

الرقابة البرلمانية على الشئون البيئية والنقل بالبرلمان المصري في الفصل التشريعي التاسع
خلال الفترة من (٢٠٠٥ - ٢٠١٠)

رجاء عشري محمد السيد

تحت اشراف

أ.د/ محمد بهاء الدين الغمري د/ سلوى السعيد فراج

المخلص :

سوف يتم في هذا البحث مناقشة الشئون البيئية والنقل؛ لأنها من أكثر القضايا التي احتلت مكانة محورية في مناقشات دورات الانعقاد الأول والثاني والثالث، وهي أدوار الانعقاد التي سيرتكز عليها الفصل لإبراز فاعلية الأدوات الرقابية على أداء الحكومة، ومدى التأثير عليها تفصيلاً من الناحية الموضوعية على أساس تحليل الموضوعات القومية، ويقصد هنا بالموضوعات القومية الموضوعات التي تمس قطاعات عريضة من الشعب المصري، واهتم بها معظم نواب الدوائر الانتخابية على مستوى جمهورية مصر العربية، وتم تحديدها على أساسين هما: الأول الموضوعات التي ناقشها عدد كبير من الأعضاء، أو استخدمت فيها أكثر من أداة رقابية، وتم ضمها في موضوع واحد.

ومن الناحية الكمية يتم التعرف على جميع الأدوات الرقابية التي تم استخدامها، ومعرفة الغرض من كل أداة، وتقسيم استخدام هذه الأدوات الرقابية على أساس الانتماءات السياسية.

Abstract:

In this paper, environmental issues and transportation will be discussed; Because it is one of the most central issues that occupied a pivotal position in the discussions of the first, second and third sessions, and these are the sessions on which the chapter will be based to highlight the effectiveness of the monitoring tools on the performance of the government, and the extent to which it affects them in detail from an objective point of view based on the analysis of national issues, Here, by national topics, we mean topics that affect broad sectors of the Egyptian people, and were taken care of by most representatives of electoral districts at the level of the Arab Republic of Egypt, and were identified on two grounds: in one topic.

Quantitatively, all the monitoring tools that were used are known, the purpose of each tool is known, and the use of these monitoring tools is divided on the basis of political affiliations.

مشكلة البحث: احتلت مشكلات التلوث البيئي وحواث الطرق الصدارة، بعد أن أصبحت تهديداً لأرواح العديد من المواطنين، الأمر الذي تجلى معه الدفع من المعارضة بأعداد كبيرة من الاستجابات لدرء مفسد الحكومة.

أهداف البحث:

- ❖ تحليل التجربة البرلمانية في الفصل التشريعي التاسع في الفترة (٢٠٠٥ - ٢٠١٠) كماً وكيفاً.
- ❖ ألقاء الضوء على أن نقطة البدء في الاصلاح السياسي لأية دولة هي تفعيل الدور الرقابي للبرلمان

أهمية البحث: يمكن توضيح أهمية البحث كما يلي :

١. محاولة وصف ما حدث في البرلمان المصري في الفترة من ٢٠٠٥-٢٠١٠ وتحليله.
٢. تعميق مفهوم الرقابة البرلمانية، لما لها من دور كبير في العملية الديمقراطية.

تساؤلات الدراسة :

تسعى الدراسة للإجابة على تساؤل أساسي، ويتحدد السؤال الأساسي في : ما دور المعارضة السياسية في تفعيل الرقابة على الحكومة خلال الفصل التشريعي التاسع (٢٠٠٥ - ٢٠١٠)؟ ومن خلال التساؤلات السابقة سيتم تقسيم البحث في ضوء معرفة تأثير المعارضة السياسية على الأدوات الرقابية إلى مبحثين:

- المبحث الأول: الرقابة البرلمانية على إدارة الحكومة للشئون البيئية.
 - المبحث الثاني: الرقابة البرلمانية على إدارة الحكومة للطرق والنقل.
- الرقابة البرلمانية على إدارة الحكومة للشئون البيئية:**

(١) الرقابة على موضوع عبور بارجة فرنسية تحمل نفايات ضارة بالبيئة:

