبيل الهلالي

المحامى

مدخل

الآن وقد أصبحنا على مشارف نهايات القضية

يكاد لا يبقى فى الحديث بقية

فكل أبواب الدفاع قد طرقت

واوجه الدفاع قد طرحت

• وقتل زملائي الاتهامات بحثا وتنفيذا

حتى تحولت إلى جثث متفحمة.

ومن غير الجائز فى اعتقادي أن أوصل التنفيذ

لان مواصلة الضرب فى الميت حرام.

• ولذلك استأذن حضراتكم فى أن

أطرح بضعة ملاحظات ختامية.

تتضمن

قدرا من الاسترسال دون إطالة

وبعض الاستكمال دون تكرار

وبعض الاجتهاد فى تقديم إجابات على تساؤلات طرحتها الهيئة الموقرة على الشهود واستيضاحات طلبتها من الدفاع،

ملتزما ومتعهدا بعدم إساءة استغلال سعة صدر الهيئة الموقرة.

سيدي الرئيس ... حضرات المستشارين

• يوم وقعت الكارثة المشؤومة أمطرتنا الحكومة بوابل معتاد ومعاد من الوعود والعهود لتؤكد أن المسؤولية عن

الحادثة/ الكارثة ستحدد بكل الوضوح، ولن يسمح أبدا بأية محاولة لإخفاء الحقائق، ولن يفلت أبدا مقصر أو مهمل من

الحساب والعقاب.

• ثم مضت الأيام وصدر قرار الاتهام فإذا بالتحقيقات تتمخض لتلد فأرا بل جنين فأر غير مكتمل التكوين. (مع

الاعتذار للزميل العزيز سعيد الفار).

• ورغم أن النيابة العامة فى مذكرتها الممتازة بشأن نتائج التحقيق التى تستحق كل التحية والتقدير قد أشارت

بأصابع الاتهام العشر الى كبار كبار المسؤولين فان نظرة واحدة الى القفص والى أهل القفص تكفى للتدليل على أن الميه

فى مصر يستحيل أن تجرى فى العالى. وعلى أن المآسى فى مصر يعملوها الكبار ويحاكم بسببها الصغار.

الأمر الذى يكشف بكل الجلاء. كيف يفهم ويطبق حكم الدستور القائل (المواطنون أمام القانون سواء)

• صحيح أن هناك وزير قد استقال أو استقيل،

• صحيح أن هناك مسئول أو أكثر قد أقيل

* لكن هذه الإجراءات الشكلية الهادفة لاحتواء النعمة الشعبية لا تشفى الغليل.

لان السوابق وما اكثر السوابق تشهد بان كل مسئول سابق ضحى به لتهدة الخواطر لم يكسر له خاطر وسرعان ما شق طريقه الى منصب مرموق فى هيئة دولية أو شركة استثمارية.

ولا أخفى على حضراتكم أيها السادة المستشارين.

أنه قد هالني أن تدبر مرافعة النيابة ظهرها كاملا لمذكرتها الممتازة الرائعة. فتحصر المسؤولية الجنائية حصرا فى هذا نفر من المواطنين الأبرياء التعساء الذين صورتهم النيابة على انهم محور الشر فى القضية والفساد والإهمال.

ووجه الخطورة فى توجه النيابة العامة أن حصر المسؤولية الجنائية فى هؤلاء المتهمين الأبرياء سوف يستغل كستار دخان يخفى وراءه القتل الحقيقيين والجناة الحقيقيين.

الدولة هي المتهم الأول

أرجو الا يفهم من كلامي عن الرؤوس الكبيرة الغائبة عن قصص الاتهام، إنني ألقى بعبء المسؤولية عن الكارثة على مديري الإدارات أو على رؤساء الهيئات الحاليين والسابقين أو حتى على الوزراء المتقاعدين. إطلاقا فالمتهم الأول فى قضيتنا الغائب عن الققص هو الدولة بالتحديد. الدولة بسياساتها الاقتصادية. الدولة بفلسفتها الاجتماعية.

السياسة الاقتصادية للدولة تحدد خطاباتها النوايا التى تقدمها الحكومة لصندوق النقد الدولي بين الحين والحين لتعلن التزامها بتنفيذ وصفة الصندوق المدمرة.

والسياسة الاقتصادية التى نسميها بأسماء الاضداد (الإصلاح الاقتصادي) تقوم على معالجة العجز فى ميزانية الدولة عن طريق تقليص الأنفاق الحكومي على الخدمات، وانسحاب الدولة من ميدان الخدمات لذلك يلغى التعليم المجاني، يتبخر العلاج المجاني فى المستشفيات الحكومية تتخلى الحكومة عن تمويل ودعم المرافق العامة توطئة لترك ميدان الخدمات ساحة مستباحة للقطاع الخاص.

لذلك أشفقت كل الإشفاق على الوزير السابق الدكتور/ الدميرى وهو يروى لحضراتكم مخططاته وطموحاته لإصلاح ما أفسده الدهر فى وزارة النقل والهيئة. وكيف طالب بتدبير 146 مليار جنيه وكيف خرج من المولد بمليار يتيم. وغاب على الوزير السابق أن أحلامه تصطدم بجوهر سياسة الإصلاح الاقتصادي. وبأن طلباته تتعارض مع تعهدات الحكومة فى خطاباتها النوايا.

لقد قال الزميل الفاضل الأستاذ أحمد يسرى فى مرافعته أن المتهم الأول فى دعوانا هو (الإمكانات)، وأنا اتفق معه فى ذلك بقدر ما اختلف. الإمكانات غير متاحة هذه حقيقة لا تحتل الجدل. لكن يظل السؤال:

. هل هناك قصور فى الإمكانات.

. أم هناك تقصير فى توفير الإمكانات.

وتلك هي القضية.

سيدي الرئيس

خير بلدنا طول عمره كثير .

لكن المشكلة إن بلدنا خيرها لغيرها أو بتعبير أدق خيرها لناهي خيرها. ومن قبيل العلم العام انه منذ فترة ليست بالبعيدة اعتمدت دولتنا الرشيدة 40 مليون دولار لتغطية تكاليف إذاعة مباريات كاس العالم. يا ترى

الـ40 مليون دولار دول كانوا جابو كام طفاية حريق من احدث طراز؟

لكن صرف 40 مليون دولار على الكورة إنفاق يسمح به الصندوق. لان الكورة تسمح بالهاء الشعوب فيصبح من السهل انه يتلعب بها الكورة.

أما الإنفاق على الخدمات فهو فى نظر صندوق النقد الدولي من المحرمات ولذلك يمارس الصندوق ضده حق الفيتو.

ولهذا السبب أدت اتفاقيات الحكومة المصرية مع الصندوق الى التردى المتواصل فى أوضاع المرافق.

ويعترف تقرير لجنة تقصى الحقائق بمجلس الشعب ص2:

بان الاستثمارات المتاحة للهيئة قلت (فأخذت تعاني من التخلف فى مجالات الصيانة والتجديد والإصلاح). وبان مرفق السكك الحديدية (يحتاج الى الاستمرار فى توفير الإمكانيات المالية لتنفيذ كافة المشروعات فى مختلف مكوناته حيث أن إي تقصير فيها يؤدي الى تراكم ومضاعفة التخلف).

ولان السيد مستشار وزير النقل الدكتور/ محمد عرفه عليم ببواطن الأمور كشف لنا فى شهادته أمام حضراتكم (أن الوزير عرض عليه تولى رئاسة هيئة السكك الحديدية فاعتذر فى البداية).
وسألته هيئتكم الموقرة:

س:- لماذا كان سبب اعتذارك؟

ج:- لهماوم السكك الحديدية ومشاكلها، والشاهد يعلم علم اليقين إنها هوم غير مسموح للحكومة المصرية بمعالجتها.

وفى لقاء عقده د/ عرفه مع محافظ الفيوم والقيادات الشعبية فى المحافظة كان الدكتور/ عرفه اكثر صراحة. فقال: والكلام منشور فى جريدة الحقيقة:

(اعترف المهندس/ محمد عرفه رئيس هيئة السكك الحديدية انه لا أمل فى إصلاح الحالة المتردية لمرفق السكك الحديدية بسبب عدم وجود اعتمادات مالية كافية مشيرا الى إن الحكومة تستولي على الإيرادات الخاصة بها ولا يتبقى فى الميزانية الا مبالغ بسيطة لا تفي باحتياجاتها وقال ... إن المرفق فى حاله يرثى لها ويحتاج الى مبالغ طائلة لإصلاحه والنهوض به).

ولان حكومتنا الرشيدة متمسكة بثوابت سياساتها الرشيدة فان هول الكارثة لم يبدل موقفها من الهيئة وخرجت علينا جريدة حكومية (الجمهورية) بتحقيق صحفي عنوانه بالغ الدلالة:

(بعد شهر كامل من تولى قيادات النقل الجديدة المسئولية...السكك الحديدية...مهلك سر)

والفلسفة الاجتماعية للحكومة أيضا تتحمل المسئولية الكبرى فى قضيتنا.

فحتى الاعتمادات المحدودة المعدودة التى تخصص للتطوير يتحكم فيها هاجس تحقيق مصالح رجال المال والأعمال الأكابر وتغلبها على مصالح سكان الأرصفة والمقابر.

فالاعتمادات توجه لتحقيق المزيد من الرفاهية والأمان لأهل التوريينى والأسباني ...

رغم أن المادة 8 من الدستور تلزم الدولة بكافلة تكافؤ الفرص لجمهور المواطنين.

حتى إن صحيفة الأخبار الحكومية فى عدد 2002/2/26 هاجمت هيئة السكك الحديدية. قائلة :

" لم يكن حادثا عارضا نتج عن تجمع صدف غير سعيدة وانما كانت نتاجا طبيعيا لمنظومة وضعت البشر فى مرتبة أدنى من مرتبة الإنسانية هذه المنظومة التى تفرد 350 مليون جنيه فى تجهيز قطارات للنوم 7 نجوم لا يركبها أحد بينما لا تخصص لقطع الغيار المطلوبة بصورة عاجلة سوى نصف مليون جنيه".

(منظومة يتحول فيها حاميتها الى حرميها).

وهذا النقد اللاذع الذى وجهته الجريدة الحكومية لم يأتي من فراغ ... فجريدة العربي أشارت الى إن بيان السيد رئيس الوزراء أمام مجلس الشعب أقر بان الحكومة وجهت معظم الاعتمادات الخاصة بالتجديد الى الدرجتين الأولى والثانية وقال: (لم يتم التجديد الا لعدد محدود من العربات بدأ بعدد 200 عربة بالدرجة الأولى والثانية من اصل 600 عربة. و200 عربة درجة ثالثة من اصل 2422 عربة).

يعنى الفلسفة الاجتماعية للحكومة جعلتها تجدد 33% من عربات أهل الصفوة.

بينما انحصر التجديد فى 8% من عربات المواطنين الذين يعيشون تحت خط الفقر.

كل ذلك في حين قول لنا المهندس/ محمد عرفه صـ24 من محاضر الجلسات.
(معلوماتي الأكيدة إن 11% هم ركاب الدرجة الأولى).

سيدي الرئيس ... حضرات المستشارين

معذرة ... لو إن مدخل مرافعتي قد طال بعض الشيء ... لكن هذه المقدمة من قبيل الشيء لزوم الشيء.
إذ لا يمكن إن يتناول الدفاع القضية الماثلة وكأنها مجرد حادثة قتل خطأ عادية دون إن يتطرق الى الملابس والظروف السياسية والاقتصادية والاجتماعية المحيطة بها والتي لها تأثيرها المباشر على أركان الجرائم المنسوبة الى المتهمين.
انتقل بعد ذلك على الفور لمناقشة التهم المنسوبة للمتهمين بادنا بالحديث عن التهم العامة.
وهي القتل والإصابة الخطأ.

والإضرار غير العمدي بأموال الهيئة.
منتهيا بالتهم الخاصة التي تخص النيابة بها بعض المتهمين مثل التزوير والإهمال.

في شأن جرمتي القتل والإصابة الخطأ

أود إضافة النقاط الآتية:-

1- انتفاء الدليل على إن الوفيات والإصابات وليدة الأخطاء المنسوبة للمتهمين.

قضاء النقض في جرائم القتل والإصابة الخطأ مستقر على أن خطأ الجاني يجب أن يكون سبب الحادث.
ويجب أن تكون النتيجة الإجرامية (أي القتل أو الإصابة) وليدة هذا الخطأ

النيابة مطالبة بإقامة الدليل على إن الوفيات والإصابات لم تحدث في توقيت سابق على النشاط المؤثم المنسوب للمتهمين
لأنه لو أن الوفاة أو الإصابة سابقة على صدور أفعال الإهمال من المتهمين لا يمكن اعتبار النتيجة الإجرامية وليدة خطأ المتهمين.

وأوراق الدعوى بين أيدي حضراتكم خاليه من أي دليل فني ... أو غير فني على إن وفاة أو إصابة الضحايا وقعت بعد فترة زمنية من اندلاع الحريق تكفي للقول بارتكاب المتهمين أفعال الإهمال والعودة.
وعلى العكس ففي الأوراق شواهد عديدة ترجح أن الوفيات والإصابات وقعت للضحايا ... فور اندلاع الحريق ومن قبل انطلاق صيحات الاستغاثة ومن قبل أن تطرق هذه الصيحات مسامع طاقم القطار.
ومن قبل أن يفيق الطاقم من هول المفاجأة.

ومن قبل إن يتمكن الطاقم من التوجه نحو فرامل الطوارئ لاستعمالها.
الأوراق تشير الى أن الوفيات حدثت فور اندلاع الحريق ... بسبب الرعب والهلع ... والاختناق بالدخان ... واستنشاق الغازات السامة ونقص الأكسجين.

وشواهد على ذلك الآتي:-

1- شهادة الدكتور/ ثروت وزير أبو عرب أمام حضراتكم صـ57

" هو في الحوادث النسبة العليا تموت من الرعب ونسبة تموت من الأدخنة، أما الذي يموت من النار حوالي 10% فقط إي إن هذه الجثث معظمها مات قبل الحريق وبعد ذلك احترقت".

2- شهادة مدير إدارة الدفاع المدني محمد حسن حسين صـ100

وهو أول من صعد الى عربات القطار وتلقدها من الداخل. يقول لنا الشاهد واصفا وضع الجثث

س:- أين وجدت الجثث تحديدا ؟

ج:- كان هناك جثث على كراسي العربية.

