**باسم الشعب**

**مجلس الدولة**

**المحكمة التأديبية لمستوي الإدارة العليا**

بالجلسة المنعقدة علناً بمقر المحكمة اليوم الأربعاء الموافق 27 / 4 / 2022

**برئاسة السيد الأستاذ المستشار / حاتم محمد داود فرج الله نائب رئيس مجلس الدولة**

**ورئيـــــــــس المحكمة**

وعضوية السيد الأستاذ المستشار / محمد أبو العيون جابر على نائب رئيس مجلس الدولة

وعضوية السيد الأستاذ المستشار / شريف محمود محمد عيسى نائب رئيس مجلس الدولة

وحضور السيد الأستاذ المستشار / فوزي عبد الهادي تمام نائب رئيس هيئة النيابة الإدارية

وسكرتارية السيد/ صبري سرور أمين سر المحكمة

**أصدرت الحكم بالآتي**

في الدعوي رقم 22 لسنة 64 ق.

**المقامة من :**

النيابة الإدارية

**ضــــــــــــد :**

(1) مدحت يوسف محمد حسن.

(2) محمد محسن محمد مهدي.

(3) سامي محمد عفيفي شلبي.

(4) أشرف عبد الوهاب عفيفي موسى.

(5) محمد زكي موسى سعيد.

(6) محمد عامر عبد العزيز عامر.

(7) فوزي مصطفى موسى.

(8) محسن محمود محمد البنان.

(9) عماد عبد المنعم محمود موسى.

(10) سعيد أحمد محمود عبد الرحيم.

**الوقــائـــــع**

أقامت النيابة الإدارية الدعوى الماثلة بإيداع أوراقها قلم كتاب هذه المحكمة بتاريخ 1/1/2022، مشتملة على ملف التحقيقات في القضية رقم 51 لسنة 2019 رئاسة الهيئة، وتقرير اتهام ضد كل من:

(1) مدحت يوسف محمد حسن، رئيس الإدارة المركزية للصيانة بقطاع المسافات الطويلة بالهيئة القومية لسكك حديد مصر سابقا، ورئيس الإدارة المركزية للصيانة بقطاع نقل البضائع سابقا، وعلى المعاش اعتبارا من 29/1/2017.

(2) محمد محسن محمد مهدي، رئيس الإدارة المركزية لصيانة الوحدات المتحركة بالقاهرة بقطاع الصيانة والدعم الفني بالهيئة المذكورة سابقا، ونائب رئيس الهيئة لقطاع الصيانة والدعم الفني سابقا، وعلى المعاش اعتبارا من 5/3/2017.

(3) سامي محمد عفيفي شلبي، رئيس الإدارة المركزية لصيانة الوحدات المتحركة بالقاهرة سابقا، ونائب رئيس الهيئة لقطاع الصيانة والدعم الفني سابقا، وعلى المعاش اعتبارا من 8/10/2020.

(4) أشرف عبد الوهاب عفيفي موسى، رئيس الإدارة المركزية لصيانة الوحدات المتحركة بالقاهرة، بالدرجة العالية.

(5) محمد زكي موسى سعيد، رئيس الإدارة المركزية لصيانة الوحدات المتحركة بالقاهرة، وعلى المعاش اعتبارا من 1/11/2020.

(6) محمد عامر عبد العزيز عامر، نائب رئيس الهيئة للمشروعات الهندسية والتطوير حاليا، ونائب رئيس الهيئة لقطاع الصيانة والدعم الفني سابقا، ونائب رئيس الهيئة لقطاع السلامة والجودة سابقا، بالدرجة الممتازة.

(7) فوزي مصطفى موسى، مدير عام إدارة المخاطر بالإدارة المركزية للمخاطر والطوارئ التابعة لقطاع السلامة والجودة بالهيئة المذكورة، بالدرجة الأولى.

(8) محسن محمود محمد البنان، مدير عام إدارة التصديق على الأنظمة بالإدارة المركزية للمخاطر والطوارئ التابعة لقطاع السلامة والجودة بالهيئة المذكورة، بدرجة مدير عام.

(9) عماد عبد المنعم محمود موسى، رئيس الإدارة المركزية للمخاطر والطوارئ بالهيئة المذكورة، وعلى المعاش اعتبارا من 15/4/2019.

(10) سعيد أحمد محمود عبد الرحيم، رئيس حركة محطة مصر بمنطقة رمسيس بالقاهرة التابعة للإدارة العامة للتشغيل على الشبكة بقطاع البنية التحتية بالهيئة المذكورة، بالدرجة الأولى.

لأنهم خلال الفترة من عام 2008 وحتى عام 2019 وبدائرة عملهم بالهيئة القومية لسكك حديد مصر، وبوصفهم الوظيفي السابق، لم يؤدوا العمل المنوط بهم بدقة، وخالفوا القواعد والتعليمات المالية، وأتوا ما من شأنه ضياع حق مالي للدولة، ولم يحافظوا على ممتلكات الوحدة التي يعملون بها بأن:

**من الأول حتى الرابع** (كل خلال فترة عمله ووفقا لاختصاصه الوظيفي): لم يقوموا بالعرض على السلطة المختصة الممثلة في رئيس مجلس إدارة الهيئة القومية لسكك حديد مصر بضرورة التعاقد مع إحدى الشركات المتخصصة في إنتاج القاطرات لإجراء أعمال الصيانة الدورية والوقائية والعمرات وتوريد قطع الغيار اللازمة لتشغيل عدد (81) قاطرة التي دخلت حيز التشغيل بالهيئة خلال عام ٢٠٠٩ والبالغ قيمة القاطرة الواحدة منها وقت التوريد 3083000 دولار، وعدد (40) قاطرة التي دخلت حيز التشغيل خلال عام ٢٠٠٩ والبالغ قيمة القاطرة الواحدة منها وقت التوريد 3100000 دولار، وعدد (30) قاطرة التي دخلت حيز التشغيل عام ٢٠٠٤ والبالغ قيمة الواحدة منها وقت التوريد 1530000 يورو؛ وذلك لضمان استمرار تشغيل هذه القاطرات بالشكل المطلوب والذي يحقق أعلى استفادة منها؛ نظرا لعدم وجود خبرة لدى الفنيين المختصين بالإدارات المركزية للصيانة السابق ذكرها في التعامل مع هذه القاطرات وإجراء الصيانة الفنية لها؛ لما تتسم به من تقنيات فنية عالية، مما ترتب عليه توقف عدد كبير من هذه القاطرات عن العمل وعدم إمكان الاستفادة منها بالشكل الأمثل وحرمان الدولة من الدخل الذي كانت تدره حال تشغيلها، فضلا عن احتياج هذه القاطرات المعطلة إلى مبالغ هائلة لإعادة تأهيلها وصيانتها لإعادة استخدامها، وعلى النحو الموضح بالأوراق.

**الخامس**: لم يقم بالعرض على السلطة المختصة الممثلة في رئيس مجلس إدارة الهيئة بضرورة التعاقد مع إحدى الشركات المتخصصة في إنتاج القاطرات لإجراء أعمال الصيانة الدورية والوقائية والعمرات وتوريد قطع الغيار اللازمة لتشغيل عدد (۷۰) قاطرة، ما ترتب عليه توقف عدد كبير منها، والحد من ذات الأثر السابق، وعلى النحو الموضح بالأوراق·

**الثاني والثالث والسادس**: أهملوا في الإشراف على أعمال رؤساء الإدارة المركزية لصيانة الوحدات المتحركة بالقاهرة – كل خلال فترة عمله – وذلك بعدم توجيههم بضرورة مطالبة السلطة المختصة ممثلة في رئيس الهيئة بإبرام تعاقدات مع إحدى الشركات المتخصصة لصيانة القاطرات، مما ترتب عليه ذات الأثر السابق، وعلى النحو الموضح بالأوراق.

**السابع**: لم يتخذ إجراءات وضع خطط وسياسات الطوارئ والمخاطر لمقر محطة مصر بمنطقة رمسيس بالقاهرة التابعة للهيئة؛ حتى يتسنى اعتمادها من قبل إدارة الحماية المدنية لسكك حديد مصر التابعة لوزارة الداخلية، بهدف توفير عوامل وضوابط السلامة بمقر المحطة، مما ترتب عليه عدم وجود تلك المنظومة ولمكافحة أخطار الحرائق، وهو ما استتبعه عدم قدرة فني الأمن الصناعي بالمحطة على السيطرة على الحريق المندلع بالمحطة يوم 27/2/2019 - نتيجة خروج وانحدار إحدى قاطرات المناورة عن مسارها - أو تقليل حجم الآثار المترتبة عليه، وعلى النحو الموضح بالأوراق .

**الثامن**: لم يقم بمتابعة ورصد تطوير أعمال السلامة بمقر محطة مصر بمنطقة رمسيس بالقاهرة، مما ترتب عليه عدم اكتشاف عدم تفعيل دور منظومة مكافحة أخطار الحرائق بمقر المحطة لعدم وضع خطط وسياسات الطوارئ والمخاطر لمقر المحطة، وهو ما استتبعه عدم قدرة فني الأمن الصناعي بالمحطة على السيطرة على الحريق المندلع بالمحطة يوم 27/2/2019، وعلى النحو الموضح بالأوراق.

**التاسع**: أهمل الإشراف على إعداد وتنفيذ خطط وسياسات المخاطر والطوارئ وتحديد ضوابط السلامة وعدم صحتها، ومدى توافر عوامل وضوابط السلامة بمقر المحطة، مما ترتب عليه عدم اكتشاف عدم وجود تلك الخطط والسياسات ووجود قصور شديد بمنظومة السلامة ومكافحة الحريق بالمحطة، وهو ما استتبعه عدم القدرة على التعامل مع خطر الحريق المندلع بمقر المحطة يوم 27/2/2019، وعلى النحو الموضح بالأوراق.

**السادس منفردا**: لم يتحقق من وجود خطط الطوارئ والمخاطر التي تهدف إلى توفير عوامل السلامة ضد أخطار الحريق بالمحطة، مما ترتب عليه ذات الأثر السابق، وعلى النحو الموضح بالأوراق.

**العاشر**: لم يقم بمتابعة أجهزة مكافحة الحريق بالمحطة والتأكد من صلاحيتها وعدم إخطار رئاسته بقطاع البنية الأساسية عن وجود قلة في عدد فنيي الأمن الصناعي، والنقص في معدات وأدوات الإطفاء، وأن الأصناف الموجودة غير صالحة للاستخدام وغير مطابقة للمواصفات المطلوبة، مما ترتب عليه عدم القدرة على التعامل مع الحريق، وعلى النحو الموضح بالأوراق.