تقدم نائبان بطلب حديث في اللائحة في الجلسة الصباحية، بتاريخ ١٧ يناير ٢٠٠٦، وهما مصطفى بكري (نائب مستقل)، وصلاح الدين حسن (نائب عن حزب الوفد)، حول تقدمهما ببيان عاجل عما أثير بشأن عبور بارجة فرنسية في قناة السويس تحمل نفايات ضارة بالبيئة، وأوضح رئيس المجلس أن الموضوع أحيل للجنة الشئون الصحية والبيئة لإبداء الرأي، ولكن النائب مصطفى بكري أبدى تحفظه على أن السفينة ستعبر قناة السويس، والهند رفضت استقبالها، والحكومة المصرية بعد أن رفضت اضطرت أن توافق على غير اتفاقية بازل المعنية بالنفايات الخطرة، وهذا خطر على شعب مصر؛ لأن بها ٤٥ طن اسبستوس، وهي مادة لها

خطورة على البيئة المصرية، والمطلوب معرفة أسباب رفض وزارة البيئة في البداية، ثم رجوعها وموافقتها على مرور السفينة. **عقب على هذا الموضوع السيد المهندس وزير الدولة لشئون البيئة في جلسة ١٧ يناير ٢٠٠٦ صباحاً**، وهو ما أثير حول عبور البارجة الفرنسية "كليمنصو" المحملة بالنفايات الخطرة لقناة السويس، وتضمن البيان الآتي:

١. تخضع مصر لاتفاقية "بازل"، وهي الاتفاقية المعنية بالتحكم في نقل النفايات الخطرة عبر الحدود، وهذه الاتفاقية صدقت مصر عليها عام ١٩٩٣، والهدف الأساسي من هذه الاتفاقية فرض إجراءات رقابية على نقل النفايات الخطرة عبر الحدود، من أجل حماية الصحة العامة والبيئة من الآثار الضارة، والتشريعات الوطنية في كل دولة تصدر قائمة بالمخلفات الخطرة، وتعتبر إحدى آليات تنفيذ الاتفاقية هو الإخطار المسبق عن علم.

٢. في ١٠ من يناير عام ٢٠٠٦ طلبت شركة توكيلات ملاحية مصرية "ورود مارين إيجيبت" عبور السفينة لقناة السويس متجهة إلى ميناء في الهند؛ لتفكيكها في ميناء "الانج"، وكان رد الوزارة بأنه لن يسمح بالعبور إلا بعد استكمال الوثائق، وحصلت الوزارة على كافة المستندات المؤيدة التي تؤيد تنفيذ اتفاقية "بازل"، وهذه السفينة مملوكة للبحرية الفرنسية.

٣. حصلت مصر على وثيقة رسمية من الجانب الفرنسي، تفيد بأن الكمية المتبقية من مادة الاسبستوس في السفينة ٤٥ طناً موجودة في جسم وهيكل السفينة، ولا يمكن الحصول على هذه المادة إلا بعملية التفكيك والتخريد للسفينة، وحصلت مصر على وثيقة من الجانب الهندي بموافقة السلطات الهندية على التفكيك والتخريد لهذه السفينة.

٤. نفى الوزير كل ما أثير حول مادة الاسبستوس وأضرارها البيئية والبحرية؛ حيث إن هذه المادة غير مضرّة طالما لم يتم تفكيكها، وتقدم الوزير بجميع الوثائق التي تم الحصول عليها

تقدم السيد النائب الدكتور حمدي السيد (رئيس لجنة الشؤون الصحية والبيئة) ببيان

فيه عدد من النقاط، وذلك بعد اجتماع لجنة الشؤون الصحية والبيئية حضرها المهندس سيد زكريا عضو مجلس إدارة هيئة قناة السويس و٤٣ من مقدمي البيان بطلب الإحاطة العاجل، ومضمون البيان:

١. أول خطأ أنه على غير ما وضعته هيئة قناة السويس من لوائح، وأن هذه السفينة تحركت دون إخطار مسبق، وبعد فترة أبلغ التوكيل الملاحي.

٢. التوصيف القانوني لسفينة مكهنة أنها نفاية، بصرف النظر أنها تحمل نفايات أم لا.

٣. لم تدخل اللجنة الفنية لمعاينة السفينة؛ لأنها حينما صعّدت على السفينة للمعاينة لم تجد عليها أحد، وهذه السفينة ليست مركباً، ولكنها وصلت إلى هنا مقطورة بقاطرة.