يعنى الناس دى ماتت فى التو واللحظة من قبل ما تلحق تحرك ساكنا أو تحاول حتى الوقوف وشق طريقها نحو الأبواب أو الشبابيك.

3- محضر المعاينة التى أجرتها المحكمة الموقرة صد15 ثابت به:

(أوردت اللجنة الفنية للمحكمة إن بعض الكراسي الخشبية لم تحترق نتيجة تكسد الركاب فوقها).

4- شهادة العميد محمد أحمد عامر عضو اللجنة صد825 تحقيقات النيابة:

(زيادة الركاب بالعربات المحترقة بالإضافة الى الحريق يؤدي الى استهلاك الأوكسجين وخنقهم نتيجة لتكدس الركاب والأمتعة معظمها من المواد الصناعية قابلة للاشتعال وينتج عنها غازات سامه).

وكل ما تقدم مؤداه انه من الوارد بل من الوارد جدا أن وفاة الضحايا حدثت بعد ثوانى معدودات من اشتعال الحريق.

وهذا احتمال لم ينفيه نائب كبير الأطباء الشرعيين فى شهادته أمام حضراتكم صد54: وقد سألته الهيئة الموقرة :

س:- اليس من الجائز أن تكون وفاة الضحايا أو بعضهم من استنشاق غازات سامه ناتجة عن الحريق قبل أن تصل إليهم النيران؟

وفى أجابته على السؤال لم ينفى الشاهد هذا الاحتمال.

وانما تهرب من الإجابة المباشرة متعلل بأن التفحم غط كل شئ والاحتراق الكامل غط على إي احتمالات أخرى غير الحريق يمكن كشفها بالفحص.

على ضوء ما تقدم ادفع بان النيابة العامة قد عجزت عن إثبات إن الوفيات والإصابات وليدة الخطأ الذي تنسبه للمتهمين. وحتى لو استعمل المتهمون فرامل الطوارئ وأجهزت الإطفاء فان ذلك لم يكن من شأنه تغيير النتيجة لأنه ليس فى مقدور المتهمين أحياء الموتى.

ولذلك فإن الإهمال المنسوب للمتهمين لا يبرر أدانتهم بجريمة القتل الخطأ.

لان قضاء النقض مستقر على أن :

(القانون يسلتزم لتوقيع العقاب فى جرائم الإصابات غير العمدية أن تكون هناك صلة مباشرة بين الخطأ الذي وقع من المتهم والإصابة التى حدثت بالمجني عليه). 1943/11/1.

وطالما إن الأفعال التى قعد المتهمون عن القيام بها على حدى قول النيابة غير منتجة ولا مجدية فى حماية أرواح شهداء الحادث.

تنتقي رابطة السببية بين أخطأ المتهمين والنتيجة الإجرامية، ذلك لان لرابطة السببية معيار محدد لدى القضاء المصري عرفه الدكتور/ محمود نجيب حسنى فى شرح قانون العقوبات صد301 بقوله:

(تتوافر علاقة السببية بين فعل الجاني والنتيجة الإجرامية اذا ثبت انه لولا الفعل ما حدثت النتيجة على النحو التى حدثت به).

وتقول محكمة النقض فى حكمها الصادر فى 1981/5/17:

(من المقرر إن رابطة السببية كركن فى جريمة القتل الخطأ يقضي بأن يكون الخطأ متصلا بالقتل اتصال السبب بالمسبب بحيث لا يتصور وقوع القتل بغير قيام هذا الخطأ).

كما قضت فى حكم آخر :

(إذا أمكن تصور حدوث النتيجة ولو لم يرتكب الفعل فعلاقة السببية مقطوعة).

1979/12/26 س30 صد980

كلامي هذا لا ينصرف فقط الى طاقم القطار بل ينصرف حتى الى المتهم الأول والثاني ... والى المتهمين من الثامن الى الحادي عشر.

فحتى لو أن المتهم الأول والثاني رفضا التوقيع فى دفتر استعداد القطارات الا بعد تزويد القطار بمائة طفاية. وحتى لو إن المتهمين من الثامن الى الأخير زدوا القطار فعلا بمائة طافية صالحة للاستعمال من الصنف الذي تتعاطاه هيئة السكك الحديد.

وحتى لو استخدمت هذه الطفايات واستخدمت فرامل الطوارئ فى الوقت المناسب. لما تغيرت النتيجة... طالما أن الوفاة حصلت من الرعب والاختناق والتسمم فور اشتعال الحريق. لان الى مات ذعرا مات. ولى مات اختناقا مات. وسبق السيف العزل .

5- دفع باكتفاء عناصر الجريمة السلبية فى حق المتهمين:

النيابة العامة تتهم المتهمين بارتكاب العديد من أفعال التقاعس والقعود. وبالتالي فالجرائم المنسوبة للمتهمين من قبيل الجرائم السلبية. ويعرف الدكتور/ محمود نجيب حسنى . شرح قانون العقوبات ص269 الامتناع المؤثم بأنه: (إحجام شخص عن إتيان فعل إيجابي معين كان الشارع ينتظره منه فى ظروف معينة بشرط أن يوجد واجب قانوني يلزم بهذا الفعل وأن يكون فى استطاعة الممتنع عنه أدائه).

ويستخلص الدكتور/ محمود نجيب حسنى من هذا التعريف أن الامتناع المؤثم ليس عدما وفراغا وانما هو كيان قانوني له وجوده وعناصره التى يقوم عليها.

ثم يخلص الى القول بان الامتناع المؤثم يقوم على عناصر ثلاثة :-

- 1- الأحجام عن إتيان فعل إيجابي معين.
- 2- وجود واجب قانوني يلزم بهذا الفعل.
- 3- استطاعة أداء هذا الفعل.

وأنا أدفع بانتفاء هذه العناصر فى حق المتهمين وبالتالي فأن أفعال الامتناع المنسوبة إليهم ارتكابها لا تصلح سببا لمحاكمتهم ولا سند لإدانتهم.

فلكى يدان المتهمين يجب أن تقيم النيابة الدليل على انهم اختاروا بإرادتهم الحرة الامتناع عن أداء واجباتهم القانونية الأمر الذي لم تفعله النيابة لأنه كم يقول الدكتور/ حسنى ص 271 :

(الامتناع كالفعل الإيجابي سلوك إرادي، ويقضي ذلك أن تكون الإرادة مصدره أى أن تتوافر علاقة السببية بين الإرادة والمسلك السلبي الذي اتخذه الممتنع، فأن ثبت أن الإحجام قد تجرد من الصفة الإرادية فلا يوصف بأنه امتناع فى المعنى القانوني).

وفى هامش 3 من ص271 يقول:

(غنى عن البيان أنه اذا اعتبر الواجب القانوني عنصرا فى الامتناع يتعين أن يستخلص من ذلك اشتراط أن يكون فى وسع الممتنع القيام بالفعل الإيجابي الذي ينسب إليه الأحجام عنه وذلك تطبيقا لقاعدة "الالتزام المستحيل").

وفى تحديده للمعيار الذي يجب الاحتكام إليه ليتبين مدى توافر الخطأ الغير العمدي فى حق المتهم.

يقول لنا دكتور/ محمود نجيب ص617:

(أن جوهر الخطأ غير العمدي هو الإخلال بالتزام عام يفرضه الشارع ... ويفترض هذا الالتزام ... استطاعة الوفاء به فلا التزام الا بمستطاع ... فالقانون لا يفرض من أساليب الاحتياط والحذر الا ما كان مستطاعا ولا يفرض التبصر بآثار الفعل والحيلولة دونها الا اذا كان ذلك فى وسع الفاعل).

ويضرب دكتور/ حسنى مثلا فيقول :

(اذا أصيب عامل الإشارات بالسكك الحديد بإغماء فى الوقت الذي كان يتعين عليه فيه إعطاء إشارة تحذير الى قطار على وشك الدخول الى المحطة أو تعرض لإكراه ... شخص حبسه فى حجرة خلال هذا الوقت فلم يرقم بالفعل الإيجابي المفروض عليه فلا يقال عنه أنه ممتنع فى لغة القانون).

فما بال حضراتكم وطاقتكم القطار ... لحظة اشتعال الحريق كان حبيسا ... كان رهين محابس متعددة وكانت قدرته على التحرك فى اتجاه فرامل الطوارئ أو أجهزة الإطفاء معطلة بفعل:

- التكديس الرهيب
- التدفق الرهيب للركاب المذعورين
- الظلام الدامس
- الدخان الخانق الذي يعطل حتى القدرة على الغلب .

يؤكد ذلك ما شهد به عضو اللجنة دكتور/ بدران محمد بدران ص 844 ما الذي قاله؟

س- ما الذي حال دون استخدام فرامل الطوارئ؟

ج -هناك عدة عوامل حالت دون استخدام فرامل الطوارئ منها: انقطاع التيار الكهربائي والوقت كان ليلا، الدخان الكثيف الذي نتج من الطريق وأدى الى صعوبة الرؤيا، الزحام الشديد الذي أعاق الحركة وحالة الذعر التى سادت بين الركاب.

ثم هناك ما شهد به الدكتور/ محمد عبد الرحيم بدر ردا على نفس السؤال:

س - ما الذي حال دون استخدام فرامل الطوارئ؟

ج - تزامم الركاب الشديد والهلع من منظر النيران.

س- ما قولك فى ما جاء بأقوال شعبان متولي وهو من خدم القطار بأنه لم يتمكن من استخدام فرامل الطوارئ بسبب صعوبة الوصول إليها نتيجة تكديس العربات بالركاب؟

ج - ده يؤكد صحة ما انتهت إليه اللجنة .

والمهندسة/ الهام الزناتى عضو اللجنة ص 794 تضع شرطا مهما لإمكانية استخدام فرامل الطوارئ

(ممكن استخدام فرامل الطوارئ بالنسبة للراكب الواعي استخدمها وفى ظل إضاءة جيدة بالقطار).

إقرار شاهد الإثبات اللواء محمد حسن حسين مدير الدفاع المدني فى تحقیقات النيابة 1360 بإن :
(الزحام الشديد بالعربات اثر فى صعوبة استخدام الفرامل) هو أبلغ دليل على أنه من غير الجائز محاسبة طاقم القطار على عدم استعمال فرامل الطوارئ وأجهزة الإطفاء التى سادت عربات القطار لم تكن تسمح بممارسة الطرف واحد من أفراد نقطة شرطة النقل المعينة بالخدمة فى القطار استطاع أن يشد فرامل أو يطلق جهاز إطفاء عندما سؤل الرقيب عبد العال عبد الرحمن 1213 أحنأ معلمناش حاجة علشان كان صعب جدا نوصل لمكان الحريق من الزحمة والناس كانت عماله تيجي نحيتنا والنيابة ذاتها مشكورة سلمت باستحالة استخدام الطاقم للفرامل أو الطفائيات فى أمر إحالة وقالت بالحرف الواحد :

حال تكديس الركاب دون استخدام أي من المتهمين لفرامل الطوارئ

والنيابة تضيف فى مذكرتها بشأن نتائج التحقيقات ص1623:

(ثبت من معاينة النيابة العامة أن نزع الاسطوانة من موضعها يستغرق وقتا طويلا فى مثل تلك الحالات التى تلعب السرعة فيها دورا حاسما...).

وسجلت النيابة فى مذكرتها على الهيئة تعمدتها تصعيب استعمال أجهزة الإطفاء قائلة " وقد قرر المهندس/ عبد القادر متولي:

(انه قد تم تعديل مواضع تثبيت الطفايات ... بجعلها فى مواضع يصعب الوصول إليها بسهولة للحيلولة دون سرقتها متجاهلا الغاية الحقيقة من وجودها) .

طيب هذا عن طاقم القطار .

فماذا عن مجموعة الورشة المتهم الأول والثاني.

تسلم النيابة العامة فى مذكرتها بنتائج التحقيقات ص1617 أيضا بأن المتهم الأول والثاني لم يختار بإرادتهما الحرة ارتكاب الجريمة السلبية المنسوبة إليهم بقولها:

(البداية ذاتها تفرض أن تجرى عمليات الصيانة قبل أن يسمح لركاب القطار باستغلاله وإلا فكيف تجرى على سبيل المثال:

عمليات صيانة صندوق العربات وهى جميعها عمليات تنصب على المكونات الداخلية للعربات بما يستحيل معه أن تجرى بينما القطار محمل بالركاب).

ولا يجوز سيدي الرئيس.

لا يجوز للنيابة أن تفصل الخطأ غير العمدي الذي تنسبه للمتهمين عن الظروف الواقعية والملابسات التى وقع فى ظلها سلوك المتهمين.

فكما يقول الدكتور/ محمود نجيب حسنى عقوبات ص621:

(الضابط الموضوعي لا يطبق فى صورة مطلقة وانما يتعين أن يراعى فى تطبيقه الظروف التى صدر فيها التصرف، ونعنى بذلك افتراض أن الشخص المعتاد قد أحاطت به نفس الظروف التى أحاطت بالمتهم حينما أتى تصرفه).

لذلك حرصت المحكمة الموقرة على أعمال هذا الضابط الموضوعي عندما وجهت للشهود سؤال فاصلا عندما سألت المحكمة السيد عيد عبد القادر ص41:

س:- لو أنت راكب هذا القطار وأيا كان موقعك فما هي المدة التى تستغرقها للوصول من أول عربة حتى مكان فرامل اليد والطفاية فى نهاية العربة فى ظل هذا الزحام الشديد؟

ج مش ممكن أوصل.

حدود مسئولية المتهمين فى حالة تعدد أسباب القتل والإصابة:

النيابة العامة فى مذكرتها الممتازة استعرضت الأخطاء التى سببت الحادث فى 9 بنود من بينها:

البند سابعا المعنون: غيبة الفهم الصحيح لدور إدارة الشرطة.

البند ثامنا المعنون: سواء إدارة مرفق السكك الحديدية.

البند تاسعا المعنون: سلوكيات الأفراد.

ثم خلصت من هذا العرض الى القول ص1631:

(بأن الحادث حدث نتيجة تصافر الأخطاء السابق استعراضها تفصيلا، وساهمت **جميعها** فى وقوعه ابتداء وتفاقم الخسائر الناجمة عنه).

وفهمي لمذكرة النيابة إن الأخطاء المشتركة التي تقصدها المذكرة لا تعنى فقط أخطاء المتهمين الأحد عشر مجموعة الورش + طاقم القطار + مجموعة المسؤولين عن الطفايات.