وارتأت النيابة الإدارية أن المحالين المذكورين قد ارتكبوا المخالفات الإدارية والمالية بالمواد 76/1، 5، 77/4، 78/1 من قانون العاملين المدنيين بالدولة رقم 47 لسنة 1978، والمادتين 54، 55 من قانون الخدمة المدنية رقم 18 لسنة 2015، والمادتين 57، 58 من قانون الخدمة المدنية رقم 81 لسنة 2016، والمادة 149/1، 6 من اللائحة التنفيذية لقانون الخدمة المدنية الأخير الصادرة بقرار رئيس مجلس الوزراء رقم 1216 لسنة 2017، والمواد 13، 20، 22 من لائحة العاملين بالهيئة القومية لسكك حديد مصر الصادرة بالقرار رقم 469 لسنة 2018 .

وطلبت النيابة الادارية محاكمة المحالين تأديبيا طبقا للمواد سالفة الذكر، وبالمواد 60، 61، 62/4 من قانون الخدمة المدنية رقم 81 لسنة 2016، والمادة (14) من القانون رقم 117 لسنة 1958 بشأن اعادة تنظيم النيابة الادارية والمحاكمات التأديبية وتعديلاته، وبالمادتين رقمي 15/أولا، 19/1 من قانون مجلس الدولة الصادر بالقانون رقم 74 لسنة 1972 وتعديلاته.

وتدوول نظر الدعوى أمام المحكمة على النحو الموضح بمحاضر جلساتها، وبجلسة 23/2/2022 قدم الحاضر عن المحال الأول حافظتي مستندات طويتا على المدون بغلافهما، كما قدم الحاضر عن المحال الرابع حافظة مستندات طويت على المدون بغلافها، وقدم الحاضر عن المحالين الرابع والخامس عدد عشرة حوافظ مستندات طويت على المدون بأغلفتها، وقدم الحاضر عن المحال الثامن حافظة مستندات طويت على المدون بغلافها ومذكرة دفاع انتهى فيها إلى طلب الحكم ببراءته مما نسب إليه، كما قدم الحاضر عن المحالين السابع والتاسع مذكرة دفاع انتهى فيها إلى طلب الحكم ببراءتهما مما نسب إليهما، كما قدم الحاضر عن المحال التاسع حافظة مستندات طويت على المدون بغلافها، كما قدم الحاضر عن المحال العاشر حافظة مستندات طويت على المدون بغلافها ومذكرة دفاع انتهى فيها إلى طلب الحكم ببراءته مما نسب إليه، وبذات الجلسة قدم الحاضر عن المحال الثاني حافظة مستندات طويت على المدون بغلافها، كما قدم الحاضر عن المحالين الرابع والخامس مذكرة دفاع انتهى فيها إلى طلب الحكم ببراءتهما مما نسب إليهما، وبجلسة 2/3/2022 قدم الحاضر عن المحال الثاني حافظة مستندات طويت على المدون بغلافها، كما قدم الحاضر عن المحال الثالث خمس حوافظ مستندات طويت على المدون بأغلفتها ومذكرة دفاع انتهى فيها إلى طلب الحكم ببراءته مما نسب إليه، كما قدم الحاضر عن المحالين الرابع والخامس حافظة مستندات طويت على المدون بغلافها ومذكرة دفاع انتهى فيها إلى طلب الحكم ببراءتهما مما نسب إليهما، كما قدم الحاضر عن المحال السابع حافظة مستندات طويت على المدون بغلافها ومذكرة دفاع انتهى فيها إلى طلب الحكم ببراءته مما نسب إليه، وقدم الحاضر عن المحال الثامن حافظة مستندات طويت على المدون بغلافها، كما قدم الحاضر عن المحال العاشر حافظة مستندات طويت على المدون بغلافها ومذكرة دفاع انتهى فيها إلى طلب الحكم ببراءته مما نسب إليه، وبجلسة 23/3/2022 قدم الحاضر عن المحال السادس أربع حوافظ مستندات طويت على المدون بأغلفتها ومذكرة دفاع انتهى فيها إلى طلب الحكم ببراءته مما نسب إليه، وبذات الجلسة قررت المحكمة حجز الدعوى للحكم لجلسة اليوم، وبها صدر الحكم وأودعت مسودته متضمنة أسبابه عند النطق به.

**المحكمـــة**

بعد الاطلاع على الأوراق، وسماع الإيضاحات، والمداولة قانوناً.

ومن حيث إن النيابة الإدارية تطلب محاكمة المحالين تأديبيا عما نسب إليهم من مخالفات طبقاً للقيد والوصف ومواد القانون الواردة تفصيلاً بتقرير الاتهام.

ومن حيث إنه عن المخالفات المنسوبة للمحالين الأول والثاني:

فإن المادة (104) من لائحة العاملين بالهيئة القومية لسكك حديد مصر الصادرة بقرار وزير النقل رقم 17 لسنة 1982 تنص على أن " لا يمنع انتهاء خدمة العامل لأي سبب من الأسباب من الاستمرار في محاكمته تأديبياً إذا كان قد بدئ في التحقيق معه قبل انتهاء مدة خدمته.

ويجوز في المخالفات التي يترتب عليها ضياع حق من حقوق الخزانة العامة إقامة الدعوى التأديبية ولو لم يكن قد بدئ في التحقيق قبل انتهاء الخدمة وذلك خلال مدة خمس سنوات من تاريخ انتهائها ......"0

ومِن حيث إنه مفاد ما تقدم، فإن المشرع وضع مبدأ عاماً مؤداه أن انتهاء خدمة العامل لأي سبب من الأسباب عدا الوفاة لا يحول دون محاكمته تأديبياً عن المخالفات المنسوبة إليه إذا كان قد بدء التحقيق معه عن هذه المخالفات قبل انتهاء الخدمة، ويقصد بالبدء في التحقيق في هذا الصدد انتهاج الجهة الإدارية لأي إجراء مِن إجراءات التحقيق، أما إذا كانت المخالفة المسندة أو المنسوبة إِلى العامل مخالفة مالية أي يترتب عَلَيْهَا ضياع حق من الحقوق المالية فقد ترك المشرع الباب مفتوحاً لإقامة الدعوى التأديبية في مواجهة العامل لمدة خمس سنوات من تاريخ انتهاء خدمته حتى ولو لم يكن قد بدء في التحقيق معه قبل انتهاء الخدمة."(حكم المحكمة الإدارية العليا في الطعن 2408 لسنة 51 ق . ع – بجلسة 20/1/2018)

وهدياً بما تقدم، ولما كان الثابت بالأوراق أن المحال الأول أُنهيت خدمته لبلوغه السن القانونية لترك الخدمة في 29/1/2017، كما أُنهيت خدمة المحال الثاني لذات السبب في 5/3/2017، وبحسبان أن الواقعة المسندة إليهما أُحيلت للتحقيق فِي غضون عام 2019 أي عقب انتهاء مدة خدمتهما، ومن ثم فلا يجوز إقامة الدعوى التأديبية ضدهما إعمالا لمفهوم المخالفة لأحكام المادة (104) من لائحة العاملين بالهيئة القومية لسكك حديد مصر سالفة الذكر، وذلك بحسبان أن المخالفات المنسوبة إليهما، وتتمثل في عدم العرض على رئيس مجلس إدارة الهيئة القومية لسكك حديد مصر بضرورة التعاقد مع إحدى الشركات المتخصصة في إنتاج القاطرات لإجراء أعمال الصيانة الدورية والوقائية والعمرات وتوريد قطع الغيار اللازمة لتشغيل عدد من القاطرات، هي محض مخالفة إدارية قوامها تحديد الأسلوب الأمثل لصيانة القاطرات المشار إليها بتقرير الاتهام عن طريق المفاضلة بين صيانتها بمعرفة الفنيين بالهيئة أم بمعرفة شركة متخصصة يتم التعاقد معها على ذلك، ولم تحدد سلطة الاتهام على وجه الدقة الحقوق المالية التي ضاعت على الخزينة العامة للدولة نتيجة لمسلك المحالين، فظل ذلك مجرد افتراض غير قائم على أسس وأسانيد حقيقية تمكن من تحديد تلك الحقوق التي ضاعت على الخزينة العامة للدولة. ومن ثم فإن هذه المخالفات، على فرض صحتها، ليست من المخالفات التي يجوز التحقيق فيها ومساءلة الموظف عنها بعد خروجه من الخدمة، الأمر الذي يتعين معه القضاء بعدم قبول الدعوى التأديبية بالنسبة للمحالين الأول والثانى لبطلان قرار إحالتهما للمحاكمة التأديبية لانتهاء خدمتهما.

ولا يُحاج فيما تقدم بما ذهبت إليه النيابة الإدارية بمذكرة تصرفها في التحقيقات محل الدعوى من أن المخالفة المنسوبة للمحالين المذكورين تُمَثِّل جريمة جنائية وفق حكم المادة (116 مكررا/أ) من قانون العقوبات الصادر بالقانون رقم 58 لسنة 1937 التي قضت بأن " كل موظف عام تسبب بخطئه في إلحاق ضرر جسيم بأموال أو مصالح الجهة التي يعمل بها أو يتصل بها بحكم وظيفته أو بأمـوال الغير أو مصالحهـم المعهـود بها إلى تلك الجهـة بأن كان ذلك ناشئاً عـن إهمال في أداء وظيفته أو عن إخلال بواجباتها أو إساءة استعمال السلطة يُعاقب بالحبس وبغرامة لا تجاوز خمسمائة جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين"، وبالتالي لا تسقط الدعوى التأديبية في حق المحالين إلا بسقوط الدعوى الجنائية والتي تبدأ مدة سقوطها بمضي المدة من تاريخ انتهاء الخدمة أو زوال الصفة؛ ذلك أنه قول مردود عليه بأن الجريمة المنصوص عليها بالمادة (116 مكررا/ أ ) من قانون العقوبات يلزم لتحققها أن يترتب على خطأ الموظف إلحاق ضرر جسيم بأموال أو مصالح الجهة التي يعمل بها ( المحكمة الإدارية العليا في الطعن رقم 34242 لسنة 62 ق . ع – بجلسة 16/12/2017، وحكمها في الطعن رقم 28782 لسنة 56 ق . ع – بجلسة 18/5/2014)، فالجريمة المنصوص عليها في المادة المذكورة من الجرائم غير العمدية ويتوقف تحققها على توافر أركان ثلاثة هي: خطأ، وضرر جسيم، ورابطة سببية بين ركني الخطأ والضرر الجسيم، وقد حدد المشرع للخطأ صوراً ثلاثة هي: الإهمال في أداء الوظيفة والإخلال بواجباتها وإساءة استعمال السلطة، والخطأ الذى يقع من الأفراد عموماً في الجرائم غير العمدية يتوافر متى تصرف الشخص تصرفاً لا يتفق والحيطة التي تقضي بها ظروف الحياة العادية، وبذلك فهو عيب يشوب مسلك الإنسان لا يأتيه الرجل العادي المتبصر الذى أحاطت به ظروف خارجية مماثلة للظروف التي أحاطت بالمسئول، والسلوك المعقول العادي للموظف تحكمه الحياة الاجتماعية والبيئة والعرف ومألوف الناس في أعمالهم وطبيعة مهنتهم وظروفها، أما الضرر فهو الأثر الخارجي للإهمال المعاقب عليه وشرطه في هذه الجريمة أن يكون جسيماً، وقد ترك المشرع تقدير مبلغ جسامته لقاضي الموضوع لاختلاف مقدار الجسامة في كل حالة عن غيرها تبعاً لاعتبارات مادية عديدة، كما أنه يشترط في الضرر أن يكون محقَّقَاً، وأن يكون مادياً، بحيث يلحق أموال أو مصالح الجهة التي يعمل بها الموظف أو يتصل بها بحكم وظيفته أو أموال أو مصالح الغير المعهود بها إلى تلك الجهة، وأما رابطة السببية فيجب أن تتوافر بين خطأ الموظف والضرر الجسيم بحيث تكون جريمة الموظف نتيجة سلوكه، فعلاً كان أو امتناعاً (محكمة النقض في الطعن رقم 2967 لسنة 78 ق - بجلسة 11/11/2013)