٤. إن هذه الشركة (الشركة الفرنسية) لم تدفع رسوم الانتقال أو المرور، وذكر للجنة أن النظام

المتبع في المركب الخردة أنها تدخل بقاطرات هيئة قناة السويس، وأن من يظل على سطح المركب هم موظفو الهيئة؛ أي أنه لا علاقة للشركة الفرنسية بوصولها إلى السويس، بل تستلمها القاطرة المصاحبة لها وتوجه إلى الهند.

٥. قيل إنه قد يكون هناك تراب أسبستوس موجود ويتطاير، لأن الأسبستوس لا يسبب إساءة للصحة إلا لكونه تراباً عندما يقطع، فيدخل أثناء التنفس، ويصيب الغشاء المحيط بالرئتين ويسبب أوراماً وأمراضاً سرطانية.

وصل إجمالي تعليقات النواب في الجلسة الصباحية بتاريخ ١٧ يناير ٢٠٠٦ على موضوع مرور الباخرة ١٣ نائباً، منهم ٤ نواب من الحزب الوطني، بنسبة ٣١%، و ٩ نواب من إجمالي المعارضة السياسية بنسبة ٩٦%.

ويتضح من خلال تحليل مضمون المضبطة الحادية عشرة أن المعارضة كانت أكثر حرصاً من الأغلبية في إبراز المخالفات الفنية والقانونية من مرور الباخرة، بل إن لجنة الشؤون الصحية والبيئة، وعلى الرغم من البيان السابق الذي ذكرت فيه ضمناً عدداً من أوجه القصور التي واجهت الحكومة فإنه في ثنايا حديثه حاول اللجوء إلى الثغرات التقنية التي تنفي القلق المستحدث في هذا الموضوع؛ حيث بعد أن ألقى البيان حاول أن يفرق بين (مرور مركب مكهنة قديمة، ومرور نفايات سترمي في مصر أو ستدفن في مصر)،

أعطى رئيس المجلس تعليماته: بأن اللجنة لم تقدم تقريراً مكتوباً، وعلى الحكومة الانتظار إلى حين أن يأذن البرلمان لها، حتى لا تتعرض الحكومة للمساءلة السياسية، وعلى لجنة الشؤون الصحية والبيئة أن تتعقد وأن تستكمل البيانات، وأن تطلع على حكم المحكمة العليا الهندية في قبول أم عدم قبول السفينة.

وفي وقت لاحق بدأ المجلس بالنظر في تقرير لجنة الشؤون الصحية والبيئة بتاريخ ٢٩ يناير ٢٠٠٦ جلسة مساءئية، عن موضوع طلبات الإحاطة المقدمة من بعض السادة الأعضاء بشأن مرور السفينة الفرنسية كلبمنصو عبر المجرى الملاحي لقناة السويس، وكان مضمون التقرير كالاتي: أنه قد تم تشكيل لجنة فنية ممثلاً فيها الطاقة الذرية، وممثلاً فيها وزارة الصحة والسكان، وممثلاً فيها وزارة البيئة، للقيام بالمعاينة على الطبيعة؛ للتأكد من أن هذه السفينة لا تحتوي على مخلفات، أو مواد أو نفايات تضر بالبيئة وتضر بالصحة، وتوصلت اللجنة الفنية بعد مراسلة رئيس هيئة قناة السويس (أحمد علي فاضل) إلى عدم وجود أية مخاوف بيئية عن مواد مشعة أو تلوث من السفينة، وانتهى رأي لجنة شؤون الصحة والبيئة، وترى الباحثة: لم يتطرق رئيس اللجنة لسؤال رئيس المجلس بشأن أين ستذهب السفينة بعد أن تكون في غاطس قناة السويس، ولم تستقبلها الهند طبقاً لتقرير المحكمة الهندية.

