

باسم الشعب

محكمة جنايات الجيزة

المشكلة علنا برئاسة المستشار/ سعد عبد الواحد

وحضور السيدين الأستاذين: جلال عبد الرحيم، مجدى حسين

المستشارين بمحكمة استئناف القاهرة

والسيد/ محمد حمدي رئيس النيابة والسيد/ محمد عبد العزيز أمين سر المحكمة

أصدرت الحكم الآتي:

فى قضية النيابة العامة رقم 2816 سنة 2002 سنة 598 سنة 2002 م كلى)

1. على محمد على عامر 47 سنة مهندس ميكانيكي - بورش أبى غاطس

2. محمد أحمد إبراهيم متولي 57 سنة ملاحظ وردية بورش أبى غاطس

3. ممدوح حسن عبد الرحيم 53 سنة رئيس القطار .

4. فتحي راشد شحاته زيد 49 سنة مشرف .

5. شعبان فولى سالم عبد العاطى 48 سنة مشرف .

6. محمد محمود بلال عبد الله 52 سنة مشرف .

7. جمعة محمد على حسانين 48 سنة مشرف .

8. أحمد يوسف إبراهيم على 45 سنة مهندس الصندوق بالعربات العادية والمشرف على قسم الدفاع المدني بورش أبو غاطس .

9. أمين محفوظ عفيفى محمد 59 سنة رئيس قسم الدفاع المدني بورش أبى غاطس .

10. محمود محمد إبراهيم الطويل 57 سنة أسطى الطفايات بورش أبى غاطس .

11. صابر إبراهيم عبد الرازق حبيب 43 سنة مسنول الطفايات .

حضر المتهمون جميعا ومعهم للدفاع الأستاذة/ فاروق المحلاوى - المحامى الموكل عن المتهم الأول والثاني، والثامن والتاسع، والعاشر والحادى عشر - وحضر عنهم أيضا الأستاذة/ ثروت عامر، بهاء عبد الخالق وحضر الأستاذ/ أحمد نبيل الهلالي - المحامى عن جميع المتهمين موكلا وحضر الأستاذ/ خلف الله ربيع الخليلي - المحامى للدفاع عن جميع المتهمين وقدم تقويض صادرين النقابة العامة للعاملين بالسكك الحديدية وحضر الأستاذان، نبيل طاهر حجازي، محمد عبد الرحمن البرعى - عن المتهمين - الثالث والرابع والخامس والسادس والسابع وحضر من النقابة العامة للدفاع عن جميع المتهمين كلا من الأستاذة/ أحمد نبيل الهلالي، أحمد يسرى، سعيد الفار/ أحمد كامل عواد، خلف الخليلي/ ربيع راشد، محمود المحلاوى، حمدى الأسيوطى، جمال عبد العزيز صفاء زكى مراد/ يوسف عبد العال، وماجدة فتحى، أمين الحمراوى، ثروت محمد عامر، بهاء عبد الخالق عمر، رضا مرعى، طارق عبد العال، أحمد سيف الإسلام حمد، خالد على عمر وكلهم وحضر الأستاذ / شافعى - المحامى عن المدعى بالحق المدنى مختار على مهدى- وادعى مدينا عما فقد من أموال تقدر بحوالي اثنين مليون جنيه ومائة ألف جنيه قبل السيد/ وزير النقل والمواصلات ورئيس هيئة سكك حديد مصر والمتهمون الحاضرين بالجلسة بطريق التضامن فيما بينهم مجتمعين أو منفردين وسدد رسم الدعوى المدنية.

اتهمت النيابة العامة المتهمين المذكورين انهم فى يومى 19، 20/2/2002 بدائرة قسم شرطة الأزبكية ومركز شرطة العياط بمحافظتي

القاهرة والجيزة.

أولاً: المتهمان الأول والثاني:

بصفتهما موظفين عموميين "مهندس وملاحظ الصيانة بورش أبى غاطس بالهيئة القومية لسكك حديد مصر . ارتكبا تزويراً فى محرر رسمي هو سجل إستعداد القطارات بجعلها واقعة مزورة فى صورة واقعية صحيحة مع علمهما بتزويرها بأن أثبتنا فيه خلافا للحقيقة صلاحية القطار رقم 832 المتجه من القاهرة إلى أسوان للتحرك واستيفائه لوسائل الرقابة من الحريق وذلك على النحو المبين

بالتحقيقات

ثانياً: المتهمون جميعاً:

1- تسببوا بخطئهم فى وفاة 361 شخصاً من ركاب القطار رقم 832 المتجه من القاهرة إلى أسوان وكان ذلك ناشئاً عن إهمالهم وعدم مراعاتهم للقوانين والقرارات واللوائح بأن تقاعس المتهمون من الثامن ، حتى الأخير عن تزويد ذلك القطار بالعدد الكافي من أجهزة أطفاء الحريق والتأكد من صلاحية الموجود به منها وسمح الأول والثاني بتحريك القطار بعد أن أثبتنا بسجل إستعداد القطارات - خلافا للحقيقة - صلاحية السير رغم عدم استيفائه لوسائل الأطفاء المشار إليها بينما قعد المتهمون من الثالث حتى السابع عن اتخاذ الإجراءات التي تقتضيها طبيعة عملهم فى الحد من زيادة عدد الركاب الذين اقترب عددهم من الأربعة آلاف راكب تكسدت بهم عربات القطار - والتأكد من صلاحية وسائل أطفاء الحريق الذى نشب من جراء إشعال مصدر ذو لهب وحال تكسد الركاب دون استخدام أى من المتهمين لفرامل الطوارئ فاستمر القطار فى سيره مشتتلاً ما يقرب من خمس عشرة دقيقة مم ساهم فى سرعة انتشار النيران فى عرباته وقد تضافت أخطائهم سالفه الذكر فى التسبب فى إصابة المجني عليهم بالإصابات الواردة بالتقارير الطبية الشرعية والتي أودت بحياتهم على النحو المبين بالتحقيقات

2- تسببوا بخطئهم فى إصابة 66 من ركاب القطار سالف الذكر وكان ذلك ناشئاً عن إهمالهم وعدم مراعاتهم للقوانين والقرارات واللوائح على النحو الوارد

بوصف التهمة السابقة فترتب على ذلك إصابة المجني عليهم بالإصابات الواردة بالتقارير الطبية المرفقة وذلك على النحو المبين

بالتحقيقات

3- بصفتهم موظفين عموميين بالهيئة القومية لسكك حديد مصر تسببوا بخطئهم فى إلحاق ضرر جسيم بأموال الجهة التي يعملون بها وكان ذلك ناشئاً عن إهمالهم فى أداء وظائفهم وإخلاله بواجباتها على النحو الوارد بوصف التهمة السالفه الأمر الذى ترتب عليه تقادم حادث حريق القطار والمملوك لجهة عملهم ونتج عن ذلك تلف سبع من عرباته تبلغ قيمتها مليون وستمائة وواحد وثلاثين ألف جنيه على نحو ما ورد بالتحقيقات بها.

ثالثاً: المتهمون من الثامن حتى الأخير:

بصفاتهم سالفه الذكر ومعهود إليهم بصيانة مال من الأموال العامة واستخدامه أهلوا فى تزويد القطار رقم 832 بعدد كاف من أسطوانات الأطفاء لاستخدامها فى حالات الطوارئ ولم يتحققوا من صلاحية الموجود منها على نحو عطل الانتفاع بها مما عرض

سلامة الركاب للخطر وقد ترتب على هذا الإهمال من جانبهم وقوع حادث حريق القطار الذى نجم عنه وفاة وإصابة أكثر من أربعمائة شخص وذلك على النحو المبين بالتحقيقات
وقد أحيل المتهمين المذكورين إلى هذه المحكمة لمحاكمتهم طبقاً للقيد والوصف الواردين بأمر الإحالة
وبجلسة اليوم سمعت الدعوى على النحو المبين بمحضرهما تفصيلاً

المحكمة

بعد الاطلاع على الأوراق وسماع المرافعة والمدولة قانوناً حيث أن واقعات هذه الدعوى حسبما حصلت لها المحكمة من مطالعة أوراقها
وما تم فيها من تحقيقات تتحصل في أن النيابة العامة نسبت إلى المتهمين :

- 1- على محمد على عامر 47 سنة مهندس ميكانيكي بورش أبى غاطس
- 2- محمد أحمد إبراهيم متولى 57 سنة ملاحظ الوردية الثانية بورش أبى غاطس
- 3- ممدوح حسن عبد الرحيم 53 سنة رئيس القطار
- 4- فتحى راشد شحاته زيد 49 سنة مشرف
- 5- شعبان فولى سالم عبد العاطى 48 سنة مشرف
- 6- محمد محمود بلال عبد الله 52 سنة مشرف
- 7- جمعة محمد على حساتين 48 سنة مشرف
- 8- أحمد يوسف إبراهيم على 45 سنة مهندس الصندوق بالعربات العادية والمشرف على قسم الدفاع المدنى بورش أبو غاطس
- 9- أمين محفوظ عفيفى محمد 59 سنة رئيس قسم الدفاع المدنى بورش أبى غاطس
- 10- محمود محمد إبراهيم الطويل 57 سنة أسطى الطفايات بورش أبى غاطس
- 11- صابر إبراهيم عبد الرازق حبيب 42 سنة مسنول الطفايات.

لأنهم فى يومى 19، 20/2/2002 بدائرة قسم شرطة الأزبكية ومركز شرطة العياط بمحافظتي القاهرة والجيزة .
أولاً: المتهمان الأول والثاني:

بصفتهم موظفين عموميين "مهندس وملاحظ الصيانة بورش أبى غاطس بالهيئة القومية لسكك حديد مصر" ارتكبا تزويراً فى محرر
رسمي هو سجل إستعداد القطارات بجعلها واقعة مزورة فى صورة واقعة صحيحة مع علمهما بتزويرها بأن أثبتنا فيه خلافاً للحقيقة
صلاحية القطار رقم 832 المتجهة من القاهرة إلى أسوان للتحرك واستيفائه لوسائل الوقاية من الحريق وذلك على النحو المبين
بالتحقيقات .

ثانياً: المتهمون جميعاً:

1- تسببوا بخطئهم فى وفاة 361 شخصاً من ركاب القطار رقم 832 المتجه من القاهرة إلى أسوان وكان ذلك ناشئاً عن إهمالهم وعدم
مراعاتهم للقوانين والقرارات واللوائح بأن تقاعس المتهمون من الثامن حتى الأخير عن تزويد ذلك القطار بالعدد الكافي من أجهزة
إطفاء الحريق والتأكد من صلاحية الموجود به منها وسمح الأول والثاني بتحريك القطار بعد أن اثبتنا بسجل إستعداد القطارات - خلافاً
للحقيقة صلاحيته للسير رغم عدم استيفائه لوسائل الإطفاء المشار إليها بينما قعد المتهمون من الثالث حتى السابع عن اتخاذ الإجراءات
التي تقتضيها طبيعة عملهم فى الحد من زيادة عدد الركاب الذين اقترب عددهم من الأربعة آلاف راكب تكدست بهم عربات القطار
والتأكد من صلاحية وسائل إطفاء الحريق الذى نشب من جراء إشعال مصدر نو لهب، وحال تكدس الركاب دون استخدام أى من
المتهمين الأخيرين لفرامل الطوارئ فاستمر القطار فى سيره مشتتلاً ما يقرب من خمس عشرة دقيقة مما ساهم فى سرعة انتشار
النيران فى عرباته وقد تضافرت أخطائهم سالف الذكر فى التسبب فى إصابة المجنى عليهم بالإصابات الواردة بالتقارير الطبية الشرعية
والتي أودت بحياتهم على النحو المبين بالتحقيقات .

2- تسببوا بخطئهم فى إصابة 66 من ركاب القطار سالف الذكر وكان ذلك ناشئاً عن اهمالهم وعدم مراعاتهم للقوانين والقرارات
واللوائح على النحو الوارد بوصف التهمة السابقة فترتب على ذلك إصابة المجنى عليهم بالإصابات الواردة بالتقارير الطبية المرفقة
وذلك على النحو المبين بالتحقيقات .

3- بصفتهم موظفين عموميين "موظفين بالهيئة القومية لسكك حديد مصر" تسببوا بخطئهم فى إلحاق ضرر جسيم بأموال الجهة التي
يعملوا بها وكان ذلك ناشئاً عن إهمالهم فى أداء وظائفهم وإخلالهم بواجباتهم على النحو الوارد بوصف التهمة السابقة الأمر الذى ترتب
عليه تقادم حادث حريق القطار المملوك لجهة عملهم ونتج عن ذلك تلف سبع من عرباته تبلغ قيمتها مليون وستمائة وواحد وثلاثين ألف
جنيه على نحو ما ورد بالتحقيقات .

ثالثاً: المتهمون من الثامن حتى الأخير:

بصفتهم سالف الذكر ومعهود إليهم بصيانة مال من الأموال العامة واستخدامه أهلوا فى تزويد القطار رقم 832 بعدد كاف من
أسطوانات الإطفاء لاستخدامها فى حالات الطوارئ ولم يتحققوا من صلاحية الموجود منها على نحو عطل الانتفاع بها مما عرض
سلامة الركاب للخطر وقد ترتب على هذا الإهمال من جانبهم وقوع حادث حريق القطار الذى نجم عنه وفاة وإصابة أكثر من أربعمائة
شخص وذلك على النحو المبين بالتحقيقات .

وطلبت عقابهم طبقاً لمواد الاتهام 116 مكرر أقرة 1 ، 116 مكرر ب 1، 2 ، 119 مكرر هـ ، 213 ، 238 ، 244 من قانون العقوبات
وحيث أن النيابة العامة ركنت فى إسناد الاتهام وأدلة الثبوت إلى شهادة كل من:

- 1- العقيد/ محمود عبد الحميد سعد - بالإدارة العامة للدفاع المدنى بمديرية أمن الجيزة .
- 2- مقدم/ على سيد عبد العال - بالإدارة العامة للدفاع المدنى بمديرية أمن الجيزة .
- 3- دكتور/ بولس نجيب سلامة - أستاذ التخطيط والنقل والسكك الحديدية - شعبة الهندسة جامعة القاهرة .
- 4- دكتور/ ثروت وزير أبو عرب عطية - أستاذ ومدير معمل القياسات المعايرة بكلية الهندسة جامعة القاهرة .
- 5- دكتور/ الهام أبو الفتوح الزناتى - رئيس شعبة البحوث الهندسية بالمركز القومي للبحوث وأستاذ الهندسة الكيميائية .
- 6- دكتور/ محمد عبد الرحيم محمد بدر - أستاذ القوي الكهربائية بجامعة عين شمس .
- 7- العميد/ محمد أحمد عامر أمين - مدير إدارة الحرائق والمفرقات بالمعامل الجنائية بوزارة الداخلية .
- 8- دكتور/ بدران محمد بدران - أستاذ/ البرلى ميراتسا بالمركز القومي للبحوث .
- 9- لواء شرطة/ محمد حسن حسين - مدير إدارة الدفاع المدنى والحريق بمديرية أمن الجيزة .
- 10- سعيد أحمد محمود عبد الرحيم - ناظر حوش ورشة أبو غاطس - ومعاون قسم الحركة بالورشة .

إذ شهد العقيد/ محمود عبد الحميد سعد - بالإدارة العامة للدفاع المدني بالجيزة - بأنه أخطر بالحادث بعد تجاوزه محطة العياط بدقائق فانتقل على الفور حيث شاهد عربات القطار السبعة مشتعلة فقام وقوات الأطفاء المصاحبة له بالعمل على إخماد الحريق إلى أن تمكن من ذلك بصعوبة بالغة نظر لأحكام غلق الأبواب الخاصة بالعربات وأضاف أنه تبين له عقب إخماد الحريق عدم وجود أية وسائل أطفاء بعربات القطار السبعة المحترقة .

وقرر الشاهد الثاني المقدم/ على سيد عبد العال على بالإدارة العامة للدفاع المدني بمديرية أمن الجيزة أنه أنتقل مع الشاهد السابق إلى مكان الحادث فور إخطاره وقوات الأطفاء المصاحبة له - بعد دقائق - ليجد العربات السبعة مشتعلة وكم النيران غير عادية وتمكن وزملاءه من إخماد النيران ولم يجد بالعربات المحترقة أية وسائل أطفاء .

وحيث أنه بسؤال الدكتور/ بولس نجيب سلامة أستاذ التخطيط والنقل والسكك الحديدية بكلية الهندسة جامعة القاهرة ورئيس اللجنة الفنية التي أقرت النيابة العامة لتشكيلها فور الحادث - أنه وزملاءه توجهوا إلى مكان الحادث في اليوم التالي حيث قاموا بمعاينة عربات القطار المنكوب سواء المحترقة منها أو السليمة التي تم فصلها عن العربات المحترقة بعد اكتشاف قائد القطار ومساعدة للحريق وهي العربات التاسعة وما بعدها - خلصت اللجنة وبإجماع إلى أن مؤخرة العربة الثانية عن الجهة القبليية هي منطقة بداية الحريق الذي أمدت إلى باقي عربات القطار بسرعة كبيرة نتيجة عدم وجود أية وسائل إطفاء داخل العربات وأضاف أنه مما ساهم في تقادم الحادث والخسائر تكس العربات القطار بالركاب بصورة غير مقبولة إضافة إلى ما ثبت لدى اللجنة من فحص فرامل الطوارئ والتي تبين عدم

استخدامهما أثناء الحادث كما ثبت للجنة عند معاينة العربات السليمة من ذات القطار عثر بالعربتين 465 على أسطوانتي إطفاء ثبت من الفحص عدم صلاحيتها وبسؤاله أمام المحكمة ردد ذات الأقوال وأضاف أنه كان أمام اللجنة ثلاث احتمالات للحادث عمل تخريبي أو الماس الكهربائي أو مصدر إشعال مباشر - موقد كيروسين أو بوتاجاز - وانتهت اللجنة إلى ترجيح السبب الثالث وإجابة على استنتاج المحكمة قال أن هذا هو السبب المرجح، وشرح ذلك قائلا أنه يفترض أن هناك مجهولا أشعل موقد الكيروسين أو الغاز الصغير الذي يصطحبه ركاب هذه القطارات عادة ضمن متعلقاتهم لإعداد الشاي أو تناول الدخان - المعسل- فأمسكت النيران بأجسام محيطية بالمكان سريعة الاشتعال ومن ثم زاد اللهب وتعذر السيطرة عليها خصوصا - كما قال - وأن كل ما كان يحيط بمكان الحريق سريعة الاشتعال بدءا من ملابس الضحايا المصنوعة كلها من مادة البوليستر أو الباطين والمتعلقات التي عثر على بقاياها محترقة في العربات فضلا عن أن العربات نفسها أرضها وسقفها ودهاناتها والمواد المصنوعة منها والمقاعد كلها مواد قابلة وسريعة الاشتعال كالإسفنج والخشب الحبيبي والأبلكاش والبوليستر والبويات والقناتكس وكان يتعين مراعاة استخدام مواد بديلة في صناعة العربات تكون غير قابلة للاشتعال أو بطيئة الاشتعال وهذا الترجيح مفترض كما يقول الدكتور بولس رئيس اللجنة أن هذه النيران بعد توهجها صادفت هذه الأشياء وأمست بها ومن ثم تعذرت السيطرة عليها فكانت الكارثة وقرر الشاهد أن هذا هو الاحتمال الراجح لدى اللجنة وفي المقابل نفى العمل التخريبي لأنه لم يوجد في مكان الحادث أو العربات أية آثار لمتفجرات أو بوردرة مما قد تستخدم في مثل هذه الأعمال التخريبية كما انه نفى وأعضاء اللجنة أن يكون الماس الكهربائي هو السبب في إشعال النار لأن اللجنة بها متخصصين في مجال الحرائق والكهرباء وحتى التوصيلات التي أسفل العربات "الكابلات سليمة" غير محترقة كما أن هناك توصيلات العربات التي اخترق منها كان بفعل النيران ولم يكن الماس هو مصدر هذه النيران ومن ثم يعنى الاحتمال المرجح لدى اللجنة هو التفسير الأول السابق شرطة والخاص بمصدر لهب مباشر - موقد كيروسين أو غاز واضاف أن الزحام الشديد هو الذي ساهم بازدياد حجم الكارثة - منع أى تدخل من القائمين على أمر القطار تدارك الكارثة في الوقت المناسب أو قرر أن الوقت المناسب للسيطرة على أية نيران في مثل ظروف هذا القطار هو من أربع إلى ستة دقائق وبعد ذلك تعذر السيطرة عليه وأضاف أن الطفايات المشار إليها أما أنها كانت غير موجودة ولو كانت موجودة فهي غير مؤثرة أو فعالة في مثل هذا الحين وإن تأثير هذه الطفايات لا يتجاوز المتر المربع !!! واضاف أن الحريق بدأ من مؤخرة العربة الحادية عشر من القطار وامتد إلى باقي العربات وتبينت للجنة ذلك من آثار الحريق ومكان تكس الجثث في العربات وإذا واجهته المحكمة بإمكانية أن يكون هناك عمل تخريبي أو بوردرة حارقة أفتت على القطار نفى ذلك لعدم وجود آثار تبين ذلك وأن الذى ساعد على سرعة انتشار النيران وحجمها الهائل سرعة الرياح لأن القطار كان متجها إلى الجهة القبليية والرياح تقذف باللهب إلى الجهة البحرية - مؤخرة العربات - كما أن تكس الركاب مصدره غير طبيعية هو الذى ساعد على زيادة حجم الضحايا والجثث ولم يتمكن أحد من الوصول إلى النيران أو مصدرها - المرجح في تقرير اللجنة - في وقت مناسب وقد ثبت للجنة من الفحص المعملية أن الطفايات التي وجدت للجنة بعضها في عربات القطار لم تكن صالحة للاستعمال أو المادة التي ملأت بها غير مؤثرة - مع ملاحظة أن اللجنة - كما قال الشاهد عاينت العربات التي لم تحترق في اليوم التالي وفي العاطس عقب عودة القطار من رحلته إلى أسوان لأنه عند الحادث سارع قائد القطار ومساعدته بفصل العربات من التاسعة إلى الأمام واستمر القطار في رحلته إلى أسوان حسب الأوامر التي صدرت له من إدارة الحركة المركزية - وتوقف القطار في المنيا للتموين وهو ما حمل الدفاع على التشكيك في وجود هذه الطفايات أصلا في القطار واحتمال أن يكون قد زود بها في المنيا أو أسوان .