ومن حيث إنه متى كان ما تقدم، وإذ نضحت أوراق الدعوى الماثلة بأن المحالَين بحكم وظيفتهما آنفة الذكر قد ارتأيا إجراء أعمال الصيانة الدورية والوقائية لقاطرات الهيئة القومية للسكك الحديدية بمعرفة الفنيين التابعين للأخيرة، دون العرض على السلطة المختصة بضرورة التعاقد مع إحدى الشركات المتخصصة في إنتاج القاطرات، وهو ما نُسبت إليهما بسببه المخالفات محل الدعوى الماثلة، وبغض النظر عن مدى قيام هذا الاتهام على أسس سليمة من واقع أو قانون من عدمه، فإن الأوراق قد قطعت بيقين لدى عقيدة المحكمة بأن اختيار المحالَين إجراء أعمال الصيانة للقاطرات المشار إليها بمعرفة الفنيين بالهيئة وليس عن طريق إحدى الشركات المتخصصة كان نتيجة لعدم توافر الاعتمادات المالية للتعاقد مع تلك الشركات، الأمر الذى لا يتوافر بموجبه ركن "الخطأ" اللازم لقيام جريمة الإهمال غير العمدى التي نصت عليها المادة (116 مكررا/أ) من قانون العقوبات. وبالتالي يضحى من المتيقن به أن ما هو منسوب إليهما – بفرض صحته - لا يشكل الجريمة المنصوص عليها في المادة ( 116 مكررا/ أ ) من قانون العقوبات، ومن ثم فإن المخالفات المسندة للمحالين يصدق عليها وصف المخالفة الإدارية التي لا يجوز ملاحقتهما عنها بعد انتهاء خدمتهما.

ومن حيث إن الدعوى - بالنسبة لباقي المحالين - قد استوفت سائر أوضاعها الشكلية، ومن ثم تكون مقبولة شكلا.

ومن حيث إن وقائع الدعوى الماثلة تتلخص – وفقا للثابت من الأوراق – فيما تداولته بعض مواقع التواصل الاجتماعي والصحف الإلكترونية، من أخبار عن توقف عدد كبير من القاطرات الأمريكية والأسبانية الصنع عن العمل نتيجة تعطلها وعدم إجراء الصيانة اللازمة لها رغم أنه لم يمض على توريدها للهيئة أكثر من عامين، وذلك على خلفية وقوع حادث خروج أحد القاطرات عن مسارها داخل محطة مصر بمنطقة رمسيس بالقاهرة صباح يوم 27/2/2019، مما تسبب في اندلاع حريق هائل بمقر المحطة، ترتب عليه حدوث خسائر في الأرواح والممتلكات بمقر المحطة، كما تداولت تلك المواقع والصحف الإلكترونية أن الجهاز المركزي للمحاسبات اكتشف أن الهيئة القومية للسكك الحديدية قامت عام ٢٠٠٤ بشراء عدد من القاطرات ماركة ألستوم الأسبانية الصنع بإجمالي مبلغ 435.000.000 جنيها رغم عدم تماشي المواصفات الفنية لتلك القاطرات مع منظومة السكك الحديدية المصرية نظرا لقلة القوة المحركة لتلك القاطرات مما ترتب عليه توقفها عن العمل بعد مرور حوالي أربع سنوات من تاريخ توريدها، وأن الهيئة قد طرحت مناقصة عامة لصيانة القاطرات ماركة EMD وماركة GE الأمريكية بعد توقفها عن العمل نتيجة عدم قدرة المختصين بالهيئة المذكورة على القيام بأعمال الصيانة الفنية المطلوبة، وأن الهيئة قامت باستيراد كميات من عجل القاطرات من دولة البرازيل رغم كونه غير مطابق للمواصفات الفنية لمنظومة السكك الحديدية المصرية مما تسبب في تلفها وحدوث تشققات بها، وهو ما استتبعه استيراد كميات أخرى من عجل القاطرات من دولة ألمانيا، وأن ما سبق بيانه ساهم في اعتماد حركة سير قطارات الهيئة على جرارات وقاطرات قديمة الصنع ترجع نشأتها إلى عام 1976 رغم عدم وجود وسائل أمان مناسبة بهذه القاطرات، مما زاد من فرص وقوع حوادث القطارات .

ومن حيث إن مناط المسئولية التأديبية شأنها شأن المسئولية الجنائية مسئولية شخصية بحسبان أن المخالفة التأديبية هي كل فعل إيجابي أو سلبي ينطوي علي الإخلال بواجبات الوظيفة المنوطة بالعامل العام وذلك بمخالفته لأحكام القوانين واللوائح أو التعليمات الإدارية وكذلك الإخلال بمقتضياتها بأن يطأ العامل مواطن الزلل ويحوم حول الشبهات بما تضيع معه الثقة التي لابد من توافرها في الوظيفة العامة والموظف العام معا، ومن ناحية أخرى فإن لمحكمة الموضوع في نطاق اثبات أو نفي مسئولية العامل سلطة تقديرية في الآخذ بما تطمئن إليه من الأدلة لتكوين عقيدتها من أي عنصر دون حاجة إلي الرد استقلالاً على الأدلة التي لم تعول عليها ما دام حكمها يرتكز على أسباب كافية لحمله، إذ حسبها أن تتبين الحقيقة التي اقتنعت بها وأن تذكر دليلها وأن تقيم قضاءها علي أسباب سائغة تكفي لحمله ما دام قيام الحقيقة التي اقتنعت بها وأوردت دليلها فيه التعليل الضمني المسقط لتلك الأقوال أو الشهادات التي تم طرحها جانباً ولم تعول عليها في قضائها.(المحكمة الإدارية العليا في الطعن رقم 25926 لسنة 57 ق . ع – بجلسة 2/7/2018، وحكمها في الطعن رقم 27290 لسنة 60 ق . ع - بجلسة 17/3/2018)

ومن حيث إن سبب القرار التأديبي بوجه عام هو إخلال الموظف بواجبات وظيفته أو إتيانه عملاً من الأعمال المحرمة عليه إذا توافر لدى جهة الإدارة المختصة الامتناع بأن مسلك الموظف مسلكاً معيباً ينطوي على تقصير أو إهمال في الإتيان بعمله أو أداء واجباته أو خروج على مقتضيات الوظيفة أو إخلال بكرامتها أو بالثقة الواجب توافرها فيمن يقوم بأعبائها، ولا تتدخل جهة الإدارة لتوقيع الجزاء إلا إذا قامت حالة واقعية أو قانونية تسوغ تدخلها، وأن رقابة القضاء لصحة الحالة الواقعية أو القانونية التي تكون ركن السبب تجد حدها الطبيعي في التحقيق مما إذا كانت النتيجة التي انتهى إليها القرار مستخلصة استخلاصاً سائغاً من أصول تنتجها مادياً وقانونياً.(المحكمة الإدارية العليا في الطعن رقم 34081 لسنة 57 ق . ع – بجلسة 2/9/2018).

ومن حيث إنه عن المخالفة المنسوبة للمحالَين الثالث والرابع مجتمعَين، وتتمثل في عدم قيامهما بالعرض على السلطة المختصة الممثلة في رئيس مجلس إدارة الهيئة القومية لسكك حديد مصر بضرورة التعاقد مع إحدى الشركات المتخصصة في انتاج القاطرات لإجراء أعمال الصيانة الدورية والوقائية والعمرات وتوريد قطع الغيار اللازمة لتشغيل عدد (81) قاطرة التي دخلت حيز التشغيل بالهيئة خلال عام ٢٠٠٩ والبالغ قيمة القاطرة الواحدة منها وقت التوريد 3083000 دولار، وعدد (40) قاطرة التي دخلت حيز التشغيل خلال عام ٢٠٠٩ والبالغ قيمة القاطرة الواحدة منها وقت التوريد 3100000 دولار، وعدد (30) قاطرة التي دخلت حيز التشغيل عام ٢٠٠٤ والبالغ قيمة الواحدة منها وقت التوريد 1530000 يورو؛ وذلك لضمان استمرار تشغيل هذه القاطرات بالشكل المطلوب والذي يحقق أعلى استفادة منها؛ نظرا لعدم وجود خبرة لدى الفنيين المختصين بالإدارات المركزية للصيانة السابق ذكرها في التعامل مع هذه القاطرات وإجراء الصيانة الفنية لها؛ لما تتسم به من تقنيات فنية عالية، مما ترتب عليه توقف عدد كبير من هذه القاطرات عن العمل وعدم إمكان الاستفادة منها بالشكل الأمثل وحرمان الدولة من الدخل الذي كانت تدره حال تشغيلها، فضلا عن احتياج هذه القاطرات المعطلة إلى مبالغ هائلة لإعادة تأهيلها وصيانتها لإعادة استخدامها.

وكذا المخالفة المنسوبة للمحال الخامس، وتتمثل في عدم قيامه بالعرض على السلطة المختصة الممثلة في رئيس مجلس إدارة الهيئة بضرورة التعاقد مع إحدى الشركات المتخصصة في إنتاج القاطرات لإجراء أعمال الصيانة الدورية والوقائية والعمرات وتوريد قطع الغيار اللازمة لتشغيل عدد (۷۰) قاطرة، مما ترتب عليه توقف عدد كبير منها.

وكذا المخالفة المنسوبة للمحالين الثالث والسادس، وتتمثل في إهمالهما الإشراف على أعمال رؤساء الإدارة المركزية لصيانة الوحدات المتحركة بالقاهرة – كل خلال فترة عمله – وذلك بعدم توجيههما بضرورة مطالبة السلطة المختصة ممثلة في رئيس الهيئة بإبرام تعاقدات مع إحدى الشركات المتخصصة لصيانة القاطرات، مما ترتب عليه ذات الأثر سالف البيان.