لا

دى النيابة هنا تتحدث عن الأخطاء المشتركة للمتهمين + الهيئة + الشرطة + الركاب اللي كلهم (الأفراد).

وبالتالي النيابة تسلم بأننا بصدد حالة من حالات تعدد الأخطاء المؤدية الى النتيجة الإجرامية. ثم تورد النيابة فى البند السابع عشر من ملاحظاتها الواردة فى قائمة أدلة الثبوت ملاحظة نصها: (تعدد الأخطاء الموجبة لوقوع الحادث ... توجب مسائلة كل من اسهم فيها أيا كان قدر الخطأ المنسوب إليه ويستوى فى ذلك أن يكون سببا مباشرا أو غير مباشر فى حصوله). وهذا القول ... ابعد ما يكون ... عن صحيح حكم القانون كما قضت به أحكام القضاء ... وكما شرحه الفقهاء فصحيح حكم القانون يخلص فى انه اذا ما كان الخطأ المنسوب للمتهم هو السبب الوحيد لوقوع الحادث والنتيجة الإجرامية. فمسئولية المتهم الجنائية ليست محل جدل ولا صعوبة على الإطلاق فى تحديد المسؤولية الجنائية اذا كان نشاط الجاني هو العامل الوحيد فى وقوع النتيجة أما اذا تعددت الأسباب فالأمر يختلف. وحالات التعدد هي:

أ . حالة تداخل عوامل أجنبية فى تحقيق النتيجة الإجرامية.

ب . حالات الخطأ المشترك سواء بين الجاني والمجني عليه أو الجاني والغير .

أولا :- حالة تدخل العامل الاجنبى

وقضاء النقض يرتب على هذا التدخل انقطاع رابطة السببية بين فعل الجاني والنتيجة .

وفى ذلك تقول محكمة النقض بكل الوضوح والحسم:

(الأصل إن المتهم يسأل عن جميع النتائج المحتمل حصولها نتيجة سلوكه الإجرامي مالم تتدخل عوامل أجنبية غير مألوفة تقطع رابطة السببية بين فعل الجاني والنتيجة).

وأوراق الدعوى بين أيدي حضراتكم تكشف بجلاء عن وجود عامل أجنبي خطير قد تدخل فى مجرى الأحداث وأدى تدخله الى انقطاع رابطة السببية بين خطأ المتهمين والنتيجة الإجرامية هذا العامل الاجنبى هو فعل إجرامي تخريبي.

فالحريق الذي نشب فى القطار المنكوب ... كان وليد ونتاج جريمة عمدية هي جريمة الحريق العمدي المعاقب عليها بموجب المادة 252 عقوبات التى تنص على معاقبة.

(كل من وضع عمدا نارا فى عربات السكك الحديدية...).

والجاني أو الجناة الذين ارتكبوا هذه الجريمة العمدية يتحمل أو يتحملون كامل المسؤولية عن جميع نتائج هذه الجريمة بما فى ذلك النتائج الاحتمالية.

وسأدلل لحضراتكم ... من واقع الأوراق.

بالأدلة ... والقرائن والشواهد ... على إن الحريق بفعل فاعل عامد متعمد.

فإذا أفلحت فى إقناع المحكمة الموقرة بصحة هذا الاحتمال ... لم يعد هناك مجال ... للبحث والتنقيب عن مسؤولية المتهمين عن إهمال هنا أو إغفال هناك.

ولا تملك النيابة العامة لكي تسد على الطريق أن تشهر فى وجهي تقرير اللجنة الفنية.

ذلك أن هذا التقرير للأسف الشديد مشوب بالقصور الشديد اذا كان يتعين على هذه اللجنة أن تبحث كل احتمالات ومسببات الحريق.

لكن اللجنة حصرت نفسها في احتمال يتيم هو موقد البوتاجاز ولم يورد التقرير إن اللجنة بحثت من بين الاحتمالات إن يكون الحريق بفعل فاعل.

ولم يورد التقرير الحجج العلمية لاستبعاد هذا الاحتمال واكتفى بعض أعضاء اللجنة في شهاداتهم بالقول بأنهم استبعدوا حدوث الحريق نتيجة تقجير قنبلة لأنهم لم يجدوا داخل العربات آثار للانفجار ولا شظايا.

وأغفلت اللجنة أن القنبلة ليست الصورة الوحيدة من صور العمل التخريبي الذي يمكن أن يكون وراء حريق القطار. فمن بين هذه القصور أيضا ... البودرة الحارقة النابالم أو المواد الكيماوية سريعة الاشتعال وقد سبق للجيش الأحمر الياباني أن استخدم مثل هذه المواد في ارتكاب جريمة إحراق مترو الأنفاق في طوكيو منذ سنوات.

وللأسف أن تقرير اللجنة يبدو وكأنه استهدف تحديدا تقديم الحثيات الفنية المؤيدة لنبؤة رئيس الوزراء الذي كان بعد سويغات من وقوع الحادث قد أطلق تصريحه الشاذ النشاذ الذي اتهم فيها ركاب القطار بأنهم المسؤولين عن الكارثة.

وقال للأهرام المسائي في 2002/2/21:

(أن السبب وراء الحادث هو انفجار إحدى المواد القابلة للاشتعال التي كانت بحوزة بعض المسافرين وأن أحد الركاب قام بإشعال أنبوبة بوتاجاز).

وهكذا استبق رئيس الوزراء جهات التحقيق واللجان الفنية ليفرض مسارا محددا للتحقيق ... يستهدف تعليق المسؤولية على شماعة موقد بوتاجاز. وأكد رئيس الوزراء في تصريحاته أنه لا علاقة للحادث بأى عمل إرهابي أو تخريبي.

على أية حال فاللجنة الفنية رغم انحيازها الشديد لحدوث البوتاجاز.

لم تقطع باستبعاد احتمال حدوث الحريق بفعل فاعل.

ودليلي على ذلك ما قرره الدكتور/ بولس رئيس اللجنة أمام حضراتكم عندما سئل:

س:- هل توصلت اللجنة الى سبب الحادث على سبيل الجزم واليقين؟

ج:- لا .

ثم أضاف

(أنا لا أستطيع أن اجزم اذا كان الكيروسين أو البوتاجاز هو مصدر الحريق لأنه لا بد أن يكون أمامي شاهد عاصر الحريق).

لكن يا دكتور بولس نجيبك شاهد عاصر الحريق منين اذا كان المثل يقول " الموتى لا يتكلمون "

سيدي الرئيس ... حضرات المستشارين

هنا في ساحة العدالة ... لا يجوز إلقاء الكلام على عواهنه ... ولا تجدي مجرد التخمينات لذلك فأنا مطالب بان أقيم الدليل ... على ما أقول ... بشأن وجود جريمة الحريق العمد.

فاسمحوا لي أن أقدم لحضراتكم من واقع الأوراق بعشرة شواهد أدل بها على أن الحادث وليد جريمة حريق عمد.

1. القوة الشاذة غير العادية للنيران.

كل الأوراق تقطع بان الحريق لم يكن عاديا.

وأن قوة النيران كانت شاذة وغير طبيعية والواقعة محل المحاكمة ... لم تكن لا أول ولا آخر حريق يحدث لقطارات السكك الحديدية.... لكن عمر ما الحريق بلغ هذا المستوى من الخطورة برغم أنه في كل حريق فان عربات القطارات هي ذات العربات ومواصفاتها هي ذات المواصفات والتكسد والزحام هو ذات التكسد والزحام ... وملابس وأمتعة الركاب ... المصنوعة من مواد فاتحة الشهية للنيران ... هي ذات الملابس والأمتعة في كل حادث حريق.

لذلك نجد المهندس/ احمد شريف الشيخ رئيس هيئة السكك الحديدية السابق الذي حدث في عهده اكثر من حريق وانتقل في كل مرة بالطبع الى موقع الأحداث يقول في شهادته أمام حضراتكم ص46:
(اللي أدهشني حجم الحريق الكبير).

ورئيس اللجنة الفنية د/ بواس سلامة عندما استفسرت منه المحكمة عن انطباعه الأول عن الحادث قال ص60

ج:- في الحقيقة أنا شعرت أنها حادثة غير عادية نظرا لحالة الاحتراق التي وصلت إليها العربات وأجسام العربات السبعة وواضح أن النيران كانت غير عادية.

مع ذلك يريدون منا أن نصدق أن موقد بوتاجاز قد الكف ممكن يحرق مائة وألف.
والله جايز ... سبحانه قادر أنه يوضع سره في اضعف خلقه.

والدكتورة/ الهام الزناتي تقدر درجة حرارة النيران بأنها بلغت من 1000 الى 1200 درجة، يعنى حاجة مهولة ... وأحد المصابين فرج زكى فرج ص853 يصف لنا النيران فيقول:

" بابص ورايا أشوف فيه آيه لقيت نار جاية تجرى زي موج البحر " .

ثم وتشير لنا الأوراق أن شدة النيران أدت الى إن محاولة إطفاءها استغرقت ساعات وساعات من حوالي 1 صباحا حتى 9 صباحا في إحدى الروايات وان المطافئ اضطرت لاستخدام ما نسميه قاذفات المياه.
هذا الحريق الهائل الهائج مؤشر ممكن يكون أشعله مجرد مصدر حراري ذو لهب كأحد موقد الكيروسين أو الغاز .

2. حجج اللجنة الفنية لا تبرر قوة الحريق:

لا يمكن أن تكون السنة النيران قد قفزت من عربته الى أخرى بفعل قوة الريح وشدتها كما قالت اللجنة ولا يمكن تفسير الأمر بان أمتعة وملابس الركاب المصنوعة من ملابس سريعة الاشتعال هي التي أدت الى سرعة اشتعال السبع عربات ودليلي على ذلك.

(أن 5 عربات من سبعة ... احترقت بعد توقف القطار ... وبالتالي بعد توقف الرياح ... وبعد نزول الركاب من هذه العربات ... أي بعد إخلاء العربات من أمتعة الركاب وملابسهم المصنوعة من مادة سريعة الاشتعال.

3. أقوال الركاب ذات دلالة:

تشير مذكرة النيابة 1609 الى أقوال للركاب كان يجب أن تحظر باهتمام النيابة.
قرر سعودي سيد حسن مجند بالقوات المسلحة انه سمع من بعض الركاب أن الحريق بفعل فاعل ولا يعلم من هو الفاعل، ومع ذلك لم تكثرث النيابة بهذه الأقوال رغم أن هذه الأقوال قد تمثل خطا يوصلنا الى الجناة الحقيقيين، ولم يتحر الأمر.
فلم تبحث عن هؤلاء الركاب ولم تحرص على سؤال المصابين عن احتمال وقوع الحادث بفعل فاعل ... وانما اكتفت بتوجيه أسئلة روتينية لا تؤدي ولا تجيب.

4. سهولة تسلل أي مخرب الى الورشة:

الصعود للقطار منذ الفجر ورش المادة الكيماوية في العربات ثم الهبوط والهرب ... أمر متاح.
لان الورش ساحة مستباحة والورش سدا ح.

يقول لنا المهندس/ محمد عبد المجيد رمضان مدير عام ورش أبي غاطس
في تصريحه للأهالي في 2002/3/6:

(عربات الدرجة الثالثة يتم تخزينها في أحواش غالبا ما تكون الحراسة فيها ضعيفة).

الأوراق تكشف عن.....؟

5. وجود مصاب ... فص ملح وداب.

تشير الأوراق الى شخصية خفية بين المصابين اختفت بقدرة قادر .

وهو من يدعى معوض محمود إسماعيل الذي استدعته النيابة واستعجلت في طلبه دون جدوى .

صد862 يستعجل طلب معوض محمود إسماعيل ثم نجد محضر تحريات 2002/2/26 بمعرفة الرائد على صبري بخصوص طلب المذكور والمصاب في حادث احتراق قطار الصعيد والمحضر بشأنه المحضر 586 لسنة 2002 إداري العياط.

(بالبحث عن المذكور بدائرة المركز لم يستدل عليه حتى الآن، وبالبحث عنه في ملفات سجل مدني المركز لم يستدل عليه).

أقوال الضابط الرائد على صبري صد864

(بسؤال مشايخ الناحية والمركز وكذا بالبحث بدفاتر السجل المدني لم يستدل على المدعو معوض وفي حالة الاستدلال عليه سوف نخطرکم بذلك).

أذن هذا المصاب أدلى باسم وهمي للتستر على حقيقة هويته.

6. انقطاع التيار الكهربائي:

وأنا أتسأل أليس هذا الانقطاع بفعل فاعل لأحداث اكبر قدر من الخسائر البشرية، وليس هذا الانقطاع حلقه من حلقات العمل التخريبي وإذا كانت اللجنة الفنية استبعدت بشكل حاسم الماس الكهربائي. " أmaal آيه اللي قطع التيار الكهربائي ؟". وقد استوفقتني فقرة في التقرير الفني لإدارة الدفاع المدني تشير علامات استفهام ونقول صد4: (تبين شدة تدمير مفاتيح أناره تلك العربية بحالة يتعذر معها فحصها فحفا فنيا لتحديد ما اذا كانت قد تم فصلها يدويا أو كهربائيا)

7. لغز الألغاز... اسطوانة البوتاجاز:

وقضية اسطوانة البوتاجاز في الأوراق تشير ألف علامة استفهام وتعجب وتشكك .

يقول لنا تقرير المعمل الجنائي بوزارة الداخلية في تقريره صد2

(قرر رجال الإطفاء انهم عثروا على اسطوانة بوتاجاز من النوعية المعتاد استخدامها في المنازل حيث قاموا بالتخلص منها أثناء الإطفاء ولم تتمكن من العثور عليها).

ورجال الإطفاء الأفاضل لم يحددوا في أي عربي، ولم يفسروا لنا لماذا تركوا أنابيب أخرى ولم يخلصوا منها، واهتموا بالتخلص من هذه الأنبوبة بالذات.

ولتعزيز الاتجاه الى تحميل المسؤولية لهذه الأنبوبة العجوبة التي ليست طاقة الإخفاء .

يأتي لنا السيد عيد عبد القادر صد40 محضر الجلسة ليردد ويؤكد وجود الأنبوبة التي ليس لها وجود فيقول:

(تقابلت مع إحدى الركاب الناجين فقال أن هناك أنبوبة كانت مشتعلة وتم إلقائها في التربة).