عقب وزير الدولة للشئون القانونية والمجالس النيابية، بأن اللجنة الوزارية التي انتقلت بأكملها، ومعها رئيس هيئة قناة السويس إلى لجنة الشئون الصحية والبيئة قد شككت في ضوء ما أبداه أعضاء اللجنة. وعند عرض التقرير وافق جميع حزب الأغلبية، بينما اعترضت جميع القوى السياسية المعارضة، ويوضح التحليل الكمي للقوى السياسية المعارضة والأغلبية بأنه وصل إجمالي عدد المعلقين على رأي الحكومة ١٥ نائباً، منهم ٧ من الحزب الوطني بنسبة ٤٧%، و ٨ نواب من إجمالي المعارضة السياسية، بنسبة ٥٣%. **وأوضحت المعارضة السياسية رفضها للتقرير، أولاً من حيث الشكل:** عدم احترام الحكومة لمجلس الشعب، كنتيجة لسماح السفينة بالمرور، وهي محل نقاش في مجلس الشعب، **بينما الاعتراض من حيث الموضوع جاء في:**

١. إقرار المهندس وزير الدولة لشئون البيئة بأن السفينة الحربية خارج نطاق الخدمة منذ ١٩٩٩، وعلى الرغم من ذلك يبين تقريره على أحقية مرورها وفقاً لاتفاقية القسطنطينية.
٢. عدم احترام القانون المصري في التعامل مع مرور السفينة دون إخطار مسبق، على الرغم من أن اتفاقية بازل نصت على ضرورة الإخطار المسبق قبل إقلاع السفينة بأسبوع على الأقل.
٣. لم يكن للسفينة مرسى مسبق، كنتيجة لعدم الإخطار المسبق.
٤. حظرت منظمة السلام الأخضر مرور السفينة (وهي منظمة بيئية يجب أن يعتد بها)، وأكدت أن السفينة تحوي محركاً نووياً، بغض النظر عما جاء بالتقرير.
٥. رفضت الهند استقبال السفينة، بينما تقول الحكومة المصرية إنها تستعد لاستقبالها، وهذا يؤكد عدم اهتمامنا بصحة المواطنين. وقد أغلقت المناقشة بأغلبية الحضور.

(٢) الرقابة على ظاهرة التلوث:

تعد ظاهرة التلوث بجميع أنواعه من أهم القضايا التي تم تناولها في دور الانعقاد الأول لعام ٢٠٠٦؛ حيث وصل عدد الأدوات الرقابية المستخدمة لمناقشة هذا الموضوع في الجلسة السادسة والعشرين بتاريخ ٢٢ فبراير ٢٠٠٦ إلى ٨٠ طلب إحاطة، وسؤالين واستجوابين موجهة إلى السيد الدكتور رئيس مجلس الوزراء، والسيد المهندس وزير الدولة لشئون البيئة، والسيد المهندس وزير التجارة والصناعة عن ظاهرة التلوث البيئي في بعض المحافظات، وتم ضم طلبات الإحاطة والأسئلة المنضمة لنفس الموضوع طبقاً للمواد (١٨٥، ١٩٩، ٢٠١)، وأنت جميع طلبات الإحاطة والأسئلة والاستجابات لتشمل جميع أوجه التلوث على مستوى جمهورية مصر العربية، خاصة القاهرة الكبرى، ومنطقة قبانية أبو قير التابعة لمركز كفر الدوار البحيرة والأسكندرية، وتلخصت في النقاط الآتية:

١. إحراق القمامة في المراكز والمدن، مما ينتج عنه سحابة سوداء أثناء الليل والنهار، وما يترتب