فإن المحكمة تنوه بداءةً إلى أنه قد شُكِّلَت لجنة بموجب القرار الوزاري رقم 146 لسنة 2019 لفحص أعمال تطوير القاطرات بالهيئة القومية للسكك الحديدية، وأسفر الفحص عن أن الهيئة المذكورة تعاقدت بموجب العقد 25/49 بتاريخ 16/9/2000 لتوريد عدد (30) قاطرة من شركة ألستوم الاسبانية (قرض أسباني)، كما تعاقدت بموجب العقد 325 ج 8/38 بتاريخ 2/12/2006 لتوريد عدد (81) قاطرة ماركة (GE) – عبارة عن 80 قاطرة + 1 قاطرة نموذج مُنِح للهيئة كعينة – ( منحة من دولتي قطر وليبيا )، وكذا تعاقدت بالعقد رقم 122/957 بتاريخ 10/5/2007 لتوريد عدد (40) قاطرة ماركة (EMD) بتمويل الهيئة القومية للسكك الحديدية، على أن تكون فترة الضمان سنتين من تاريخ توريد آخر قاطرة، إلا أنه قد جاءت مستندات الطرح وكذا العقود المبرمة خالية من النص على بند الصيانة الخاص بالقاطرات المذكورة والتي تم توريدها بموجب العقود سالفة الذكر وذلك عقب انتهاء فترة الضمان، وهو ما أدى إلى توقف عدد (28) قاطرة ماركة (GE) لسبب الفواقد والعمرات، وعدد (19) قاطرة من ذات الماركة لسبب الحوادث، وكذا توقف عدد (21) قاطرة ماركة ألستوم لسبب العمرة والفواقد، وهو ما حدا بالنيابة الإدارية إلى إسناد المخالفات الواردة بتقرير الاتهام الماثل إلى هؤلاء المحالين، طالبة محاكمتهم تأديبيا عما أسند إليهم .

ومن حيث إن الثابت بالأوراق أنه بتاريخ 23/9/2013 أعد رئيس مجلس إدارة الهيئة القومية لسكك حديد مصر مذكرة للعرض على رئيس الإدارة المركزية لشئون مكتب وزير النقل، مفادها أنه تم توريد عدد (80) قاطرة ماركة GE ، ودخلت تلك القاطرات الخدمة اعتبارا من 14/2/2009، وانتهت مدة الضمان في 28/6/2011، وقد بلغ إجمالي القاطرات المتاحة للتشغيل من هذا الطراز عدد (27) بنسبة 34%، والباقي مُعطل إما بسبب عدم توافر قطع الغيار وعددهم (45) قاطرة أو بسبب الحوادث وعددهم (8) قاطرات، واختتم مذكرته بطلب طرح ممارسة محدودة مع الشركات المتخصصة لصيانة القاطرات ماركة GE متضمنة توريد قطع الغيار.

فضلا عن أن الثابت من تقرير اللجنة المشكلة بالقرار رقم 387 بتاريخ 12/2/2019 بشأن عقد الاستشاري ( 39/ خارجي/ 2013 )، أنه بتاريخ 22/6/2014، وبموجب هذا العقد، تعاقدت الشركة المصرية للصيانة وخدمات السكك الحديدية (إيرماس) – تحت إشراف الهيئة القومية للسكك الحديدية - مع شركة سابكو الكندية كاستشاري للقيام بأعمال العمرة لجرارات المناورة ألستوم وعددها (30) جرار، على أن تكون مدة العقد (30) شهر من تاريخ دخول العقد حيز التنفيذ في 17/8/2014 بإجمالي مبلغ مقداره 2194000 دولار أمريكي، وذلك على مرحلتين، أولهما مدتها (12) شهر لتجهيز الشروط والمواصفات الفنية وقوائم قطع الغيار المطلوبة للعمرة، ويليها إشهار المناقصات ثم التعاقد والتوريد، وثانيهما مدتها (18) شهر لإجراء العمرة لعدد (30) جرار، إلا أن الاستشاري لم ينتهِ من تنفيذ المرحلة الأولى من العقد لأسباب مرجعها ضعف التمويل المالي، مما ترتب عليه عدم استكمال العقد، بالإضافة إلى أنه بتاريخ 9/10/2017 تم التعاقد مع شركة (GE) للقيام بصيانة وتوفير قطع الغيار للقاطرات ماركة (GE)، إلا أن التعاقد المذكور لم يدخل حيز التنفيذ إلا عقب حادث انحدار القاطرة رقم 2302 وردية أبي غاطس على رصيف رقم (6) بمحطة القاهرة واصطدامها بالحاجز يوم 27/2/2019، وذلك لأسباب مرجعها أيضا عدم توافر الاعتمادات المالية بالهيئة.

كما يبين أيضا من كتاب نائب رئيس مجلس الإدارة للصيانة والدعم الفني المؤرخ 21/2/2019 والموجه إلى رئيس مجلس إدارة الهيئة أنه بتاريخ 21/7/2016 وبموجب العقد (70/خارجي/2016) تم التعاقد على توريد قطع الغيار اللازمة لعمرة المحرك والعُدَد الخاصة لعمرة المحرك وقطع الغيار اللازمة لنظام التبريد والردياتيرات لقاطرات ألستوم، وكذا العقد (71/خارجي/2016) بتاريخ 5/10/2016، والعقد (73/خارجي/2016) بتاريخ 10/10/2016، والعقد (74/خارجي/ 2016) بتاريخ 24/7/2017، إلا أنه لم يتم فتح الاعتماد المستندي لهذه العقود حتى تاريخ تحرير ذلك الكتاب، وأنه بتاريخ 21/3/2018 شُكلت لجنة بالقرار رقم 698 والتي أوصت بعدة توصيات من بينها ضرورة توفير الاعتمادات المالية اللازمة لاستكمال مشروع عمرة جرارات ألستوم.

كما يبين من الأوراق أن رئيس الإدارة المركزية لتخطيط وصيانة الوحدات المتحركة قد تلقى من رئيس الإدارة المركزية لصيانة الوحدات المتحركة بالقاهرة عدة مكاتبات بشأن الحالة الفنية لجميع القاطرات، وتحديد المهمات المتطلبة لإجراء أعمال الصيانة لها، ومن هذه المكاتبات، على سبيل المثال لا الحصر ـــــ وهو قليل من فيض ما حوته الدعوى الماثلة من مستندات ـــــ ما يلي:

(1) المذكرة المؤرخة 6/6/2015 بشأن توقف عدد (15) جرار EMDطراز GT42CWRM عن التشغيل بسبب نقص قطع الغيار، وتلف العديد من مواتير الجر، وتلف بعض الأجزاء الرئيسية، ووصول عجل الجرارات لحد التشريك، وعدم استعداد شركة إيرماس لإجراء العمرة لذلك الطراز من الجرارات، مطالبا إياه بتوفير قطع الغيار اللازمة، وضرورة قيام شركة إيرماس بإصلاح الأجزاء الرئيسية، وإجراء العمرة اللازمة، وأنه في حال عدم قيام الشركة المذكورة بإجراء تلك التصليحات يتعين (أ) إشهار مناقصة لإصلاح التوربينات والرشاشات وموتورات الجر والمولد الاضافي بنظام UTEX حتى يمكن إعادة الجرارات المتوقفة للتشغيل، (ب) إشهار مناقصة خارجية للشركات المتخصصة في عمرة الجرارات لإجراء العمرة لها.

(2) المذكرة المؤرخة 8/6/2015 بشأن موتورات الجرارات EMDالمعيبة والتي تم ترحيلها لشركة إيرماس، مطالبا إياه بضرورة إلزام شركة المذكورة بسرعة إصلاح موتورات العجل الموجودة طرفهم، وفي حالة عدم القيام بذلك يتم إشهار مناقصة خارجية لإصلاح هذا النوع من الموتورات .

(3) المذكرة المؤرخة 4/2/2016، مفادها رفع عدد (14) موتور جر من تحت الجرارات المتوقفة ماركة EMD طراز GT42CWRM، وإرسالها إلى شركة إيرماس للإصلاح، إلا أن الشركة أفادت بعدم امكانية الإصلاح لعدم وجود مهمات خاصة بتلك النوعية من الموتورات، وانتهت المذكرة إلى ضرورة التنبيه نحو توفير موتورات الجر أو إصلاحها.

(4) المذكرة المؤرخة 18/2/2016 بشأن عدم قدرة شركة إيرماس على عمل إصلاح الموتورات الخاصة بالجرارات EMD، مختَتَمةَ بضرورة الموافقة على إصلاح عدد (40) موتور من خلال الشركات المتخصصة بالإصلاح بالخارج بنظام (repair and return) حتى يمكن الاستعداد بالجرارات المتوقفة وتلافي الأعطال للجرارات السليمة.

(5) المذكرتين المؤرختين 3/3/2016، 16/3/2016، ومفادهما أن جرارات GE الجديدة طراز ES40ACI بإجمالي (18) جرار معطلة بالورشة منذ فترة طويلة وتحتاج إلى إصلاح وإعادة تشغيل، وأن اللجنة المشكلة بالقرار رقم 723 اقترحت إسناد إصلاح وتشغيل تلك الجرارات إلى شركات متخصصة في هذا النوع، وإجراء العمرات اللازمة لها.

(6) المذكرتين المؤرختين 3/5/2016، 23/5/2016 بشأن عجز موتورات الجر الخاصة بالجرارات EMD طراز GT42CWRM، وطُلب فيهما الموافقة نحو توفير قطع الغيار اللازمة لعمرة تلك الموتورات أو إصلاحها بطريق UTEX (repair and return).

(7) المذكرة المؤرخة 8/8/2016 بشأن طلب إشهار مناقصة لشراء فحم شربون للجرارات EMD، وطُلب فيها سرعة البدء في إشهار المناقصة للجرارات المذكورة نظرا للحاجة الشديدة إليه بسبب نقص الرصيد الموجود بالمخازن.

(8) المذكرتين المؤرختين 14/8/2018، 18/9/2017 مفادهما أن معدل توقف الجرارات ماركة EMD في تزايد مستمر، حيث بلغ عدد المتوقف منها (32) جرار، وذلك بسبب تلف موتورات الجر وتجاوز الجرارات العمرة المتوسطة مما يؤثر على اتاحية الجرارات، وطُلب فيهما اتخاذ اللازم واعتبار الموضوع غاية في الأهمية.

(9) المذكرة المؤرخة 20/12/2017 بشأن زيادة معدل توقف الجرارات EMD ووصولها لعدد (34) جرار بأسباب تجاوز معظمها للعمرة المتوسطة، وطُلب فيها اتخاذ اللازم وسرعة تدارك الموقف لعدم توقف تلك الجرارات بالكامل مع اعتبار الموضوع هام وعاجل.

بالإضافة إلى جميع ما تقدم، فإن الثابت من الأوراق مخاطبة رئيس مجلس إدارة الهيئة القومية للسكك الحديدية لنائب رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب ببنك الاستثمار القومي بالكتاب رقم 416 في 5/12/2016، مطالبا فيه الأخير بالموافقة على اتاحة التمويل المقرر للهيئة لما تعانيه من نقص حاد في السيولة وعدم توافر قطع الغيار للجرارات والعربات.