ثم يقول لنا العميد محمد أحمد عامر عضو اللجنة صد82:

(عرفنا من رجال الإطفاء أن هناك اسطوانة بوتاجاز عادية من النوع المعتاد استعماله كانت موجودة وحاولوا تبريدها ولم تعثر عليها اللجنة).

أذن هناك يد عابثة طليقة ... عبثت بمسرح الأحداث وبماديات الدعوى، منذ اللحظة الأولى توجه التحقيق في اتجاه محدد لتحميل مسئولية إشعال الحريق على موقد جاز أو أنبوبة بوتاجاز.

ثم يأتي اللواء محمد حسن حسين ليؤكد ذات السيناريو ولكن من حيث لا يريد هدم السيناريو وقلبه رأسا على عقب عندم قال ص101:

(أثناء المكافحة وعند اقتحام العرببة 10 من ناحية الأمام تم العثور على اسطوانة 12 لتر منزلية وقمت بمعاينة هذه الاسطوانة فوجدتها سليمة البدن وقام الأفراد بتبريدها واعتقد أنها فقدت في منطقة العمل).

س:- لماذا لم تتحفظ على هذه الأنبوبة؟

ج:- لأنها وجدت سليمة ولم تسبب الحادث وعثر عليها سليمة وساخنة بمعرفة إحدى الجنود ... جاز تكون سقطت في التربة ...

يا أخي ده لو سقطت فى التربة لاستقرت فى القاع دى 18 كجم، ومحاولة تحميل مسئولية الحريق لراكب متهور أمر غير متصور لأنه فى قطار بهذه الدرجة من التكس غير وارد أن الركاب سيسمحوا لأي راكب متهور أو مستبوع أن يشعل فى وسطهم موقد جاز أو بوتاجاز أو أنبوبة بوتاجاز لأنه حتى يتمكن شخص من إشعال مثل هذا الموقد أو الأنبوبة الأمر يحتاج لمساحة فراغ يقف فيها أو يقعد فيها على الأرض ويولع الكانون.

ده اعتقد أن توليع سيجارة ممكن تسبب خناقة مش موقد جاز، حالة الالتصاق الجسدي هذه يستحيل عقلا تصور إشعال موقد جاز.

8 . رائحة الكيوسين:

اسطوانة البوتاجاز ليست كل ما تنطوي عليه الأوراق من الغاز بل هناك لغز أدهى وأمر، يقطع بوجود الأيدي العابثة التى أشرت إليها.

لقد لفت نظرنا جميعا التناقض الصارخ بين شهادة نائب كبير الأطباء الشرعيين وأعضاء اللجنة الفنية حول وجود أو عدم وجود أثار أو رائحة كيوسين فى العربات المحروقة أو فى ملابس وجثث الضحايا.

الدكتور/ بولس سلامة رئيس اللجنة الفنية قال ص65 مؤكدا:

(كان هناك أثار كيوسين).

إن الدكتورة/ الهام الزناتى ص76 تؤكد:

(رائحة الكيوسين كانت واضحة جدا).

ومن الغريب العجيب أن اللجنة الفنية من أكابر الأكاديميين تعتمد فى التدليل على صحة وجهة نظرها على حاسة الشم ... آمال سبنا للكلاب البوليسية إيه، أما نائب كبير الأطباء الشرعيين فيقول:

(أنه كان على رأس 40 طبيب شرعي عاينوا العربات المحترقة والجثث ولم يشم واحد منهم رائحة كيوسين أو يشاهد أثار كيوسين).

الطبيب الشرعي ص50

س:- ألم تبين من فحص الجثث الظاهرة منه أثار كيوسين أو مواد أخرى أدت الى الحادث؟

ج:- لا.

س:- معنى ذلك أنك والفريق الطبي لم تشموا إي روائح بترولية؟

ج:- لو كان فيه مواد بترولية على الفرض بحدوث النقم فأنها تكون احترقت تماما.

سؤال مفحم محرج ...

س:- جاء فى تقرير المعمل الجنائى اللجنة الفنية أنه تم رفع عينات من مؤخرة العربات المحترقة وأسفرت الفحوصات عن احتواء العينات على أثار غاز البوتاجاز، وإذا كانت أثار غاز البوتاجاز ظلت عالقة حتى أخذ العينات بأرض القطار أليس من الأولى أن تظل الأثار عالقة بالجثث أيضا؟
الرجل احتار وأجاب

ج:- دي مش شغلتي والنار أو المواد البترولية لم استدل عليها فى أي من الجثث.

س:- ألم تبقى رائحة الغاز فى الجثث بعد حرقها؟

ج:- أنا لم استدل فى الجثث على أي مواد بترولية.

أستاذن المحكمة هنا فى فتح قوس أسجل فيه ملحوظة، وهى أنه لم يلفت نظري فى محضر معاينة النيابة للعربات المحروقة أنها سجلت ملاحظتها لوجود رائحة كيروسين رغم ما قرره اللجنة الفنية من أن رائحة الكيروسين كانت فائحة. وتواجه المحكمة الدكتور/ ثروت وزير بهذا التناقض ص75:

س:- ما السبب الذى يدعو الطبيب الشرعي أن يقول أنه لم يشم أي رائحة بترولية أثناء المعاينة؟
فيحтар الطبيب الشرعي قائلا:

ج:- لا يمكن أن يكون هناك أثار لمواد بترولية أو غازات لان درجة الحرارة وصلت الى 800 درجة مئوية والتفحم ... وبالتالي لا يمكن أن يكون هناك شئ عالق بالجثث.
وهكذا ينفرد الدكتور/ ثروت دون سائر أعضاء اللجنة بالانحياز الى رأى الأطباء الشرعيين وينفى علميا إمكانية تخلف أثار كيروسين بعد الحريق الذى أدى الى تفحم الجثث.
والسؤال الذى يطرح نفسه على الفور ...

عندما يتضارب أقوال 42 طبيي شرعي مع أقوال 5 من أعضاء اللجنة الفنية والجميع أساتذة أفاضل لهم مكانتهم العلمية.
من الذى صدق فيهم ومن الذى كذب ؟

واقع الأمر المستخلص من واقع الأوراق أنهم جميعا شهدوا شهادة حق ... بما رأوه فعلا ...

كل ما فى الأمر أن الأطباء الشرعيين كما يقول نائب كبير الأطباء ص48:

(ابلغوا 2002/2/20 الساعة 1 صباحا وانتقلوا فور ورود الإشارة وعابنوا القطار ولم يلحظوا أثار كيروسين).

أما اللجنة الفنية فيقول دكتور/ بولس أنه انتقل للمعاينة يوم الخميس 21/2/2002 الساعة 1 ظهر .

وما بين معاينة الطب الشرعي ومعاينة اللجنة الفنية امتدت اليد الخفية وعبثت بمسرح الأحداث ودست الكيروسين على أرض العربات وبقياء المحروقات.

لذلك لم يشهد الأطباء الشرعيين يوم 20/2/2002 وجود اثر للكيروسين ولم يشموا أية رائحة للكيروسين.

بينما شاهدت اللجنة الفنية وشمّت أثار ورائحة الكيروسين فى اليوم الحادي والعشرين.

9. ترددت شائعة فى بعض الصحف تقول أن جهازا أمنيا هاما رفع تقريراً عن

الحادث خلص فيه الى أنه وقع بفعل فاعل:

وأنا لا أعول كثيرا أو قليلا على الشائعات، وأربأ أن تكون ساحة القضاء حلبة لترديدها ومع ذلك يظل هناك عوار ظاهر فى التحقيقات يلفت النظر وهو أن النيابة لم تطلب من جهاز المباحث تقريراً عن الحادث.

وفى حادث خطير مثل الحدث المطروح على حضراتكم من غير المعقول ولا المقبول أن تقعد أجهزة الأمن فى بلدنا وعددها ما شاء الله يزيد عن عدد أذرع الأخطبوط.

أقول من غير المقبول ألا يقدم لنا جهازا واحد منها تقريراً عن الحادث وملابساته.

والأعجب والأغرب

أنه حتى مباحث السكك الحديدية لم تتفضل بالتحري عن الحادث ورفع تقرير عنه رغم أن المادة 74 من الملحق العام لقرارات والتعليمات واللوائح عام 1980 ص 89 وتحت عنوان:

(اختصاصات الإدارة العامة لشرطة النقل)

تنص صراحتنا على أن: " تختص الإدارة العامة لشرطة النقل والمواصلات في هيئة السكك الحديدية بما يلي:

1.

2. التحري في كافة الحوادث والبلاغات والشكاوي ذات الصلة الجنائية "

10. الشاهد الأخير على ترجيح إن احتراق القطار كان بفعل فاعل:

هو ما أشر إليه الزميل الأستاذ/ نبيل الحجازي من تكرار حادث الحريق في ورش أبى غاطس في الشهر الماضي ولقد نشرت جريدة (الجيل) في عددها الصادر في 2002/7/3 خبرا خطيرا ومثيرا. وبالغ الدلالة تحت عنوان:

(احتراق قطار بأكمله قبل قيامه من ورش أبو غاطس).

ويشير الخبر الى احتراق قطار بأكمله ظهر يوم 6/26 الماضي أثناء خروجه من ورش أبو غاطس. وأن النار شبت . مرة واحدة . في جميع أجزاء القطار الأمامية، وهو ما جعل النار تلتهم ست عربات بالكامل. وتشير الجريدة الى أن الواقعة قيدت في محضر سرى تحت رقم 3 - 278 فرز القاهرة بقسم شرطة الشرايية، أن هذا الحادث الجديد ... قاطع الدلالة على وجود يد أئمه وراء حوادث احتراق القطارات. ما يقولش رئيس الوزراء أو غيره من المسؤولين أن مسئولية الحريق الجديد تقع على راكب متهور أشعل موقد جاز، فالقطار كان خاليا من الركاب.

وبالتالي كان خاليا من الملابس والأمتعة سريعة الاشتعال.

ولم يكن القطار متعرضا لهبوب الرياح الشديد لأنه لم يكن قد انطلق بعد ومع ذلك احترقت كامل عرباته في لمح البصر... ودفعه واحدة ...

أليس ذلك دليلا على وجود يد مجرمة عابثة بتسلي على قطارات السكك الحديدية.

سيد الرئيس.....

لو أن كل هذه الشواهد التي أوردتها ... من شأنها أن ترجح احتمال وأقول مجرد احتمال أن يكون حريق القطار المنكوب بفعل فاعل فهذا معناه تدخل عامل أجنبي من شأنه أن يفصم رابطة السببية وينفيها فضلا عن أنه ينقل القضية من دائرة جنحة القتل الخطأ الى دائرة جناية الحريق العمد.

الأمر الذي يقتضي الحكم ببراءة جميع المتهمين.

ذلك لأن النتيجة الجنائية أى القتل والإصابة الخطأ لا يمكن أن تكون وليدة جريمتين في ذات الوقت.

جريمة الحريق العمد من جهة وجريمة القتل والإصابة الخطأ من جهة أخرى ولو أن الحادث وقع نتيجة ارتكاب جريمة حريق عمد فلا مجال لانطباق المادة 238 عقوبات.

لأن مادة العقاب تخاطب تحديدا القتل الخطأ.

هذا عن العامل الاجنبى.

فماذا عن تعدد أسباب القتل والإصابة الخطأ.

كم سبق أن ذكرت النيابة تقول في ملاحظتها أنه في حالة تعدد الأخطاء الموجبة لوقوع الحادث فالمتهم مسئول جنائيا أيا كان قدر الخطأ المنسوب إليه، وهذا الرأي الذي تقول به النيابة هو ترديد للنظرية منتقدة. وأنا لا أريد هنا أن أغوص في حديث أو جدل فقهي حول النظريات المختلفة المتعلقة برابطة السببية. لكن كلام النيابة هو ترديد لحجج أنصار نظرية تعادل الأسباب وهي نظرية انتقدها الفقه المصري. ولم يلتزم بها القضاء المصري. على العكس فالفقه والقضاء في مصر يتطلب دائما البحث عن السبب الأول أي السبب الأقوى أو الاحسم أو الافعل من بين الأسباب المتعددة وتغليبه.

يقول دكتور/ محمود نجيب حسنى . شرح قانون العقوبات قسم عام ص280:
(ا) إذا كان فعل الجاني واحد من العوامل التي ساهمت في أحداث النتيجة فالمشكلة قانونية تدور حول معرفة ما إذا كان السائق القول بتوافر علاقة السببية في المعنى القانوني بين الفعل والنتيجة لمجرد كونه عاملا أيا كانت أهميته من بين عوامل النتيجة ... أو يتعين التحقق من انه بالقياس الى سائرها يمثل أهمية خاصة). وعادلة المحكمة أمس تساوت عن ما هو السبب المباشر الذي تسبب في احتراق القطار . وإجابتي علي هذا السؤال أن السبب المباشر هو إحدى فاعلين: إما الفعل الذي ارتكبه الجاني المخرب مرتكب جريمة جنائية الحريق العمد . أو الفعل الذي ارتكبه الراكب المجهول الذي أشعل موقد البوتاجاز أو الجاز حسب سيناريو النيابة واللجنة الفنية والذي يعتبر الفاعل الاصلى فى جنحة القتل والإصابة الخطأ. ورئيس اللجنة الفنية عندما سألتها النيابة فى التحقيقات ص744:

س:- ما السبب المباشر لوقوع الحادث؟
ج:- السبب المباشر وجود لهب مكشوف تلامس مع مواد سريعة الاشتعال ووجود مواد بترولية. وطبقا لهذا التحديد الفني للسبب المباشر يبكى فعل اشتعال البودرة بفعل فاعل والمواد الكيماوية أو وابور الجاز هو السبب المباشر .

فالمتهمون جميعا من الأول الى الحادي عشر لا صلة لأي منهم بهذه الأسباب المباشرة فهم غير مسئولين عن فعل إشعال اللهب المكشوف.

كما أنهم وهم غير مسئولين عن فعل إشعال مواد سريعة الاشتعال فى العربات لان هذه مسئولية الهيئة التى صنعت عرباتها بمواد سريعة الاشتعال، وهم غير مسئولين عن وجود المواد البترولية داخل العربات ... وقد افاض زملائي فى التدليل على مسئولية الشرطة فى السماح للركاب بدخول الرصيف ثم الحوش حاملين هذه المواد البترولية، وبصفة خاصة أنبوبة البوتاجاز زنة 18 كجرام التى لا يمكن أن يخفيها الراكب فى جيبه، ولا فى صرة هدومه.