وحيث انه بسؤال الدكتور ثروت أبو عرب عطية الأستاذ بكلية الهندسة جامعة القاهرة ومدير القياسات والمعايرة بكلية الهندسة جامعة القاهرة قرر بمضمون ما قرره الشاهد السابق رئيس اللجنة واضاف أن الثابت علميا أنه بالإمكان السيطرة على مثل الحريق الذى شب في القطار شريطة أن تبذل جهود الأطفاء خلال مدة لا تتجاوز اربع دقائق وان قصور وسائل الأطفاء إلى حد انعدامها قد حال دون إمكانية السيطرة على الحريق في مهده - كما أن تكس الركاب قد اسهم بصورة فعالة في سرعة اشتعال النيران وامتدادها إلى باقي العربات واضاف الشاهد أن سبب الحادث مصدر لهيب مباشر صادفه أجسام ومواد سريعة الاشتعال تتمثل في المواد المصنوعة من البوليستر ومشنقات البنترول هي بطبيعتها سريعة وشديدة الاشتعال كملابس الركاب والمواد المصنوعة منها محتويات العربات كالأرضيات البلاستيكية والقناتكس واغلب متعلقات الركاب كما أسفرت عن ذلك معاينة محتويات الركاب التي عاينتها اللجنة فضلا عن سرعة الرياح وسرعة القطار وأضاف الشاهد أن هذا الذى انتهت إليه اللجنة على سبيل الاحتمال والترجيح بالنظر إلى آثار الحريق وحجمه بالنظر إلى خبرة أعضائها وإذ سألته المحكمة ألا يكون هذا التسبب على سبيل القطع قرر أن ذلك كان يقتضي أن تكون من شاهد بدايته عند إشعال موقد كيروسين أو الغاز وهو لم يحدث ومن ثم لم يكن أمام اللجنة ألا الترجيح والأخذ بإحدى الاحتمالات بالنظر إلى ظروف الحادث وملابساته الآثار التي عثرت عليها اللجنة وخبرة أعضائها واضاف انه لم يكن بالقطار والعربات المحترقة أية وسائل أطفاء وان وجدت فيها معدومة الأثر لأن اللجنة عثرت في العربات التي لم تحترق وعقب عودتها من أسوان على أسطوانتي أطفاء غير صالحتين والمادة المملوئين بها غير صالحة وعلية فحتى ولو كانت هناك طفايات من هذا النوع أيا كان عددها فهي غير مؤثرة وأشار الشاهد إلى انه اشترك في العديد من اللجان كاستاذ متخصص في الجامعة ولسيادته عدة لجان وأشار إلى ضرورة مراعاة استخدام مواد غير قابلة للاشتعال مما تصنع معه العربات وحتى البويات يوجد مواد خاصة وعازلة كما أن وسائل الأطفاء الموجودة

حاليا غير مؤثرة ويوجد وسائل أخرى حديثة وهي وأن كانت تزيد التكلفة قليلا إلى أن العائد أكبر بكثير من هذه التكلفة على المدى البعيد لأرواح الركاب وممتلكات الهيئة لأن الطفايات الموجودة والتي عاينتها اللجنة سواء في العربات السليمة أو حتى في مخازن الهيئة مغشوشة ومجهولة المصدر وأكد الدكتور أبو عرب في شهادته على أن ما انتهت إليه اللجنة من سبب الحريق هو المرجح ونفى أن يكون للماس الكهربائي دخل في حدوثه أو التخريب لأن التوصيلات أسفل العربات كانت سليمة لأنها محمية بجراب من المواسير الصلب كما أن التوصيلات الداخلية التي احترقت كانت من آثار الحريق ولم تكن هي مصدر الحريق إذا أن ما قاله للعمل التخريبي فاللجنة لم تجده في آثار الحادث أو الركاب ما يشير إلى استخدام مثل هذه الوسائل أو المواد وتؤكد هذا الاحتمال من العثور على مواد كبروسين وغاز صغيرة محترقة ضمن مخلفات العربات ما يرجح الاحتمال الذي ذهبت إليه اللجنة .

وحتى انه بسؤال الدكتورة الهام أبو الفتوح الزناتي رئيس شعبة البحوث الهندسية بالمركز القومي للبحوث وأستاذ الهندسة الكيميائية قررت بالا يخرج عن مضمون الشهود السابقين وأضافت أن هذا الحريق ولد قويا ويصعب السيطرة عليه بوسائل الأطفاء المقررة العادية كذلك الموجودة في القطار وغير صالحة وحتى ولو كانت صالحة يصعب السيطرة على مثل هذا الحريق باستخدامها ونفى أن يكون سبب الحادث ماس كهربائي أو عمل تخريبي أن سببه لهب مباشر قابلة أجسام أو أشياء سريعة الاشتعال.

وحيث انه بسؤال الدكتور محمد عبد الرحيم محمد بدر أستاذ القوى الكهربائية بكلية الهندسة جامعة عين شمس قرر بذات الظروف الذي قال بها الشهود السابقين وعدد ذات الأقوال أمام المحكمة عن سؤاله في المحكمة عما إذا كان في إمكان عمال القطار أو مشرفة التدخل لمحاصرة النيران في مرحلته الأولى نفى ذلك مقررأ أن هذا الأمر كي يتحقق يفترض أن أيا من هؤلاء يكون إلى جوار طفايات الحريق أو فرامل الطوارئ وهو ما لا توجد كما أن الزحام الشديد كان سيحول بينهم وبين أي فرد في الوصول إلى مكان الطفايات أو فرامل الطوارئ ونفى الشاهد أن يكون الماس الكهربائي هو سبب الحادث بالنظر إلى ما شاهده اللجنة من سلامة التوصيلات الكهربائية المغذية للعربات وسلامة الكابل الرئيسي أسفل العربات والذي كان مغفيا داخل ماسورة حديدية ومن ثم كان سبب الحادث هو ما انتهت إليه اللجنة من مصدر مباشر للهب صادفه أجسام أو أشياء سريعة الاشتعال على نحو ما ساق باقي الشهود من أعضاء اللجنة .

وحيث انه بسؤال العميد محمد أحمد عامر أمين مدير إدارة الحرائق والمفرقات بالمعامل الجنائية بوزارة الداخلية قرر انه عندما انتقل إلى مكان الحادث هالة حجم الحريق مما أدى إلى انصهار الزجاج والألمونيوم وأن آثار الحادث وخبرة أعضاء اللجنة هي التي رجحت أن يكون سبب الحادث هو مصدر لهب مباشر صادفه أجسام سريعة الاشتعال كملابس الركاب و متعلقاتهم والمواد المكونة منها العربات وكان لسرعة الرياح والقطار اثر كبير في زيادة حجم النيران وبالتالي آثار الكارثة سيما وان القطار ظل مستمر في سيره لمدة حوالي 12، 15 دقيقة مشتتلا .

وحيث أن بسؤال الدكتور بدران محمد احمد بدران أستاذ البوليميرات بالمركز القومي للبحوث ردد ما جاء بأقوال أعضاء اللجنة وارجع الحادث إلى مصدر لهب مباشر وسرعة القطار والرياح وعدم توقف القطار فوراً أدى إلى زيادة حجم الكارثة وقرر أنه كان حريقا هائلا بالنظر إلى الآثار التي شاهدها في العربات المحترقة والقطار ظل مشتتلا ومستمر في سيره لمدة حوالي 15 دقيقة .

وحيث أنه بسؤال اللواء محمد حسن حسين مدير إدارة الدفاع المدني والحريق بمديرية أمن الجيزة عضو اللجنة شهد بما شهد به أعضاء اللجنة سيما الأول والثاني زملاءه في إدارة الدفاع المدني بالجيزة الذين انتقلا إلى مكان الحادث فور أخطارهما و اضاف انه صعد إلى عربات القطار فور وصوله وعقب أطفاء العربات المحترقة عثر على اسطوانة بوتاجاز من الحجم المنزل زنه 18 كم لم يتم التحفظ عليها في زحمة الحدث وكان كل ما شغله هو إخلاء المكان منها تقاديا لآثار انفجارها و اضاف أنه يعمل في مجال الأطفاء من عام 1964 واشترك في أطفاء أكثر من ثلاثة آلاف حريق وان الحريق كان هائلا ولم تتمكن قوات الإنقاذ والدفاع المدني من السيطرة على النيران إلا بعد جهد كبير ولم تتمكن القوات من دخول العربات إلا بعد نقل العربات المحترقة إلى مكان يبعد حوالي 2 كم عن مكان بدايته وقرر انه لم يشاهد أية طفايات حريق في القطار وهو من أول القوات وزميليه الذين وصلوا إلى مكان الحادث عقب دقائق من أخطار نقطة مطافئ العياط اقرب نقطة إلى مكان الحادث وكما أضاف انه حتى لو كانت الطفايات موجودة ما كانت لتؤثر في الحريق لحجمه الكبير وشدة النيران واللهب المنبعث منها - كما أن شدة الزحام ما كانت لتمكن أي أحد من الوصول إلى مكان النيران في بدايتها أو أثناء الحريق فضلا عن أن القطار لم يتوقف إلا بعد اشتعال النيران بحوالي 12، 15، دقيقة .

وحيث انه بسؤال سعيد أحمد محمود عبد الرحيم ناظر حوش ورشة أبو غاطس ومعاون قسم الحركة بالورشة قرر أن المنوط به الاحتفاظ بسجل استمداد القطارات الذي يثبت به تمام كافة أعمال الصيانة لأي قطار قبل رحيله وبزبله مهندس وملاحظ الوردية بتوقيعها تدليلا على صلاحية القطار للسفر ويضيف أن المتهمين الأول والثاني قد وقعا بتاريخ 19/2/2002 بذات السجل قرين القطار 832 بما يفيد قيامهما بكافة أعمال الصيانة التي تشمل من بين ما تشمله توافر اسطوانات الأطفاء بالقطار وصلاحيتها للاستخدام و اضاف انه بغير توقيع المتهمين على السجل بما يفيد ذلك ما كان يؤذن لقائدة بمغادرة ورشة الصيانة .

وحيث أن النيابة العامة أوردت في نهاية قائمة الشهود وملاحظتها المتمثلة فيما يلي :-

1- ثبت من تقرير اللجنة الفنية المشكلة بمعرفة النيابة العامة أن أسباب الحريق انه شب نتيجة مصدر حراري ذو لهب كأحد مواد الكبروسين أو الغاز التي تم العثور عليها بمخلفات الحريق وأن الحريق بدأ بمؤخرة العربة 11 وامتد منها إلى باقي العربات كما اثبت التقرير تكسد العربات بالركاب وخلوها من أية وسائل لإطفاء الحريق وقعود المتهمين من الثالث حتى السابع أن استخدام فرامل الطوارئ قد ساهم بصورة بالغة في انتشار الحريق وامتداد إلى باقي العربات.

2- ثبت من تقرير المعمل الجنائي أن الحريق قد شب نتيجة اتصال مصدر حراري سريع ذو لهب مكشوف بمحتويات منطقة بداية الحريق - بمؤخرة العربة الثانية من العربات السبع المحترقة من الجهة القبيلة - وهي العربة الحادية عشرة من الجهة البحرية - كلييب أحد موائد البوتاجاز أو الكبروسين التي عثر عليها بمخلفات الحريق ومنها امتدت تأثيرات الحريق إلى باقي العربات - وقد ساعد على انتشار النيران بالقطار شدة الرياح نتيجة عدم توقف القطار واستمرار سيره وبسرعة عالية والنيران مندلعة به وقد تم رفع عينات من بقايا مخلفات الحريق بمنطقة بداية الحريق بمؤخرة العربة الثانية وتحويلها إلى إدارة الفحوص المعملية وأسفرت الفحوص المعملية على احتوائها على آثار لغاز البوتاجاز وبحاله تشير لسبق وجود اسطوانة بوتاجاز بتلك العربة وقرر رجال الأطفاء انهم عثروا على اسطوانة بوتاجاز من النوع المعتاد استخدامه في المنازل - كما أسفرت الفحوص المعملية أيضا على أسطوانتي الفريون وعلى العينات التي تم رفعها من مخلفات الحريق على احتوائها على غاز البوتاجاز - كما جاء بالتقرير أيضا انه عثر بالعربات السبع المحترقة التي دمرها الحريق على عدد من موائد الكبروسين ذات الشريط وجميعها متعرضة لحرارة ونيران الحريق وبحالة تشير إلى معاصرتها لبدء نشوب الحريق وتبين وجود بعضها في وضع تشغيل وقت حدوث الحريق !!!...؟؟

3- ثبت من معاينة النيابة العامة للعربات المحترقة للقطار المنكوب خلوها من أية وسائل أطفاء كما ثبت من معاينة العربات السليمة لذات القطار تحت معاينتها عقب عودتها من أسوان خلوها من وسائل الإطفاء عدا جهازان ثبت عدم صلاحيتها للاستعمال .

4- ثبت من تقرير إدارة الدفاع المدني والمرفق بتقرير اللجنة الفنية بمعرفة النيابة العامة والسابق الإشارة إليه والى أقوال أعضاءها خلو عربات القطار المحترقة من اى وسائل أطفاء - كما ثبت من ذات التقرير أن الفحص الفني لأسطوانتي الأطفاء المضبوطتين فى العربات السليمة بمعرفة النيابة العامة أسفر عن عدم صلاحيتها للاستعمال وان إحداهما مملوء بمياه بها كمية كبيرة من الصدا وانتهاء فعالية المادة الموجودة بداخلها واللازمة للإطفاء بالأسطوانة الأخرى - كما تبين - عدم إجراء صيانة للأسطوانتين منذ زمن بعيد بدلالة أن إحداهما تعلوها كمية كبير من الصدا على مجموعة الرأس ولا تعمل إطلاقاً نتيجة تآكلها من جراء الصدا الشديد.

5- نسبت النيابة العامة فى ملاحظاتها إلى المتهمين من الثالث إلى السابع انهم اعترفوا فى تحقيقات النيابة العامة تقصيرهم فى أداء واجبهم بفحص العربات قبل قيام القطار من المحطة الرئيسية!!! للتأكد من استيفاء لوسائل الأمان واسطوانات الأطفاء وانهم دأبوا على ذلك منذ مدة طويلة و اضافوا فى اقوالهم كما ترى النيابة ان القطار لم يكن مزوداً بأية وسائل إطفاء فضلاً عن عدم صلاحية بعض ابواب القطار وخلوها من المقابض .

6- اقر المتهمان الأول والثانى لدى استجوابهما بالتحقيقات بأنهما قاما بالتوقيع على سجل استعداد القطار رقم 832 بما يفيد تمام اعمال الصيانة واستيفائه لوسائل الوقاية من الحريق.

7- قرر المهندس محمود سامى أحمد عويس مدير عام الورش بابو غاطس بالتحقيقات بأن توقيع المتهمين الأول والثانى على سجل استعداد القطار هو إجراء وجوبى لا يتحرك القطار بغير استيفاءه وان تأخير القطار بسبب عدم اكتمال اعمال الصيانة يعرضهما للجزاء .

8- ثبت من تقرير الصفة التشريحية المرفقة ان وفاة، المجنى عليهم البالغ عددهم 361 متوفياً قد حدثت من جراء اصابتهم بحروق تقمعية واصابات هرسية وما صاحبها من صدمة عصبية ادت إلى الوفاة وأن الاصابات جائزة الحدوث من حريق القطار.

9- حصلت التقارير الطبية المرفقة بالأوراق أن اصابات المجنى عليهم الذين اصابوا من جراء الحادث وعددهم 66 مصاباً بأصابات مختلفة جميعها جائزة الحدوث من حريق القطار.

10- تواترت اقوال المصابين الواردة اسماؤهم بالتحقيقات على خلو عربات القطار من أية وسائل لأطفاء الحريق.

11- قرر كل من محمود محمد محمد و عبد الملك عبد الحميد عبد الملك مفتشى التذاكر بالقطار بعدم وجود اية وسائل أطفاء لعربات القطار.

12- قرر أحمد شريف الشيخ الرئيس السابق لمجلس ادارة الهيئة بمسئولية المتهمين من الثالث حتى السابع عن تكديس عربات القطار بالركاب .

13- قرر المهندس عيد عبد القادر متولى رئيس مجلس إدارة الهيئة بمسئولية المتهمين من الثالث حتى السابع عن تكديس القطار بالركاب وعدم اتخاذهم اية إجراءات للحد من تلك الزيادة .

14- قرر المهندس ادوارد ايليا عبده مدير الهيئة للمنطقة المركزية أن المتهمين من الثالث حتى السابع لم يتبعوا اية إجراءات مما توجبه تعليمات الهيئة سواء قبل الحادث أو بعد وقوعه ومن ثم بمسئوليتهم عن تقافة .

15- قرر إسماعيل محمد إسماعيل كبير مهندس الهيئة والمشرف العام على ورش صيانة ابو غاطس يوم الحادث انه لم يعنى بالتأكد من قيام المتهمين الأول والثانى بإداء عملها وانهما المسئولان عن القصور فى اعمال الصيانة بالقطار لم يروق قائمة الاتهام .

16- ثبت من تقرير جهاز الأمن الوقائى بالهيئة انه تبين من المرور على قسم الدفاع المدنى بورش أبو غاطس بتاريخ 8/5/2001 تراكم اسطوانات الأطفاء بالقسم دون صيانة وثبت من التحقيقات وعدم اتخاذ أية إجراءات بشأن ما تكشف عنه هذا التقرير .

17- ثبت من التحقيقات أن تكديس الركاب داخل عربات القطار وقصور وسائل الأطفاء كان من الأسباب المؤثرة فى تفاقم الحادث بدلالة ما شهد به الدكتور ثروت أبو عرب خبير الحرائق وعضو اللجنة الفنية - وان كان بالأمكان السيطرة على الحريق خلال اربع دقائق من وقوعه وأن قصور وسائل الأطفاء وتكديس العربات بالركاب كلاهما نجم عن خطأ المتهمين!!! قد حال دون ذلك وافقد القدرة على اخماد الحريق الامر الذى يوفر مسئولية المتهمين الجنائية عن الحادث لما هو مقرر من ان الخطأ المباشر وغير المباشر سواء فى صدق المسئولية الجنائية وان تعدد الأخطاء الموجبة لوقوع الحادث توجب مساءلة كل من اسهم فيها ايا كان قدر الخطأ المنسوب إليه يستوى فى ذلك أن يكون سبب مباشراً أو غير مباشر!!!!.