كما قام وزير النقل بمخاطبة وزير التخطيط والمتابعة والإصلاح الإداري بالكتاب المؤرخ 28/2/2017 الحاقا لكتابه رقم 458 في 16/1/2017 بشأن طلب التدخل لدى بنك الاستثمار القومي لتوجيه المختصين به وإتاحة التمويل المدرج بالخطة الاستثمارية بالهيئة القومية لسكك حديد مصر للعام المالي 2016/2017، مطالبا إياه بالتوجيه لدى المختصين ببنك الاستثمار القومي لسرعة اتاحة باقي التمويل المعتمد بخطة الهيئة المذكورة حتى تتمكن من استكمال التطوير والنهوض بالمرفق وإنهاء المشاريع في المواعيد المقررة.

وبتاريخ 13/7/2017 أعد وزير النقل مذكرة للعرض على رئيس مجلس الوزراء يشكو فيها عدم قدرة موارد الهيئة على تغطية التكاليف والمصروفات الجارية، وأن عدم توافر الاعتمادات المالية المطلوبة سيؤدي إلى تأخير توريد قطع الغيار وعدم فتح الاعتمادات المستندية اللازمة لبعض العقود، واختتم مذكرته بطلب التوجيه لدى وزير التخطيط والمتابعة والإصلاح الإداري ووزير المالية نحو زيادة المعتمد المخصص لخطة الهيئة للعام المالي 2017/2018 بمبلغ مقداره 6598.8 مليون جنيه.

ومن حيث إن المحكمة قد اطلعت على تقرير اللجنة المشكلة بالقرار رقم 146 لسنة 2019 بشأن فحص أعمال تطوير القاطرات ماركة (GE)، و (EMD)، و ألستوم الاسبانية بالهيئة القومية لسكك حديد مصر، وما انتهت إليه اللجنة من مسئولية المحالين عن عدم مطالبتهم السلطة المختصة – ممثلة في رئيس الهيئة المذكورة – بضرورة التعاقد مع إحدى الشركات المتخصصة في انتاج القاطرات لإجراء أعمال الصيانة الدورية والوقائية والعمرات اللازمة للقاطرات سالفة الذكر، وكذا إصلاح أعطال الحوادث، وذلك لعدم قدرة الكوادر الفنية بالهيئة على إجراء أعمال الصيانة اللازمة لتلك القاطرات، إلا أن المحكمة قد تبين لها ما يلى:

أولا: أنه يبين من سياق الوقائع السالف بسطها أن السبب الرئيسي في عدم تنفيذ خطط العمرات والصيانة الدورية للقاطرات المملوكة للهيئة القومية لسكك حديد مصر، ليس مرجعه عدم التعاقد مع إحدى الشركات المتخصصة في إنتاج القاطرات لإجراء تلك العمرات والصيانة الدورية، أو لعدم قدرة الفنيين بالإدارة المركزية لصيانة الوحدات المتحركة بالقاهرة على صيانة تلك القاطرات، وإنما مرجع ذلك كله هو عدم توافر الاعتمادات المالية التي تُمكن الهيئة المذكورة من الاضطلاع بمهامها نحو إجراء أعمال الصيانة والعمرات للقاطرات، وهو ما دعا وزير النقل بعد أن لمس مدى احتياج مرفق السكة الحديد للتطوير إلى مخاطبة كل من رئيس الوزراء ووزير التخطيط والمتابعة والإصلاح الإداري وطرح عليهما احتياجه إلى التمويل المالي بزيادة المعتمد المخصص لخطة الهيئة للعام المالي 2017/2018 بمبلغ مقداره 6598.8 مليون جنيه، وكذا التوجيه لدى المختصين ببنك الاستثمار القومي لسرعة اتاحة باقي التمويل المعتمد بخطة الهيئة – وذلك على النحو السابق سرده تفصيلا -، ولا أدل على ذلك أيضا من عدم إتمام عقد الاستشاري رقم (39/خارجي/2013) المؤرخ 22/6/2014 بشأن التعاقد مع شركة سابكو الكندية كاستشاري للقيام بأعمال العمرة لجرارات المناورة (ألستوم) وعددها (30) جرار، وذلك لأسباب مرجعها ضعف التمويل المالي، فكان يتعين على جهات الاختصاص بالدولة توفير الإمكانيات التي تذلل للهيئة المذكورة سبل أداء المهام المنوطة بها بدءً من توفير قطع الغيار اللازمة، مرورا بإجراء الصيانة اللازمة والعمرات للقاطرات، انتهاءً بتدريب كوادرها الفنية بما يغنيها عن الحاجة إلى الشركات المنتجة لتلك القاطرات، فما يدرك جُله لا يترك كله، ومن المؤكد والمعلوم بالمكاتبات المرسلة من رئيس الإدارة المركزية لصيانة الوحدات المتحركة بالقاهرة أنها تضمنت توجيه عدة محاذير من خطورة عدم إجراء أعمال الصيانة وما تفضي إليه من توقف القاطرات المذكورة، وبالتالي تنتفي رابطة السببية بين المخالفات المسندة للمحالين وتوقف القاطرات عن العمل وعدم الاستفادة منها بالشكل الأمثل.

ويتضح مما سبق بجلاء، وبما لا يدع مجالا للشك أو التأويل، أن المخالفات المنسوبة للمحالين هي في مجملها تتعلق بسوء إدارة مرفق السكك الحديدية، فتبقى بوصفها الوارد بتقرير الاتهام، إهمال في إدارة تنظيم مرفق السكك الحديدية، فإن هذا الوصف من شأنه أن يجعل تلك المخالفات تدور في فلك المسئولية السياسية لا الجنائية أو التأديبية، ما لم ترتبط بوقائع محددة من شأنها أن تجعلها بمثابة جرائم جنائية أو تأديبية، وهو ما لم يتوافر بحق هؤلاء المحالين، بحسبان أنه إذا اعتور المرفق خلل في تنظيمه وضبط تسييره فإنه لا يجوز أن يتحمل العاملون به مغبة هذا الخلل في التنظيم الذي ينعكس بالضرورة بصورة أو بأخرى على سير أعمال المرفق بانتظام واضطراد في تحقيقه لأهدافه (المحكمة الإدارية العليا في الطعن 8212 لسنة 32 ق . ع – بجلسة 10/2/1990) فلم يكن للمحالين من أمرهم شيء حيال الخلل المتفاقم بمرفق السكك الحديدية، ذلك أن المسئولية التأديبية شأنها شأن المسئولية الجنائية يجب أن تتحقق في نسبة فعل أو امتناع مؤثم إلى المتهم، وأن تحدد الجريمة أو المخالفة على نحو دقيق يتسنى معه توقيع العقاب على المخالف، وأنه لا يجوز الخلط بين المسئولية التأديبية أو الجنائية وبين المسئولية السياسية أو الأدبية حيث إن الأخيرة لا تعد سندا كافيا لتوقيع العقاب سواء في النطاق الجنائي أو التأديبي، وأنه ليس هناك أثر للمسئولية السياسية في النطاق الجنائي أو التأديبي إلا بالقدر الذي تنطبع فيه هذه المسئولية على وقائع تشكل في حد ذاتها جريمة جنائية أو مخالفة تأديبية، فإذا لم يتحقق لها هذا التخصيص والتحديد بقيت غير صالحة في حد ذاتها لتوقيع عقوبة جنائية أو تأديبية. (المحكمة الإدارية العليا في الطعن رقم 10439 لسنة 49 ق . ع – بجلسة 12/2/2005)

ثانيا: أن سلطة الاتهام أسندت إلى المحالين المذكورين المخالفات الواردة بتقرير الاتهام الماثل، دون الاستناد إلى قواعد قانونية أو لائحية أو كُتب دورية أو تعليمات آمرة واضحة لا لبس فيها أو تأويل لفحواها يتعين عليهم بمقتضاها التعاقد مع إحدى الشركات المتخصصة في إنتاج القاطرات لإجراء أعمال الصيانة الدورية أو الوقائية أو العمرات أو توريد قطع الغيار اللازمة لتشغيل قاطرات الهيئة، ومن المعلوم بالضرورة أن العدالة تأبى أن تدين الموظف بما نُسب إليه من مخالفات لم تنتظم أعماله بشأنها تعليمات صريحة، إلا إذا تبين جلاء مقاصدها وضوابط إعمالها بما لا يدع مجالا لتباين وجهات النظر حولها (المحكمة الإدارية العليا في الطعن رقم 115 لسنة 43 ق . ع - بجلسة 25/11/2000)، وأن الأصل في العامل هو البراءة إلا إذا ثبت في حقه الذنب الإداري المتمثل في مخالفة القوانين واللوائح والتعليمات على نحو صريح (المحكمة الإدارية العليا في الطعن رقم 7052 لسنة 45 ق . ع – بجلسة 24/11/200 )، فيظل التعاقد مع الشركات المتخصصة في انتاج القاطرات لإجراء أعمال الصيانة والعمرات، يدخل ضمن نطاق السلطة التقديرية للهيئة القومية للسكك الحديدية – ممثلة في السلطة المختصة - تجريه وفقاً لمتطلبات العمل وصالحه ودواعيه، دون أن ينال من ذلك ما جاء بتقرير اللجنة المشكلة بالقرار رقم 146 لسنة 2019 – المشار إليه سلفا - من أن الفنيين بالهيئة ليست لديهم القدرة على صيانة تلك القاطرات، وكان يتعين على المحالين عرض مذكرة على السلطة المختصة بضرورة التعاقد مع إحدى الشركات المتخصصة في انتاج القاطرات، فإن ذلك مردود عليه – بالإضافة إلى الأسباب السابق سردها تفصيلا بعاليه -بأن الثابت بالأوراق أن وزير النقل أصدر القرار رقم 472 بتاريخ 16/9/2008 بالتصريح بالسفر إلى الولايات المتحدة الأمريكية لبعض مهندسي الميكانيكا والكهرباء بالهيئة القومية لسكك حديد مصر للتدريب على الجرارات الجديدة الموردة من شركة جنرال اليكتريك ( GE ) خلال الفترة من 1/12/2008 حتى 19/12/2008 بخلاف يومي السفر والعودة، فإن دل ذلك فإنما يدل على أن إيفاد هؤلاء المهندسين للتدريب على القاطرات المذكورة إنما قُصد به إكسابهم خبرات فنية في مجال الصيانة تُفيدهم في أعمال صيانة تلك القاطرات.