بل حتى لو أن من بين ركاب القطار المنكوب إحدى الحواة فان جراب الحاوي لا يتسع لأنبوبة بوتاجاز وزنها 18 كيلو. ومع ذلك فأحكام النقض فى الواقع سهلت مأمورية الترجيح بين الأسباب المتعددة فى حالة وجودها عندما قالت فى أسبابها أن العبرة بالعامل الأول الذي تسبب فى الحادث.

باعتبار أن هذا العامل الأول زي عصى موسى قادر على أن يجب سائر العوامل ومن بينها خطأ المتهم. أقول أن مثل هذه المقارنة تقطع بان اخطأ الهيئة والركاب بلغت حدا من الجسامة والشذوذ من شأنهما أن تستغرق خطأ المتهمين.

ولقد قضت محكمة النقض:

(من المقرر أن خطأ المجني عليه يقطع رابطة السببية متى استغرق خطأ الجاني وكان كافياً بذاته لأحداث النتيجة).
1966/4/25

وانتهت محكمة النقض في هذا الحكم إلى براءة المتهم حتى ولو لم يكن قد راعى القوانين والقرارات واللوائح والأنظمة.
طالما أن هذه المخالفة لم تكن هي بذاتها سبب الحادث بحيث لا يتصور وقوعه لولاها، ويشير الديناصورى والشواربى فى كتابة المسؤولية الجنائية ص 148 إلى أن:

(من المقرر أن رابطة السببية كركن من أركان جريمة القتل الخطأ يتطلب إسناد النتيجة إلى خطأ الجاني ومساءلته عنها طالما كانت تتفق مع السير العادي للأمر وإن خطأ الغير ومنهم المجني عليه يقطع رابطة السببية حتى استغرق خطأ الجاني وكان كافياً بذاته لإحداث النتيجة).

(طعن 911 لسنة 39 ق جلسة 69/11/17 س 20 ص 1270).

بل أن محكمة النقض قضت باستغراق خطأ المجاني عليه لخطأ المتهم إذا كان كافياً بذاته لإحداث النتيجة قالت محكمة النقض 1970/11/8:

(رابطة السببية كركن من جريمة القتل الخطأ تطالب إسناد النتيجة إلى خطأ الجاني ومساءلته عنها طالما كانت تتفق والسير العادي للأمر وكان من المقرر أن خطأ المجاني عليه يقطع رابطة السببية متى استغرق خطأ الجاني وكان كافياً بذاته لإحداث النتيجة).

وفى حكم آخر أرست محكمة النقض معيار هاما حيث قالت:

(يصح فى القانون وقوع خطأ من شخصين أو خطأ مشترك كما أن خطأ المضرور بفرض ثبوته لا يرفع مسؤولية غيره الذي يقع الخطأ من جانبه وإنما قد يخفيها.

الا اذا

تبين من ظروف الحادث أن خطأ المضرور كان العامل الأول فى إحداث الضرر الذي أصابه وأنه بلغ درجة من الجسامة بحيث يستغرق خطأ غيره). 1974/5/19 س 25 ص 486

وقالت محكمة النقض فى حكم صادر 68/1/29

(الأصل إن خطأ المضرور لا يرفع مسؤولية المسئول وإنما يخففها ولا يعفى المسئول استثناء من هذا الأصل إلا اذا تبين من ظروف الحادث أن خطأ المضرور هو العامل الأول فى إحداث الضرر الذي أصابه وأنه بلغ من الجسامة درجة بحيث يستغرق خطأ المسئول).

والأوراق بين أيدي حضراتكم قاطعة بأن خطأ المضرور هو العامل الأول فى إحداث الكارثة.

والمضرور في دعوانا هم:

1. ركاب القطار في جريمتي القتل والإصابة الخطأ.

2. الهيئة في جريمة الإضرار غير العمدية.

وبمقارنة أفعال الإهمال المنسوبة للمتهمين والتي لا يتجاوز في أسوأ الأحوال حدود المخالفات التأديبية بالخطأ المرفقى الرهيب التي ارتكبتها الهيئة ثم بخطأ الركاب لو صح سيناريو النيابة الموقر بشأن قيام إحدى الركاب بإشعال موقد بوتاجاز في وسط حاله من الزحام التصقت فيه الأبدان بالأبدان الأمر الذي يجعل من إشعال مثل هذا الموقد خطأ شاذ وخرقا.

جريمة الإضرار غير العمدية

المادة 116 مكرر 2

في شأن هذه الجريمة أرفع:

أولاً . بانتفاء الركن المادي لانتفاء علاقة السببية.

ثانياً . بانتفاء الركن المعنوي.

ثالثاً . بانتفاء الضرر الجسيم الذي تشترطه مادة العقاب.

أولاً . انتفاء الركن المادي لانتفاء علاقة السببية

وأحيل في هذا الشأن إلى ما قلته بالنسبة لجريمة القتل الخطأ.

وأضيف: إن المجني عليه في هذه الجريمة هو هيئة السكة الحديد والخطأ المرفقى الذي ارتكبه الهيئة يستغرق أى خطأ منسوب للمتهمين وسبق أن عدد الدفاع تفصيلاً أوجه وظاهر هذا الخطأ المرفقى.

واسمحوا لي أن أضيف الآتي:

1. يقول الدكتور/ أبو اليزيد المتيت في كتابه جرائم الإهمال.

(تتقي رابطة السببية بين فعل الفاعل والنتيجة الضارة إذا كان فعل المجني عليه أو فعل الغير هو السبب الحقيقي للنتيجة والعبرة بدرجة نشاط كلا منهم في أحداث النتيجة).

وأود فقط أن أسلط الضوء على مدى الخطأ الفاحش الذي ارتكبه الهيئة في شأن عدم توفير أجهزة الإطفاء الملائمة كمنا وكيفا.

وفى الأوراق مكاتبات عديدة صادرة من الإدارة العامة لشرطة النقل وشرطة السكة الحديد تحذر وتتنذر بوجود نقص حاد في طفايات الحريق.

ولكن لا حياة لمن تتادى.

بل اسمحوا لي أن أقول لا حياة لمن تتادى.

مش بس الشرطة هي التي حذرت ده مسئول الأمن الصناعي بورش أبو غاطس حسين السيد جندي يصرح في حديث صحفي منشور في 2002/3/6 قائلا:

(أنا معايا طلب بشراء 200 طفاية دايبخ به على مسئولى الهيئة من شهر يوليو الى فات محدش راضى يمضيه). وعندما بيعث مدير عام ورش أبو غاطس في 2001/6/6 خطابا الى جهاز الأمن الوقائي برئاسة الهيئة يطلب فيها تزويده بأجهزة إطفاء.

يتلقى مدير عام الورش ردا بيروقراطيا مخزيا من مدير جهاز الأمن الوقائي نصه كالآتي:

" الإحالة الى خطاب سيادتكم بتاريخ 2001/6/6 بخصوص طلب 10% من أجهزة الإطفاء احتياطي لاستعدادها عند الضرورة، يرجى مخاطبة مدير الهيئة للوحدات المتحركة لتدبير هذه الكمية حيث أنها الجهة التى لديها بند التأمين وأن عمل الجهاز الأشراف والتوجيه وليست تدبير مهمات الإطفاء "

وقمة المائسة أن المسألة مش مسألة ضعف إمكانيات اذا بلغ الاستهتار بإدارة الهيئة أنها لم تستخدم الإمكانيات المتاحة لتوفير الطفايات اللازمة لان مجلة العمل الذي تصدرها وزارة العمل نشرت تحقيقا صحفيا به تصريحاً للدكتور/ عثمان محمد عثمان وزير التخطيط جاء فيه "أن هيئة السكك الحديد رصد لها فى ميزانية الدولة 500 مليون جنيه فى العام المالى الحالي، لم يسحب منه الا حوالي 280 مليون جنيه حتى شهر فبراير 2002، ولم يسحب باقى المبلغ وقدره 211 مليون جنيه من خطة العام الحالي الا بعد حادث القطار"

ووجه الوزير اللواء للهيئة قائلا:

(كان الأجدى بالهيئة أن تستفيد بالمبلغ كله فى العام المالى الحالي فى عمليات التطوير والتحديث وقال أن الهيئة لم تأخذ من مستحقاتها قبل الحادث الا 280 مليون جنيه ولو كانت فى حاجة الى باقى المبلغ لأخذته على الفور لكنها لم تطلبه؟). ولما وقعت الفأس فى الرأس ... وحدثت الكارثة.

تم اعتماد مبلغ 3 مليون جنيه لشراء طفايات.

يقول اللواء رضا شحاته مساعد وزير الداخلية أمام حضراتكم صد9 من محاضر الجلسات:

(أنه تم اعتماد 3 مليون جنيه لاعتماد شراء طفايات).

واللواء محمد حسن حسين قرر صد103 من محاضر الجلسات:

(الطفاية ثمنها 60 جنيه ,

أذن الاعتماد استهدف شراء 3000000 =

50000 60

50 ألف طفاية هذا يكشف مدى جسامه العجز فى الطفايات لدى الهيئة.

والنيابة العامة تحمل المتهمين مسئولية احتراق العربات التى ظلت سليمة حتى توقف القطار ولم تحترق الا بعد توقف القطار رغم إن الأوراق تكشف أن المسئول عن احتراقها فضلا عن إهمال المطافى هو تراخى الهيئة فى إرسال جرار بعد الحادث لجر العربات 14،15،16 مما تسبب فى إنها احترقت.

فمساعد قائد القطار صد1060 يقول:

(بعد كده فضلت العربات الى ماتحرقتش من وراء وهى 14،15،16).

س:- ما تعليقك لاشتعال النيران فى العربات من الرابعة عشر حتى الأخيرة، واحتراقها تماما رغم تقريرك لنا بقيامك بفصلها؟

ج:- أنا فعلا فصلتها لكن مستحيل أقدر أحملها ولازم جرار يسحبها من ورا فأنا فصلتها على أمل أن يجى جرار ويلحقها وده السبب أنها اتحترقت.

فإذا كانت الهيئة هي المسئولة عن احتراق هذه العربات فبأي حق تحملنا النيابة مسئولية احتراقها.

ورابطة السببية قد انقطعت أيضا بسبب إهمال جهاز المطافى فى إطفاء الحريق.

ورغم أن تصريحات رئيس الوزراء أكدت أن 60 عربة إطفاء وصلت الى مسرح الأحداث بعد نصف ساعة، فان الحقيقة المرة التى كتشفتها الضحايا الذين نجوا من الهلاك تقول أن عربة مطافى واحدة هي التى وصلت، (وفضلت عطلانا حوالي ساعتان).

وعندما سئل مدير الإدارة العامة لشرطة النقل اللواء محمد صادق أبو النور عن رأيه في هذه الأقوال أجاب: (س:- المتواتر في الأوراق أن المطافئ لم تعمل على إطفاء الحريق الا بعد حوالي ساعتان من اندلاعها؟ ج:- حوالي كده).

وحتى مذكرة المعلومات الواردة في ملف الدعوى صد1576 أكدت صدق الرواية إذا قالت: (ثم وصلت سيارة مطافئ في محاولة لإطفاء النيران الا أن ذلك استغرق ساعتان لتعذر استعمال خرطوم المياه وقتذاك). لكل ما تقدم فأنا الخطأ المرفق لهيئة السكة الحديد وللمطافئ استغرق الخطأ المنسوب للمتهمين.

ثانيا:- دفع بانتفاء الركن المعنوي لجريمة الإضرار غير العمدى

تنص المذكرة الإيضاحية لمشروع القانون 63 لسنة 1975 الذي عدلت بموجبه المادة 116 مكرر على أنه: نظرا لأن القانون الحالي يعاقب على الإضرار العمدى كما يعاقب على حدوث الضرر، فقد استحدث المشروع في صياغة الفقرة الأولى من المادة 116 مكرر حكما جديدا جرم به سلوك الموظف **الذي لا يعتمد الإضرار.....** وانما يأتي عمدا فعلا من شأنه الأضرار بأموال مصالح الجهة التى يعمل بها. ولذلك يقول المستشار أنور العمروسى فى كتابه المسئولية الجنائية للعاملين بالدولة طباعة 68 ص17: (ليس صحيحا أن القانون يعاقب فى هذه الجرائم على أعمال غير أريدأ حسبما قد يتبادر الى الذهن لأول مرة إذ الإرادة هي أساس المسئولية وإذا لم يكن الفعل إريدأ فلا عقاب). والمتهمون جميعا ... على ضوء الظروف والملابسات التى إحاطت بالحادث أبرياء من التهمة المنسوبة إليهم. لان النيابة العامة لم تقدم لنا دليل واحد على أن المتهمين تعمدا أتيان فعل الإهمال أو الإغفال أو القعود المنسوبة إليهم لعدم استعمال الطفايات أو عدم استعمال فرامل الطوارئ ... أو عدم تزويد القطار بالطفايات اللازمة ... الخ هذه الأفعال. بل أن الأوراق تشهد بأن عدم استعمال الطفايات وفرامل الطوارئ يرجع لأسباب خارجه عن إرادة المتهمين. الأمر الذي ينفى الركن المعنوي لجريمة الإهمال.

ثالثا:- انتفاء الضرر الجسيم:

سيدي الرئيس ... لا أدري من أين أتت لنا النيابة بقصة الضرر الجسيم ... فالأوراق خاوية ... خالية ... من أي دليل على صحة هذا الاتهام. ومن المسلم به فقها وقضاء أن الضرر فى مفهوم مادة العقاب يجب أن يكون جسيما ... محققا ... وحالا. أي كما يقول الفقه يجب أن يكون للضرر وجود فعلى. إذن يستبعد من تقدير جسامه الضرر.... التعويضات التى سوف تستحق لضحايا القطار لأنها مازالت ديون غير محققة وغير حاله. بما فى ذلك بملغ الـ2 مليون جنيه إياه. إذن كل ما ترتب على عدم استعمال فرامل الطوارئ أو طفايات الحريق هو احتراق العربتين 10،11 من القطار، أما باقي العربات فقد احترقت بعد توقف القطار وبسبب إهمال المطافئ وليس إهمال المتهمين. ويقول تقرير اللجنة صد8:

(العربات أرقام 10،13،14،15،16 بها كميات قليلة من المخلفات المحترقة من أمتعة المسافرين مما يدل على أنه كانت هناك فرصة لركاب هذه العربات للهبوط من القطار بأمتعتهم قبل احتراق تلك العربات بزمان

كاف).