وحيث انه بسؤال اللواء رضا شحاته مساعد وزير الداخلية لشرطة النقل والمواصلات امام المحكمة قرر انه تولى موقعه بتاريخ 26/2/2002 اى عقب الحادث بحوالى ستة ايام خلفا للواء محمد صادق امين مساعد الوزير لشرطة النقل ووزارة المواصلات السابق واثاء الحادث قرر انه علم بالحادث من وسائل الإعلام وأن دور شرطة النقل والمواصلات ينحصر فى تأمين الركاب والورش ولا دور لها فى التدخل فى عمل الهيئة وموظفيها الا اذا استعان بالشرطة موظف الهيئة لضبط ما قد يثير هناك من مخالفات او جرائم داخل القطارات وفى حالة الزحام ليس للشرطة دور فى هذا المجال لان دور الشرطة فقط على المحطات واذا استعان بها مستخدمى الهيئة لضبط ما قد يكون هناك من مخالفات كما أنه ليس للشرطة دور داخل الورش إلا فى حدود الجرائم ان وجدت وبالنسبة للركوب من داخل الورش فهذا امر مقرر من الهيئة وهى التى تملك القرار بشأنه - وأضاف ان الدرجة الثالثة مفتوحة بمعنى انه لا حدود لعدد ركابها أو عدد التذاكر التى تعطى للركاب من الشباك أن الركوب فيها متاح لأى عدد من البشر واطاف أن هناك لائحة لشرطة النقل والمواصلات صادرة بقرار وزارى تحدد نطاق عمل شرطة النقل والمواصلات وهذه اللائحة لا تعطى الشرطة سلطة التدخل على مستخدمى الهيئة وموظفيها إلا فى حالة الجرائم داخل القطارات وعندما يستدعيها مستخدمى الهيئة أو الجرائم التى يضبطها مأمورى الضبط القضائى من رجال الشرطة عند مرورهم داخل القطارات وبالنسبة للركوب من داخل الورش فلا سلطة للشرطة عليه والهيئة هى التى تنظم ذلك وهناك غرامة تفرض على من يدخل الورش (الغاطس) لركوب القطارات - كما أن هناك مذكرات اعدت من المسئولين السابقين من شرطة النقل والمواصلات عن سلبيات العمل داخل مرافق الهيئة قبل الحادث ولم يحدث استجابة من القائمين على الهيئة وبعد الحادث كان هناك استجابة محدودة وليس للشرطة اى تدخل فى شأن الزحام والمحكمة استوضحت لما إذا كانت الشرطة أيضاً لا تتدخل عندما ترى قطاراً كقطار الحادث أن الزحام داخله يبنى بكارثة ففى ذلك ايضا معلل ان الشرطة فى هذه الحالة لا تتدخل ألا إذا طلب منها ذلك القائمين عن امن الهيئة وصادقه على ذلك أثناء الاستجواب المتهمين الثالث والرابع ممدوح حسن عبد الرحيم وفتحى راشد الذين قاطعا الشاهد طالبيين الحديث فإذنت لهما المحكمة بعد أن اخرجتهما من قفص الاتهام وقرر أيضاً أن الشرطة لا تتدخل فى مسيرة القطار أو داخل العربات إلا إذا استعان بها مستخدمى القطار وهو لم يحدث واطاف المتهمين ان أحدا لا يستطيع انزال راكب من القطار مهما كان حالة الزحام وانه يطلبها فقط عندما تكون هناك مخالفات او جرائم وهو لم - المتهم - يشاهد اية مخالفات سيما البوتاجازات او مصادر نيران فى قطار الحادث واطاف المتهم ممدوح عبد الرحيم انه لا يمكن لاي مواطن أن يشعل

بوتجازاً أثناء سير القطار حتى في حالة عدم الزحام ومن باب اولى اثناء الزحام - واستمر الشاهد مساعد الوزير مقررأ ان الشرطة ملزمة بتنفيذ قرارات مجلس إدارة الهيئة وهو بحكم موقعة في مجلس إدارة الهيئة وراية استشارى.

وحيث انه بسؤال المهندس محمد عرفه محمود رئيس الهيئة الحالى والذى تولى منصبه بتاريخ 1/4/2002 عقب الحادث كان يعمل من قبل رئيس الهيئة للشئون الفنية والهندسية ثم شغل منصب مستشار الوزير من 19/6/2000 وانه علم بالحادث من وسائل الاعلام وازداد انه كل فترة طويلة يرفض منصب رئيس الهيئة لكثرة مشاكلها حتى تم احضاره بعد الحادث وان كان طوال فترة عمله لم يكن بعيداً عن اعمال الهيئة ومشاكلها وان الهيئة لم يطرأ على لوانحها أى تعديل منذ عام 1980 وعن ظروف التشغيل قرر انه فى ايام الاعياد والمواسم يضاف للجرارات اقصى طاقتها وهى ستة عشر عربة - كما كان عليه الحال فى قطار الحادث بأمر من ناظر المحطة وعن علاقة شرطة النقل والمواصلات بالهيئة والتشغيل سيما فى حالة الزحام أجاب ان هناك لوائح تنظيم هذه العلاقة وان كان هناك التزام أدبي على الشرطة ان تتعاون مع الهيئة فى سبيل أمان الركاب ورئيس القطار يطلب من الشرطة انزال الركاب الزيادة إذ لم يتيسر إضافة عربات إضافية والشرطة التى تستطيع انزال الركاب بعد ابلاغها من رئيس القطار والمفروض ان يكون هناك تعاون بين الهيئتين فى سبيل امن الركاب وهو لا يعرف -الشاهد- ان كان فى قطار الحادث قد طلب من الشرطة انزال الركاب من عدم - وانه قد ذكر انه كان فى كفر الدوار عقب حدوث حادث كفر الدوار !! ولم يستطيع رجال الشرطة انزال الركاب الزيادة من العربات لانهم -الركاب- يتقاطرون على القطارات حتى يركبون فوق القطارات- تسطح- ومع ذلك يتعذر انزالهم - وعن ركاب قطار الحادث قال الشاهد ان ركاب الدرجة الثالثة لا يوجد حد اقصى لعدد ركابها أو التذاكر التى تعطى للركاب من الشباك حتى لو كانت ست عربات وازداد فى هذا العدد انه بالنسبة لقطار الحادث تم "قطع" 23 تذكرة فقط من الشباك وفى الغاطس حوالى 3000 ليصل غرامة - يستخدمها الركاب فى الركوب فى القطار بدلا من التذاكر حال وقوف القطار فى المغاطس رغم ان الركوب من المغاطس - الورشة - ممنوع بحكم اللائحة وقانون الهيئة !!! وتم اثناء سير القطار قطع 700 تذكرة وذلك حتى رحلته إلى اسوان وقدم الشاهد حصراً رسمياً وكشف عن حصيلة القطار فى رحلته المشؤمة هذه وبلغ إيراد القطار فى هذه الرحلة حوالى احدى عشرة الف جنيه بما فى ذلك تذاكر الدرجتين الأولى والثانية ..

واضاف أن حصيلة الـ 3000 جنية التى تحصل كغرامة بواقع جنيتها واحداً جزء منها يذهب إلى الهيئة وجزء إلى العاملين وجزء آخر لشرطة النقل والمواصلات وإضاف انه بالنسبة للطفايات يتعين تزويد كل قطار بعدد كاف من الطفايات فضلاً عن عدد من الطفايات بالجرار لان قائد الجرار ومساعداه عندهما مرونة أكثر من الحركة والتصرف ولا يوجد وسيلة اتصال بين خدمة القطار وقائد الجرار ورداً على استيضاح المحكمة عن تبريره لعدم استخدام الطفايات الموجودة بالقاطرة أو العربات قرر ان مثل الحريق الذى وقع لم تكن لتجدى معه استخدام مثل هذه الطفايات وكان الإجراء المؤثر هو فقط استخدام فرامل الطوارئ لإيقاف القطار ولايؤثر فيها لعدم استخدام فرامل الطوارئ وكان ممكن لاي فرد استخدامها والزحام مسألة نسبية !!! وازداد ان ركاب الدرجة الثالثة فى القطارات التى تسيرها الهيئة تمثل 89% من الركاب والأول والثانية المكيفة يمثلون حوالى 11% وازداد انه بشأن المنشور الذى يحدد عدد الطفايات فى الجرار بناء على خطابات قرر ان هذا بالأحاطة إلى الموجود بالعربات وعماً إذا كان العاملين بالقطار استخدموا الطفايات الموجودة فى العربات السبعة المحترقة أجاب بأنه لا يعرف الحقيقة ومن المحتمل أن تكون الطفايات قد احترقت فى الحريق - إذا ان الحريق كان غير عادى ولم يجدى معه استخدام الطفايات . وحيث انه بسؤال اللواء محمد صادق أبو النور مساعد وزير الداخلية ومدير الإدارة العامة لشرطة النقل والمواصلات السابق قرر انه كان يشغل هذا الوقع لمدة ستة أشهر قبل تاريخ الحادث وانه انتقل إلى مكان الحادث فور ابلاغه به -عقب ابلاغه- بحوالى ساعة بعد أن اتصل بإدارات الإطفاء فى الجيزة والقاهرة وعندما وصل كانت النيران ما تزال مشتعلة وجارى إطفائها وشرطة النقل والمواصلات تتبع وزارة الداخلية وتتلقى التعليمات والإدارة منها وتتعامل فى عملها بالهيئة وفقاً للائحة المنظمة لهذه العلاقة ورجال الشرطة لهم صفة الضبطية القضائية داخل القطارات وإذا ابلغت بأية جرائم أو مخالفات من القائمين عن امن القاطرات وعن الزحام قرر انه لا يملك انزال الركاب إلا إذا طلب منه - القائمين على الهيئة- هذا الأمر كما لا يمكن منع قطار من التحرك أو راكب من ركوب القطار وبالنسبة لركوب الركاب من الغاطس فهذا امر مقنن من الهيئة بواقع جنية للفرد تحت بند تنمية الموارد وبالتالي لا يمكن للشرطة ان تمنع هذا المواطن الذى يحمل فى يده مسوغ أو تذكرة أو ايصال لركوب القطار ولو كانت الهيئة راغبة فى منع المواطنين من الركوب من الغاطس امكناها ذلك عن طريق إلغاء هذا النظام - تنمية الموارد لقاء جنيه غرامه - ولم تطلب منه شرطة المواصلات انزال الركاب فى قطار الحادث ولم يحدث ذلك طوال فترة عمله .

وحيث ان بسؤال محمد ابو النصر قال انه يعمل مديراً إدارة حركة بمحطة القاهرة والذى قرر ان عمله هو القيام بجميع اعمال الحركة وتشغيل وسحب القطارات إلى الاحواش وازداد ان القطار المنكوب جاء من أبى غاطس وهو مزود بالركاب والمفروض ان القطار عندما يأتى على المحطة من الغاطس يكون مستوفياً كافة إجراءات الإمن والصيانة الشاهد يحمل دفتر ليؤشر فيه ايا من طرق القطار بأية ملحوظات قبل انطلاق القطار فى رحلته وهو ما لم يحدث .

وحيث انه بسؤال سعد احمد محمود ناظر محطة ابو غاطس امام المحكمة قرر انه تواجد فى عمله الساعة 7 مساء يوم 19/2/2002 ووجد القطار جاهزاً ومستعداً لرحلته وهو - الشاهد - يحمل دفتر اسمه دفتر استعداد القطار موقع عليه أمامه كل من المهندس على محمد عامر مشرف الوردية ومحمد احمد إبراهيم - المتهمان الأول والثانى - بما يعتبر استكمال من حيث الاستعداد بكل شئ من حيث الصيانة والطفايات وكان ذلك الساعة 11.35 م يوم 19/2/2002 وعندما خرج القطار من الغاطس كان مزدحماً بالركاب والحوش ايضا مازال مزدحماً بالركاب وواجهت المحكمة الشاهد بما هو ثابت فى الدفتر أن المقصود باستعداد القطار الذى يوقع عليه المتهمان الأول والثانى هو فقط ما يخص- الصيانة - والباكم والنظافة والمياة وان عبارة مما جميعه والتى تقيد توقيعها على الطفايات قرر الشاهد أن هذه العبارة أضافها من فترة على كل قطار يشرف على خروجه من الغاطس تأمينا لنفسه من أى مساعلة لانه سبق ان سجل الوزير مخالفات على قطار زجاجة مكسور وان هذه العبارة تشدداً منه فى سبيل حماية نفسه ويحمل المتهمين الأول والثانى أو غيرهما على التوقيع عليها - مما جميعه .

وحيث ان بسؤال المهندس محمود سامى أحمد عويس مدير عام ورش أبو غاطس ومكتبة داخل ابو غاطس قرر انه يوم الحادث كان فى راحته الأسبوعية وكان يقوم بعمله المهندس إسماعيل محمد إسماعيل مدير الإدارة وقرر ان دور ورش ابو غاطس هو تجهيز القطار من كل ما يلزم للقيام برحلته وعن القطار المنكوب قرر أن الثابت من دفتر استعداد القطار من التأشيرات والتوقيعات فيه انه تم تجهيز القطار من كل ما يلزم وعلم بالحادث من المهندس ادوارد واخبره بالحادث فاتصل بالمهندس إسماعيل الذى كان يقوم بمقامة فى العمل واخبره ان القطار قام فى موعده وتجهيزه من ناحية الكهرباء والفرامل والمياة !!! ولوقاية القطار من أى نقص يملك قائد القطار او رئيسه إيقاف القطار وهو ما لم يحدث وازداد ان القطار يحمل رقم 832 فى الذهاب لكون تجهيزه من أبو غاطس فى القاهرة، وفى

العودة يتم تجهيز من اسوان ويجوز إضافة أى شئ إليه او صيانته هناك قبل رحلة العودة وعن الورقة المنزوعة من الدفتر 10 حركة قرر انه تم نزاعها بمعرفة إدارة التشغيل للتحقيق .

وحيث انه بسؤال المهندس عيد عبد القادر متولى نائب رئيس مجلس إدارة الهيئة للشئون الإدارية والتشغيل وانه تولى هذه المنصب من 20/2/2002 حتى 31/3/2002 وعلم بالحادث من المنطقة المركزية وانتقل إلى مكانه حوالى الساعة 2 صباحا فاتصل رئيس الهيئة لان الوزير كان مسافراً إلى كندا آنذاك وعند وصوله كانت سيارات الأطفال تقريباً أطفأت النيران وجارى عمليات التبريد وإذ وجهته المحكمة ما جاء باقوال الشهود واللجنة الفنية ان الحريق استمر قرابة اربع ساعات ولم يستقيم قوله انه وصل حوالى الساعة 2 والنار كانت قد اخمدت قرر أن لا يتذكر الوقت تحديداً وانه صعد إلى القطار الساعة 6 صباحاً بعد إخماد النيران حيث شاهد الجثث المتقدمة وكان عضواً في اللجنة الفنية التي رأسها الدكتور بولس وأضاف أن الوزير كان في مهمة في الخارج وعاد يوم 23/2/2002 وقدم استقالته قبل انهاء مهمته ولم ينتقل إلى مكان الحادث حيث كان قدم استقالته وتم تعيين الوزير الجديد يوم 13/3/2002 وقد كلف فور الحادث تتولى رئاسة الهيئة بتكليف من رئاسة مجلس الوزراء وكان اول قرار اتخذه هو منع الركوب من الغاطس وقرر أن القطار لم يتم قطع تذاكر فيه إلا 1300 تذكرة طوال الرحلة ذهاباً وإياباً ومن الشباك 23 تذكرة ومن الغاطس غرامه حوالى 3000 جنيه والرحلة تكلفت حوالى 20 ألف جنيه وتحقق خسارة حوالى 50% وحصيلة غرامة ابو غاطس توزع 75% تنمية موارد - 25% توزع على الشرطة والعاملين بالهيئة وازداد من حجم الحادث الزحام الشديد ولم يكن من الممكن السيطرة على حريق بهذا الحجم وازداد انه حتى مع وجود الطفايات كان من الصعب على خدمة القطار السيطرة على هذا الحريق والشئ الذى كان يمكن ان يقلل حجم الكارثة هو إيقاف القطار إلا أن القطار ظل يسير وهو مشتعل لأكثر من عشرة دقائق زادت من حجم الكارثة وعن الركوب من الغاطس قال ان هذا خطأ وأنه يتم توقيع غرامه قدرها جنيتها واحداً وهذه الغرامة ليست بديلاً عن التذكرة كما انه بالنسبة للدرجة الثالثة الشباك يبيع اى كمية من التذاكر دون حد اقصى حتى ولو كانت سعة العربية مائة راكب وبيع خمسمائة تذكرة وازداد انه لا يمكن انزال الركاب مهما كان حجم الزحام وعن دور الشرطة لا يمكنها ذلك ويتعين توعية الجمهور وعن المسئول عن الحادث قال أن القدر والزحام والذين كانوا يستخدمون الشعل وعن إيقاف القطار قرر انه في مثل هذا الزحام لم يكن احد في مكانه ان يفعل شيئاً حتى ولا إيقاف القطار واللانحة لا تعطى لخدمة القطار الحق في انزال الركاب وعن الطفايات قرر أن هذا القطار كان من المفروض أن يكون به عدد ثمانية طفايات ولا يعلم إذا كانوا "شغالين" من عدمه.

وحيث أن المحكمة استكمالاً لوجه الحق في الدعوى سألت الدكتور رفعت حسنى بخيت نائب كبير الأطباء الشرعيين بجلسة 22/6/2002 والذي تولى بحكم منطقة رئاسة مرفق الطب الشرعى الذى انتقل إلى مكان الحادث فور وقوعه وقام بمعايمة الجثث المحترقة والمعايمة فور تكليفه بذلك من النيابة العامة يوم 20/2/2002 وصدر قرار وزير العدل بالغاء أجازات جميع الأطباء الشرعيين على مستوى الجمهورية ووضعوا جميعاً في خدمة المأمورية التي ندبوا لها ووصل عدد من اشترك في العمل 92 طبيباً شرعياً وقام الأطباء بوضع تقرير خاص لكل جثة أو مصاب تحت اشراف الشاهد سواء في المستشفيات أو المشرحة وتم فحص 359 جثة استلم اهلية المتوفين 211 جثة والباقي تم دفنه جماعياً لعدم التعرف عليهم وعدد 108 جثة مازالت في مشرحة زينهم وكل الوفيات والاصابات كانت نتيجة حروق من الدرجات النارية شاملة معظم الجسم نتيجة ملامسة لهب النار ولم يجد الأطباء الشرعيين مبرر للتشريح لان سبب الوفاة كان ظاهراً وحتى لو كان هناك اسباب اخرى لوفاة البعض فان النيران وحجم الاحتراق والتفحم أضاع هذه الأسباب ومن ثم لم يكن التشريح مجدداً وعن كيفية التعرف على الجثث كان أهلية المتوفى يقدمون المواصفات ويعترفون على ذويهم وهناك 108 لم يتم التعرف ثم اخذ عينات من الجثث وتم دفنها جماعياً وازداد انه لم يتم العثور بالجثث على اية آثار بترولية او مواد أخرى !!! وازداد انه حتى لو كان هناك آثار لرائحة بترولية ضاعت مع التفحم والذي كان درجته كبيرة ضاعت معه معالم كثيرة من الجثث واكد انه لم يشم اى رائحة كبروسين او غاز في مكان الحادث أو في الجثث .

وحيث انه بسؤال سيد محمد سيد دياب خفير مزلقان كفر قاسم قال انه شاهد النار مشتعلة في الجزء الخلفي من القطار عندما مر عليه وقبل كفر عمار بحوالى خمسة كيلو مترات حيث يقع المزلقان الذى يقف عليه وسارع إلى الإبلاغ عن الحريق تليفونياً من تليفون المزلقان وان الحريق كان داخل العربات وخارج من الشبابيك .

وحيث انه بسؤال الدكتور بولس نجيب سلامة الأستاذ بكلية الهندسة جامعة القاهرة وأستاذ التخطيط والنقل بالكلية ورئيس اللجنة الفنية المشكلة بمعرفة النيابة العامة قرر بمضمون ما جاء بأقواله بتحقيقات النيابة العامة وما جاء بتقرير اللجنة الفنية التي كان يرأسها وقرر أن اللجنة وصلت بكاملها إلى مكان الحادث يوم 28/2/2002 الساعة 1 ظهراً وكان قد تم نقل العربات المحترقة إلى مكان آخر غير الذى تم فيه الحريق والذي كان بادياً من النظرة الأولى انه كان حريقاً شديداً للغاية وكانت اللجنة قد اتفقت على ان كل عضو فيها يقول راية في اسباب الحريق منفرداً ثم اجتمعت اللجنة وانتهت إلى ان سببه مصدر لهب مباشر صادف أجسام سريعة الاشتعال وساعد على ذلك الرياح وسرعة القطار الذى ظل يسير بسرعة تزيد على التسعين كيلو والنار مشتعلة فيه وانطباعه الأول عن الحريق انه كان حريق غير عادى وقامت اللجنة بمعايمة العربات التي عادت من اسوان لمعرفة المواد الداخلة في صناعة وتجهيز العربات ووجدت اللجنة ان التجهيزات كانت من مواد تساعد على الاشتعال وغياب أمانى كبير في مصنع العربات وتجهيزها وبعضها جاوز عمر تشغيله الثلاثين عاماً والعربات لم تكن بها طفايات أو الطفايات لا تعمل هذا في العربات السليمة التي عادت من اسوان أو أضيفت في محطة اسوان والمنيا لان المعايمة كانت بمشاهدة العربات عقب عودة القطار من رحلته من اسوان إلى القاهرة - وإذ سألته المحكمة لماذا كانت اللجنة قد توصلت إلى سبب الحادث على سبيل الجزم واليقين نفى ذلك صراحة وان الذى انتهت إليه اللجنة كان احتمالياً لأن اللجنة وجدت مواد كبروسين محترقة وانبوبة بوتجاز فارغة بدون منظم ولا يستطيع رئيس اللجنة الجزم عما إذا كان اللهب مصدره الكبروسين أو الغاز وازداد ان اللجنة استبعدت الأعمال التخريبية أو البودرة ومن ثم لم يكن أمامها الا ترجيح احتمال مصدر اللهب المباشر نتيجة الكبروسين والبوتجاز الذى عثر على بعضها محترقا في آثار الحادث كما استبعدت اللجنة أن يكون الماس الكهربائي هو سبب الحادث لان الكابلات الموصلين للتيار اسفل العربات بعضها عن بعض مسافة متر - ووجدت هذه الكابلات سليمة والاقربوك سليم الذى تعطى التيار تلقائياً عند حدوث تماس - والحريق بدأ في مؤخرة العربات 11 ، والعربة 12 وكان ممكن تدارك الحريق اذا ما تم التدخل لاطفائه بالمياه أو المواد الرغوية والتي لم تكن موجودة بالقطار وعرباته وازداد ان الطفايات التي عثر عليها بالقطار عقب عودته من اسوان لم تكن في حالة صالحة للاستعمال وحتى لو كانت كذلك لما كانت لتؤثر في الحريق لأن غير عادى وعن سبب تفاقم الحادث قال عدم توقف القطار وسرعة الرياح والزحام الشديد إذ كان في العربات الواحدة من 250، 3000 فرد وطاقتها 100 راكب فضلا عن غياب وعى الأمان والامان لدى جميع العاملين بالهيئة .