ثالثا: أنه على فرض صحة ما ذهبت إليه سلطة الاتهام – والفرض غير الحقيقة – من ضرورة التعاقد مع إحدى الشركات المتخصصة في انتاج القاطرات لإجراء أعمال الصيانة والعمرات لها، فإنه يبين من مطالعة المحكمة للمكاتبات والمذكرات المعدة من رئيس الإدارة المركزية لصيانة الوحدات المتحركة بالقاهرة - المشار إليها سلفا بعاليه - أن المختصين بقطاع الصيانة بالهيئة – أي المحالين - قد أخطروا قيادات الهيئة القومية لسكك حديد مصر بضرورة إجراء ذلك التعاقد، وأن عدم التعاقد مع تلك الشركات كان راجعا إلى عدم توافر الاعتمادات المالية اللازمة لذلك، الأمر الذى دعا وزير النقل بعد أن لمس مدى احتياج مرفق السكة الحديد للتطوير إلى مخاطبة كل من رئيس الوزراء ووزير التخطيط والمتابعة والإصلاح الإداري وطرح عليهما احتياجه إلى التمويل المالي بزيادة المعتمد المخصص لخطة الهيئة للعام المالي 2017/2018 بمبلغ مقداره 6598.8 مليون جنيه، وكذا التوجيه لدى المختصين ببنك الاستثمار القومي لسرعة اتاحة باقي التمويل المعتمد بخطة الهيئة على نحو سالف البيان.

ومن حيث إنه في ضوء ما تقدم فقد أصبح من الثابت يقينا للمحكمة عدم ارتكاب المحالين الثالث والرابع والخامس للمخالفات المنسوبة إليهم، فلم يخالف أي منهم أحكام القانون أو اللوائح والتعليمات، كما لم يخرجوا على مقتضيات الواجب الوظيفي، كما لم يثبت من الأوراق أن أدائهم لأعمال وظائفهم قد اتسم بالإهمال أو الرعونة أو عدم الدقة واللامبالاة، ومن ثم يصبح من المتعين القضاء ببراءتهم.

ومن حيث إن المحكمة قد انتهت إلى براءة المحالين الثالث والرابع والخامس – بصفتهم رؤساء الإدارة المركزية لصيانة الوحدات المتحركة بالقاهرة – كل خلال فترة عمله - من الاتهام المنسوب إليهم، ولما كان مناط اتهام المحالين الثالث والسادس - بصفتهما نائبي رئيس الهيئة القومية لسكك حديد مصر آنذاك - هو إهمالهما في الإشراف على أعمال رؤساء الإدارة المركزية لصيانة الوحدات المتحركة بالقاهرة، مما ترتب عليه ترديهم فيما نسب إليهم من مخالفات، وبحسبان أن مناط إعمال قواعد المسئولية بشأن المحالين الثالث والسادس بصفتهما السابقة مرتبط ارتباطا لا يقبل التجزئة بثبوت مسئولية رؤساء الإدارة المركزية لصيانة الوحدات المتحركة بالقاهرة – آنذاك - عن الاتهام المنسوب إليهم، وهو ما انتفى بحقهم على النحو السابق سرده تفصيلا، ومن ثم تنتفي المسئولية الإشرافية للمحالين الثالث والسادس، مما يتعين معه القضاء ببراءتهما من الاتهام المنسوب إليهما، وهو ما تقضي به المحكمة، مع الاكتفاء بذكر ذلك بالنسبة للمحال السادس في أسباب الحكم دون منطوقه.

ومن حيث إنه عن المخالفة المنسوبة للمحال السابع، وتتمثل في عدم اتخاذه إجراءات وضع خطط وسياسات الطوارئ والمخاطر لمقر محطة مصر بمنطقة رمسيس بالقاهرة التابعة للهيئة؛ حتى يتسنى اعتمادها من قبل إدارة الحماية المدنية لسكك حديد مصر التابعة لوزارة الداخلية، بهدف توفير عوامل وضوابط السلامة بمقر المحطة، مما ترتب عليه عدم وجود تلك المنظومة لمكافحة أخطار الحرائق، وهو ما استتبعه عدم قدرة فني الأمن الصناعي بالمحطة على السيطرة على الحريق المندلع بالمحطة يوم 27/2/2019 - نتيجة خروج وانحدار إحدى قاطرات المناورة عن مسارها - أو تقليل حجم الآثار المترتبة عليه.

والمخالفة المنسوبة للمحال الثامن، وتتمثل في عدم قيامه بمتابعة ورصد تطوير أعمال السلامة بمقر محطة مصر بمنطقة رمسيس بالقاهرة، مما ترتب عليه عدم اكتشاف عدم تفعيل دور منظومة مكافحة أخطار الحرائق بمقر المحطة لعدم وضع خطط وسياسات الطوارئ والمخاطر لمقر المحطة، وهو ما استتبعه عدم قدرة فني الأمن الصناعي بالمحطة على السيطرة على الحريق المندلع بالمحطة يوم 27/2/2019.

أما عن المخالفة المنسوبة للمحال التاسع، فتتمثل في إهماله الإشراف على إعداد وتنفيذ خطط وسياسات المخاطر والطوارئ وتحديد ضوابط السلامة وعدم صحتها، ومدى توافر عوامل وضوابط السلامة بمقر المحطة، مما ترتب عليه عدم اكتشاف عدم وجود تلك الخطط والسياسات ووجود قصور شديد بمنظومة السلامة ومكافحة الحريق بالمحطة، وهو ما استتبعه عدم القدرة على التعامل مع خطر الحريق المندلع بمقر المحطة يوم 27/2/2019.

وتتمثل المخالفة المنسوبة للمحال السادس، في عدم تحققه من وجود خطط الطوارئ والمخاطر التي تهدف إلى توفير عوامل السلامة ضد أخطار الحريق بالمحطة، مما ترتب عليه ذات الأثر السابق.

وبالنسبة للمخالفة المنسوبة للمحال العاشر، فتتمثل في عدم قيامه بمتابعة أجهزة مكافحة الحريق بالمحطة والتأكد من صلاحيتها وعدم إخطار رئاسته بقطاع البنية الأساسية عن وجود قلة في عدد فنيي الأمن الصناعي، والنقص في معدات وأدوات الإطفاء، وأن الأصناف الموجودة غير صالحة للاستخدام وغير مطابقة للمواصفات المطلوبة، مما ترتب عليه عدم القدرة على التعامل مع الحريق.

ومن حيث إنه قد تبين للمحكمة أن السيد/ شريف محمد الأمين عبد العظيم – مهندس بقطاع الدراسات بالهيئة القومية للأنفاق – أفاد لدى سؤاله بالتحقيقات بأنه لتأمين أي منشأة ضد أخطار الحريق، يتعين اختيار وسائل مكافحة الحريق طبقا لنوع الحريق المحتمل نشوبه بالمنشأة، وعدد الأفراد التي تتردد عليها، وحجم المعدات والمهمات الموجودة فيها، فالمنشآت الإدارية يكفي لتأمينها من أخطار الحريق توزيع وسائل إطفاء بالمياه سواء حنفيات سعة 2.5 بوصة أو 1.5 بوصة، بالإضافة إلى احتياجها لفني متخصص ومتدرب لتشغيلها، فيما عدا المنشآت التي توجد بها مواد سريعة الاشتعال – كالمواد البترولية والسولار – ومنها محطات القطارات، فلابد من تزويد الأخيرة بوسائل إطفاء تعتمد على الرش بالفوم وثاني أكسيد الكربون والضباب لعدم قدرة المياه على اخماد الحرائق الناشبة عند اشتعال تلك المواد الكيماوية، وأضاف أنه يبين من معاينة اللجنة المشكلة والتي تمت يوم 27/3/2019 لفحص منظومة الأمن الصناعي والسلامة والصحة المهنية بمحطة رمسيس، عدم توافر منظومة مكافحة الحريق بالمحطة، ولا أدل على ذلك من أن المعدات وحنفيات المياه الموجودة غير صالحة للاستخدام، وكذا المسافات بين كل صندوق مياه وآخر يزيد عن المسافة المسموح بها، فضلا عن أن محضر الإجراءات المؤرخ 28/2/2019 أبان عدم وجود معدات كافية وعاملين متدربين عليها، وأنهى أقواله بأن حجم الخسائر في الأرواح والممتلكات التي نتجت جراء حريق المحطة يبرهن على عدم التعامل مع الحريق من قبل المختصين بالمحطة لحين وصول أجهزة الدفاع المدني، إذ أن الهدف من منظومة مكافحة الحريق هو التصدي الأولي للحريق ومحاولة السيطرة عليه لتقليل حجم الأضرار الناتجة عنه.

أما السيد/ عبد الله شحاتة عبد العزيز – مدير عام الإدارة العامة للشئون القانونية بوزارة النقل ورئيس اللجنة المشكلة بالقرار رقم 146 لسنة 2019 - فقد أفاد لدى سؤاله بالتحقيقات بأنه طبقا لبطاقة الوصف الوظيفي لمدير عام إدارة المخاطر – المحال السابع - فيعتبر الأخير مسئولا عن وضع خطط مكافحة المخاطر والكوارث لكونه مسئولا عن إعداد سياسات ومعايير المخاطر وتطويرها ومتابعة تنفيذها على مستوى كافة وحدات ومرافق الهيئة ومن بينها محطة رمسيس، وأبان أيضا أن مدير عام إدارة التصديق على الأنظمة – المحال الثامن - منوط به تقييم وسائل السلامة والمراقبة المستمرة لها وتطويرها، وأن رئيس الإدارة المركزية للمخاطر والطوارئ – المحال التاسع - منوط به الإشراف على إعداد وتنفيذ خطط ومعايير المخاطر والطوارئ وتحديد ضوابط السلامة والتأكد من صحتها واستلام الخطط ومراجعتها واعتمادها من الجهات المختصة ومتابعة تنفيذها والتأكد من صحة الضوابط بها، وأن نائب رئيس مجلس إدارة الهيئة للسلامة والجودة – المحال السادس - منوط به التأكد من كفاءة نظم السلامة ومتابعة تنفيذها وتدعيمها والمراجعة والتحديث لنظام الجودة لمواكبة المعايير الدولية بالإضافة إلى توعيه العاملين بمبادئ وقواعد السلامة، موضحا أن جميع ما تقدم لم يحدث على أرض الواقع مما أدى إلى عدم وجود منظومة سلامة لمكافحة الحريق الناتج عن خروج أحد جرارات المناورة عن مساره وانحداره يوم 27/2/2019 بالرغم من وجود بعض وسائل الاطفاء بالمخازن الرئيسية والفرعية للهيئة صالحة للاستخدام.

وقد أفاد بالصفحة (5) بالتحقيقات، بأن رئيس حركة محطة مصر – المحال العاشر – هو المنوط به الاشراف على أجهزة مكافحة الحريق والتأكد من صلاحيتها واستكمالها والمبادرة بالاخطار عن أي نقص بها، وذلك وفقا لما هو مثبت ببطاقة الوصف الوظيفي لوظيفة رئيس حركة محطة أول.