عربات القطار ثبت إنه انتهى عمرها الافتراضي من 30 سنة، يعنى عربات مهككة اى عربات واجبة التكهين ... فألا يعتبر احتراق هذه العربات صورة من صورة التكهين ... الواقع أن الحادث عاد بالنفع على الصالح العام لأنه صحي النيابة ودق ناقوس الخطر وسلط الأضواء على إخلال الدولة بالتزاماتها تجاه الهيئة. وبالتالي إخلال الهيئة بالتزاماتها تجاه المواطنين.

حتى العربيات الكهنة لا يجوز اعتبار قيمتها كاملة من عناصر الضرر الجسيم.

لان اللواء محمد صادق قرر فى التحقيقات صـ1347 أن:

(جسم العربات صالح للاستخدام وسوف يتم إعادة صيانتها وإعادتها للاستخدام).

يبدو أن النيابة اعتبرت العربات المحترقة من شدة تقحمها أصبحت تحف أثريه لذلك قيمتها بمليون جنيه. بعد كل هذا ورغم كل هذا تصر النيابة العامة اتهام المتهمين بأن خطأهم قد الحق بالهيئة ضرراً جسيم.

بالنسبة لمجموعة الورش المتهم الأول والثاني

حول تهمة التزوير

أستأذنكم فى أن أضيف الى دفاع الزميل الأستاذ فاروق المحلاوى النقاط الآتية :

1. حول حدود مسئولية المتهمين عما وقعا عليه فى دفتر استعداد القطارات :

المتهمان وقعا فى الدفتر على ما يفيد استعداد القطار للتحرك من زاوية عناصر محدده هي:

استعداد الحرف . صيانة . فاك . كهربية . نظافة . مياه . ومما جميعه.

وليس فى هذه العبارات ما ينصرف أصلا الى أجهزة إطفاء الحريق، ولا يجوز للنيابة أن تفسر عبارة مم جميعه بأنها تشمل تحقق المتهمين من استيفاء القطار لأجهزة الإطفاء بالقدر المناسب كما وكيفا وذلك للأسباب الآتية:-

أ:- لأن التفسير اللغوي للعبارة مؤداه أن عبارة مما جميعه معطوفة بواو العطف على عبارة استعداد الحرف

وبالتالى مما جميعه تعنى لغويا إن عناصر الصيانة والفاكم والكهربية والنظافة والمياه استوفيت من جميع نواحيها.

ب:- لا يعنيني هنا فى كثير أو قليل تفسير السيد محرر عبارة مما جميعه فى شأن تحديد ما قصده من هذه

العبارة ولا يحتج على بما ادعاه من أن كلمة مما جميعه تعنى استيفاء القطار لأجهزة الإطفاء لأن العبارة

بالمعنى اللغوي الظاهر للنص وليس بالمعنى الباطن الذي قصده محرر العبارة، فمحرر العبارة هو ناظر

محطة أبو غاطس وليس شاعرا من الشعراء حتى تحاسبني النيابة على المعنى الذي فى بطن هذا الشاعر.

ج:- عبارة مما جميعه عبارة فضفاضة ... مبهمه ... حمالة أوجه تعتبرها النيابة مشتملة على التحقق من

أجهزة الإطفاء ويعتبرها الدفاع غير مشتملة على ذلك، وطالما نحن هنا فى ساحة القضاء الجنائي فمن المتعين

أن نلتزم فى تفسير عبارة مما جميعه بمبدأ التفسير الضيق وإذا تعدت دلالات العبارة فعلينا ترجيح الدلالة

الأصلح للمتهم تأسيسا على قاعدة أن الشك يؤول لمصلحة المتهم.

د:- النيابة العامة لم تقدم لنا أصلا أى بطاقة توصيف أو أى نص فى اللائحة أو فى تعليمات الهيئة يستدل

منها على أن من واجبات المتهمين الأول والثاني التحقق من وجود أجهزة الإطفاء المناسبة كما وكيفا، واللائحة

لا تضمن أصلاً أى تحديد لعناصر استعداد القطار .

هـ:- عندما حاولت المحكمة تبين الحقيقة من محرر العبارة السيد/ سعيد محمود سألته سؤالاً محدد نصه كالآتي: (ما هي البنود التى يتعين على المتهم الأول والثاني أن يقوم بعملها...؟).
الإجابة: كان يجب أن يكون أن التحقق من أجهزة الإطفاء تدخل أو لا تدخل فى اختصاص المتهمين ... لكن السيد/ ناظر المحطة زاع من الإجابة حتى لا يحنث فى يمينه وأكتفى بالقول:
(أنا لى أنهم يوقعوا فى الدفتر بأن القطار جاهز للسفر.)

و:- أما المهندس أدوارد ايليا عبده رئيس الإدارة المركزية ... فقد حدد لنا عناصر استعداد القطار صد83 على النحو الآتي:

(يوجد ما يسمى الاستعداد النهائي لصلاحيه العربات من حيث: " ما دام من حيث يبقى المهندس ايليا يحدد لنا عناصر استعداد القطار " أعمال الكهرباء والميكانيكا والبراكين ويمضى عليه القائمين بالتنفيذ ...).
المهندس أدوارد ايليا رئيس الإدارة المركزية بجلالة قدره ... ولم يشر المهندس أدوارد من قريب أو بعيد أن استعداد القطار الذي يجب أن يتحقق منه المتهمان الأول والثاني يشتمل على توافر أجهزة إطفاء الحريق.
النيابة ذاتها فى مذكرتها صد1617 حددت لنا عمليات صيانة صندوق العربات على نحو لا يتسع للطفايات بأى حال من الأحوال بأن قالت:

(عمليات صيانة صندوق العربات هي جميعها عمليات تنصب على المكونات الداخلية للعربات).
ومن غير الجائز اعتبار أجهزة الإطفاء من المكونات الداخلية للعربات.
هناك فارق ذى فرق السما من الأرض بين محتويات العربات وبين المكونات الداخلية للعربات.

2. القطار انطلق من ورشة أبو غاطس جاهز حتى بالنسبة للأجهزة إطفاء

الحريق:

" الأمر الذى ينفى حدوث تغير فى الحقيقة من جانب المتهمين "

وحتى لو أخذنا بالتفسير الفضفاضة لعبارة مما جميعه وفسرنا العبارة على إنها تعنى التحقق من توافر أجهزة الإطفاء فى القطار فان المتهمين لم يغيرا الحقيقة بالتوقيع فى دفتر استعداد القطار لأنه ليس صحيحاً ما ذهب إليه النيابة واللجنة الفنية من أن القطار المنكوب خالياً من أية أجهزة لإطفاء الحريق ولم تقدم لنا النيابة دليلاً واحداً على أن القطار انطلق من الورش خالياً من أجهزة الإطفاء .

وإذا كان كل ما تشترطه المادة 16 من الملحق العام هو أن يكون بالقطار عدد مناسب من الطفايات فان تحديد العدد المناسب سلطة تقديرية لإدارة الهيئة، وليست سلطة تقديرية للعبد لله المتهم الأول، والعبد لله المتهم الثانى وجهاز الأمن الوقائى برئاسة الهيئة وهو الجهاز المتخصص المختص بحماية القطارات من الحريق قد اصدر تفسيراً ملزماً للعدد المناسب من الطفايات فى المنشور المؤرخ 1999/10/3 والدليل على أن التفسير الوارد فى المنشور ملزم للجميع أنه يتضح مما ورد فى ذيل المنشور أنه وجه وعمم الى مدير إدارة ورش أبى غاطس ومديري الورديات ومسئول الحريق بالورشة المتهم التاسع أمين محفوظ مقروناً بإنذار صريح نصه كالآتي:

(رجاء ... تنفيذ ما جاء بخطاب الأمن الوقائى برئاسة الهيئة المسطر بعالية وتنفيذه بكل دقة وتحمل المسؤولية على كل من لا يقوم بتنفيذ هذه التعليمات).

إذن أى واحد سيخالف المنشور سيحال الى المفتي.

والتعليمات الواردة فى المنشور تقضى باستحداث نظام جديد لتأمين القطارات ضد الحريق، وهو نظام مستوحى من خبرة حوادث الحريق السابقة ومن تكرار العبث وسرقة أجهزة الإطفاء التى كانت تودع داخل عربات القطار .

ويقول المنشور بعبارات جامعته مانعه قاطعة جازمة:

(تقرر أن يتم تأمين القطارات العادية والمميزة على جميع الخطوط من خلال وضع عدد 4 جهاز إطفاء سعة 2 جالون كعهده بالقاطرة بكابينة القيادة بالجرار لاستخدامها فى مكافحة أى حريق قد ينشب بالعربات العادية والمميزة ... لماذا لم يشر المنشور إلى أن نظام تأمين القطارات سيعتمد أيضا على طفايات العربات ويحدد عددهم كما حدد عدد طفايات القاطرة ؟

الواقع سيدي الرئيس ... حضرات المستشارين

أن نص المنشور واضح وصريح لا يحتمل تفسيراً أو تأويلاً وبالتالي غير مسموح لأحد بأن يجتهد فى تفسير نص المنشور الصريح لان القاعدة تقول لا اجتهد مع النص وبالتالي لا يجوز للنياحة أن تعتد بالتفسير المغلوط الذي ورد على لسان أحد شهود الإثبات والذي زعم فيه أنه المنشور يقرر وضع 4 طفايات فى القاطرة بالإضافة الى طفايات العربات هذا التفسير لا يستقيم أبداً مع واقع الحال فى الهيئة والعجز الخطير فى الطفايات الذي تعاني منه ... والشاهد الذي أدلى بهذا التفسير المغلوط هو المهندس/ محمد عرفه ولا يمكن الاعتداد بكلامه ولا بتفسيره للمنشور لأنه لم يتسلم عمله كرئيس هيئة الا فى 2002/4/1 أى بعد صدور المنشور بسنتين وخمس شهور .

وسيادته قبل ذلك كان متفرغ كمستشار لوزير النقل وقال لنا بعزيمة لسانه صد20 ... أمام حضراتكم:

(كنت منقطع الصلة بالسكك الحديد) ... " ما دمت منقطع الصلة بالسكة الحديد فأنت لست مؤهلاً لتفسير المنشورات والتعليمات التى تصدرها هيئة السكة الحديد " .

مما تقدم يتضح سيدي الرئيس انه طبقاً لنظام تأمين القطارات المعمول به منذ 1999/10/30 فكل المطلوب من القطار 832 لاعتباره مستعداً للتحرك هو أن تتوفر فيه 4 طفايات فى عهدة السائق .

النياحة حاولت التدليل على أن منشور 1999/10/30 لم يلغى وجوب وجود طفايات فى العربات وإنما هو مجرد أضاف 4 طفايات جديدة فى القاطرة بان المعايينات التى أجريت فى قطار الحادث بعد عودته من أسوان وفى قطار مماثل اثبت وجود بعض الطفايات فى العربات وأنا بأقول للنياحة ... أسف .

لأنه هذه المعايينات كلها تمت بعض وقوع الحادث وان وضع طفايات فى العربات تم بعد وقوع الحادث، أما من 1999/10/30 حتى 2002/2/20 فطبقاً لنظام التأمين المستحدث ... غير مسموح بوجود طفايات فى العربات وشاهدي على ما أقول العبارة البالغة الدلالة التى وردت على لسان رئيس الهيئة الحالي أمام الهيئة الموقرة فى محضر المعاينة صد17 يقول رئيس الهيئة:

(انه بعد الحادث تم تعميم الطفايات فى جميع القطارات) يبقى بمفهوم المخالفة قبل وقوع الحادث مكانش فيه تعميم للطفايات فى العربات .

أخلص من كل ما تقدم بأنه طبقاً لنظام تأمين القطارات المستحدث والمعمول به منذ 1999/10/30 فكل ما تطلبه التعليمات لاعتبار قطار فى حالة استعداد التحرك هو توافر 4 طفايات فى عهدة السائق والمتهمان الأول

والثاني التزاما حرفيا بهذا النظام الجديد وتحقيقا أن القطار مستوفى وتحققا من توافر الطفايات الأربعة فى القاطرة وبالتالي فأنا توقيعهما على دفتر استعداد القطار لا يصح اعتباره تغييرا للحقيقة فالحقيقة التى يحاسب المتهمان على توافرها فى القطار هي توافر ما يستلزمه المنشور الملزم من طفايات لان الجهة التى أصدرت المنشور وهى جهاز الأمن الوقائي هي المنوط بها حماية القطارات من الحريق وبالتالي فان كلامها فى شأن طريقة هذا التأمين هو عنوان الحقيقة، ورغم أن الدفاع قد وصف هذا المنشور بأنه شاذ ونشاذ لأنه يشذ عن أحكام اللائحة.

ورغم أن الوزير السابق وصف المنشور بأنه غير منطقي فلا بشذوذ المنشور ولا بعدم منطقيته يفقد المنشور إلزاميته ويظل المنشور واجب التنفيذ الى أن يصدر حكم قضائي بإلغائه أو يصدر قرار جديد من الهيئة لسحبه أو بقبوله لان القانون أو اللائحة لا يملكان قوة ناسخة للتعليمات الواردة فى المنشور .

ولا يملك أي مرؤوس أن يخول لنفسه ممارسة حق الفيتو ضد أى تعليمات ملزمة تصدرها جهة رئاسية بحجة مخالفتها للقانون ولا يملك أي مرؤوس أن يحاكم القرارات الرئاسية للتحقق من مطابقتها للقانون قبل تنفيذها، ولو سمحنا للمرؤوس بذلك لعمت الفوضى فى الجهاز الإداري والمنشور لم يصدر من خلف ظهر إدارة الهيئة وظل ساري المفعول ومطبقا من 1999/10/30 حتى تاريخ وقوع الحادث دون أن يصدر أي قرار من الهيئة بإلغائه وبوقف العمل به.

القانون يلزم النيابة العامة بأن تقيم الدليل على إن قطار الحادث خرج من ورشة الغاطس مفتقدنا متطلبات المنشور أي بدون 4 طفايات فى القاطرة.

فان النيابة لم تقدم هذا الدليل بل على العكس فان تحقيقاتها تقدم لنا الدليل على توافر الطفايات الأربعة المطلوب توافرها.

يقول السائق منصور يوسف صد1080: (أنا كنت مسئول عن الجرار وتأكدت أنه موجود به أربعة طفايات).