٢. ازدياد ارتفاع التلوث الناتج من عادم السيارات وانبعاث ثاني أكسيد الكربون، وكذلك أذخنة المكابس والمسابك ومصانع الأسمنت وغيرها، وكذلك تلوث المياه نتيجة الصرف الصحي والزراعي والصناعي، وكذلك التلوث السمعي لزيادة وحدة الضوضاء.
٣. وجود مصنع لتصنيع وتعبئة المبيدات الزراعية، مما تسبب في تلوث الهواء بالمنطقة المأهولة بالسكان، وما يترتب عليه من أمراض سرطانية، ومنها أصناف محظورة، وعدم اتخاذ وزارة البيئة أية إجراءات لمكافحة إلقاء المخلفات الكيماوية للمصانع على مجرى نهر النيل.
٤. إلقاء القمامة ومخلفات المباني على شاطئ النهر، مما يؤثر على مياه الشرب، ويؤثر على الأحياء البحرية التي يعيش عليها المواطنون من محافظة أسيوط مروراً بمحافظة المنيا.
٥. المطالبة بتنفيذ القانون ٤ لسنة ١٩٩٤ الخاص بالبيئة وتقويته بإعطائه صلاحيات أكثر، بخصوص إعدام الحيوانات النافقة في محارق؛ لأن كل مركز به محرقة تحرق فيها الحيوانات. أما الاستجوابان ف جاء الأول من عرض النائب مصطفى بكري (معارض) موجهاً إلى رئيس مجلس الوزراء ووزير الدولة لشئون البيئة ووزير التجارة والصناعة، فقد انتشرت ظاهرة تلوث الهواء في جنوب القاهرة، وخاصة حلوان، والتي تسببت ليس فقط في الأمراض، ولكن أيضاً إلى ارتفاع أعداد الوفيات، وهذه الظاهرة وليدة قصور في الأداء الحكومي من حيث نشأتها وتفاقمها، مع الامتناع عن مواجهتها بالحل، وذلك بإهمال التلوث القائم، وإضافة مصنع جديد لضخ ملوثات بيئية الهواء، علماً بأن تغذية التلوث البيئي تكلفت ٥٥ مليون جنيه، وهي تكلفة إنشاء مصنع ضخ الملوثات الجديدة، وبالتالي يجب محاسبة المسؤولين عن هذا الإهمال. أما الاستجواب الثاني ف جاء من النائب علي فتح الباب (معارض) موجهاً إلى رئيس مجلس الوزراء "بشأن مسؤولية الحكومة المباشرة عن قتل وإصابة عشرات الآلاف من أهالي منطقة حلوان والتبين؛ بسبب التلوث بكافة مظاهره وأشكاله.

تضمنت دوافع النائب علي فتح الباب (معارض مستقل)، عدم استجابة الحكومة للمادة ٢٠٣ من اللائحة الداخلية للمجلس، بشأن الخطاب الموجه لرئيس مجلس الوزراء للإدلاء ببعض المعلومات لاستجلاء حقيقة بعض الأمور بالنسبة للاستجواب، وتضمن الخطاب الموجه إلى الحكومة معرفة معلومات تخص منطقتي حلوان والتبين و ١٥ مايو، وهي: مساحة الأرض الزراعية التي تم تبويرها بمعرفة الحكومة، وكمية المياه الصالحة للري، والتقارير الصادرة عن التلوث، والأثر البيئي لمصنع الأسمدة، وعدد المسابك و مستقرات الزبالة والزبالين في ١٥ مايو، وعدد المحاضر التي تم تحريرها للمخالفين لقانون البيئة لسنة ٩٤ ونتيجة هذه المحاضر.

كما اشار أن تلوث هواء القاهرة أدى إلى نحو ٢٤٠٠ حالة وفاة مبكرة، و ١٥٠٠ حالة التهاب شعبي، و ٣٢٩ ألف حالة التهاب في الجهاز التنفسي، و ٨ ملايين نوبة ربو، وتقدر الخسائر المترتبة سنوياً على هذا التلوث كما سبق إلى ١٠ مليارات جنيه سنوياً، وهذا ما جاء في تقرير الأهرام الاستراتيجي بالعدد ١١٢ في أبريل لسنة ٢٠٠٤. أوضح النائب علي فتح الباب بعض الحقائق، **أولها:** معدل النقصان في الأرض الزراعية -وفقاً لتقرير التنمية البشرية مصر ٢٠٠٥- بنسبة ٦,٠%، وأن نصيب الفرد كان ٢٥,٠% سنة ١٩٦٠ قل إلى ١٣,٠% سنة ٢٠٠٠، ومتوقع أن يصل نصيب الفرد إلى ٩,٠% سنة ٢٠٠٧ من الأرض الزراعية، والسبب في ذلك عدم وجود مياه ري صالحة. **ثانياً:** تعمد عدم استخدام المخلفات الزراعية، والتي تصل إلى ٧,٢٥ مليون طن من النفايات. **ثالثاً:** تقاعس الحكومة عن مساعدة الفلاح؛ لأن الأراضي الزراعية في مصر يمكن تحويلها إلى مواد أخرى يستفاد منها تقدر قيمتها بما يزيد على ٢٠ مليار جنيه سنوياً، واتضح ذلك في عدم تعاملها مع مشكلة قش الأرز المتسببة في السحابة السوداء، وأوضح بعض الأرقام التي تقول إن الإنتاج العالمي من قش الأرز يصل إلى ٦٧٠ مليون طن على مستوى العالم، نصيب مصر منها ٦,٣% من الـ ٦٧٠ مليوناً، ولم نسمع عن سحابة سوداء في أنحاء العالم إلا في مصر.