وبإعادة سؤاله للتعقيب على ما جاء بأقوال المحال السابع من أن إدارة المخاطر انصب اهتمامها على الجانب الفني من خلال إعداد سياسات وخطط الطوارئ المتعلقة بحركة القطارات، وأن إدارة الطوارئ هي المنوط بها مراجعة خطط مسودات الطوارئ ورصد ما بها من قصور وملاحظات، أفاد بأن اختصاصات مدير عام المخاطر واردة صراحة ببطاقة الوصف الوظيفي لهذه الوظيفة وتتمثل في إعداد خطط الطوارئ والمخاطر بوحدات الهيئة بشكل عام وليس فقط ما يتعلق بالطوارئ بتوقف حركة القطارات، أما ما جاء بأقوال المحال السابع من أن مدير عام الطوارئ مسئول عن متابعة خطط ومسودات الطوارئ ورصد ما بها من قصور وإبلاغ رئيس الإدارة المركزية للمخاطر والطوارئ بها، فإن هذا الاختصاص لم يرد ببطاقة الوصف الوظيفي لوظيفة مدير عام الطوارئ، وبسؤاله عما جاء بأقوال المحال الثامن من أنه بصفته مدير عام التصديق على الانظمة قد اهتم بمتابعة أداء تشغيل المشروعات الجديدة بالهيئة، أفاد بأن ما جاء بأقوال المذكور يجافي ما ورد ببطاقة الوصف الوظيفي للوظيفة التي يشغلها.

ومن حيث إن الثابت بالأوراق أن السبب الرئيسي لتحريك الاتهام في الدعوى التأديبية ضد هؤلاء المحالين يتمثل في حادث انحدار القاطرة رقم 2302 وردية أبي غاطس على رصيف رقم (6) بمحطة القاهرة واصطدامها بالحاجز يوم 27/2/2019، والذي أسفر عن وفاة 27 شخصا حرقا أو بالاختناق، وإصابة 36 شخصا بإصابات مختلفة، وكذا حدوث تلفيات بالقاطرات ومبنى المصعد الكهربائي بالمحطة وسلم الطوارئ، وتلفيات بهندسة السكة قدرت قيمتها بمبلغ 5867102.26 جنيها شاملة تكاليف تأخر القطارات نتيجة الحادث المذكور والبالغة مبلغ 346356.26 جنيها – وفقا لما هو ثابت بالبيان المعد من السيد/ عبدالله شحاتة عبد العزيز – سالف الذكر، وكذا كتاب مساعد وزير الصحة والسكان لشئون المكتب المؤرخ 5/3/2019. وقد تم تشكيل لجنة لفحص منظومة الأمن الصناعي والسلامة والصحة المهنية بمحطة رمسيس بموجب القرار رقم 146 لسنة 2019 وذلك للوقوف على مدى توافر أدوات ومعدات الاطفاء ومهمات الأمن الصناعي والدفاع المدني بأرصفة المحطة المذكورة من عدمه، وبيان مدى صلاحية تلك الأدوات والمعدات والمهمات – إن وجدت – للاستخدام واستعدادها لمجابهة أخطار الحريق من عدمه، وقد أسفر الفحص عن أن منظومة الحريق بالمحطة غير مطابقة للمواصفات وغير مؤهلة لمجابهة أخطار الحريق، إذ يوجد بالمحطة عدد (11) رصيف، فالرصيف رقم (1) يوجد به عدد (8) حنفية إطفاء حريق سعة ٢.٥ بوصة غير صالحة للاستخدام لعدم وجود قواذف ببعضها – أي بشبوري – واحتياج محابس الحنفيات إلى تركيب أيدي بها، وأن هذا الرصيف خال تماما من أية أجهزة إطفاء سواء بغاز ثاني أٌكسيد الكربون أو السائل الرغوي أو البودرة، أما الرصيف المشترك رقم (2 و 3) فلا يوجد به أية وسائل إطفاء سواء حنفيات إطفاء أو طفايات حريق، وأن الرصيف المشترك رقم (4 و 5) فمزود بعدد (6) حنفية إطفاء سعة ٢.5 بوصة غير صالحة للاستخدام لذات العيوب سالفة الذكر، بالإضافة إلى وجود جهاز إطفاء رغوى سعة 50 لتر ، وأن الرصيف المشترك رقم ( 6 و 8 ) فيوجد به عدد (6) حنفية إطفاء سعة ٢.5 بوصة غير صالحة للاستخدام على النحو السابق بيانه، بالإضافة إلى جهاز إطفاء بودرة كيميائية سعة ٢٥ كيلو جرام، وجهاز آخر من ذات النوع سعة 50 كيلو جرام، وأن الرصيف المشترك رقم ( ۹ و ۱۰ ) لا يوجد به من وسائل الاطفاء سوى عدد (4) حنفية إطفاء سعة ٢.٥ بوصة فقط دون أية مهمات أخرى، أما الرصيف رقم (۱۱) فمزود بعدد (8) حنفية إطفاء غير صالحة للاستخدام، وجهاز إطفاء بودرة كيميائية سعة 50 كيلو جرام ، فضلا عن أنه يوجد ببهو ومدخل المحطة جهاز بودرة جافة سعة 50 كيلو جرام، وقد تلاحظ للجنة المشكلة أن مؤشر أجهزة الإطفاء الخمسة السابق ذكرها ( الرغوية والبودرة الكيميائية ) لا يعمل وقت المعاينة مما لا يمكن معه الوقوف على مدى ملء هذه الأجهزة بالمادة المستخدمة في الاطفاء من عدمه، وتلاحظ أيضا عدم وجود جهاز وظيفي متكامل مسئول عن تشغيل المعدات والمهمات السابق ذكرها حال نشوب أي حرائق بالمحطة، كما تبين أن المسافة بين كل صندوق حريق – الذي يحوى حنفية الحريق – والآخر بالأرصفة أرقام (9، 10، 11) تتراوح ما بين 80 متر إلى 120 متر بالرغم من أن طول خرطوم الحريق في كل صندوق بلغ 30 متر بما يعني عدم جواز ألا تزيد المسافة بين كل صندوق وآخر عن المسافة الأخيرة، وأبانت اللجنة أن مقر المخزن الرئيسي والمخزن الفرعي للمحطة بمنطقة أبي غاطس بمحافظة القاهرة يوجد به معدات إطفاء سليمة وصالحة للاستخدام بنسبة 100%، إذ يوجد بالمخزن الرئيسي عدد ۱۲۳۳ جهاز إطفاء بودرة كيميائية جافة سعة 6 كيلو جرام، بالإضافة إلى عدد 1197 جهاز من ذات النوع، وعدد 9 خرطوم سعة 2.5 بوصة، وعدد ١١ حنفية إطفاء سعة 2.5 بوصة، وعدد ۲۷ بشبوري نحاس بالمخزن الفرعي، موضحة أن تلك الأجهزة والمعدات موردة بالمخازن خلال الفترة من عام ٢٠١٣ حتى عام 2019.

وقد اطلعت المحكمة على بطاقات الوصف الوظيفي للمحالين المذكورين، وتبين لها أن بطاقة الوصف الخاصة بوظيفة نائب رئيس مجلس الإدارة للسلامة والجودة – والتي يشغلها المحال السادس – تضمنت تحت بند الواجبات والمسئوليات ما يلي: "يتأكد من كفاءة إعداد نظم السلامة ومتابعة تنفيذها وتدعيمها. يعمل على توعية العاملين بمبادئ وقواعد السلامة وتوجيه الجهات المختلفة لتطبيق متطلبات وشروط السلامة".

أما بطاقة الوصف الوظيفي الخاصة بوظيفة مدير عام إدارة المخاطر – والتي يشغلها المحال السابع – فإنها تضمنت تحت بند الواجبات والمسئوليات ما يلي " إعداد استراتيجيات وسياسات ومعايير المخاطر وتطويرها ومتابعة تنفيذها. وتقييم المخاطر لكافة وحدات ومرافق الهيئة وفقا للمبادئ والمقاييس الموضوعة. وينظم لجان عمل لتقييم المخاطر وتحليل مسبباتها بالنسبة للأنظمة القائمة والجديدة والمعدلة للهيئة."

وجاءت بطاقة الوصف الوظيفي الخاصة بوظيفة مدير عام التصديق على الأنظمة – والتي يشغلها المحال الثامن – لتتضمن تحت بند الواجبات والمسئوليات ما يلي: "إعداد خطة لتنظيم وإدارة التعديل على الأصول المتعلقة بنظم السلامة بالإضافة لتحديد الأدوار والمسئوليات اللازمة وذلك بالتعاون مع الكيانات والإدارات المعنية. يقوم بالتنسيق مع الإدارة المركزية للفحص والتفتيش للسلامة وأيضا مع الإدارات المسئولة عن صيانة وتشغيل الأصول المتعلقة بنظم السلامة لمتابعة الحالة الفنية للأنظمة وبيان الفجوات والظواهر المستجدة التي قد تؤدي إلى عدم تحقيق الأهداف المطلوبة بشكل جزئي أو كلي وإعداد الخطط اللازمة للتعديل عليها لتحقيق هذه الأهداف. يشرف على توثيق كافة التعديلات التي طرأت على الأصول والمشاريع المتعلقة بنظم السلامة والآثار المترتبة على ذلك التغيير. يشترك مع الكيانات والإدارات المعنية في إعداد خطط التطوير والتشغيل طوال فترة التعديل على الأصول المتعلقة بنظم السلامة وخلال دورة حياة المشروع. يقوم بتقييم مخرجات خطة التعديل على الأصول والمشاريع المتعلقة بنظم السلامة ومدى تطابقها مع الأهداف المخصصة لها. يشارك في تحديد الاحتياجات التدريبية للعاملين في الإدارة العامة للتصديق على الأنظمة.

وتضمنت بطاقة الوصف الوظيفي الخاصة بوظيفة رئيس الإدارة المركزية للمخاطر والطوارئ – والتي يشغلها المحال التاسع –تحت بند الواجبات والمسئوليات ما يلي" الاشراف على إعداد وتنفيذ سياسات ومعايير المخاطر والطوارئ. ومتابعة تنفيذ الأهداف العامة لأنشطة المخاطر والطوارئ في إطار متوافق مع الأهداف الاستراتيجية للهيئة. والاشراف على إدارة المخاطر من خلال تحديد ضوابط السلامة والتأكد من صحتها واعتماد نظم السلامة بالهيئة. والاشتراك في تحديد الاحتياجات التدريبية للعاملين في مجال المخاطر والطوارئ".

ونصت بطاقة الوصف الوظيفي الخاصة بوظيفة رئيس حركة محطة أول – والتي يشغلها المحال العاشر – تحت بند الواجبات والمسئوليات على ما يلي "المرور على أكشاك البلوك التابعة المختصة يوميا، والأشراف على أجهزة مكافحة الحريق والتأكد من صلاحيتها أو استكمالها والمبادرة بالإخطار عن أي نقص فيها".