ويقول مساعد السائق اشرف عزيز صد1082

س:- هل تم استخدام تلك الطفايات وقت الحادث؟

ج:- أيو تم استخدام الأربعة بالكامل. أذن لا محل للجدل حول توافر الطفايات المطلوبة وفقا لتعليمات الهيئة ... توافرها من حيث الكم. لكن يظل السؤال ... وهل تحقق توافر الطفايات من حيث الكيف؟ أي هل كانت الطفايات الأربعة المتوفرة فع

طفايات الأربعة ملقاة على جانبي القطار لأنه من الطبيعي أنه بعد استخدام الطفايات لغاية ما خلصت أن يلقي بها على الأرض. لو إن النيابة انتقلت الى موقع الحادث والتقطت الطفايات الفارغة لتحققت من توفر تاريخ الصلاحية عليها.

أمال النيابة بتستند الى ماذا للتدليل على أن أجهزة الإطفاء الخاصة بقطار الحادث كانت فاقدة الصلاحية

. تقرير اللجنة الفنية؟

. أقوال المصابين؟

. المعاينات التى تمت للعربات المحروقة؟

. المعاينات التى تمت للعربات السليمة بعد العودة من أسوان؟

. القطارات المماثلة التى تمت معاينتها على سبيل الشيشنى؟

كل هذا لا يجدي أيها السادة فى الدليل على أدنه المتهم الأول والثاني بتهمة تغير الحقيقة.

1. تقرير اللجنة لا يصلح دليل إدانة بالنسبة للمتهم الأول والثاني فى جريمة التزوير

لان المحكمة الموقرة لما سألت الدكتور/ بولس سلامة سؤالاً بالغ الأهمية نصه

س:- على سبيل التخصيص هناك دفتر حركة 80 ثبت فيه سلامة القطار وأجزائه واستعداده لرحلة من فرامل وزيت ومياه وطفائيات فهل تطرقت اللجنة لهذه الجزئية وعلمت كيف يتم مراجعة ذلك؟
هذا السؤال مؤداه إن المحكمة الموقرة إرادة أن تتبين إلى اللجنة هل أعمال الصيانة المثبتة في دفتر استعداد القطارات والموقع عليه من المتهمين مطابقة للحقيقة أما مغايرة الحقيقة علشان يكون فيه تزوير أو لا يكون فيه تزوير .
وإذا بالجنة الفنية الموقرة يقول لنا رئيسها (اللجنة تطرقت الى الفنيات وليس للأعمال الإدارية).
يبقى فى خصوص فى جريمة التزوير لا يجتح علينا بهذا التقرير.

2. أقوال المصابين الى أجمعه على أنهم شاهدوا طفايات فى القطار

هذه الأقوال لا تصلح دليلا لإدانة المتهمين بتغيير الحقيقة

أ- لأن الركاب أصلا لا يدخلون الجرار ... وبالتالي لا تصلح أقوالهم شهادة على خلو الجرار من الطفايات الأربعة.

ب- لأن الركاب فى قطار الحادث المتفحم بالركاب كان مهمهم الأول والأخير أن يدخلوا فى صراع عنيف فيما بينهم من أجل الصعود للقطار والاستقرار فى أقرب موطن مقدم، ومن غير المتصور إن الركاب ينشغلوا بالنميمة على الطفايات والتحقق من وجودها أو عدم وجودها.

ج- الركاب خلال فترة سير القطار لا يملكون ترف التنقل بين عربات القطار لاكتشاف عدم وجود الطفايات.
د- بعد انقطاع التيار الكهربائي و اشتعال الحريق لا يتصور إن أى راكب في غمار الفوضى التي حدثت استطاع أن يلاحظ عدم وجود الطفايات.

المعاينات :

أ . بالنسبة للعربات المحترقة ... فإن خلوها من الطفايات أمر منطقي طبقا للتعليمات الواردة فى المنشور والتي نزعت الطفايات من العربات وحصرتها داخل الجرار .

ومع ذلك فليس فى الأوراق دليل فني يقطع بان العربات المحترقة كانت خالية من الطفايات ... ولم تقم اللجنة برفع الآثار التي فى العربة للتحقق مما اذا كانت تتضمن بقايا طفايات من عدمه.

ب . بالنسبة العربات السليمة معاينتها بعد ذهابها الى أسوان وعودتها من أسوان وإجراء صيانتها فى ورش أسوان لا يستقيم معه اعتبار حالة العربات فى لحظة معاينتها مطابقة لحالات العربات فى لحظة وقوع الحادث.

خاصة

وقد أضيفت عربات جديدة فى المنيا واجريت أعمال صيانة العربات فى ورش أسوان بحيث تسأل هذه الورشة عن إي قصور فى محتويات العربات ومن المحتمل أخيرا أن تكون العربات السريعة فى رحلة الذهاب والإياب وما أطولها ... قد تعرضت لوقائع سرقة للطفايات وما أكثرها.

1. هذا عن التزوير فماذا عن تهمة الإهمال

بالرجوع الى البند ثانيا من أمر الإحالة الذي تتهم فيه النيابة جميع المتهمين بالقتل والإصابة الخطأ عن طريق الإهمال وعدم مراعاة القوانين.

نجد إن النيابة حددت صور الإهمال وعدم مراعاة القوانين بالنسبة لكل من المتهمين فطاقم القطار مثلا تمثل الإهمال بالنسبة لهم فى عدم التصدي للزحام وعدم التأكد من صلاحية وسائل الإطفاء أما المتهم الأول والثاني فلم ينسب إليهما فى البند ثانيا أي فعل من أفعال الإهمال سوى السماح بتحريك القطار بعد التزوير فى سجل استعداد القطارات فإذا انهارت

تهمة التزوير المنسوبة إليهما انهارت تهمة بالتبعية تهمة الإهمال، واستأذنكم في أن أضيف في شأن الإهمال نقطة بالغة الأهمية بالنسبة للمتهم الأول والثاني والثامن تحدد حدود مسؤوليتهم عن أعمال الصيانة.

المتهمون الثلاثة يشغلون وظائف إشرافية إي انهما يشرفون على مجموعة من المرؤوسين العاملين في حرف مختلفة وكل حرفه مسئولة عن أداء أعمال الصيانة الخاصة بها ويعطى تمام عن شغلها أما المتهمون فمنهم مجرد الأشراف العام وليس الحلول محل مرؤوسيه في أداء أعمالهم.

ولقد ارست المحكمة الإدارية العليا في أحكامها الصادرة في شأن تأديب العاملين معايير مهمة لتحديد مسؤولية شاغل الوظيفة الإشرافية عن إعمال مرؤوسيه وقالت المحكمة الإدارية العليا في أحكامها الآتي:

" تحديد مسؤولية صاحب الوظيفة الإشرافية ليس معناه تحميله كل المخالفات التي تقع في أعمال التنفيذ التي تتم بمعرفة المرؤوسين خاصة ما قد يقع منهم من تراخي في التنفيذ أو التنفيذ بما لا يتفق والتعليمات أساس ذلك انه ليس مطلوباً من الرئيس أن يحل محل كل مرؤوس في أداء واجباته لتعارض ذلك مع طبيعة العمل الإداري ولاستحالة الحلول الكاملة 2815 لسنة 33 ق 1988/11/12 التأديب في الوظيفة العامة المشار د/ محمد ماهر أبو العنين ص334 "

ص337 التزام الرئيس الإداري بمتابعة أعمال معاونيه وإن كان يقتضي مراقبة ما يقوم به كل منهم من إنجاز إلا انه لا يتطلب أن يعمل على الإحاطة بكل دقائق العمل اليومي لكل منهم خاصة اذا كان له إشراف عام على أعمال فنية يستغرق الجانب الأكبر من القمامة .

(وإذا كان المشرع السماوي لا يكلف نفساً إلا وسعها فإن المشرع الوضعي لا يحمل العامل بما يخرج عن حدود إمكانياته وظفايات في ضوء ظروف العمل واعتبارات) " طعن 985 لسنة 33 1990/4/28 .

2. عدم جواز تحميل المتهمين الأول والثاني مسؤولية تردى أوضاع ورش أبو غاطس

ورش السكك الحديدية جميعها تعاني من تراث متراكم من النواقص على مدار سنوات وعقود. وقد أدلى وزير النقل بتصريح لجريدة المصور بعد الحادث مباشرة يعتبر شهادة نفى لصالح المتهمين الأول والثاني قالت له المصور: " نريد شهادة من وزير النقل عن حالة ورش السكة الحديد" فاجاب:

(الورش بها سلبات كبيرة وكثيرة جدا ... هناك ورش عمرها اكثر من 50-60 عاما والعمل فيها لا يتماشى مع النظم الحديثة).

يقول لنا المهندس/ محمد عبد المجيد رمضان مدير عام ورش السكك الحديد بابي غاطس في حديث مع الأهالي (الهيئة شهدت نقصا شديدا في الاعتمادات الحالية خلال العامين الماضيين، كنا نقوم بالصيانة على قدر المتاح لنا وإزاء هذه الأوضاع المزرية للهيئة والورش لا يجوز محاسبة المتهمين).

ويقول الدكتور/ عبد الرؤوف مهدى في رسالته "المسؤولية الجنائية عن الجرائم الاقتصادية ط76 ص429" (يجب أولا فحص ما اذا كان المرؤوس لديه الإمكانيات التي تتيج له احترام اللائحة فبصفه عامه اذا كان أحكام اللائحة يفرض الارتباط بمصاريف ورؤوس أموال فمسؤولية المرؤوس تستبعد).

فإذا تعلق الأمر مثلا بتشغيل اله أصبحت حالتها خطره، وليست متوافقه مع قواعد الأمان، لا يمكن مساءلة المرؤوس عنها.

3- هل يتحمل المتهمان الأول والثاني مسؤولية حورية الصيانة

أبدا ... فالمسؤولية الكاملة عن ذلك تقع أولا وأخيرا على نظم الهيئة وشرطة النقل

أولا:- لأن الهيئة أضفت الشرعية على تدفق الركاب على الورش والتكدس داخل العربات أثناء تواجد القطارات في الورش الأمر الذي يعيق أي صيانة جديدة ولقد سجلت لجنة تقصى الحقائق بمجلس الشعب في تقريرها ص18 بحق انه لا بد أن

تشير اللجنة الى القصور الذي كان يتسم به عمل الشرطة قبل وقوع الحادث فجميع اللوائح تمنع دخول المواطنين الى الاحواش ولا عذر إطلاقا في أن إدارة السكة الحديد وافقت على ذلك سنة 1978 حيث أن هذه المخالفة الخطيرة تعوق إتمام عمليات الكشف والصيانة على عربات القطار .

ومذكرة النيابة العامة بنتائج التحقيقات ذاتها ص 1620 تضمنت حيثيات براءة المتهمين الأول والثاني عندما علقت على تكس الركاب في القطار داخل الورش قائلا:-

حورية الصيانة:- مذكرة النيابة ص 1620

(تعكس هذه الزيادة صورية عمليات الصيانة الشكلية التي أثبتت التحقيقات أنها لم تجر لهذا القطار ولم تكن لتجرى في ظل هذه الفوضى السائدة في هذا المرفق).

من جهة أخرى فان الهيئة مسئولة عن حورية الصيانة لأنها لا توفر للورش الأيدي العاملة الكافية لإجراء صيانة حقيقية للعدد الهائل من القطارات التي تدخل الورش يوميا لأجراء أعمال الصيانة اليومية.

وأشار رئيس اللجنة الفنية د/ بولس سلامة في شهادته أمام المحكمة الموقرة ص 68 الى دخول 1200 قطار للورشة بصورة يومية الأمر الذي يؤدي الى أن يتضح المراجعة دفترية.

والصيانة ليست خاصة على الهيئة بل هو أمر مسلم به ولذلك عندما سئل المهندس عيد عبد القادر في تحقيقات النيابة ص 1180:

س:- ما هي الكيفية التي يتم بها أذن إجراء الصيانة بعربات القطار حال استقلال الركاب لها وتواجدهم بالفعل أثناء قيام العاملين بإجراء الصيانة؟

ج:- هي أعمال الصيانة تتم في الوقت ده بقدر الإمكان وبقدر الإمكان معناها بالدقة على ما قسم يعنى تسديد خانات وتسجل لجنة تقصى الحقائق بمجلس الشعب هذه الحقيقة.

تقرير لجنة تقصى الحقائق ص 20:

(تلاحظ اللجنة أن أسلوب العمل في الورش لا يمكن الا أن يكون إكمالا لأوراق دون أن يعبر عن عمل حقيقي قد تم بالفعل ومثال ذلك ما يتم في الكشف عن القطارات قبل رحيلها حيث يتم الكشف في ورش أبو غاطس في ورديات يقوم الوردية الواحدة بالكشف على مئات العربات قبل قيامها برحلتها بأسلوب لا يوحي بان ذلك يمكن أحد ممن يقومون بالكشف من إجراء الكشف الحقيقي في هذه العربات ويخفي في طياته إهمالا استثنى حتى اصبح القاعدة.

بالنسبة للمتهمين من الثالث الى السابع

الملاحظات الإضافية التي أود أن أذكرها تخلص في الآتي:.

1. ما هي حدود أفعال الإهمال المنسوبة للمتهمين

أمر الإحالة ينسب للمتهمين.

. القعود عن اتخاذ إجراءات للحد من زيادة الركاب.

. التقاعد عن التأكد من صلاحية وسائل الإطفاء.

. عدم استخدام فرامل الطوارئ.

أذن النيابة العامة لا تتهمنا بالقعود عن استخدام وسائل الإطفاء، إذن النيابة العامة تسلم ضمنا بأنه طبقا

للمنشور 1999/10/30 لم تعد هناك طفايات في العربات وإنما كل الطفايات في القاطرة وأتساءل لو أن

مسئولية طاقم القطار تنحصر في عربات القطار ... ولا تمتد الى القاطرة فكيف تؤخذنا النيابة على عدم التأكد

من صلاحية وسائل الإطفاء التي لا وجود لها في العربات، التأكد من صلاحية وسائل الإطفاء التي في القاطرة هي مسئولية سائق القطار عند تسلمه الطفايات الأربعة العهدة.

2-حول مسئولية طاقم القطار عن الزحام

افاض الزملاء في تنفيذ هذا الاتهام وأريد أن اضيف انه فضلا عن خلو لوائح الهيئة من أي نص يلزم رئيس القطار أو طاقم القطار باتخاذ أي إجراء للحد من زيادة الركاب قبل تحرك القطار .