تضمن تعقيب وزير الدولة لشئون البيئة النقاط الآتية:

أ. وجود شبكة لرصد ملوثات الهواء على مستوى الجمهورية، وعدد المحطات الموجودة لرصد نوعية الهواء في الجمهورية ١٤٤ محطة، ولدى الحكومة شبكة قومية لرصد الانبعاثات الصادرة من شركات الأسمنت على مستوى الجمهورية، ومربوطة بنظام مركزي داخل جهاز شئون البيئة للمتابعة المستمرة، يتم قراءتها على مدار الأربع والعشرين ساعة؛ لتطبيق كافة الإجراءات القانونية لمخالفات التلوث التي تزداد عن الحد الأقصى.

ب. بالنسبة لإجراءات التفتيش البيئي في جهود التفتيش البيئي من ٢٠٠٤/٧/١ إلى ٢٠٠٥/١٢/٣١ في مناطق حلوان والتبين و١٥ مايو تحديداً، وصل عدد المنشآت التي تم التفتيش عليها ٣٥ منشأة، وعدد مرات التفتيش ٦٥ تفتيشاً، منهم ٣٠ منشأة عام ٢٠٠٥، وأخذت عينات لـ ٤٥ عينة، وتوجد ٢٠ حالة غير مطابقة، وهناك نظام يتم اتباعه للرصد البيئي داخل المنشآت بإلزام صاحب كل منشأة بتسجيل نشاط المنشأة، واللجنة التنفيذية تحدد شكل هذا السجل والجدول الزمني للالتزام بالمنشآت المحافظة به.

ج. بدأت شركة حلوان للأسمدة بعد إسناد تنفيذ المشروع لشركة (أودا) الألمانية، بتاريخ ٢٠٠٤/٣/٩ في تنفيذ الإنشاءات دون تقديم دراسة تقييم الأثر البيئي، وقد تقدمت وزارتا الصناعة والاستثمار بإعادة النظر في هذا المشروع على ضوء الأعمال التي تم تنفيذها به،

وبلغ حجم الأعمال المنفذة في هذا الموقع حوالي مليار جنيه شاملاً أعمال البنية الأساسية، بالإضافة إلى مبلغ تعويض سيتم دفعة يقدر بـ (٣٤٢) ألف جنيه عن كل يوم توقف، وقمنا بمراجعة الدراسة البيئية الخاصة بهذا المشروع، وتم التأكد من جهاز شئون البيئة أن دراسة تقييم الأثر البيئي لهذا المشروع لا يتسبب عنه أضرار بيئية.

د. بدأت الوزارة خلال عام ٢٠٠٥ في التعامل مع مشكلة قش الأرز والمخلفات الزراعية بشكل فعال بمشروع المكابس والجرارات الذي تم تنفيذه مع الصندوق الاجتماعي، وتم التعاقد مع جهاز الخدمة الوطنية للقوات المسلحة لعملية النقل والجمع والكبس.

وفي نهاية الجلسة لم تسفر طلبات الإحاطة والأسئلة والاستجوابين عن نتيجة؛ حيث طالب ٢٠ عضواً رئيس المجلس الانتقال إلى جدول الأعمال، وطبقاً للمادة ٢٠٤ من لائحة المجلس الداخلية واقترح اقتراحين: الأول الانتقال إلى جدول الأعمال، والثاني تشكيل لجنة تقصي الحقائق على أنه وضع شرط أن الموافقة على الاقتراح الأول يلغي الاقتراح الثاني، وقد تم الموافقة بالأغلبية على الاقتراح الأول، مما أدى إلى ضعف أقوى أداة رقابية في المجلس وهو الاستجواب. ولعله من الجدير بالذكر إيضاح التحليل الكمي لإبداء رأي أعضاء المجلس في طلبات الإحاطة بالجلسة الصباحية بتاريخ ٢٢ فبراير ٢٠٠٦، كما هو موضح في الجدول الآتي:

جدول ١: الأدوات الرقابية البرلمانية عن ظاهرة التلوث

إجمالي المتحدثين بطلبات الإحاطة عن ظاهرة التلوث في الجلسة المنعقدة بتاريخ ٢٢ فبراير ٢٠٠٦ صباحاً	
52	عدد أعضاء الحزب الوطني الديمقراطي
28	عدد أعضاء المعارضة (حزبية ومستقلين)
80	إجمالي من أبدا رأيتهم
65%	النسبة المئوية لأراء أعضاء الحزب الوطني الديمقراطي من إجمالي من أبدا رأيتهم
35%	النسبة المئوية لأراء أعضاء المعارضة (الحزبية والمستقلين) من إجمالي من أبدا رأيتهم
إجمالي المتحدثين عن الأسئلة عن ظاهرة التلوث في الجلسة المنعقدة بتاريخ ٢٢ فبراير ٢٠٠٦ مساءً	
1	عدد أعضاء الحزب الوطني الديمقراطي
1	عدد أعضاء المعارضة (حزبية ومستقلين)
2	إجمالي من أبدا رأيتهم
50%	النسبة المئوية لأراء أعضاء الحزب الوطني الديمقراطي من إجمالي من أبدا رأيتهم
50%	النسبة المئوية لأراء أعضاء المعارضة (الحزبية والمستقلين) من إجمالي من أبدا رأيتهم
إجمالي المتحدثين عن الأسئلة عن ظاهرة التلوث في الجلسة المنعقدة بتاريخ ٢٢ فبراير ٢٠٠٦ صباحاً	
0	عدد أعضاء الحزب الوطني الديمقراطي
2	عدد أعضاء المعارضة (حزبية ومستقلين)
2	إجمالي من أبدا رأيتهم
0%	النسبة المئوية لأراء أعضاء الحزب الوطني الديمقراطي من إجمالي من أبدا رأيتهم
100	النسبة المئوية لأراء أعضاء المعارضة (الحزبية والمستقلين) من إجمالي من أبدا رأيتهم

%	
84	إجمالي المتقدمين بطلبات الإحاطة والأسئلة والاستجابات في الجلسة المنعقدة بتاريخ ٢٢ فبراير ٢٠٠٦ صباحاً
53	إجمالي المتقدمين بطلبات الإحاطة والأسئلة (الأغلبية)
31	إجمالي المتقدمين بطلبات الإحاطة والأسئلة والاستجابات (المعارضة)
63%	نسبة المتقدمين بطلبات الإحاطة والأسئلة والاستجابات (الأغلبية) من الإجمالي
37%	نسبة المتقدمين بطلبات الإحاطة والأسئلة والاستجابات (المعارضة) من الإجمالي

ويتضح من خلال التحليل الكمي، وتحليل المضمون لمناقشة التلوث عدد من النقاط، وهي:

١. على الرغم من أن عدد الأغلبية المناقشين لموضوع التلوث وصل إلى ٥٣ نائباً من إجمالي ٨٤ نائباً، بواقع ٦٣% فإن الموضوع لم يأخذ فيه أعضاء المجلس تصرفاً على محمل الجد، فقد وافقت أغلبية المجلس على إنهاء المناقشة بمجرد أن عرضها رئيس المجلس بناءً على المادة ٢٠٤ من اللائحة التي يطلب فيها ٢٠ نائباً الانتقال إلى جدول الأعمال، وإنهاء المناقشة، أو تشكيل لجنة تفصي الحقائق.

٢. على الرغم من أن الاستجواب يعد من أقوى الأدوات الرقابية فإنه في هذا الموضوع اتضح ضعفه؛ نتيجة لنص المادة ٢٠٤ في لائحة مجلس الشعب من ناحية، ومن ناحية أخرى عدم قدرة المعارضة على التعبئة العددية لأعضاء المجلس، مع العلم أن الاستجوابين مقدمان من المعارضة السياسية، وهذا موطن ضعف آخر يأتي من ضعف التركيبة العضوية للمعارضة داخل البرلمان.