وحيث أن المحكمة استطلعت الدكتور ثروت أبو عرب عطية أستاذ ومدير معمل القياسات بكلية الهندسة جامعة القاهرة قرر أنه كان احد اعضاء اللجنة التي أمرت النيابة العامة بتشكيلها لمعايمة القطار ومعرفة اسباب الحادث ووصلوا إلى مكان الحادث في اليوم التالي مع

السادة وكلاء النائب العام وكان الاتفاق على أن كل من أعضاء اللجنة يقع تصوره الخاص عن الحادث واسبابه ثم **اتفقت اللجنة بالإجماع** على أن سبب الحادث هو لهب مباشر من موقد كبروسين أو بوتاجاز لوجود بعض موائد كبروسين والبوتاجاز محترق في أثار الحادث واستبعدت اللجنة الماس الكهربائي لوجود الكابلات الرئيسية مبعدة عن بعضها وكانت سليمة وكذا التوصيلات واستبعدت اللجنة أيضاً العمل التخريبي والمفرقات والبودرة الحارقة لعدم وجود أثار تدل عليها في العربات أو في متعلقات الضحايا التي وجدت في العربات السبعة المحترقة وازدادت أن اللجنة عثرت على أثار لرائحة الكبروسين واضحة في ملابس الضحايا وأوضح أن اللجنة لم تحدد كبروسين أو بوتاجاز إنما قررت ان مصدر حراراي قوى اشعل ما قابله من مواد قابلة وسريعة الاشتعال ولا يمكن له ان يحدد المصدر الحراري ولكنه ليس ماساً كهربائياً وموقد كبروسين او البوتاجاز كمصدر حراري جائز في تقدير اللجنة على سبيل الاحتمال المرجح لان علم الحرائق يقوم على **نظرية الاحتمالات** ولا يوجد لدية احتمال مرجح بنسبة 100% ان الاحتمال الغالب بنسبة 75% مواد بترولية سريعة و أثار الحادث هي التي غلبت هذا الاحتمال وازدادت ان اللجنة لم تجد طفايات ولكن وجدت اماكن الطفايات ووجدت اللجنة في القطر عقب عودته من اسوان طفايات ولكن غير صالحة للاستعمال والمواد التي بداخلها مغشوشة ومجهولة المنشأ والبيانات التي عليها غير دقيقة أو صحيحة وهو ما يمثل **غش تجاري** وازدادت عن عدد الضحايا انهم كان من الممكن ان زيادوا على ذلك كثيرا لولا تصرف قائد القطر الذي فصل العربات المحترقة عن باقي العربات فور توقف القطر والقصور الموجود في العربات من حيث وسائل الأطفاء المناسبة وعدم تدريب العاملين او مريات لدى قائد القطر يمكن معها ان يرى ما يرى خلف الفاطرة وعدم وجود وسيلة اتصال بين قائدة وباقي العربات وطاقم القطر وسماع الهيئة بدخول الركاب إلى العربات يحملون معهم مواد سريعة الاشتعال كل هذا قصور ساعد على الحادث ونتيجة تسأل عنه الهيئة وازدادت أن القول بأن دفتر تأمين الحركة والتشغيل الثابت به ان القطر كان مستوفيا لكل عوامل الامان والسلام قطع الشاهد بأن هذه إجراءات وعمليات روتينية ودفترية لان إجراءات تأمين القطارات عمليات مرهقة ومكلفة لا تعرف عنها الهيئة شيئا او تعرف ولا تعمل لاسباب اخرى كما يقطع بأن طاقم القطر والمتمهين لإدارتهم لهم بهذه الإجراءات وغير مدربين عليها وعن عدم اثبات الطب الشرعي لوجود أثار كبروسين أو غاز بالجثث قطع بأنه في مثل هذا الحادث الذي بلغت فيه درجة الحرارة 800 لا يمكن ان تبقى اثار لروائح بترولية أو غيرها من الأثار لان التقم يتم عند **160 !!!** وهو يقضى ويمحى كل الأثار بالجسم المتفحم .

وحيث انه بسؤال الدكتورة الهام أبو الفتوح الزناتي رئيسة شعبة البحوث الهندسية بالمركز القومي للبحوث قررت ما سبق أن قررت به في التحقيقات وقررت أن درجة الحرارة وصلت إلى **1200** والحديد ينصهر في درجة **1500** وحيث انه بسؤال الدكتور محمد عبد الرحيم محمد بدر استاذ القوى الكهربائية بجامعة عين شمس وكلية الهندسة قرر بمضمون ما جاء باقواله في التحقيقات وقرر أن سبب الحريق المرجح لدى اللجنة هو من لهب مباشر قابله اجسام قابله وسريعة الاشتعال من امتعة الركاب والضحايا ولم يكن هناك اثار لقبيلة أو بودرة حارقة .

وحيث أن بسؤال الدكتور بدران محمد أحمد بدران استاذ مادة البوليمرات بالمركز القومي للبحوث ورد ما قال في تحقيقات النيابة العامة وازدادت أنه انتقل مع اللجنة وكان للانطباع الأول أن ما حدث شئيا فطيعا من حيث حجم الحريق والدمار ودرجات التقم وكل ما كان في العربات يساعد على الاشتعال والهب المباشر الذي تسبب في الحادث التقى في طريقة بكل ما يساعد اشتعال النار والحريق بدأ في مؤخرة العربة 11 عند التقاء بالعربة 12 وانه الذي ذهب إليه مع اعضاء اللجنة هو استنتاجا من أثار الحريق الذي شاهده اللجنة وعن مدة الحريق أن الشاهد شكوكه في أن العشر دقائق أو حوالى ذلك المقال التي فصلت بين بداية الحريق واشتعاله على النحو البادي من أثاره فشك الشاهد في أنها أى العشر دقائق يمكن ان تحدث كل ما حدث وفق أن يكون الماس الكهربائي هو سبب الحادث كما نفي ان يكون في إمكان طاقم القطر أن يتدارك الحريق سواء كان بالمياه أو الطفايات وازدادت أن الهيئة تفتقر إلى النظام الثابت عن العمل فيها هو الذي أدى إلى زيادة الضحايا والحادث أساسا وكان يتعين أن يكون عدد القطارات كافيا والعربات لا تحمل أكثر من سعتها.

وحيث أن المحكمة استمعت إلى الشاهد العميد مهندس محمد أحمد عامر امين الذي ردد بدوره ما سبق ان ذكره في التحقيقات وعن سبب الحادث قال أن مصدره حراري مباشر مشتعل امسك بكل ما قابله من امتعة الركاب وملابسهم والعربات والمواد المصنوعة منها ساعدت على اتساع نطاق الحريق من أخشاب ودهانات وارضيات وملابس للركاب والضحايا المصنوعة من المشتقات البترولية.

وحيث أن المحكمة استمعت إلى شهادة المهندس ادوارد ايليا عبده رئيس الإدارة المركزية غرب الإسكندرية وكان يعمل مديراً عاما للهيئة قرر أن صيانة العربات والجرارات يشرف عليها بحكم منصبه وبالنسبة للصيانة تشمل اعمال الكهرباء والميكانيكا والزيوت والبواجي – العجل- وازدادت انه بالنسبة للطفايات من المفروض ان تكون بالقطر وعرباته عدد كاف من الطفايات ثلاثة على الأقل وعن المادة التي تملأ بها الطفايات وما ثبت للجنة والمحكمة من المعاينة عدم صلاحية الطفايات إذ أن محتوياتها مغشوشة اكتفى بالقول بأن هذا وضع غير سليم ويتعين أن يقوم كل عامل وموظف بعمله وهو فقط دوره **إشرافي !!!**

وحيث أنه سئل في التحقيقات التي أجرتها المحكمة المهندس سمير حامد محمد فؤاد المشرف بالإدارة قرر بمضمون ما قرره في التحقيقات وان هناك مختصين للقيام بكافة اعمال الصيانة والحركة بالنسبة للعربات والقطارات والقطر المنكوب حمل بالحد الأقصى من العربات وعن الورقة المنزوعة من دفتر التشغيل والاستعداد قرر انه تم نزعها بعد ان امر رئيس الهيئة بإجراء التحقيق تمهيداً لضم جميع الأوراق للتحقيقات ومن بينها هذه الورقة ولكن توقف التحقيق بعد أن شرعت النيابة العامة في إجراء شؤنها .

وحيث انه بسؤال مصطفى إبراهيم محمد قناوى في التحقيقات رئيس إدارة الحركة والمشرف على تسيير القطارات توجه إلى مكان الحادث الساعة 4 صباحا بعد ابلاغه في السكن - ليس من سلطة أحد ائزال الركاب في حالة الزحام إلا إذا طلب خدمة القطر ذلك وأبلغوا الشرطة التي يمكنها أن تفعل ذلك ولم يحدث أى إبلاغ من خدمة القطر .

وحيث انه بسؤال الدكتور مهندس إبراهيم أحمد الدميرى وزير النقل والمواصلات السابق - في تاريخ الحادث قرر ..

وحيث أنه استكمالا لوجه في الدعوى ارتأت المحكمة أن تسأل المسئول الأول عن مرفق النقل والمواصلات ووزيرة آنذاك **الدكتور إبراهيم أحمد الدميرى** والذي تولى الوزارة اعتباراً من 10/10/1999 وحتى تقديمه لاستقالته فور الحادث في 21/2/2002 وكان نائباً لرئيس جامعة عين شمس وأستاذا لتخطيط المرور بكلية الهندسة قبل أن يشغل منصبه الوزاري والذي قرر أنه علم بالحادث اثناء وجوده في مؤتمر مونتريال بكندا عندما ابغعه مدير مكتبه الساعة 3 فجر 20/2/2002 بالحادث فاتصل زميله الوزير مصطفى عبد القادر الذي أعطاه فكرة عن الحادث وان ضحاياه بلغوا 360 متوفى فجعل على العودة فوراً إلى القاهرة دون ان يكمل المهمة التي سافر من اجلها واتصل بالسيد رئيس الوزراء ليبلغه انه قرر الاستقالة من منصبه وبالفعل عاد إلى ارض الوطن وفور وصوله إلى المطار توجه لرئاسة مجلس الوزراء حيث قدم استقالته واذ استوضحته المحكمة عن سبب استقالته فور عودته بدلا من أن يتواجد في مكان الحادث لمباشرة مهام سلطته الوزارية قرر أنه من **منطلق أنساني** فعل ذلك ولأن الحادث كان بشعاً ولكي يتولى الموقع أحر قد يكون افضل منه وهو كان مستاءاً للغاية من الحادث - **وقرر الشاهد أن طوال فترة عمله ومنذ تولى منصبه لمس مدى احتياجات المرفق إلى التطوير وهذا امر**

يحتاج إلى إمكانيات مادية كثيرة لم تكن تملكها الهيئة أو الوزارة فكتب إلى السيد رئيس الوزراء ووزير المالية والتخطيط مكاتبات عدة وعرض في مجلس الوزراء خطته وطرح احتياجاته العامة والمستعجلة لتطوير المرفق دون جدوى حتى أنه في سنة 2001 طلب ستة مليارات جنيهه لم يعطى سوى مليار واحد اتفق بعضها على السكة الحديدية والباقي على هيئات الوزارة الأخرى البالغة 18 هيئة ثمانية عشر هيئة - كما أنه عرض خطة لمدة ثلاثين عاما لتطوير المرافق بكامله تحتاج إلى 146 مليار جنيه ولم يتلقى أي استجابة سوى أن وزير المالية إفادة باستحالة ذلك لأن الدولة تحتاج صباح كل يوم 450 مليون جنيه كاحتياجات يومية ومواد تموينية وشبه الشاهد نفسه بأنه وهيئة السكة الحديد بشخص يرتدي ملابس مهلهلة وكان عليه أن يقوم بأعمال كثيرة ومتعددة وبدون إمكانيات كافة ومن ثم اضطر للبحث عن مصادر تمويل أخرى ذاتية مثل بيع الأراضي المملوكة للهيئة وتشغيل الورش للغير واستغلال المحطات لأنشطة أخرى غير انتظار الركاب مثل أيجار كافيتريات ومن ناحية الانضباط سعى كثيرا لتوفير ذلك حتى أنه في جولاته عندما يجد قصورا كان يوقع جزاءات على كل مدير عام فما فوق وأضاف رداً على سؤال المحكمة عن مدى مسؤولية الهيئة في توفير الأمان للركاب قال أن هذه مهمته ولكنه كان في حاجة إلى تمويل وعربات جديدة والدولة مسؤولة عن ذلك معه ولكن كان يصطدم دائما بالإمكانيات والأولويات وعن عربات الدرجة الثالثة فقرر الشاهد صراحة أنها غير آمنة وكان هناك خطة لتنفيذها خلال عامين ولكن وقف دون ذلك قلة الإمكانيات وفي سبيل ذلك طلب زيادة سعر التذكرة بواقع 2 ملجم للكيلو متر الواحد في رحلات القطار وكانت تذكرة أسوان لن تزيد إلا حوالي جنيهان فقط ولكنه أصطدم بقضية البعد الاجتماعي لأسعار التذاكر ورفض مجلس الوزراء رغم أن التعريفة الحالية غير اقتصادية وتحقق خسائر كبيرة للهيئة فضلا عن دعم الاشتراك للطلبة والموظفين بنسبة 98.5% من قيمة أي مبلغ 24 جنيه شهريا في حين انه يركب الميكروباص أو المواصلات الداخلية بحوالي أربعة جنيهات يوميا وهذه الخسائر والأعباء ورفض تحريك السفر هي السبب في عدم تطوير المرفق ليقوم بوظيفته كما كان سابقا ويوفر الأمان للمواطنين الذين يستخدمونه لأن زيادة السكان لا بد وان تقابلها زيادة في الإنفاق لتغطية هذه الزيادة وهو ما لم يحدث بسبب قصور - الإمكانيات والأولويات- وعن جنية أبو غاطس قرر الشاهد انه تقرر كغرامة لركوب الركاب من داخل الغاطس وليس أجر الركوب مقرر أن هناك قواعد منظمة للعمل والمفروض أن موظف أو مسئول يقوم بعملية الانضباط كان موجوداً !!! للمراقبة والمتابعة وعن عدد الطفايات والمنشور الذي يحددها بأربعة طفايات فقط في الجرار دون العربات قال أن هذا امر غير منطقي وعن الطفايات وعدم صلاحيتها أو الغش في السائل الذي بداخلها قال انه لم يصله معلومات عن ذلك وهناك هيئة امن وقائي بالسكك الحديدية مهمتها الاشراف على كل ذلك ولما تلاحظ للمحكمة عند مناقشة الشهود ومسئول الهيئة من أن كل منهم يلقى بالتقصير والمسئولية على غيره سيما الأقل منه درجة فاجاب بأن كل انسان منا لو أخلص في عمله لتحسنت الأحوال في مصر كثيرا وعن سبب الحادث استبعد الماس الكهربائي وعن سبب الحادث قرر أن مصدر لهب مباشر ومن تقاوم آثاره قرر أنها أمتعة الركاب وعدم وجود وعي لدى الموظفين لاستخدام فرامل الطوارئ وانتهى إلى انه بالنظر إلى ظروف الزحام وتوقيت الحادث لم يكن استخدام الطفايات مؤثرا وانتهى إلى أن المسئول عن الحادث هو ذلك الذي أعطى الأمر للقطار بالتحرك دون صيانة حقيقية لغياب الضمير والإحساس بالمسئولية وقدم الشاهد للمحكمة عند استجوابه ثلاث ملفات :

- 1- ضم الأول صور من الخطابات المتبادلة بينه وبين رئيس الوزراء والوزراء المختصين بشأن دعم الهيئة ماديا وماليا والمبالغ المطلوبة بهدف توفير أعلى درجات الأمان للمواطنين .
- 2- ملف آخر فيه رصد عن حرائق الهيئة وكوارثها وما تم بشأنها منذ عام 1995 .
- 3- تقرير كتاب عن إنجازات وزارة النقل وخطتها المستقبلية في عهد الشاهد .

وحيث انه بسؤال اللواء محمد حسن حسين مدير إدارة الدفاع المدني بمديرية أمن الجيزة وعضو اللجنة الفنية ردد ما ساقه بتحقيقات النيابة العامة وقال أن قوات الأطفاء وصلت إلى مكان الحادث بعد حوالي ربع ساعة من إبلاغها وباشرت فوراً أطفاء النيران في العربات السبعة المحترقة رغم العقبات التي حاقت أفراد قوات الأطفاء والعشرين عربية التي اشتركت في العمليات وأن أطفاء النيران استغرق حوالي الساعة واستمرت القوات في عمليات التبريد وبعد ذلك تم نقل العربات إلى مكان آخر حتى يتسنى إخراج الجثث والذي استمر حتى الساعة 4 من عصر يوم 20/2/2002 واطاف أن الجثث كانت تتواجد بنسبة كبيرة في العربتين 11، 12 حيث بداية الحريق وكان الكثير منها متحرق ومتلاصق واطاف انه ساعد على تقاوم نتائج الحادث الرياح وسرعة القطار وغلق الأبواب والنوافذ مع الزحام الشديد واطاف انه صعد إلى العربة رقم 11 بعد فتح جزء من الباب الجانبي وشنابر الشبابيك التي على العربات حيث شاهد الجثث متواجدة بكثرة في العربتين 11، 12 ولم يكن هناك منفذ للهروب لأن الأبواب مغلقة بأمتعة المواطنين وكان هناك حوالي نصف الجثث غير واضحة المعالم من شدة التفحم المرجح أيضا سبب الحادث إلى مصدر لهب مباشر ساعد على انتشاره أمتعة الركاب القابلة للاشتعال لأنها مصنوعة من مواد بترولية وكذا سرعة القطار والرياح واطاف انه عثر على أنبوبة بوتجاز منزلية بلا منظم ولا يتذكر أن كانت مملوءة أو فارغة ولم يتم التحفظ عليها نظراً لظروف الحادث وضاعت في وسط الزحام أو سقطت في الترع ولم يكن هناك طفايات حريق وما كانت لتؤثر في حجم الحريق الهائل لان المادة الفعالة لإطفاء هذه الحرائق هي البوردرة الكيماوية المانعة ولم تكن هذه المادة موجودة.

وحيث أن المحكمة قررت إجراء معاينة لعربات القطار المحترقة بكامل هيئتها بتاريخ 27/5/2002 وكان برفقتها الأستاذ المستشار المحامي العام لنيابة جنوب الجيزة والسادة وكلاء النائب العام الذين باشروا التحقيقات فضلا عن اللواء مساعد وزير الداخلية والمهندس رئيس الهيئة ومعاونيه والدكتور المهندس رئيس اللجنة الفنية وأعضاءها وانتهت المحكمة من معاينتها إلى النتائج الآتية: -

- 1- شاهدت المحكمة احتراق كامل للعربات 10، 11، 12 من الداخل واحتراق اقل درجة في باقي العربات السبعة الا أن الاحتراق كان شاملا لسائر محتويات العربات.
- 2- عثرت المحكمة على بعض متعلقات الركاب في العربات المحترقة وكان اغلب متعلقات الركاب مصنعة من مشتقات البترول كما أوردت بذلك رئيس اللجنة وأعضائها.
- 3- شاهدت المحكمة مكونات العربات من الألمونيوم وقد انصر بعضها والزجاج حدث به انبعاج والأجزاء الحديدية بعضها ملتويا وعلل أعضاء اللجنة الفنية ورئيس الهيئة ذلك من شدة النيران التي تجاوزت الـ 1200 درجة كما أن جميع مكونات العربات من الكراسي الخشبية وأرضياتها محترقة بالكامل إلا أجزاء بسيطة منها لم تحرق بالكامل بسبب أن الضحايا تكاثروا فوقها فاهلكتهم النيران ولم تحرق أجزاء المقاعد التي كانوا يجلسون عليها.
- 4- جميع العربات من الخارج اصابته النيران أسقفها واحترقت السقوف من الخارج النيران أحرقت العربات من الخارج وذهبت أنها معالم البوية.

5- شاهدة المحكمة أماكن الطفايات بدون طفايات فى العربيات السبعة المحترقة كما أن أجهزة الفرامل - الطوارئ - كانت موجودة وقان رئيس اللجنة ان هذه الأجهزة كانت سليمة حتى عند الحادث ولانها تعمل بتفريغ الهواء ولو كانت لا تعمل أو تعطلت اثناء الحادث لتوقف القطار على الفور وهو ما لم يحدث.

6- كما نظرت المحكمة بإرشاد اللجنة الفنية مكان بداية الحريق الذى كان فى نهاية العربىة [1] من الناحية القبلية وهى المنطقة التى تم تدميرها والتفحم الشديد ظاهر منها كما أبدت اللجنة - وشاهدة المحكمة تجمع الضحايا فى مؤخرة العربىة [1] ومؤخرتها كذلك العربىة 12 وهى الأماكن التى سارع الضحايا للفرار منها إلا أن الأبواب كانت مغلقة بأمتعة الركاب ومن ثم لم يتمكنوا من فتحها والنوافذ كان عليها أسياخ حديدية أو من الألمونيوم السميك لم يمكن الركاب استعمالها للقفز منها .