فهناك نص واضح وصريح يحدد حدود مسئولية القطار في حالة وجود تكديس من الركاب .

فالمادة 76 من الملحق العام سنة 80 تحدد هذه المسئولية وتقتصرها على الآتي على سبيل الحصر:

(أن يقدم تقريراً من أربعة صور عقب كل رحلة يثبت فيها ملاحظته المكشوفة وكذلك حالة الزحام في المراحل

السفيرية). أدى كل واجبات رئيس القطار في حالة التكدس ويكفي في الدليل على براءة ممدوح من تهمة

الزحام ما أشارت إليه مذكرة النيابة من أنه ليست لدى هيئة السكك الحديد تعليمات واضحة بشأن كثافة عدد

الركاب ومن ثم فالقاعدة المعمول بها هي انه لا يجوز منع أي ركب من استقلال القطار طالما سدد الأجرة

المستحقة من لما النيابة اعتبرت الزحام قاعدة من قواعد العمل في الهيئة هل يملك المتهم ممدوح خرق القاعدة

؟؟ لو أنه فعلها لاتهم بتخريب وإدانة من اتباع تنظيم القاعدة ؟

3. النيابة في اتهام المتهم الثالث بعدم التصدي للزحام تخالف الدستور مخالفة صريحة

لأنها لا تطلب معاقبة المتهم استنادا الى نص تشريعي وانما تطلب معاقبة المتهم استنادا الى المنطق السليم فيبعد

أن سلمت النيابة العامة في مذكرتها ص 1615 بأنه:

" ليس لدى الهيئة تعليمات واضحة بشأن كثافة عدد الركاب في عربات الدرجتين الثانية والثالثة ومن ثم

فالقاعدة المعمول بها هي إنه لا يجوز منع أي راكب من استقلال القطار طالما انه سدد الأجرة المستحقة "

عادت وقالت بان هذه القاعدة

(لا يمكن بحال أن تتفق مع المنطق السليم الذي يوجب الا يزيد عدد ركاب العربة عن الحد الذي يحول دون

إمكانية استخدام أدواتها، أكرر أعمال العمل موش أعمال النص وأعمال العقل يفضي الى قاعدة وان لم تتقرر

بلوائح أو تعليمات مكتوبة الا أنها تتفق مع طبائع الأمور وهي إن الزيادة المسموح بها لا بد وان تكون دائما

هي الزيادة المقبولة أو المعقولة التي تقدر في حدود 50% من عدد المقاعد).

والنيابة العامة بهذا القول تجدد في الفكر الجنائي تحديدا بالغ الخطورة لان من شأنه منح الدستور أجازه

مفتوحة وتعطيل نص المادة 66 منه التي تقول:

(لا جريمة ولا عقوبة الا بناء على قانون بعبارة أخرى لا عقوبة الا بناء على أعمال نص لا أعمال العقل).

ويقول في هذه الشأن أستاذ أساتذة القانون الجنائي الدكتور/ على رائد: في كتابه قانون العقوبات القسم العام:

(ما لم يوجد نص يجرم فعلاً أو تصرفاً فلا جريمة ولا عقاب وانما يكون هذا الفعل أو التصرف مباحاً ولا

عقاب عليه ومن ثم لا يجوز للقاضي مهما كان التصرف مستهيناً أو معيباً أن ينزل أي عقاب بمرتكبه بل

يتعين عليه أن يقضى بالبراءة اذا ما عرض عليه الأمر).

4. هل كان المتهم الثالث مطالباً بإبلاغ ناظر المحطة بحالة التكدس ليتخذ إجراءات للحد

منها؟

المحقق في أسئلته لممدوح اخذ عليه عدم إبلاغ ناظر المحطة بحالة التكدس ليعالج الناظر هذه الحالة.

والدفاع من قبلي أوضح لعدالة المحكمة انه كل وسائل معالجة التكدس في قطار الحادث كانت قد اتخذت لتسير

قطارات إضافية وزيادة عربات القطار الى 16، وأضيف الى ذلك: إن ممدوح لم يكن بحاجة الى إبلاغ ناظر المحطة بالأمر بسبب بسيط.

وهو انه ناظر المحطة كان واقف جنب ممدوح على الرصيف وكتفه في كتفه عندما هل القطار بإتقاله البشرية من الورشة.

والهيئة الموقرة سالت محمد أبو النصر رشيد ناظر المحطة ص31

س:- ما هي حالة القطار عندما وصل من ورشة أبو غاطس؟

فأجاب بعظمة لسانه

ج:- كان فيه زحام شديد جدا

أذن ناظر المحطة لم يكن بحاجة الى إبلاغ

5. حول مسئولية رئيس القطار عن التحقق من صلاحية الطفايات

تنص المادة 77 من الملحق العام: (على انه من واجب رئيس القطار التأكد قبل قيام القطار من محطة

الابتدائية من وجود 3 طفايات حريق على الأقل بعربات القطار مستعدة وصالحة للعمال).

واتهام النيابة للمتهم الثالث بمخالفة هذه المادة مردود عليه بالآتي:

أ- المتهم الثالث ليس رئيس قطار وانما هو مجرد اقدم كمساعد فى القطار وبالتالي فهو غير مخاطب أصلا بهذه المادة.

ب. إن هذه المادة أصبحت غير ذات موضوع فى ظل النظام الجديد لتأمين القطارات ضد الحريق الذي نزع الطفايات أصلا من عربات القطار.

6. المتهم الثالث لا يسأل عن دخول الممنوعات مع الركاب الى عربات القطار

1. لان رئيس القطار وأعضاء طاقم القطار لا يستقلون القطار من حوش أبو غاطس، ده يبقى واقف على رصيف المحطة فى انتظار القطار، والقطار يأتي له من الورش محملا بإتقاله البشرية وبالأمتعة الخاصة بالركاب بكل ما فيها من مسموحات وممنوعات.

2. رئيس القطار بني آدم إنسان له عينان لا اكثر ... ولا اقل ... فكيف نطالبه ونحاسبه اذا تسلل راكب الى القطار بممنوعات والقطار مكون من 16 عربة وكل عربة لها بابين يراقب مين ولا مين.

3. ركاب القطار الى حيركبو من على رصيف دول الى قطعوا تذاكرهم من شباك التذاكر يعنى ال 23 راكب قلبي الحيلة أما ال 3000 راكب المدققين الملحاحين الى دفعوا إتاوة اللوح فدخل راكبين بأمتعتهم من الغاطس.

4. وأخيرا فلا رئيس القطار ولا كمسارية القطار لهم صفة الضبطية القضائية التى تؤهلهم للتصدى للراكب وتفتيشه ومنعه من استقلال القطار وبحوزته ممنوعات.

والمادة 5 من الملحق العام للقرارات حددت على سبيل الحصر:

(إن العاملين بالهيئة المخول لهم سلطة قضائية هم 5 طوائف ليس من بينهم لا رئيس القطار ولا طاقم القطار).

أخير سيتضح بجلاء من المادة 74 من الملحق العام التى تحدد اختصاصات الإدارة العامة لشرطة النقل،

أذن أن الشرطة هي المسئولة وليس طاقم القطار بالتصدي لمخالفة حمل ممنوعات، اذا تقول المادة:

(تقوم الإدارة العامة لشرطة النقل والمواصلات وأقسامها بترتيب مفاجآت لقطارات الركاب والبضائع للتأكد من تنفيذ

القوانين واللوائح والقرارات والتعليمات ومعاونة خدمة القطار فى وسط المخالفات، وعلى هذه القوات وقوات

المطاردة وتنمية الإيراد وقوات النقط المستقرة التى تعين بالقطارات تسليم المخالفين لكمسارية القطارات لاتخاذ الإجراءات اللازمة نحو تسليم المخالفين على قسائم المخالفات لأول محطة يقف فيها هذه القطارات). يبقى مش طاقم القطار الذي يسلم للشرطة المخالف ... ده الشرطة التى تضبط المخالف وتسلمه لطاقم القطار ليتخذ الإجراءات الأزيمة لتسليمه لأقرب محضر على قسيمة من قسائم المخالفات. وأخيرا لا أجد ما اختتم به دفاعي عن طاقم القطار افصل من إجابة المهندس/ يحيى عبد القادر على سؤال المحكمة الموقرة

س:- هل كان فى إمكانية خدم القطار أن يفعلوا شيئا ولم يفعلوا؟

" حرصت المحكمة الموقرة على تبين مسؤولية الطاقم مما جميعه "

(يعنى سؤال، مما جميعه)

وجاءت الإجابة (مما جميعه أيضا).

أجاب المهندس يحيى

ج:- فى ظل هذا الزحام لا.

وهذه الإجابة الجامعة المانعة نافية لأية مسؤولية جنائية بالنسبة للمتهمين من الثالث الى السابع.

كلمة أخيره حول المتهم الثامن

أريد بالنسبة لهذا المتهم أن أتناول نقطتين:-

الأولى التأكيد والتشديد ... على إن المتهم الثامن بحكم وظيفته ليس مسئولا عن أعمال الصيانة المباشرة لأي قطار ولا عمره يشوف قطر أو يعاين قطر أو يفتش على قطر ليكتشف النواقص فى الصيانة المباشرة للقطارات دى مسؤولية الورديات بما فى ذلك تركيب الطفايات وحصر التوالف واستبدالها.

وأعمال الصيانة للقطار 832 تمت فى الفترة المسائية.

فى حين المتهم الثامن يباشر عمله اليومي خلال الفترة الصباحية فقط.

وتتحصر مسؤولية المتهم الثامن فى مباشرة الإشراف على أعمال صيانة وتجهيز الطفايات التى تساق اليها لأجراء أعمال صيانة فيها.

وأخيرا عدالة المحكمة سألت المهندس/ احمد يوسف سؤالاً له وجهاته:

س:- أليس من صميم الدفاع المدني التحقق من سلامة الطفايات الموجودة فى القطار 832؟

بالطبع ... وربما بالقطع فمطبقا التحقق من ذلك يعتبر من صميم الدفاع المدني.

لكن لا يجيب لأ

مفيش أي نص لاثحي أو تعليمات تلزم المتهم الثامن بوصفه المشرف على الدفاع المدني انه ينزل الى كل قطار ويتحقق بنفسه إن الطفايات الموجودة فى القطار سليمة.

لقد حاولت سيدي الرئيس أن أجد إشارة واحدة فى الملحق العام المكون من 209 صفحة ... إشارة واحدة للدفاع المدني ومسؤوليات الدفاع المدني وواجبات الدفاع المدني رغم الأهمية القصوى لمهام الدفاع المدني.

ومع ذلك سيدي الرئيس:

فهناك نقطة أولية يجب أن نتحقق وان نقيم النيابة الدليل على توافرها ... قبل أن نحاسب المتهم الثاني على عدم سلامة طفايات القطار 832 باعتباره مشرفا على الدفاع المدني هذه النقطة الأولية هي أن يقوم الدليل ... على إن الطفايات الأربعة التى كانت موجودة فى قاطرة القطار 832 تحديدا غير سليمة.

لان المتهم من الثامن الى الحادي عشر ... مش مسئولين عن سلامة كل طفايات هيئة السكة الحديد.
ولا يحاكمون اليوم بتهمة عدم التأكد من سلامة كل طفايات هيئة السكة الحديد.
نحن نحاسب اليوم.
ونحن نخاطب اليوم.

بتهمة

النقاعس عن تزويد القطار 632 بالعدد الكافي من أجهزة إطفاء الحريق الصالحة للاستعمال.
ومن حق الدفاع أن يتساءل ما دليلك بإثبات على إن الطفايات الأربعة التي كانت متواجدة في القاطرة لحظة الحادث لم تكن سليمة وصالحة للاستعمال.
متقوليش النيابة نفت للجنة الفنية إن الطفايتين الموجدتين في القطار العائد من أسوان وجد فيها طفاية غير صالحة. أسف
المتهمون من 8 . 11 لا علاقة لهم بالطفايتين دول ولا دليل في الأوراق انهم من بين الطفايات التي زود المتهمون بها
القطار 632 قبل تحركه من الغاطس.
تشوف النيابة بقى كيف وصلت الطفايتين دول للقطار هل كانت داخل العربات التي أضيفت في المنيا أو أضيفت أثناء
أعمال الصيانة في ورش أسوان.

سيدي الرئيس ... حضرات المستشارين

معذرة ... والف معذرة ... لو كنت قد نكثت بالوعد وأطلت.
بل أخشى أن أكون قد أثقلت وأمللت.
واسمحو لي في الختام ... أن أسجل باسم هيئة الدفاع
لا كلمة شكر للهيئة الموقرة فمن غير الجائز توجيه الشكر للقضاء .
وانما كلمة إغزاز واعتزاز بسعة الصدر التي لمسناها طوال تداول القضية.
وبالحرص الذي لا حدود له على التدقيق والتحقيق في كل صغيرة وكبيرة في هذه الدعوى .
سعيًا للتوصل الى الحقيقة الغائبة في أعماق الأوراق.
وإذا كانت بلادنا . مبلية بترزية القوانين يفصلونها على هوى الحاكم.
فهي مليئة أيضا بترزية القضايا ... يفصلونها ضد الأبرياء ويزحمون بها ساحات المحاكم.
ويدفعون فيها الى قفص الاتهام بالضحايا الأبرياء لافتداء الجناة الحقيقيين.
أن الدفاع يدرك كل الإدراك ... أن مسئوليتكم في هذه القضية خطيرة وكبيرة.
لكنه يثق كل الثقة في أن عدلكم سيظل هو الأكبر .
ولذلك فان شعبنا بأسره داخل هذه القاعة ... وخارج هذه القاعة ... يترقب حكمكم.
ويتوقع أن يكون رادعا كما تطلب النيابة ولكن ليس ضد هؤلاء المقحمين في القضية وانما ضد المغيبين عنها كما نناشدكم
أن يطوى حكمكم العادل صفحات حمله التشهير والتشويه والتلفيق التي يتعرض لها المتهمون منذ مطلع التحقيق والتي تردد
صداها حتى داخل هذه القاعة عندما وجهت الى المتهمين ابشع النعوت .
فردوا اعتبار هؤلاء الأبرياء وإكشفوا في حكمكم عن المسؤولين الحقيقيين عن أرواح ودماء شهداء الحادثة الكارثة .