ومن حيث إنه متى كان ما تقدم، فقد أصبح من الثابت يقينا للمحكمة أن إجراءات السلامة ومواجهة المخاطر ومكافحة الحريق بمحطة قطارات القاهرة (رمسيس) قد شابها قصور شديد يجعل من هذه الإجراءات هي والعدم سواء، لتضحى عديمة الجدوى في مكافحة أي مخاطر من أي نوع، بما في ذلك مخاطر الحريق، التي قد تواجه مستخدمي المحطة، فقد أثبتت اللجنة المشكلة بالقرار رقم (146) لسنة 2019 لفحص منظومة الأمن الصناعي والسلامة والصحة المهنية بمحطة رمسيس أن جميع حنفيات الحريق الموجودة على جميع أرصفة المحطة غير صالحة للاستخدام لعدم وجود قواذف في بعضها أو عدم وجود مقبض للمحبس في البعض الآخر، وأن بعض الأرصفة لا يوجد بها أية أجهزة إطفاء سواء بغاز ثاني أُكسيد الكربون أو السائل الرغوي أو البودرة كما هو الحال بالنسبة للرصيف رقم (1)، وأن البعض الآخر لا توجد به أي أجهزة اطفاء على الإطلاق كما هو الحال بالنسبة للرصيفين (2)(3). ويستفاد من هذا التقرير أن أجهزة الإطفاء التي تعمل بالمواد الكيميائية (الرغوة أو البودرة الكيميائية) كانت مؤشراتها لا تعمل بما يعنى أنها لم تكن مملوءة بالمادة الكيميائية اللازمة لتشغيلها، وأنه لا يوجد جهاز وظيفي متكامل ومتخصص لاستخدام أجهزة إطفاء الحرائق، بما يفيد عدم وجود موظفين بالمحطة مدربين على استخدام هذه الأجهزة. أما الاجتماع الطارئ للجنة السلامة والصحة المدنية المؤرخ 28/2/2019 فقد أكد على ما ورد بتقرير اللجنة المشار إليها من عدم وجود أي وسائل لإطفاء الحرائق على الرصيفين (2)(3)، وأكد على وجود أوجه قصور أخرى تمثلت في ضعف ضغط المياه بشبكة الحريق، وأن سيارات الإطفاء يستحيل عليها الدخول إلى الأرصفة إلا عن طريق الرصيف رقم (1)، فضلا عن أن الحواجز التي وضعتها إدارة المحطة لتنظيم حركة مستخدمي المحطة من شأنها أن تعَوقهم عند التدافع.

ومن حيث إنه قد تبين للمحكمة بالاطلاع على بطاقات الوصف الوظيفي للمحالين المذكورين، أن المهام الوظيفية لكل منهم تتضمن اختصاصات محددة متعلقة بمواجهة المخاطر والإجراءات الواجب اتخاذها في حالات الطوارئ، وتشتمل هذه المهام على وضع السياسات والاستراتيجيات والخطط الكفيلة بمواجهة المخاطر وحالات الطوارئ، ووضع نظم السلامة وتشغيلها، ومتابعة تنفيذ هذه الخطط والإشراف على تنفيذها، وتوعية العاملين بالهيئة بطرق مواجهة المخاطر وتدريبهم على تنفيذها، وجاءت بطاقة الوصف الوظيفي للمحال العاشر صريحة في تكليفه بالإشراف على أجهزة مكافحة الحريق وصلاحيتها. وفي ضوء الحقائق التي كشف عنها تقرير اللجنة المشكلة بالقرار رقم (146) لسنة 2019 ومحضر الاجتماع الطارئ للجنة السلامة والصحة المدنية المؤرخ 28/2/2019، فقد تيقنت المحكمة من أن أي من المحالين المذكورين لم يباشر مهام وظيفته فيما يتعلق بحريق محطة قطارات القاهرة "رمسيس"، فلم تكن هناك أي خطط أو حتى مجرد تصورات لمواجهة مخاطر أي حريق قد يحدث بالمحطة، ولم تكن هناك أدنى متابعة أو مراجعة لنظم السلامة بالمحطة ولأجهزة مكافحة الحريق الموجودة بها، والتي ثبت عدم صلاحيتها جميعا لإطفاء الحريق، ولم يكن هناك أي موظفين مؤهلين ومدربين على التعامل مع الحريق، الأمر الذى أدى إلى استمرار الحريق مشتعلا لحين وصول قوات الدفاع المدني التي باشرت عملية الإطفاء، مما ترتب عليه زيادة أعداد الضحايا، ولم يكن ذلك نتيجة لنقص في الامكانيات وفي الأجهزة اللازمة للاطفاء، فقد جاء بكتابي رئيس قسم المخازن بالمخزن الرئيسي، ورئيس المخزن الفرعي بمخازن تفتيش العربات بأبي غاطس والمؤرخين 4/4/2019 توافر أدوات ومعدات وأجهزة إطفاء ومهمات الأمن الصناعي بالمخازن صالحة للاستخدام، وإنما كان ذلك نتيجة لإهمال وتقصير من جانب المحالين جميعا، الذين تقاعسوا عن القيام بمهام وظائفهم، ولم يبذلوا الجهد الكافي للقيام بهذه المهام، ولم يراعوا الدقة والأمانة في مباشرة أعمال وظائفهم، على النحو الذى تصبح معه المخالفات المنسوبة إليهم ثابتة في شأنهم يقينا بما يتعين معه مجازاتهم عن ارتكابها.

وقد جاءت أوجه دفاع المحالين جميعا واهية تثبت تقاعسهم وإهمالهم أكثر مما تثبت براءتهم، فتنصل كل منهم من المسئولية وألقى بتبعاتها على الآخر، ودفعوا جميعا بأن المهام الموكولة إليهم تتعلق بحركة القطارات وليس بالمحطات، الأمر الذى من شأن التسليم به أن يفضي إلى نتائج شاذة مفادها عدم وجود أي مسئول يختص بإجراءات الأمن والسلامة ومواجهة المخاطر وحالات الطوارئ بالمحطات، في حين أن بطاقات وصف وظائفهم لم تفرق فيما يتعلق بالمهام والمسئوليات المتعلقة بمواجهة المخاطر وحالات الطوارئ بين حركة القطارات والمحطات. وقد ادعى المحال السادس أن بطاقة الوصف الوظيفي للوظيفة التي يشغلها غير موضح بها الإشراف على لجان السلامة والصحة المهنية، على الرغم من أن بطاقة الوصف نصت صراحة على اختصاصه بالتأكد من " كفاءة إعداد نظم السلامة ومتابعة تنفيذها وتدعيمها، وبالعمل على توعية العاملين بمبادئ وقواعد السلامة وتوجيه الجهات المختلفة لتطبيق متطلبات وشروط السلامة". أما المحال السابع الذي دفع بأنه لم يكلف طوال فترة عمله بوضع خطة خطط للمخاطر والطوارئ بالقاهرة، فقد نصت بطاقة الوصف الوظيفي لوظيفته على اختصاصه "بتقييم المخاطر لكافة وحدات ومرافق الهيئة" الأمر الذي يعني أن اختصاصه بتقييم المخاطر ووضع استراتيجيات وسياسات ومعايير المخاطر وتطويرها ومتابعة تنفيذها يشمل المحطات أيضا باعتبارها من مرافق الهيئة. ويتعارض ما ذهب إليه المحال الثامن من اختصاص الإدارة التي يترأسها بالمشروعات الجديدة الخاصة بالإشارات فقط مع الاختصاصات والمهام الواردة تفصيلا ببطاقة الوصف الوظيفة الخاصة به التي لم ترد بها أدنى إشارة للمشروعات الجديدة الخاصة بالإشارات، وإنما ورد بها اختصاصه بإعداد خطط تطوير وتشغيل الأصول المتعلقة بنظم السلامة. وكذلك الحال بالنسبة للمحال التاسع الذى تنصل تماما من أي مسئولية بأن دفع بأن قطاع السلامة بأكمله كان غير مفعل ولا يهتم بأعمال الدفاع المدني، في حين أن بطاقة الوصف الوظيفي الخاصة بوظيفته اشتملت على العديد من الاختصاصات المتعلقة بإعداد وتنفيذ سياسات ومعايير المخاطر والطوارئ، ومتابعة تنفيذ الأهداف العامة لأنشطة المخاطر والطوارئ والإشراف على إدارة المخاطر من خلال تحديد ضوابط السلامة والتأكد من صحتها واعتماد نظم السلامة بالهيئة، والاشتراك في تحديد الاحتياجات التدريبية للعاملين في مجال المخاطر والطوارئ. وجاءت أوجه دفاع المحال العاشر قاصرة عن نفي مسئوليته عن عدم صلاحية جميع أجهزة الحريق بالمحطة، على الرغم من أن بطاقة وصف وظيفته نصت بوضوح على مسئوليته عن الأشراف على أجهزة مكافحة الحريق والتأكد من صلاحيتها.

ومن حيث إن الثابت بالأوراق أن المحال التاسع قد انتهت خدمته لبلوغ السن القانونية المقررة للإحالة إلى المعاش اعتبارا من 15/4/2019، وإذ قضت الفقرة الأخيرة من المادة (104) من لائحة العاملين بالهيئة القومية لسكك حديد مصر الصادرة بقرار وزير النقل رقم 17 لسنة 1982 بأنه "يجوز أن يوقع على من انتهت خدمته غرامة لا تقل عن خمسة جنيهات ولا تجاوز الأجر الإجمالي الذي كان يتقاضاه العامل في الشهر عند انتهاء الخدمة "، وهي التي ينضوي المحال تحت لواء أحكامها، وبالتالي فلا مناص أمام المحكمة - والحال كذلك - من توقيع تلك العقوبة القصوى المقررة قانونا، وهو ما تقضي به في شأنه، دون الالتفات عن الإشارة إلى أنه يتعين على سلطة توقيع الجزاء التقيد بالنص التشريعي الحاكم دون تجاوز حدوده (المحكمة الإدارية العليا في الطعن رقم 4484 لسنة 44 ق.ع - بجلسة 19/11/2000)، ورغم ما هو ثابت يقينا في حق المحال من الإهمال الجسيم في أداء واجباته الوظيفة، إلا أن المحكمة التزمت المقرر لائحيا فيما انتهت إليه من عقوبة في شأنه، وهي أقصى ما قررته اللائحة المنظمة لعمله.

فلهذه الأسباب

حكمت المحكمة: أولا: بعدم قبول الدعوى التأديبية قبل كل من المحال الأول/ مدحت يوسف محمد حسن، والمحال الثاني/ محمد محسن محمد مهدي، لبطلان قرار إحالتهما للمحاكمة التأديبية.

ثانيا: ببراءة كل من المحال الثالث/ سامي محمد عفيفي شلبي، والمحال الرابع/ أشرف عبد الوهاب عفيفي موسى، والمحال الخامس/ محمد زكي موسى سعيد.

ثالثا: بمجازاة كل من المحال السادس/ محمد عامر عبد العزيز عامر، والمحال الثامن/ محسن محمود محمد البنان بعقوبة اللوم.

رابعا: بمجازاة المحال السابع/ فوزي مصطفى موسى، والمحال العاشر/ سعيد أحمد محمود عبد الرحيم بعقوبة الخفض إلى وظيفة في الدرجة الأدنى مباشرة.

خامسا: بمجازاة المحال التاسع/ عماد عبد المنعم محمود موسى بغرامة تعادل أجره الإجمالي الذي كان يتقاضاه في الشهر عند انتهاء خدمته.

**سكرتير المحكمة رئيس المحكمة**

روجع / سمير فضل

ف