7- اوردت اللجنة الفنية توصيلات الكهرباء والكابلات اسفل العربيات وتبين أنها لم تعطلها النيران إلا بالنسبة للفرامل داخل العربيات وقالت اللجنة أنها من تأثير الحريق ولم تكن هى مصدر الحريق والمعلم غير محترقة وهو ما أدى بالجنة من استبعاد الماس الكهربائي كسبب للحريق وشاهدة المحكمة ذلك بنفسها اسفل العربيات .

8- قامت المحكمة ببناء على طلبها بمناظرة احدى العربيات المماثلة لتلك التى احترقت اثناء وقوعها فى الغاطس فشاهدة مكان الطفايات (طفايتين) الا ان إحداها تم انتزاعها بصعوبة بالغة ولا تعمل الأخرى أجرى الدكتور ثروت ابو عرب الضغط عليها بعد انتزاعها من مكانها فلم يخرج منها السائل الرغوي فأمرت المحكمة فضببطها وتحريزها وتسليمها لعضو اللجنة الدكتور ثروت ابو عرب لتحليلها فى معامل كلية الهندسة وأرسلت النتيجة الى النيابة العامة قدمتها للمحكمة اثناء نظر الدعوى واثبت التقرير ان المادة التى بداخلها مغشوشة وغير مؤثرة ويعلوها الصداً ومجهولة المصدر والمنشأ وأن كان كتب عليها اسم هيئة السكك الحديدية .

9-كانت هذه المعاينة فى حضور المتهمين ودفاعهم والذين اصطحبتهم المحكمة بالحراسة اللازمة وعقب انتهاء المعاينة واجهت المحكمة - المتهمين بما اسفرت عنه المعاينة وقرر المتهمين ان الورش قد طرأ عليها تغير عقب الحادث وقبل حضور هيئة المحكمة -لان الورش كانت دائما ممثلة بالركاب ولا يوجد طفايات كافية او مياه وكل هذا أضيف بعد الحادث وقبل المعاينة وحيث انه مرفق بأوراق الدعوى تقريراً يسمى ... بمجموعة الأشراف والتخطيط S.P.G وهى هيئة تابعة لرئاسة وزارة النقل- واعد للعرض على رئيس الهيئة عقب الحادث وقامت من بين المجموعة المذكورة استعرضت وقائع الحادث منذ بدء القطار رحلته من محطة القاهرة الى اسوان واستعرض المحطات التى مر عليها وساعة ودقيقة نشوب الحريق او اكتشافه عند مسيرته على منفذ منشية أبو العباس الكائن بالكيلو 71.331 بين محطتي العياط وأبو عمار حيث نلاحظ عند المنفذ (عبودعابد عبود) التابع للهندية نشوب حريق بالعربات الخلفية للقطار وابلغ بذلك برج بنى سويف وبعده بدقيقة واحدة قبل الواحدة صباحا بخمس دقائق- أبلغ ملاحظ برج كفر عمار -سيد عدلى حجازى - مراقب الحركة بالقاهرة بالحريق ليقوم ملاحظ حركة القاهرة بابلاغ السائق لاسلكيا وتوقف القطار فى الكيلو 74.500 بين محطتي كفر عمار والبركة الساعة الواحدة صباحا الا ثلاث دقائق واطاف التقرير انه تم أطفاء الحريق الساعة 3 عصر يوم 20/2/2002 وبعد ان استعرض تقرير المجموعة وصف القطار وعرباته وكلها درجة ثانية وثالثة عادية واستعرض ما جرى للقاطرة والعربات من عمرات صيانة دورية فى ورش الهيئة تعرض للحادث على النحو التالى :

أولا :أورد التقرير أسماء المسؤولين عن تجهيز القطار الكارثة ولم يرد فيهم من أسماء المتهمين سوى المتهم الثانى محمد احمد ابراهيم متولى ابراهيم الذى كان ملاحظ الوردية الثانية -ميكانيكا -كما حدد التقرير .

ثانيا : رجح التقرير ان يكون الحادث والاشتعال الذى حدث نتيجة انفجار داخل العربىة العاشرة وتعرض التقرير أخيرا الى ان هناك احتمالات أربعة للحادث :

- 1-احتمال من المنافذ لتشغيل البوفيه .
- 2-قيام آخرين بتقديم خدمة غير رسمية للجمهور.
- 3- قيام أحد الركاب باستخدام مصدر اشتعال واستحالة السيطرة عليه .
- 4- انفجار حارقة (تخريب) .

وتلاحظ المحكمة ان هذا التقرير لم تعرض له النيابة العامة أو تناقش واضعيه على الرغم من ان الموقع عليه كي يرفع إلى المهندس رئيس مجلس الإدارة هو المهندس مصطفى ابراهيم قناوى رئيس الإدارة المركزية للتشغيل ومزيل بتوقيعه.

وحيث انه بالاطلاع على التقرير الذى وضعته اللجنة الفنية التى أمرت النيابة العامة بتشكيلها فور الحادث وبدء التحقيقات برئاسة الأستاذ الدكتور / بولس نجيب سلامة الأستاذ بكلية الهندسة جامعة القاهرة انتهى التقرير الى النتائج التالية :

أولا : الحريق نشأ عن اتصال حراري سريع ذو لهب مكشوف كلهب أحد مواقد الكيروسين أو البوتاجاز التى عثر على العديد منها ضمن مخلفات العربيات المحترقة وصادف ذلك اللهب وجود محتويات سريعة الاشتعال مثل أمتعة الركاب وملابسهم المصنوعة من مشتقات البترول وهى سريعة الاشتعال الأمر الذى جعل من الصعب تتدخل الأفراد حيث ان قدرة هذه النيران سريعة واعلى من فروه الرأس مما سبب ارتباكاً - وذعرا يصعب معه ان لم يكن مستحيل على ركاب القطار غير المدربين وغير المؤهلين القيام بإطفائه خصوصا فى كل عدم وجود وسائل أطفاء وفى حالة الزحام الشديد .

ثانيا :استبعد التقرير ان يكون منشأ الحريق الماس الكهربائي لان الكابليين السالب والموجب اسفل العربيات موجودتين داخل مواسير من الصلب - كما انه لم يستدل من الفحص الذى قامت به اللجنة على العربيات المحترقة على أية آثار لحداث ماس كهربائي فى أسلاك التوزيع لشبكة الإنارة الداخلية.

ثالثاً: تعرض التقرير لانتشار الحريق وساعد على ذلك نوعية المواد والتشطيبات المستخدمة فى بناء العربيات - أمتعة الركاب كما وكيفا وجود بقايا كيروسين ومواد بترولية سائلة وزيوت ومواد أخرى سائلة وصلبة سريعة الاشتعال سرعة القطار سرعة الرياح ضاعفت من سرعة اندفاع النار داخل العربيات عدم وجود وسائل إنذار حريق داخل العربيات وعدم وجود وسائل اتصال بالسائق من عدم وجود وسائل أطفاء مما جعل التدخل للحد من النيران قد تأخر كثيرا ومن ثم يستحيل من الناحية العملية إيقاف الحريق أو السيطرة عليه - عدم دراية الركاب بالتعامل مع مثل هذه الحوادث فى بدايتها والزحام الشديد وعدم إيقاف القطار فور الحريق .

رابعا: أشار التقرير أن فصل العربيات السبعة التى كانت ممسكة بها النيران حد كثيرا من حجم الخسائر فضلا عن سرعة دخول سيارات الأطفال إلى مكان الحادث - حوالى عشرين سيارة واربع سيارات إنقاذ.

خامساً: تعرض التقرير بعد ذلك إلى أوجه القصور فى عربيات السكك الحديد بوجه عام وأبرزها

1- عدم وجود وسائل اتصال بالسائق .

2- عدم وجود إنذار وإطفاء حريق .

3- عدم وجود مخارج أو أبواب طوارئ.

4- استخدام مصنفات غير مناسبة في بناء العربات .

5- القصور العام اعمال الصيانة .

سادساً: السماح باصطحاب الركاب للمواد الملتهبة ومواقف كبروسين

7- عدم قيام الرقابة على الركاب وعلى مستخدمي القطارات بما يضمن سلامتهم

8- عدم وجود قواطع كهربائية أوتوماتيكية ببعض العربات

9- عدم توصيل أطراف الكابل الرئيسي للقطار فيما بين القطارات بطريقة قياسية سليمة

10- ترك قواعد اللبمات مكشوفة والأسلاك مكشوفة وخفض كفاءة قاطع التيار الرئيسي بالجرار .

سابعاً: وضع التقرير توصيات لإصلاح الخلل في العربات أو التركيبات على ضوء الملاحظات الأتتى عشر الواردة في البند السابق .
ثامناً: وانهى التقرير إلى أن :

أ- منشأ الحريق بدا في مؤخرة العربة رقم 11 .

ب- وأن سبب الحريق هو مصدر حراري سريع ذو لهب مكشوف في وجود مواد سريعة الاشتعال كلهب أحد موقد الكبروسين أو الغاز المعثور عليها .

ج- استبعاد أن يكون مصدر الحريق ماسا كهربائيا أو احتكاك مصحوبا لسخونة أو اصطدام مصحوبا بشرارة وكذا استبعاد حدوث انفجار نتيجة استخدام مواد مفرقة وانتهى التقرير إلى أن المسؤولية عن الحادث تضامنية بين الجهات المنوط بها سلامة القطار والتي تتمثل في مسئول الهيئة القومية لسكك حديد مصر وبين شرطة النقل والمواصلات المسؤولين عن صرف التذاكر والمتابعة وتأمين سلامة الركاب وأن كان رئيس اللجنة عدل عن مسؤولية الشرطة في شأن صرف التذاكر عند مناقشة المحكمة له مرة ثانية بشأن هذه الجزئية وازداد التقرير في خلاصته إلى ان سلوكيات الركاب المتمثلة في حمل واصطحاب مواد ملتهبة واستخدامها داخل العربات مما يشكل مخالفة لقواعد السلامة والأمان .

وحيث أنه بمطالعة البيان الذي قدمه الطب الشرعي إلى النيابة العامة بشأن عدد الضحايا تبين انه انتهى إلى أن هناك عدد 213 جثة تعرف عليهم ذويهم وتسلموها عدد 108 جثة تم دفنها جماعيا وكانت كما ذكر نائب كبير الأطباء الشرعيين امام المحكمة حسب توفيق أجزائها لأنها كانت محترقة تماما ومحطمة وهو امر تقريبي كما ذكر الشاهد فضلا عن عدد 37 جثة طرف الشرطة تم بعد ذلك دفنها بعد اخذ عينه من جثاتها تمهيدا للتحقق في شأن أصحابها على ضوء موقف أهليتهم هناك جثة واحدة مازالت في المشرحة !!! .
كذلك ارفق الأوراق تقرير وضعته الإدارة العامة لشرطة النقل والمواصلات لواء /على سامح - متحدث عن كم المخالفات الكبير الذي تلاحظ لشرطة النقل والمواصلات وكم المخالفات التي تم ضبطها خلال المدة من 31/5/1999 حتى 10/6/1999 اى اقل من أسبوعين وهي كثيرة ومتنوعة أرسلت إلى المهندس رئيس مجلس إدارة الهيئة .

وحيث أن المحكمة حددت جلسة 27/7/2002 لبدء المرافعة في القضية وبدأت النيابة العامة مرافعتها حيث استعرض ممثلها ظروف الدعوى وشرحوا واقعتها حسبما جاء بتحقيقاتها وذكرت ان أهمل المتهمين جميعا هو الذى أدى إلى وقوع الكارثة التي راح ضحيتها 361 تلمائة واحد وستين مواطنا من الفقراء والبسطاء لأن المتهمين لم يراعوا ضمائرهم أو يتقوا الله في أعمالهم وأنه من المفروض أن لا يخرج القطار وعرباته إلا بعد إستيفاء كافة إجراءات الصيانة ووسائل الأمان وتوافر الطفايات اللازمة ووقع المتهمين الأول والثاني على سلامة هذه الإجراءات بما يخالف الحقيقة وهو ما يشكل في حقها جريمة التزوير العمدي بإثبات واقعة مزورة في صورة واقعة صحيحة من حيث تواجد الطفايات في حين أن معاينة النيابة العامة واللجنة الفنية أثبتت عدم وجود طفايات على خلاف ما أثبتناه في دفتر إستعداد القطار- كما أن المتهمين من الثالث إلى السابع طاقم القطار تقاعسوا عن القيام بواجبهم بالإسراع بإيقاف القطار أو استخدام وسائل الإطفاء المتاحة- الطفايات - كما أن الزحام الذى يتدرع به المتهمين كدفاع غير كاف أو مبرر لإهمالهم في أداء واجبهم - كما أن باقي المتهمين متضامنين جميعا بالإهمال والجرائم المنسوبة إليهم جميعا في الحادث وإلحاق الضرر بممتلكات الهيئة التي يعملون بها وانتهى إلى طلب عقاب المتهمين طبق لمواد الإحالة0

وحيث أنه بجلسة 24/6/2002 كان قد مثل المدعى مختار على مهدى وقدم دفاعه وقرر أنه يدعى مدينا في مواجهة وزير النقل والمواصلات ورئيس الهيئة بمبلغ 2 مليون جنيه فقدها في القطار لأنه كان من بين ركابه وكان يحمل النقود معه واحتقرت بالحادث وذلك بالتضامن فيما بينهم وسدد رسم الإدعاء وأذنت له المحكمة بإعلان دعواه المدنية 0

وحيث إن النيابة أرفقت بالتحقيقات مذكرة ختامية عن الحادث استعرضت فيه الإجراءات التي قامت بها منذ إخطارها به ومدى الجهد الذى بذل فيها - كما انتهت إلى أن أسبابه من وجهة نظرها من حيث إهمال المتهمين والزحام وفساد وقصور وسائل الإطفاء والأمان عدم توافرها في القطار - كما انتهى إلى مسؤولية كبار موظفي الهيئة وشرطة النقل والمواصلات وتقصير المتهمين في إدارة أعمالهما مما كان له أثر سلبي على الحادث وانتهى إلى إحالة بعض مسؤولي الهيئة إلى المحاكمة التأديبية وعددهم 20 فردا 0

وحيث أن الدفاع عن المتهمين قام بتقديم مذكراته وإبداء مرافعته الشفوية في الجلسات وركز الدفاع عن المتهمين جميعا على النقاط الآتية :

1 - المتهمون غير مسئولين عن الحادث لاقطاع السبب بين الخطأ والنتيجة والمتهمين لم يخطئوا -ومن ثم فلا مجال لمسائلتهم حسبما جاء بقرار الاتهام 0

2 - الحادث ليس مرجعه كما ذهب النيابة واللجنة الفنية -هو لهب مباشر من موقد كبروسين أو غاز - مباشر أمسك بالضحايا ومتعلقاتهم إنما هناك سبب أجنبي نشأ عن الحادث لعمل تخريبي لا يسأل عنه المتهمين 0

3 - إذا كان هناك مجهول سبب الحريق بإشعاله موقد كبروسين أو غاز لم تسفر عنه التحقيقات فهو الذى يكون مسئولا عن الحادث وليس المتهمين ولم تكشف عنه التحقيقات .

4- تقرير اللجنة جاء قاصراً .

5- لا مجال لمسائلة المتهمين عن تداعيات الحادث لان مجال المسائلة فقط هو الخطأ وعلاقة السببية بين هذا الخطأ والضرر وتفاقم أسباب الحادث مرجعها الزحام الشديد وسرعة القطار والرياح الشديدة فضلا عن القصور في أداء الهيئة بالنسبة للحريق ولا مجال لتحميل صغار الموظفين والعمال أخطاء الكبار من موظفي الهيئة .

6- جريمة التزوير لا مجال للقول أنها في حق المتهمين المنسوب اليهم ذلك لأن دفتر الاستعداد ويعنى فقط اعمال الميكانيكا والكهرباء والبواجى وليس من بين الاستعداد مسؤولية المتهمين عن توفير الطفايات وعبارة مما جميعه هذه التي كتبها المسئول عن الورشة إضافة لا سند لها من الأوراق أو اللوائح ولا يصح مسألة المتهمين عن فحواها الا في حدود اللوائح المنظمة للعمل في الغاطس .

7- وبالنسبة لتهمة الاضرار بأموال هيئة السكك الحديدية المسندة إلى المتهمين جميعا بتهمة لا سند لها من الأوراق إذا ثبت أن المتهمين لم يهملوا في أداء وظائفهم أو يرتكبوا ثمة إخفاء وانتهى الدفاع إلى طلب القضاء ببراءة المتهمين مما اسند اليهم تأسيسا على عدم ثبوت التهم المقيدة اليهم سواء من الناحية الموضوعية أو سندا القانوني وانهم ايضا - المتهمين - يعتبرون من ضحايا الحادث الأليم.

وحيث أن الدفاع عن المتهمين قدموا عدة حوافظ مستندات اثناء نظر الدعوى وفي ختام المرافعة ضموا الكثير من المستندات منها ما هو مرفق بالأوراق وبالتحقيقات ومنها ما قدم إلى المحكمة اثناء مناقشة الشهود إلا أن المحكمة ستشير إلى بعض هذه المستندات التي تتعلق تعليقا جوهريا بدفاعهم في الدعوى على النحو التالي:-

1- صورة من القرار رقم 1789 الصادر من رئيس الهيئة بتاريخ 7/11/1999 والموجه إلى جميع قيادات الهيئة بما في ذلك مدير عام ورش عربات الركاب بأبي غاطس ومضمونه بعض الحوادث التي حدثت في قطارات الركاب وعدم استعداد وكفاية أجهزة الإطفاء تقرر أن يتم تأمين القطارات العادية والمميزة بوضع 4 أجهزة إطفاء ورغوى سعة 2 جالون بعربية بالقاطرة وذلك الخلاف في هذا المنشور من النيابة العامة الذي ثرى أن هذه الطفايات الأربعة إضافة على ما هو موجود بالعربات والدفاع يرى أن قصر الطفايات في القطار وعرباته على أربع طفايات فقط.

2- صورة من المادة 3 من قانون هيئة الشرطة رقم 109 لسنة 71 والذي يبين منه أن الشرطة ملزمة بالحفاظ على الأمن والنظام وأمن المواطنين في كافة المجالات.

3- نص المادة 23 أ. ج التي تحدد من لهم صفة الضبطية القضائية ومن بينهم نظار ووكلاء محطات السكك الحديدية والحكومية وليس من بينهم الكمسارية وكذلك نص المادة 5 من لائحة الهيئة.

4- صورة من فاتورة شراء مانتى طفاية بتاريخ 3/3/2002 أي بعد الحادث ثمن الفاتورة 71 فقط.

5- صورة الخطاب الصادر من إدارة عربات الهيئة بورش أبو غاطس إلى مدير الهيئة للمشتريات والمخازن وإلى رئيس جهاز الأمن الوقائي بطلب توفير مواد الطفايات لأن جميع الطفايات المتواجدة بالقطارات غير صالحة ويحذر من وقوع كارثة والخطاب تاريخه 16/8/2001 وخطاب آخر مماثل بشأن تدبير مهمات الإطفاء بتاريخ 12/6/2001 خطاب رابع بشأن المادة الرغوية وإن القطارات خالية وكذلك الورش من هذه المادة.

6- صورة ضوئية من نص المادة 16 من لائحة الهيئة الصادرة 1980 يلزم الهيئة بضرورة تدريب كافة خدمة القطارات على نظام استخدام أجهزة للاطفاء المناسبة لكل موقع.

7- صورة من نص البند رقم 65 من المادة 77 والتي يستدل منها الدفاع على أن القطارات ذات الدرجة الثالثة والثانية العادية ليس فيها رئيس قطار وإن هذه الوظيفة قاصرة على القطارات المكيفة وعربات النوم وشهادة من إدارة أقسام الحركة بالمنييا تنفيذ ان المتهمين من الثالث إلى الخامس يعملون في وظيفة كمساري بالقطار وليس رؤساء قطار.

8- المادة الأولى من لائحة الهيئة الصادرة سنة 1980 يحظر ركوب من داخل الورش وخطر دخول مرافق الهيئة الا بتصريح بما مفاده أن المتهمين خالف قانونها لسماعها بركوب قطار الحادث من الغاطس لقاء 1 جنيه غرامة.

9- بعض الكتابات المتبادلة بين شرطة الهيئة والهيئة بعد الحادث بشأن ضرورة زيادة القطارات وعمل ملاحق لها بقطارات إضافية في المواسم والأعياد كل ذلك بعد الحادث.

10- مستند تاريخه 26/12/2001 بشأن الطفايات التي قام قسم الدفاع المدني في الهيئة بإصلاحها وأعدادها والمتهم أحمد يوسف - الثامن - كان ضمن من قاموا بهذا المجهود الإضافي.

11- مجموع قصاصات الصحف عن تصريحات للمسؤولين وتحقيقات صحفية عن الأوضاع المتردية للهيئة من بينها بصرح رئيس الهيئة المهندس محمد عرفة الذي أرجح فيه اوضاع الهيئة السيئة في بعض الإمكانيات.

12- تقرير من إدارة الوحدات المتحركة يفيد بالمرور على ورش أبو غاطس ثبت احتراق عدد من العربات داخل الغاطس ما بين احتراق كل جزئ عن تحقيق صحيفة مجلة المصور مع الوزير الجديد عن أحوال الهيئة وكل يدور حول الاعتمادات والزيادة في مستخدمى المرفق لا يواكبها زيادة في الاستثمارات اللازمة.

سبب الحادث:-

وحيث ان المحكمة بادئي ذي بدء تتصدى لسبب الحادث وترى أن هذا السبب مازال مجهولا حتى الآن رغم ما تم من تحقيقات امام النيابة العامة وأجرتها المحكمة هذا السبب مازال مجهولا وليس في الأوفق تحريات المباحث عن الحادث للأسباب الآتية:-

1- اللجنة الفنية وجميع أعضائها قرروا في التحقيقات انهم استبعدوا الماس الكهربائي والمفرقات كأن تكون سببا للحادث وانتهوا في تقريرهم وأقوالهم امام المحكمة إلى أن المرجح لديهم أن الحادث بدأ بمصدر لهب مباشر موقد كبروسين أو غاز صادفة أجسام سريعة الاشتعال كأمثلة الركاب وملابسهم ومكونات العربات وان هذا ساعد على سرعة انتشار النيران مع سرعة القطار واستمراره في السير للوصول لمدة حوالى ربع ساعة والنار مشتعلة في عرباته - قالت اللجنة أن هذا هو السبب المرجح لديها ولم تقل انه على سبيل القطع فإذا كانت الأدلة في الدعاوى الجنائية تقوم على الجزم واليقين - في مقام الأوان - فإن القول بالترجح يفيد عدم القطع ومن ثم ينفي نسبة من الشك يجب أن يفسر لصالح المتهمين.

2- جميع أعضاء اللجنة بلا استثناء قرروا باحتمال الترجيح ليس الجزم وعلى سبيل المثال الدكتور ثروت أبو عرب أجاب بحكم تخصصه في الجامعة قال إن هذا الاحتمال المرجح لدى اللجنة يصل إلى 75% وكذلك ذهب الدكتور بولس نجيب رئيس اللجنة الذي قرر أن ما انتهت إليه اللجنة كان على سبيل الترجيح ومرجوع الترجيح هو آثار الحادث وما خلق الحريق من خسائر .

3-الدكتور رئيس اللجنة والدكتور أبو عرب وباقي الأعضاء قرروا أنه لا يمكن أن يصلوا إلى نتيجة قاطعة بشأن - سبب الحادث أو مصدر النيران - بدايتها - إلا إذا كان هناك شاهد على ذلك ويرى ما حدث وهو مالم يتوافر في الأوراق .

4- تقرر اللجنة بصفة جاء مرسلا لم يدعم بأدلة قاطعة تدعو المحكمة على الاقتناع به فعلى سبيل المثال اللجنة وبعض أعضائها قالوا بأنهم اشتهوا رائحة كبروسين أو غاز في بقايا أمثلة الركاب في حين أن نائب كبير الأطباء الشرعيين الذي سألته المحكمة نفي أن يكون قد اشته شينا من هذا - وقرر ان حجم الحريق والتفحم لا يسمح ببقاء أن روايح من هذا الفعل في الوقت الذي تقول اللجنة أن ارضية العربات كانت مغسولة بالكبروسين وهناك بقايا مازوت الا يحتمل ان تكون رائحة الكبروسين أو الغاز مصدرها المادة التي كانت تستخدم في غسل العربات وليس المادة التي كانت مصدر اللهب ونفى الطبيب الشرعى ذلك بقوه باعتبار ان التفحم كان شديدا أو لا يبقى على أية رائحة على الرغم من أن الطبيب الشرعى انتقل قبل اللجنة .

5- اللجنة لم تشفع التقرير بأدلة معملية أو من تقطع بأن النيران كان مصدرها هذه المواقف الصغيرة التي وجدت بقاياها محترقة في العربات بعد أن أمدد الحريق واستخدمت المياه ومدافع المياه في إطفائها كما ذكر ذلك اللواء حسن حسين مدير الدفاع المدني بالجيزة إذ كان يتعين إرسال البقايا من ملابس الركاب أو أمتعتهم إلى المختبرات العلمية للحصول على نتيجة محققة بشأن وجود هذه الآثار من عدمه بدلا من أن تعتمد لجنة من أكبر التخصصات على حاسة الشم أو النظر كشأن الأفراد العاديين.

6- اللجنة عندما تعرضت إلى نفي الاحتمالات الأخرى كالماس الكهربائي أو المتفجرات لم تدلل على نفي هذه الاحتمالات على أساس علمية أو نتائج مختبرات معملية بل قررت أيضا بأن هذا مرده الخبره والنظر المجرد - مع احتراما للخبرة وقيمتها إلا أنه قد يكون للعلم كلمة أخرى .

7- اللجنة انتقلت إلى مكان الحادث بعد وقوعه بحوالي 36 ساعة في الساعة 1.30 ظهرا يوم 21/2/2002 ليكون مسرح الحادث فيه من المتغيرات الآتية : العربات السبعة المحترقة ثم فصلها وابتعدت عن المكان الذي احترقت فيه بالكامل بحوالي خمسة كيلو مترات حسبما هو ثابت في التحقيقات وكان القطار منذ بدأ فيه الحريق بعد محطة كفر عمار واستمر في سيره قرابة 12/15 دقيقة والنار مشتعلة فيه - المتغير الثاني الذي كان قد طرأ على مسرح الحادث عند الوصول للجنة هو أن المياه كانت قد غطت العربات وتم نقل الجثث والأشلاء ولم يبق في العربات إلا رائحة الموت والروائح الكريهة المتخلفة عن احتراق الضحايا واختلطت أمتعة الركاب وقد يكون بعض بقايا الجثث المياه التي خفتها أجهزة الإطفاء ومدافع المياه والتي اختلطت بقايا الركاب أمتعتهم ومن ثم لا بد أن تتولد رائحة الموت والعفن وكثيرا من الروائح الكريهة فكيف استطاعت اللجنة أن تشتم رائحة الكيروسين أو الغاز لا شك أن اللجنة لو لجأت إلى التحليل والمختبرات العملية لكانت قد قضت هذا الاشتباك وحسمت الأمر إلى كبير ولكنها لم تفعل واكتفت وأعضاءها بالنظر والشم والخبرة التي لا تنكرها المحكمة عليهم ولكن مرة أخرى قد يكون للعلم رأى آخر .

8- تردد على لسان بعض مما سلوا في التحقيقات من المصابين انهم سمعوا أصوات انفجار واحدهم قال بمشاهدته لشرارة تخرج من بين العجلات واحتكاكها بالقضبان أمسكت بحقائب كان يحملها أحد الركاب وأخر يدعى معوض أحمد إسماعيل قرر بأنه سمع صوت انفجار ثم انطفت الأنوار وبعدها شاهد النيران ولم يتم العثور عليه رغم طلب النيابة العامة للشرطة باستدعائه أكثر من مرة - هذه الأقوال حتى ولو كانت غير صحيحة في تقدير اللجنة وأعضاءها كان يتعين أن يقف عندها وتشفعها بأدلة علمية قاطعة لتقيدها بدلا من الاكتفاء بأن آثار الحادث وارضية العربات لا تدل على هذه الاحتمالات وذلك بالخبرة والنظر .

9- خلاصة ما سبق تبين منه أن تقرير اللجنة وأقوال أعضائه جاءت متناقضة مع أقوال الأعضاء أنفسهم وفي التحقيقات وأمام المحكمة من حيث ان اعتمادوا على نظرية الاحتمالات والمشاهدة واستخدام الحواس "الشم" كما تعارض هذا التقرير مع الأدلة الأخرى التي جاءت في الأوراق في حديث نائب كبير الأطباء الشرعيين .

10- عن حجم الحريق فأعضاء اللجنة جميعا وكل من شهدوا في التحقيقات قرر انه للوهلة الأولى كان الحريق غير عادى - رئيس اللجنة - بشع وغير مألوف - رئيس الهيئة - حريق هائل وضخم - اللواء قائد الدفاع المدني بالجيزة كل هذه الملاحظات تضيف مزيد من الشك حول سبب الحادث الذى ساقته اللجنة وحصرته في موقد كيروسين أو غاز صغير - وجدت بقايا في العربات المحترقة .

11- أعضاء اللجنة اختلفوا في كيفية السيطرة على الحريق فالدكتور ثروت أبو عرب أنه كان من الممكن السيطرة على مصدر اللهب إذا ما تم التدخل خلال اربع دقائق من بدايته

في حين أضاف أعضاء اللجنة في هذا التقرير من حيث إمكانية الوصول إلى مكانه وكم النيران هذا يقضى النظر عن إمكانية ذلك بالنظر إلى الزحام الشديد وعدم صلاحية الطفايات المعدة لذلك سواء لعدم وجودها أصلا - وهى محل شك كبير - إذ لعدم صلاحيتها لفساد المادة الموجودة بها - كما قال الدكتور ثروت مغشوشة ومجهولة المنشأ واللجنة وأعضاءها الذين يتحدثون عن إمكانية التدخل خلال اربع دقائق للسيطرة على مثل هذا الحريق تكرر المحكمة مرة أخرى **إنما يسوفون حديثا مرسلا ونظريا قد يكون صحيحا من الناحية العلمية أو النظرية البحتة الا أنه لا يتفق مع واقع الحال الذى كان عليه قطار الحادث وحجم النيران** وان كانت اللجنة بعد ذلك قد اتفقت وبالإجماع - انه بعد ان مرت هذه الدقائق أصبح التدخل مستحيلا وغير مؤثر بالمره اللهم الا تحديد حجم الكارثة وهو ما فعله سائق القطار ومساعدة عندما علم بالحريق - بعد ربع ساعة من بدايته والقطار يسير سارعا بفصل العربات السبع المحترقة وأخذ الفاطرة وبقي العربات واستكملوا رحلة القطار إلى أسوان - والمحكمة تنتهي من ذلك إلى أنها لا يمكنها ان تسامر اللجنة وبعض أعضائها مفاد هذا إلى من إمكانية التدخل خلال دقائق أربعة للسيطرة على اللهب لان المحكمة غير مقتنعة أساسا بأن مثل موقد الكيروسين او الغاز الصغير الذى وجدت بقاياها في أنقاض الحريق يمكن ان تشعل مثل هذا الحريق الهائل في شكله ونتائجه وكم النيران - فهذه السرعة أقل من 15 دقيقة حتى مع التسليم بأن القطار سار حوالى 12 دقيقة والنار مشتعلة والرياح ساعدت على ذلك المحكمة لا تستطيع ان تقتنع بهذا السيناريو الذى تبنته اللجنة في نتائجها لان كما هو ثابت بالأوراق وكما جاء على لسان كثير من الشهود الذين سلوا في التحقيقات حسبما ما هو ثابت في صدر هذه الأسباب هذا الحريق **بدأ كبيرا كيف ولماذا؟؟** هذا ما لم تكشف عنه التحقيقات ولم تستطيع اللجنة نفيه بصورة قاطعة .

13- اللجنة على ضوء ما سلف قد أخذت بنظرية الاحتمالات واستقرت عند الاحتمال الأقرب والأيسر والذي ترجح لديها دون ان تكلف نفسها مشقة البحث العلمي الحقيقي للوصول الى حقيقة الحادث وكيف بدأ وجاء تقريرها والحال كذلك روتينيا اشبه بالمعاينة التي ترد في محاضر جمع الاستدلالات والتي تجربها الشرطة بسرعة فور وقوع أى حادث حريق يخطر به ثم تأتي التقارير الفنية بنتائج مختلفة عما توصلت اليه المعاينة السريعة .

14- الثابت من التحقيقات ومن شهادة اللواء محمد حسن حسين قائد الدفاع المدني بمديرية أمن الجيزة وعضو اللجنة أنه كان هناك أنبوبة بوتجاز منزلية 18 كيلو او 12 كيلو في بعض الأقوال - قرر الشاهد انه عثر عليها فور صعوده الى العربة العاشرة بعد أن تمكن من فتح أحد أبوابها بالقوة - كان أول من صعد إليها من قوات الإطفاء حسبما ذكر وشاهد الجثث المتفحمة وعثر على اسطوانة البوتجاز المنزلية دون منظم ومغلقة ولا يعرف ان كانت مألنه او فارغة - هذه الاسطوانة فقدت بعد ذلك ولم يعثر عليها فهناك قول -الشاهد -انه ضاعت في وسط الزحام وهناك من قال أنها ألقي بها في ترعة الإبراهيمية -على اية حال لم تناقش اللجنة او تتعرض لمأهية هذه الواقعة ومصداقيتها هل من المحتمل ان تظل هذه الاسطوانة في ظل النيران الهائلة وغير العادية دون ان تنفجر لو كانت ملأينة وحتى لو كانت فارغة لا ينالها أى إصابة وتظل سليمة كما قال الشاهد رغم شدة النيران - هذه واقعة مادية- وقف أمامها تقرير اللجنة ولم تتعرض لها ومن ثم تقف عندها ايضا المحكمة لتسوقها ضمن ما ساقته في أسبابها في خصوص عدم الاطمئنان الى تقرير اللجنة والذي جاء في كثير من مقاطعة مرسلا غير موثق علميا كما سيلي.

وحيث انه من المقرر قانونا وقضاء ان المحكمة الحق في الأخذ بتقرير الخبره او طرحة كما ان لها الحق في الأخذ ببعض ما جاء فيه وطرح الباقي ومن هنا تكفي المحكمة بالقدر السالف لتقتها الى القول بعدم اطمئنانها الى ما جاء بالتقرير عن السبب المنشئ للحادث

والمتمثل في مصدر اللهب مباشر كوقود كبير وسين أو غاز من مثل المواقف الصغيرة التي عثر على بقاياها في العربات المحترقة وتري المحكمة أن السبب المنشئ مازال في تقديرها – مجهولاً – لم تكشف عنه التحقيقات .

وحيث انه عن ندائيات اللهب المباشر الذي قالت به اللجنة من هذا اللهب المباشر الذي خرج من موقد كبروسين أو غاز صغير صادفه أمتعة الركاب وملابسهم المصنوعة من مشتقات البترول فضلا عن سرعة الرياح وسرعة القطار – المحكمة لا تساور اللجنة فيما ذهبت إليه وذلك لما يلي :

1- الوقت كان شتاء والبرد قارس ومن ثم بداهة تكون النوافذ والأبواب مغلقة والأجسام متلاصقة ومن ثم فلم يكن هناك مجال لكم من الهواء- الأكسوجين – الذي يزيد من كثافة النيران بهذا الحجم المهول حسب وصف أعضاء اللجنة .

2- الزحام الشديد والأجسام المتلاصقة إذ ان كل عربة سعتها حوالي 100 راكب بها قرابة الثلاثة أو الأربع أضعاف حملتها تجعل بالكاد كل راكب يجد موضعا لقدميه – والقطار مازال في بداية رحلته إذ لم يكن قد مضى على مغادرة محطة القاهرة الا حوالي الساعة ومازالت الرحلة إلى أسوان طويلة قرابة الأثنى عشر ساعة – لم يكن هناك مكان أو مبرر مقبول أو سعة تسمح بجلوس راكب أو أكثر لصنع شاي على هذا الموقد الصغير إذ أين وكيف يجلس هو ومن معه – ففي مثل هذه الرحلة الطويلة – يستغرق مثل هؤلاء الركاب البسطاء الفقراء وقتا في بدايتها لاي ان يستقر بكل منهم المقام في مكانه هو ومن معه .

3- حتى ولو افترضت المحكمة صحة ما ذهب إليه تقرير اللجنة فالمحكمة لا تستطيع ان تجاريها في تصورها لان مثل هذا الموقد الصغير أما انه لم يكن هناك إمكان استخدامه إذ ان كان من السهل في لحظات السيطرة عليه وعلى شعلته وإطفائها حتى ولو بقطعه من الملابس أو اى شئ يكون في متناول يد من يستخدمه الا اذا كان قد انفجر هو مالا دليل عليه في الأوراق أو بقايا الحادث حتى في ظل هذا الاحتمال الذي لم يقم عليه دليل فأن كمية الكبروسين أو البوتاجاز الذي بملاؤه ضئيلة بحيث يمكن السيطرة عليها هذا في تقدير المحكمة وما دامت اللجنة الفنية بخبرتها ووسائلها لجأت الى نظرية الاحتمالات كما يقول أعضائها فأن الاحتمالات تكون كلها قائمة في ظل الدليل الفنى غير القاطع الدلالة على ما انتهت إليه اللجنة حسبما أسلفت المحكمة في أسبابها .

4- حديث الرياح وسرعة القطار لمدة 12 دقيقة أو خمس عشر دقيقة لا يبرر أبدا حجم النيران الهائلة وذلك لقصر الزمن ولمصدر اللهب البسيط الذي قالت به اللجنة إذ ان حجم هذه النيران والسرعة التي انتشرت به لا يكون الا حيث يكون هناك مصدرا للهب أقوى وأشد من ذلك الذي قالت به اللجنة والقول بغير ذلك يرى المحكمة ان فيه تبسيط وتجريد للوقائع لا يستقيم مع حجم الكارثة ولا يتفق مع المنطق والمجرى العادى للأمر ومن زاوية أخرى أخذاً بالتفسير الأيسر والأسهل وهو ما لا تستطيع المحكمة تضمينه أسبابها وتعمل عليه في قضائها .

4- وفي هذا المقام لا تستطيع المحكمة اعتناق التقرير الذى وضعته ما يسمى بمجموعة الأشراف والتخطيط S.p.g – وهى هيئة تابعة لرئاسة الهيئة ووزارة النقل – هذا التقرير – والمرفق بالأوراق الذى تعرض لتحليل الحادث وتفصيله وتوقيعات قيام القطار وتابع خط سيره دقيقة بدقيقة بل وثانية بثانية على ضوء ما تحت يده من مستندات هذا التقرير وضع احتمالات أربعة للحادث هو :

الأهمال – استخدام مصدر اشعال واستحالة السيطرة عليه !!- انفجار حارق داخل العربة العاشرة وهذا التقرير تلاحظ المحكمة ان النيابة العامة التقتت عنه ولم تتعرض له في التحقيقات كما ان اللجنة لم تتعرض له في تقريرها وربما لم يعرض عليها !!! كما ان التقرير أورد أسماء المكلفين بأعداد القطار وصيانته وليس من بينهم من المتهمين سوى المتهم الثاني محمد احمد ابراهيم متولى – ملاحظ الوردية الثانية – بالغاطس ويختص بأعمال وصيانة الميكانيكا فى القطار وعرباته وبداهة لم تكن الميكانيكا والقائمين عليها سببا فى الحادث !!! .

5- التقرير واللجنة لم تؤكد واقعة انطفاء العربات اثناء الكارثة فلا تستطيع المحكمة ان تتبين على سبيل الجزم واليقين هل الأنوار أطفأت قبل الحادث وبعده وهل انطفائها كان نتيجة للحريق أو سابق عليه كل ما سعت اللجنة فى تأكيده الى ان الماس الكهربائي برئ من اشعال الحريق ودلت على ذلك بأن الكوابل اسفل العربات سليمة ومحصنة فى مواسير من الصلب والكابلات الرئيسيين السالب والموجب بعيدين عن بعضهما قرابة المتر وان اللجنة أجرت تجربة تماس فوجدت ان الشرز الناتج عن التجربة غير مؤثر وقات اللجنة أنها ذكرت فى صلب التقرير عند معاينة العربات ان أطراف الأسلاك محترقة نتيجة الحريق فقط وهذا لا يكفى لقيامه حتى انطفأت الأنوار تحديدا هل قبل حدوث الحريق أم بعده أم أثناءه وذلك لان الحريق لا بد وان يكون قد استغرق بعض الوقت قبل ان يصل الى توصيلات الكهرباء الداخلية داخل العربات ، وبالنسبة لحجم الحادث والنيران فأنها بالطبع أتت على كل شئ داخل العربات ومن هنا لايمكن تحديد متى انقطع التيار الكهربائي عن العربات والمحكمة ترى انه كان لدى اللجنة من الوسائل الفنية والعلمية ولدى أعضائها من الخبرة العلمية والمعملية القدر الكافي لأزاله هذا الغموض بدلا من الاكتفاء للمرة الثالثة بالخبرة وبالنظر المجرد للتوصيلات الكهربائية وثبات حالتها وهذا امر يسير حتى بالنسبة لغير المتخصصين واللجنة وعلماءها لها قدرها ومن هنا كانت المحكمة تنقذ منها بحثا أكثر دقة وتفصيلا فى هذه الجزئية لأنها جزئية هامة كان من الممكن ان تشير الى سبب الحادث ومناقشة احتمالات أخرى .

الا ان البادي ان اللجنة قد سلكت الطريق الأيسر وحملت موقد الكبروسين الصغير مسؤلية الحادث وهو بالضبط ما لجأ اليه كبار المسؤولين فى الهيئة والمكون عقب الحادث مباشرة بل وفى مكان الحادث عقب انتقالهم الى مكانه إذ صرحوا بان سبب الحادث هو استخدام موقد الكبروسين أو الغاز الصغير الذى أحال القطار والمنطقة الى جحيم وأحاله الى طاقة من جهنم كما لو كانت اللجنة سعت الى تقنين تصريحات كبار المسؤولين والتي قالوا بها بعد ساعات من وقوعة وقبل ان تكشف أبعاده وخباياه وكفى الله المؤمنين شر القتال .

وحيث انه متى كان ما تقدم جميعه فان المحكمة تنتهى بحق الى ان موقد الكبروسين والغاز بريان من تهمه اشعال الحريق أو ان يكون مصدر اللهب المباشر الذى أدى الى هذه الكارثة سيما وان الأوراق وتحقيقات النيابة العامة وما أجرتة المحكمة بنفسها طوال أكثر من خمسة وعشرين جلسة جاءت جميعها خالية مما يشير الى ثبوت هذه الواقعة فلم تقدم الشرطة شاهدا واحدا على ذلك رأى غيره وهو يأتى هذا المنكر يشعل الموقد لصنع شاي أو جوزة أو تسخين طعام كما جاء على سبيل الظن والتخمين والأحكام الجنائية تقوم على الجزم واليقين سيما فى مجال الإدانة فان المحكمة تنتهى بحق باستبعاد هذا الاحتمال كسبب للحادث وتري انه لا يعدو ان يكون احتمالا قالت به اللجنة ومن قبلها كبار المسؤولين !!! قبل ان تبدأ عملها – وهناك احتمالات أخرى وردت فى الاوراق والتحقيقات على نحو ما سلف من أسباب قبلت على لسان البعض وفى تقدير مجموعة الأشراف والمراجعة s.p.g وجاء حديث اللجنة الفنية بشأن بعضها مرسلا لا تظمن الية المحكمة ويبقى السبب مجهولاً لم تكشف عنه التحقيقات التى تمت .

الزحام : وحيث انه عن حديث الزحام الرهيب الذى كان فى العربات المحترقة إذ ان احتوائه فى الاوراق ان سعه العربة الواحدة 104 او 108 راكب كانت تضم حقيقتها ثلاثة أضعاف او أربعة أضعاف هذا العدد اى من 300 الى 400 راكب وكيف لا والهيئة اعدت هذا

القطار لكي يكون نعشا للضحايا من الفقراء المعدمين وأرادت ان تجعلهم الفداء الذي تقدم تقريبا الى الله في عيد الأضحى فتكفر بهم عن سيئاتها في حق المواطنين جميعا – والمحكمة عندما تتناول موضوع الزحام هل يكون ذلك من قبيل نفي المسؤولية عن المتهمين او انه حديث قانون باعتبار ان الزحام في ظروف الحادث المائل كان بمثابة سببا أجنبيا او قوه قاهرة قطعت رابطة السببية بين المتهمين والنتيجة او تتحدث عنه المحكمة باعتباره مسرحية عشية من صنع واخراج الهيئة لتنمية مواردها او توفير سيولة لتوزع بالآلاف وعشرات بالآلاف على كبار موظفيها وشرطة النقل والمواصلات كما جاء بالتحقيقات؟؟؟؟ كل هذه تساؤلات تطرحها المحكمة عند حديثها في الأسباب عن موضوع الزحام ولكن – ولانه امر مطروح وبصورة صارخة في الاوراق لابد ان نتعرض له المحكمة على النحو التالي :

-1

من الثابت من التحقيقات ان القطار وعرباته خرج من الغاطس وكان يستقله عدد 3818 راكبا بينهم 769 قطعوا تذاكر طوال رحلته حتى اسوان – لم يكن قد حصل على تذاكر من محطة مصر الا عدد 23 راكب – ثلاثة وعشرين في حين ركبة من الغاطس 3049 راكب هم الذين قطعت لهم تذاكر او ايصالات الغرامة وذلك حسب البيان المقدم من الادارة المركزية للشئون التجارية ونقل الركاب . والمسئول عن هذه المخالفة حسبما تبين من التحقيقات الهيئة ونظامها الخاطئ بالسماح ركوب الركاب من داخل الورش بالمخالفة لقانون الهيئة نفسها والذي اصبح الركوب من الغاطس اصبح عرفا سائدا حسبما اقر به العميد طارق صديق مدير الادارة العامة للأمن بالهيئة وهو الامر الذي يشكل من زاوية أخرى إخلالا أمنيا وقعودا من شرطة النقل والمواصلات عن القيام بواجبها الاساسي هو حماية أرواح المواطنين من مستخدمى المرفق والتي تقاعست عن القيام بدورها الاساسي لوجود اقتسام حصيلة الغرامة المقررة كجزء او عقوبة للركوب من الغاطس وهو المستفاد من اقوال المهندس عبد القادر رئيس السابق وكان يشغل موقعة وقت الحادث واثاء تحقيقات النيابة العامة وهو ما ذهب اليه في اقوالهم بالفاظ مختلفة العديد من رجال شرطة النقل والمواصلات (النقيب محمد سالم ابو عبده) المجند كريم مكرم ذكى العميد ابراهيم حسين فريد .

2-ليس هناك مجال بغير ذلك ومن واقع ما هو ثابت بالتحقيقات لا محل بالقول بمسؤولية المتهمين من صغار موظفى الهيئة من الثالث الى السابع – عند زيادة عدد الركاب فهذا اصبح عرف سائدا والجميع لهم مصلحة فيه – كبار مستخدمى الهيئة – صغار المستخدمين الذين تخصصهم الهيئة لتحصيل الغرامات من الركاب داخل الغاطس وايضا رجال الشرطة فالجميع يعود عليه بالنفع من هذه الغرامة التى هي بطبعها فرضت كعقوبة على مخالفة قانون الهيئة واصبحت هي الساندة بدليل حصيلة الإيراد الذى تم تحصيله فى الرحلة المشؤومة لقطار الكارثة بدهاء الامر كذلك ايضا فى جميع القطارات والرحلات .

3-وايضا لا مجال لمحاسبة المتهمين وهم من صغار موظفى الهيئة ومستخدميها ولا مجال لمسائلتهم عن انزال الركاب الزيادة وذلك لما لهم فى ذلك من مصلحة ولان القانون واللوائح كما استقرت الاقوال فى التحقيقات على انه لا يمكن لهم السماح بانزال اى راكب يحمل تذكرة واعتبروا ان ايصال الغرامة بمثابة تذكرة رغم انه ايصال سداد الغرامة – العقوبة – كما ان اذا كان شرطة النقل والمواصلات تقول ذلك ايضا على لسان كبار مسئوليتها فلا غرابة ان يندرج صغار موظفى الهيئة – الكمسارية – من الثالث حتى السابع فهذا القول وهو قول ايا كان عدم سلامته من حيث القانون والمفروض الا انه واقع مرير واليم تنطق به الاوراق وكان المدخل الحقيقي للكارثة ومن ثم فلا مجال لمسائلتهم عنه سواء من البداية من حيث ركوب المواطنين او فى النهاية من حيث إمكانية انزالهم او حملهم على مغادرة القطار ولعل ما قال به كبار موظفى الهيئة المهندس عيد عبد القادر والمهندس محمد عرفة – اللواء رضا شحاتة وغيرهم انهم لم يحدث طوال مدة خدمتهم فى الهيئة ان انزلوا راكبا من القطار او طلب منهم ذلك .

4-هذه الزيادة أثرت بالسلب على مجال العمل داخل الغاطس سيما للصيانة فكيف يستقيم فى المنطق القول بإمكانية إجراء صيانة للقطار وعرباته فى ظل هذه الأجسام اكثر من ثلاثة الآلاف ركبوا من الغاطس وبقينا كان هناك غيرهم ينتظرون ركوب قطارات أخرى متجهين الى جهات أخرى بنفس الطريقة وفى نفس التوقيت فهو لم يكن مجرد زحام بل فوضى كما ذهبى النيابة العامة فى تعريفها للموقف ووصفها لحالة العمل داخل الغاطس وهو ما يقطع بقله اعمال الصيانة فى القطارات وهذا كلام منطقي ساقه الذين سلخوا فى التحقيقات من ان الصيانة كانت على قدر الاستطاعة .

5-لا شك ان هذا الزحام كان له مردودة السلبية على حجم الكارثة من حيث عدد الضحايا والخسائر التى اصابت الهيئة فلو تصورنا ان الزيادة كانت ستكون فى حدود 50% من طاقة العربات لكان عدد الركاب فى العربات السبع له يزيد على الف راكب بدلا من أكثر من ثلاثة آلاف وبالتالي كان هذا العدد – وان كان بالزيادة – الا انه كان سيسمح لخدمة القطار بالتحرك داخله للوصول الى الطافيات –الأكنوبية – او فرامل الطوارئ لإيقاف القطار وهو امر باتفاق أعضاء اللجنة كان سيساهم الى حد كبير فى السيطرة على الموقف او على الأقل كان سيسمح لفرار كثير من الضحايا من أجلهم المحتوم والذي خططت له الهيئة وأفرزته الفوضى الصاربة إطنابها فى كل مرافقها .

6-الثابت باستعراض ما سلف جميعه ان الهيئة وأدارتها بل والدولة نفسها تتعامل مع ركاب القطارات الدرجة الثالثة ليسوا باعتبارهم كذلك فحسب بل باعتبارهم ايضا مواطنين درجة ثالثة .

الطافيات يبين من استعراض واقعات الدعوى وجميع من سلخوا فيها وكذلك تقرير اللجنة الفنية ومناقشه أعضاءها ان حديث الطافيات هو بذاته مهزلة أو أكذوبة لا وجود لها فى الواقع وأنها لا تعدو لافقتات او ماكينات هيكليّة لان ما بداخلها مغشوش وما كتب عليها من الخارج مكشوب ومضلل لما يلى :

1-الثابت من التحقيقات التى أجرتها النيابة العامة والمعابنين التى أجرتها وكذا من معاينة المحكمة ان العربات المحترقة لم يكن بها طافيات او كان هناك طافيات وأصابها الدمار ولم تجد المحكمة او النيابة لها من آثار سوى أماكنها فى العربات تقول لكان هنا طفاية او من المفروض ان تكون هنا طفاية .

ثبت من التحقيقات ان الطافيات تتميز بثلاث خصائص رئيسية :

-2

-I

-II

أما أنها مملوءة بمواد مغشوشة وكاذبة كما ذهب الشاهد الدكتور ثروت ابو عرب عضو اللجنة الفنية والأستاذ بكلية الهندسة .

او ان هذه الطافيات فارغة ولا تعمل نتيجة لصدأ الذى يعلوها وعدم صيانتها .

ج- او ان هذه الطافيات موجودة فى أماكن يصعب الوصول إليها فى ساعات الخطر ان انتزاعها من مكانها يستغرق وقتا وجهدا كما انتهت المحكمة من معاينتها والنيابة ايضا اذ اثبت ان انتزاع أحدها استغرق خمس دقائق والأخرى استغرق انتزاعها سبع دقائق وتقول اللجنة الفنية فى تقريرها وعلى لسان أعضاءها كان يمكن السيطرة على الحريق خلال اربع دقائق من بدايته على فرض ان هذه الطافيات صالحة للاستعمال ومعبأة بمواد سليمة غير مغشوشة – كيف سيحقق ذلك فى ظل الوقت الذى استغرق مجرد انتزاع الطافيات

من مكانها كما ذهبت النيابة والمحكمة وكان هذا الاختبار والتوقيت في ظروف مهيأة والعربات ليس بها الا النيابة والمحكمة فما هو الوقت والإمكانية في مثل ظروف القطار الكارثة والزحام رهيب الذي كانت في كل عربة محملة بثلاثة أضعاف طاقتها وأكثر – لا شك ان من الصعوبة بمكان الى درجة الاستحالة ولا إلزام بمستحيل !!! وهل تقبل من النيابة العامة بعد ذلك ان تقول في أدلة ثبوتها او في مرافعاتها ان هذا كله لا يمنع من قيام المتهمين بواجبهم او انهم أهملوا في ادار وتقدمهم للمحاكمة الجنائية لهذا الأهمال او التقصير أين هذا الأهمال او التقصير كما ترى المحكمة لا إلزام بمستحيل وكان أولى-ثم أولى -بالنيابة العامة ان تقدم كبار مسؤولي الهيئة الى المحاكمة الجنائية لأنهم هم الذين وضعوا المتهمين – من صغار المستخدمين – في هذا الموقف الصعب لان واقع الحال يقول ان هؤلاء المتهمين ايضا ليسوا احسن حظا من الضحايا الذين احترقوا في قطار الموت وألا صدق علينا قول رسول الله صلى الله عليه وسلم "هلكت أمم من قبلكم لأنهم اذا سرق منهم الغنى تركوه واذا سرق الفقير أقاموا عليه الحد" صدق رسول الله صلى الله عليه وسلم .

3-الثابت من التحقيقات ومن تقرير اللجنة الفنية واقوال أعضاءها أما المحكمة والنيابة ان هذه الطفايات كانت عديمة الأثر والفاعلية لما بها من غش وفساد ولحجم الحريق كما ذكر الشهود انه حريق هائل وفي وصف أخر غير عادى – وفي اقوال آخرين لم يكن نتيجة موقد كبروسين صغير ذلك لان هذه الطفايات حتى في حالة سلامتها وسهولة انتزاعها وسلامة المادة الموجودة داخلها وتأثيرها في حدود متر واحد مربع !!! فأين هذا المتر من ذلك الجحيم الذي شمل عربات سبع طولها يصل الى مئات الأمتار وفي ظل سرعة القطار وسرعة الرياح ولا يرد على ذلك فان اللجنة الفنية وأعضاءها متصورين الحريق في بدايته لان هذا اصبح تحليل غير مقبول نظرا الى اليوم الحشر الذي كانت عليه العربات وبالتالي استحالة الوصول الى هذه الطفايات وهى على فرض الوصول إليها لم تكن مجدية لفسادها

4-ثم يأتي بعد ذلك الحديث عن مسؤولية المتهمين عن صيانة هذه الطفايات وملأها بالمادة اللازمة وهو ايضا حديث اصبح غير ذي موضوع ولا يمكن مساعلة المتهمين جميعا عن ذلك لما يلي :

1-الثابت من التحقيقات ان ورش الهيئة ومخازنها خالية من المادة اللازمة والفعالة لملا الطفايات (أ ، ب) ومؤكد ذلك العديد من المكاتبات الرسمية التي صدرت من ادارة الصيانة والتشغيل ومستخدمي هذه الإدارات الى رئاسة الهيئة مرارا وتكرارا على طول عامين يستصرخون فيها المسؤولين ضرورة تزويد الورش بالمادة اللازمة للطفايات وعدم استجابة المسؤولين لهذه الإنذارات – المتهمين – من الثامن الى الحادي عشر .

2-ما ثبت من التحقيقات ان مسؤل الطفايات لا يحمل الا الشهادة الابتدائية القديمة ولا دراية له بهذا العمل - ومسؤل الدفاع المدني قرر بأنه لا علاقة له بالدفاع المدني وواجباته – وعدم قيام الهيئة بما تملية عليها لوائحها من ضرورة تدريب العاملين وإعداد الكوادر اللازمة للتعامل مع الكوارث والدفاع المدني وكما جاء بتقرير اللجنة ومذكرات النيابة العامة وعليه يكون وجود هؤلاء المتهمين او بعضهم خاطئ وبسأل عن من وضعهم او سكنهم في هذه الوظائف ويجب محاسبته هو لا محاسبة المتهمين.

3-عدد الطفايات بالطارات والعربات ظل في الدعوى محل خلاف هل هو بواقع طفاية في كل عربتين ومن ثم يكون في قطار الموت 8 طفايات باعتباره كان يتكون من ستة عشر عربة أم ان عدد الطفايات بالقطار 3 ثلاثة فقط أم ان المنشور الذي صدر ومرفق بالتحقيقات قصر الطفايات على أربعة في القاطرة دون العربات تخبط ما بعده تخبط لا يمكن معه الوصول او الاطمئنان الى معيار مقبول تطمنن اليه المحكمة للإمسك بتلابيب المتهمين الذين هم ايضا ضحايا لهذا التخبط – واللامسؤولية !!! اكل هذا في ظل فرضية وجودها أصبحت مستحيلة الا وهى صلاحية هذه الطفايات للاستخدام فإذا كان هناك اتفاق والإجماع من النيابة واللجنة الفنية والتحقيقات ومسؤل الهيئة ان هذه – الطفايات كانت فاسدة او غير مؤثرة فلا مجال لمساعلة المتهمين فرادى ومتضامين عن مهزلة الطفايات او أكذوبة الطفايات .

4-ما نطقت به التحقيقات من ان حالة الزحام والفوضى في الغاطس بل وفي نظام العمل كله في الهيئة ما كانت لتسمح بالصيانة كما هو المفروض في اللوائح والقوانين المنظمة للعمل في الهيئة وهو ما انتهت إليه النيابة العامة في مذكراتها وما قالت به اللجنة الفنية في التحقيقات وتقريرها وتوصياتها التي تضمنها هذا التقرير اذ اقر الجميع ان هذه الصيانة كانت شكلية وغير فعالة وعلى هذا جرى العمل من قديم وهو ما اقر به من سلوا في التحقيقات وهو امر طبيعي ونتاج حقيقي لنظام وأسلوب العمل في الهيئة فلا المادة اللازمة لملا الطفايات موجودة ولا اعتمادات او موافقات لشراء لوازم الصيانة لهذه الطفايات ولا الفوضى تسمح بالصيانة فهل من ذلك يكون المنطق والعدل ان تسائر المحكمة النيابة العامة في الإمساك بتلابيب هؤلاء المتهمين الضحايا في نفس الوقت او تقول النيابة انه على الرغم من ذلك كان يتعين ان يقوموا بواجبهم ولا يقصروا في اي واجب هذا وأي منطق يقول بهذا الالتزام المستحيل وظروف العمل والزحام تكاد تتطرق بأن هناك قوة قاهرة حالت بينهم وبين القيام بأعباء وظيفتهم وكبار المسؤولين لا يقومون بهذا الواجب .

5-ثم تأتي المحكمة بد ذلك لما نسب الى المتهمين الأول والثاني من انهما وقعا على دفتر سير القطارات او استعداد القطار بأنه استوفى كل ما يلزم من أعمال الصيانة ووقعا على ذلك وعلى عبارة أضافها أحد عمال الورشة وهى "مما جميعه" وان هذه العبارة تعنى كل شئ بما في ذلك الطفايات وسلامتها وصلاحية المادة الموجودة فيها هذا القول مردود لما يلي :

أ-المتفق عليه وفقا للوائح الهيئة ونظام العمل فيها ان الصيانة تشمل ثلاثة تحقيقات (الكهرباء – الميكانيكا – البواجى) وليس منها الطفايات وملأها والتحقق من سلامة محتوياتها وفعاليتها لان المهنة لها قسم خاص في الورش وعبارة مما جميعه هذه عبارة ركيكة قال كاتبها انه أضافها ليحمى نفسه من إيه مسألة لان الوزير حدث ان مر على المحطة ووقع عقابا عندما وجد زجاج بعض العربات مكسورا – وهى عبارة في ظل الظروف السابقة على مسؤولية محررها لا من وقع عليها لانه وقع على ما هو ليس ملزما به لاثيا او قانونا فهي من قبيل الحديث المرسل الذى لا دليل عليه .

ب-ليس من اختصاص من وقعوا على هذه العبارة التحقق من سلامة الطفايات او التأكد من سلامة محتواها .
ج-حتى على فرض مسؤولية المتهمين والتزامهما بما وقعا عليه فهو التزام بمستحيل على ضوء ما سلف من ظروف الورشة وعدم وجود الإمكانيات اللازمة ولان الطفايات ليست من بين ما يجب التحقق منه قبل قيام القطار بشأن أعمال الصيانة القاهرة على الميكانيكا والكهرباء والبواجى .

د- الوصف الذى ساقته النيابة العامة لتهمة التزوير هو وصف غير صحيح قانونا وهى أنها جعلنا واقعة مزورة في صورة واقعة صحيحة هذه التهمة تنهار من أساسها اذا كان ليس من اختصاص المتهمين التحقق من سلامة الطفايات وما بداخلها لان اختصاصها ومسئوليتها قاصرة على "أعمال الكهرباء والميكانيكا والبواجى " والطفايات وحالتها ليست من بين هذه الفروع ولكي يستقيم هذا الاتهام وما سبقه من مسؤولية المتهمين عن الزحام ومسئوليتهم عن انزال الركاب وكذا الصيانة بفروعها المختلفة فيتعين ايضا تحميلهم مسؤولية عجم توفير الإمكانيات اللازمة لكل ذلك او جعلهم جميعا رؤساء مجالس ادارة الهيئة او الوزير المسؤل عن المرفق او إعطائهم صلاحيات هؤلاء البعيدين عن قصص الاتهام وعليه لا تكون هناك واقعة مزورة في صورة صحيحة –فى موقعها او توقيعها – ومن ثم يعد هذا الاتهام على غير سند من القانون او الواقع .

تهدمتي القتل والإصابة الخطأ:

ترى المحكمة ان هذا الاتهام لا يجد سنده في الاوراق من واقع اوقائع – للأسباب الآتية :

I-المقرر قانونا انه يجب ان تكون هناك علاقة سببية مباشرة بين الخطأ والضرر وهو النتيجة المترتبة على هذا الخطأ والثابت من الاوراق ان لا مسئولية على المتهمين جميعا في الخطأ او الأخطاء التي وقعت واودت الى الحادث والنتيجة :

أهناك شك كبير لدى المحكمة على نحو ما سلف من أسباب في سبب الحادث بعدما طرحت المحكمة الدليل الفني المستمد من تقرير اللجنة الفنية على التفصيل السابق وان المحكمة لم تستطع ان تسابر اللجنة الفنية في السيناريو الذي رسمته عن الحادث وألقت فيه بالتبعية على موقد الكيروسين او الغاز الصغير لما انتهت إليه المحكمة في تقديرها من استحالة ذلك او صعوبة تصور ذلك في ظل جسم الحريق والدمار الذي لحق بالعربات والضحايا ... وان هناك احتمالات أخرى للحادث لم تكشف عنها الاوراق على نحو ما أسلفنا وتقرير لجنة المراجعة s.p.g وما ساقه بعض شهود الحادث من المصابين كما جاء في اقوال محمد همام محمد الذي قال انه سمع انفجارا قبل اشتعال النيران ، مختار محمد على الذي تحدث عن مشاهدته لماس كهربائي ما بين العربتين الأخيرة وقبل الأخيرة – ثم عدل عن ذلك ان شاهد احتكاكا بين العربتين الأخيرتين وشررا بظواهر نتيجة لهذا الاحتكاك ، وسعودي سيد حسن الذي قال انه سمع من الركاب ان هناك أنبوبة بوتجاز انفجرت في بوفية القطار ، وأخيرا سامح مازن حسن الذي قرر انه شاهد عامل البوفية يجرب ويصيح بأن الأنبوبة ستفجر في حين قرر المسئولين بالهيئة ان القطار لم يكن به عربة بوفية أصلا ومن هنا انتهت المحكمة عند تقديرها لتقرير اللجنة أنها –اي اللجنة –أخذت بأيسر الأسباب والطرق لتبرير الحادث واكتفت بالنظرة المجردة لأثار الحادث دون أسس علمية ومعملية او أنها كانت متأثرة الى حد ما بما ساقه كبار المسئولين من تصريحات في موقع الحادث من تبرير له –من ان سببه موقد كيروسين او غاز استخدمه مواطن من الركاب أدى الى هذه الكارثة وكما لو كانت حصلت بغير قصد – على تبرير وتسويق هذا التعليل والذي لم تلمنن الية المحكمة .

ب-هذا التصوير الذي ساقته اللجنة لا يستقيم في غيبة دليل عليا شاهد الواقعة المدعى بها وهو ان أحد الركاب كان يستخدم هذا الموقد الضئيل في الأثر والحجم .

ج- اللجنة كما أسلفت المحكمة لجأت الى الأخذ بنظرية الاحتمالات في الحرائق وكما ذكر الدكتور ثروت ابو عرب ان موقد الكيروسين او الغاز كان الاحتمال بشأنه في حدود 75% وهذا الاحتمال وان كان غالبا من وجهة نظر اللجنة الا انه من ناحية أخرى يقف معه 25 % لأسباب أخرى تحمل على الشك مما يحمل المحكمة على عدم الأطمئنان الية ولما كانت الأدلة في مجال الإثبات المباشر تقوم على الجزم واليقين لا الظن والتخمين فان الشك هنا يفسر لصالح المتهمين .

2-لا علاقة بين ما نسب الى المتهمين من تهم الأهمال وسبب الحادث وما نسب الى المتهمين من عدم انزال الركاب الزيادة –مع استحالة ذلك وما بين الأهمال في التحقق من الطفايات ومحتواها –لا علاقة بين هذه التهم وبين القتل والإصابة الخطأ- أما ما ذكرته النيابة العامة في ملحوظاتها ومرافعتها من ان المتهمين يسألون عن الخطأ المباشر وغير المباشر فهذا ليس مجاله جرائم القتل الخطأ والإصابة الخطأ إنما قد يكون مجاله جرائم أخرى في التزوير والإضرار بالمال العام وهذا الذي تقول عنه النيابة إنما يكون بحالة الجرائم الاحتمالية وهذا لا يكون الا في الجرائم العمدية ونحن هنا بصدد جريمة قتل او إصابة خطأ يسأل عليها المتهم عن الخطأ المباشر الذي أدى وقوع الحادث والذي لولاه ما وقع .

3-من المقرر قضاء وقانونا انه اذا توافرت في الحادث عوامل شاذة وغير مألوفة قطعت علاقة السببية بين سلوك المتهم والنتيجة اذ لا يكون في وسعه ان يتوقعها ولا يكون في وسعه- من يكون ان يتوقع حصول النتيجة بالكيفية التي خرجت بها لخروجها عن دائرة تبصرة –والمحكمة ترى ان المتهمين كانوا امام حادث هائل تدخلت في عوامل شاذة وغير مألوفة بكل المقاييس أنتجت آثاره المروعة في زمن قصير وتضافرت في أسباب خارجة عن الإرادة وقع الزحام الشديد وحرقت يصعب السيطرة عليه بالوسائل العادية فضلا عن فساد الطفايات المتاحة وغير صالحة على فرض إمكانية الوصول إليها لاستخدامها والزحام الهائل هو الذي أدى ايضا الى عدم الوصول الى فرامل اليد كما جاء باقوال أعضاء اللجنة الفنية وكبار المسئولين في الهيئة الذين سئلوا في التحقيقات فضلا عن احتمالات السبب الأجنبي الذي يكون قد تدخل في الحادث هو والعوامل الشاذة لاشك تقطع علاقة السببية بين المتهمين والضرر الذي حدث ايا كان –هذا مع افتراض صحة ما نسبته إليهم النيابة العامة – ولما كان ما تقدم جميعه فان المتهمين جميعا يكونوا غير مسئولين عن وقائع الوفاة والإصابة الخطأ يتعين براعتهم جميعا فيها ..

وحيث انه عن الدعوى المدنية التي أقامها مختار على مهدى واختصم فيها وزير النقل والمواصلات ورئيس الهيئة بصفتها تنتهي المحكمة الى رفضها لعدم توافر الدليل عليها ولعدم إثبات المدعى لدعواه او إثبات خطأ المتهمين في حقه والملايين المزعومة التي قالها لم يقدم دليلا على وجودها أصلا أو دليلا على أنها فقدت أثناء الحادث ومن تم تعين رفض دعواه والزامه مصروفاتها .

تهمة إلحاق الضرر الجسيم بأموال الهيئة التي يعملون بها :

هذه التهمة التي نسبتها النيابة العامة الى المتهمين جميعا تعدو وقد أصبحت غير ذي موضوع لذات الأسباب التي انتهت إليها المحكمة لبراءتهم من التهم السابقة وذلك ايضا لانقطاع علاقة السببية بين الخطأ والنتيجة –فإذا كانوا غير مسئولين عن الخطأ فبالضرورة لا يكونون مسئولين عن النتيجة سواء كانت هذه النتيجة مباشرة او غير مباشرة محققة او احتمالية لانه في البدء كانت الكلمة فإذا كان المتهمون لم يخطئوا او توافرت ظروف شاذة قطعت علاقة السببية بين الخطأ والضرر فانهم لا يكونوا مسئولين عن النتائج ومن ثم تعين القضاء ببراعتهم من هذه التهمة ايضا .

وحيث ان المحكمة على وشك الفراغ من أسباب الحكم في هذا الحادث الكارثة تشير الى المذكرة التي حررتها النيابة العامة ووقعت من المحامي العام لنيابات جنوب الجيزة والتي استعرضت فيها الواقعة برمتها والجهد الذي بذلته في هذا المقام وهو جهود مكثفة والمحكمة ترى لزاما عليها ان تتوه بنتيجة هذا الجهد وقد كلف النائب العام ومعاونيه فريق من خيرة شباب مصر يحمون حماها ويرفعون راية العدل فوق هامات الجميع ترى المحكمة في انهم لم يكونوا فريقا من السادة المحققين بل كانوا كتيبة من المقاتلين الشرفاء الذين كانوا يسابقون الزمن للسيطرة على واقعات الحادث وتداعياته الكثيرة من سرعة في الانتقال الى مكانه ومعاينة آثاره وضحاياها وما تزال حيا اذ انتقلوا ولم تكن عمليات التبريد لأثار الحريق قد انتهت او نقل الجثث من العربات تخيم عليهم ظلال الحادث وتحيط بهم رائحة الموت الكئيب في وقفة العيد وأبان وفاتهم وقد أبت عليهم ضمائرهم الشريفة الا يشاركو الضحايا واسرهم بل ومصر كلها الأمها في الحادث الجلل جزاهم الله عنده والعدالة كل خير بعد ان قدموا دعواهم الى المحكمة عامرة بجهدهم المشكور والمأجور بأذن الله -(هذا بغض النظر عما انتهت الية المحكمة).

I-وحيث انه في هذا المقام تشير المحكمة الى المذكرة المذكورة والمقدمة بنتائج تحقيقات النيابة العامة في حادث قطار الصعيد وقد استعرضت النيابة العامة مع هذه المذكرة ما قامت به من جهد بعد ان تلقت أخطار الحادث فجر الأربعاء 20/2/2002 وبادرت بالانتقال

الى مكان الحادث حتى تم استخراج جميع الجثث ونقلها الى المستشفيات في الساعة 4.30 عصرا - الحادث كان حوالى الواحدة صباحا - وعقب الفراغ من ذلك تم اصطحابهم للسادة الأطباء الشرعيين لتمشيط العربات المحترقة للتحقق من عدم وجود أشلاء آدمية .

2- أجراها المعايين اللازمة وسؤال جميع المصابين وأمرت اللجنة الفنية وصاحبها الى مكان الحادث في اليوم التالي .
3-وقد استعرضت النيابة العامة ما اسفرت عن التحقيقات على النحو الذى جرى بصدد هذه الأسباب وقرار الاتهام ولائحة شهود الإثبات واستبعدت المحكمة فى تحقيقاتها الماس الكهربائي والتخريب والمتفجرات لان تكون سببا فى الحادث وتبقت بالتالي وجهه نظر اللجنة الفنية والتي طرحتها المحكمة فى أسبابها .

4-أهم ما جاء بمذكرة النيابة العامة أنها تعرضت وبحق الى سلبات الهيئة وسوء حالة المرفق وان هذه السلبات هي التي تصادفت الأخطاء التي استعرضتها النيابة فى هذا وقوع الحادث واهمها :

1-عدم قيام شرطة النقل والمواصلات بواجبها المنصوص عليه فى اللوائح او على الأقل ما تفرضه عليها التزاماتها الأمنية فى تأمين المواطنين حتى أنها ذهبت الى انه كان يتعين على شرطة النقل ان تتخذ موقفا من القطار الكارثة وقد استقر على أرسفة المحطات والصورة وكم الزحام بنى بكارثة اذا ما شب حريق ولم يفعل شيئا .

2- مسئولية الهيئة وشرطة النقل والمواصلات عن الزحام الرهيب الذى كان عليه القطار بالسماح بالركوب من الغاطس وهو امر مخالف للقانون ويشكل جريمة حتى أن القطار خرج من الغاطس وبه ثلاثة أضعاف السعة المقررة أكثر من ثلاثة آلاف كل هذا سعيا مع الهيئة إلى الحصول على حصتهم وحصة كبار مستخدمى الهيئة من حصيله الغرامة بما فى ذلك من التأثير على موارد الهيئة الشرعية المفروض أن تأتي من شبك التذاكر ومن واقع الأمر والمستندات كان الراكب يكتفي بالغرامة جنبه واحد ولا يدفع ثمن التذكرة .

3- تعرضت مذكرة النيابة إلى أن الحالة فى ورش الهيئة سيئة للغاية وأن الصيانة لا تتم على الوجه الصحيح وأنها شكلية أو غير حقيقية للأسباب التي أوردتها المذكرة .

4- أشارت النيابة بحق إلى أن عوامل الأمان مفقودة تماما فى القاطرات والعربات وان الطفايات أما أنها غير موجودة كما ثبت لديها من معاينتها - النيابة - أو أنها غير صالحة لفساد محتوياتها أو موجودة فى أماكن يصعب الوصول إليها أو انتزاعها من مكانها ومن ثم تكون غير مؤثرة أو لا جدوى فيها إذا ما لجأ إليها مستخدمى القطار .

5- عدم توفير الهيئة للكوادر المناسبة فى مجال الأطفاء والدفاع المدنى والصيانة وعدم تدريب العمالة الموجودة رغم أن اللائحة تلزم الهيئة بذلك وعدم استعانة الهيئة بالمكاتب الاستشارية أو المتخصصة فى هذا المجال .

6- عدم وجود رابطة أو هيكل تنظيمي يربط بين إدارات الهيئة المتعددة مما يجعل العمل لا يسير على النحو المطلوب - تحقيق الصالح العام والأمان لمستخدمى المرفق .

7- عدم وجود وسائل إنذار كافية والموجود منها بدائي كما لا يوجد اتصال بين طاقم القطار - الخدمة - وقائدة لخطارة بما يطرأ من أحداث أثناء رحلة القطار .

8- أحكام غلق العربات نتيجة ما أصاب أبوابها من عوارض مقابضها ووجود حديد على النوافذ أدى إلى عدم فتح هذه الأبواب - أو استخدام النوافذ كي ينقذ الضحايا من الجحيم الذى كان يطاردهم .

9- سوء إدارة المرفق وأتباع سياسات خاطئة فى التشغيل وضرورة إعادة تنظيم الهيكل الإداري للهيئة وتحديد الاختصاصات لكل فئة وإعداد لائحة جديدة للعمل .

10- أشارت النيابة العامة فى مذكرتها أخيراً إلى سلوكيات المواطنين وسوء استخدام المرفق
وحيث أن المحكمة على هدى استعراض ما ساقته النيابة العامة فى تحقيقاتها ومذكرتها السالف الإشارة إليها ترى المحكمة أن ما انتهت إليه فى هذه المذكرة لا يبعد كثيراً عما توصلت إليه المحكمة وقال به الخبراء الذين سنلوا فى التحقيقات من سوء حالة المرفق وسوء حال ومستوى القائمين عليه وتوجه المحكمة بضرورة الأخذ بما جاء بمذكرة النيابة العامة وتهيب بالمسؤولين ألا يمر الحادث مر الكرام حتى يأتى حادث أخر يفيق عليه فى صباح يوم عيد أخر كل عام .

وحيث أن المحكمة فى ظل كل ما جرى وعلى ضوء ما انتهت إليه من تحقيقاتها واوردته فى أسبابها ترى لزاما عليها أن تقر أن العدالة وساحات القضاء وكل ذلك من هذا الأسلوب الهزيل والمسرحيات الهزلية والتي يحملها المسؤولون من وقت لأخر إلى ساحات العدالة لتبرير العوار الذى أصاب المجتمع ومرافقة المتصلة بالجمهور، لتبرير سلبات الأداء وفشل القيادات التي تضعها الدولة على رأس هذه المرافق التي تخدم جمهور المواطنين وهي ملك لهم وثروة البلاد القومية - الدومين العام للدولة - أن لهذا المسلسل المهين أن ينتهى - فالواقعة الماثلة تنطق بالسلبية وعدم الأقدام لغفل الراى العام عن أسباب الحادث وتداعياته وبسطها الأهمال والتسيب الذى استشرى فى كل المرافق التي تخدم الجمهور فى حين يكتفي المسؤولون كبارهم وصغارهم بالتصريحات الصحفية والتلفزيونية بالصوت والصورة وإن احدثا لن يقلت من العقاب وإن الحكومة ستفعل كذا وكذا لإصلاح الخلل وستدبر مليارات الجنيهات لخدمة المواطنين والمرافعة التي مستخدمها فتمخض الجبل ويلد فاراً ويجثوا إلى ساحات العدالة بصغار صغار المسؤولين والعمال كي يكونوا الشماعة التي تعلق عليها السلطات صاحبة القرار فى الدولة أخطانها وسلباتها فقد ملت العدالة ودور القضاء من هذا الأسلوب يأتون بالصغار والكادحين ومن لا دراية أو قدرات لهم ليقفوا خلف القضبان سجناء الظلم والقهر والمسئول الحقيقي طليق وهو ينعم بالراتب الذى يصل إلى عشرات الآلاف من الجنيهات شهريا أو أكثر ويجلس على المقاعد الوثيرة فى المكاتب المكيفة لا يسأله أحد ولا يعكر صفو مزاجه سلطة تحقيق أو جهاز رقابي لأن هؤلاء الناس أصحاب العزة والجاه والمناصب الفخمة الثرية - هؤلاء متساندين ما أن يقع أحدهم حتى يسارع أقرانه إلى دعمه وأقالته من عزمة أو يهئ له مكانا وموقعا أخر أكثر رفاهية وثراء - أما أمثال المتهمين من الفقراء المطحونين فتدور عليهم الدوائر ويصيروا كبش فداء لهذه الفئات الطاغية والذين سيعلمون بإذن الله- " أى منقلب يتقلبون" .

إن مصر أعلى من كل هؤلاء جميعاً والعدالة التي ترتفع هاماتها فوق الجميع - والمحكمة فى هذا المجال تهيب بقيادات الدولة الرشيدة التي أنجبتها مصر وتدين لها جميعا بالولاء تهيب المحكمة بهذه القيادات النقية الطاهرة وعلى رأسها القيادة السياسية وهي قادرة على ذلك بإذن الله على وضع الأمور فى نصابها وتصحيح المسار لاختيار الأصلاح لهذه المواقع سيما المتصلة بجمهور المواطنين فيضاف إلى الشفافية والطهارة الكفاءة والقدرة على إدارة الأزمات ومواجهة المشاكل لا مخالفة لقانون ولأن إزام المواطنين بدفع غرامات تذهب إلى جيوب هؤلاء الكبار ومن ساندتهم بحجة كاذبة وهي تنمية موارد الهيئة وهي فى الحقيقة تنمية مواردهم هم وزيادة مخصصاتهم وسياراتهم الفارهة إذ حسب المواطن الفقير البسيط قهراً ومعاناة ولا يبقى إلا أن تسوقه هذه القيادات الفاشلة واللوائح والنظم المتخلفة إلى أن يلقى مصيره حرقاً فلعل فى هذا السياق مسئول والقيادة التي اختارت هؤلاء المسؤولين الفاشلين والحكومة التي لم توفر لهذا المرفق الاعتمادات والاستثمارات اللازمة لتطوره والنهوض به بل توفير الحد الأدنى اللازم - لتيسيره حتى توفر للمواطن الفقير الحد الأدنى

من الأمان - وكبار المسؤولين الذين يسارعون إلى تبرير الأحداث الجسام في وسائل الإعلام قبل أن تتضح الحقائق بأن يعكس تأثيراً على مجريات الأحداث وتطور التحقيقات كما أنها توصي وسائل الإعلام عليها أن تتحرى الدقة وتتقى الأقلام عليها تعلم أن القلم مسئولية وشرف وأن المتهم بريء حتى تثبت إدانته وفكر المحكمة أن هامة العدالة في مصر عالية شامخة وستظل كذلك تعلق فوق كل الرؤوس لا تخشى في الحق لومه لائم ولا يعينها ألا مرضاه الله وأعلاء كلمة الحق والقانون وأن هذه المنصة العالية تعطى العدل لكل من يلجأ إليها طالبا إياها لا فرق عندها بين الفقير والغنى والكبير والصغير وعلى الجهات المعنية في معرض التحقيق والرقابة أن تجرى شئونها في البحث عن المتهم الحقيقي والمتسبب الحقيقي للحادث لينال عقابه من قاضيه الطبيعي بعد إجراءها أن شاءت بتحقيقاتها وتحرياتها.

وحيث انه عن ضحايا الحادث الذين صعدت أرواحهم إلى بارئها تشكو ظلم الإنسان لأخيه الإنسان ومداهمه حقهم أو ذوبهم في التعويضات ما انتهت إليه المحكمة لا يسقط حقهم في المطالبة به أن كان لزوجاً لأنه كما هو مستقر قانوناً وقضاء فإن الحق في التعويض كما ينشأ عن المسؤولية التقصيرية في الخطأ العمدي فإن التعويض في واقعات الدعوى يمكن أن يكون أساسه مسؤولية الناقل أو لاساس أخر للمسئولية باعتبار أن هناك التزام على الناقل - هيئة السكة الحديدية هنا في توصيل الراكب إلى حيث يريد سالماً بمجرد أن يقطع التذكرة التي يركب بها القطار - فإذا أخلت الهيئة بهذا الالتزام استحق عليها التعويض لمن يشاء .

وحيث أنه متى كان ما تقدم جميعه فإن المحكمة على هدى ما اطمأن إليه وجدانها واستقر في ضميرها تقضى ببراءة جميع المتهمين في الدعوى الماثلة عملاً بالمادة 304/9 أج وبرفض الدعوى المدنية المقامة من " مختار على مهدى" وإلزام المدعى فيها بالمصروفات .

فلهذه الأسباب

وبعد الإطلاع على المواد سالفة الذكر

حكمت المحكمة حضوريا ببراءة كل من على محمد على عامر، محمد أحمد إبراهيم متولى، ممدوح حسن عبد الرحيم، فتحى راشد شحاته زيد، شعبان فولى سالم عبد العاطى، محمد محمود بلال عيد الله، جمعة محمد على حسنين، أحمد يوسف إبراهيم على، أمين محفوظ عفيفى محمد، محمود محمد إبراهيم الطويل، صابر إبراهيم عبد الرازق من جميع التهم المسندة إليهم وفي الدعوى المدنية برفضها وإلزام رافعها مختار محمد على مهدى مصروفاتها .

صدر هذا الحكم وتلى علنا بجلسة 29/9/2002