(٣) الرقابة على موضوع تلوث المياه:

لعله من الأهمية بمكان أن مناقشة موضوعات التلوث قد امتدت إلى دور الانعقاد الثاني فتقدم ٥ نواب باستجابات، و ١٣٦ نائباً بطلب إحاطة، و ٤ أسئلة للمناقشة موجهة إلى السادة الدكتور رئيس مجلس الوزراء، والمهندس وزير الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية، والدكتور وزير الصحة والسكان، والمهندس وزير الدولة لشئون البيئة وتقرير لجنة الشئون الصحية والبيئة عن تلوث مياه الشرب، وذلك بالجلستين الـ ٣١، ٣٢ بتاريخ ٢٩ يناير ٢٠٠٧ صباحاً ومساءً،

تمثلت مسببات الاستجابات المتعلقة بتلوث المياه فيما يأتي:

١. استجواب من النائب كمال أحمد (معارض مستقل): أدى تلوث المياه إلى إصابة المواطنين المصريين بالعديد من الأمراض وصلت إلى حد الوفاة، مما أدى إلى زيادة العبء المالي للدولة؛ لزيادة نفقات العلاج، وإهدار الوزارات للموارد البشرية والمالية.
٢. استجواب من النائب عبد الله عليوة (معارض من الإخوان المسلمين)، وموضوعه التوث بكافة أشكاله (المياه والهواء والتربة الزراعية)، وعجز الحكومة في مواجهة زرائب الخنازير في مدينة الخصوص؛ حيث إنهم يقيمون وسط كتلة سكنية.

٣. استجواب موجه من النائب عزب مصطفى مرسي (معارض من الإخوان المسلمين) عن فشل الحكومة في الحد من التلوث المتزايد لمياه النيل، مما تسبب في تهديد الثروة السمكية، وانتشار الأمراض الجديدة، وزيادة نسبة الالتهاب الكبدي والفشل الكلوي، وعجز الحكومة في التغلب على مشكلة شبكات مياه الشرب المتهاكلة.

٤. استجواب موجه من النائب بهاء الدين سيد عطية (معارض من الإخوان المسلمين) عن مشكلة الصرف الصحي، وتلوث مياه الشرب، وأثبتت الدراسات أنها تسببت في وفاة ٩٠ ألف مواطن مصري سنوياً، بينهم ١٧ ألف طفل، وظهر ١٠٠ ألف حالة إطابة سرطان، بواقع ٢٧٣ حالة يومياً، إضافة إلى أمراض الفشل الكلوي، والكبد البائي، والحمى التيفودية، والتهاب أغشية الجهاز الهضمي، وتسمم الدم، وأمراض السالمونيليا.

٥. استجواب موجه من النائب مصطفى بكرى (معارض مستقل) عن اختلاط مياه الشرب بالصرف الصحي في العديد من المحافظات.

عقب وزير الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية بأن قضية خدمات مياه الشرب والصرف الصحي التي تعرضت لها الاستجوابات وطلبات الإحاطة والأسئلة تنقسم إلى ثلاثة موضوعات: تلوث مياه الشرب، والانتهاك من مشروعات مياه الشرب والصرف الصحي المفتوحة منذ زمن، وأخيراً إدخال الخدمات إلى بعض المناطق التي لا تتمتع بالخدمات، وأوضح موقف حكومات الحزب الوطني بأنها وجهت ٧٠ مليار جنيه في قطاع مياه الشرب والصرف الصحي، وعقد الوزير مقارنة بين مصر ودول العالم فيما يخص مستوى الخدمات، وذكر باعتماد الخطة الخمسية القادمة ٢٠١٢/٢٠٠٧ بمبلغ ٣٠ مليار جنيه مصري لمشروعات مياه الشرب والصرف الصحي، منها ١٧ مليار جنيه لمشروعات المياه لإنهاء كافة خطط تحسين خدمات مياه الشرب في مصر، وتم اعتماد ٢٠ مليار جنيه إضافية لخدمات الصرف الصحي بالقرى، وتم تفعيل ومتابعة برامج الصيانة الوقائية بجميع الشركات، كذلك صدر القرار الجمهوري رقم ٢٤٩ لعام ٢٠٠٦، لاستكمال هذه المنظومة بنقل تبعية أصول مرافق مياه الشرب والصرف الصحي بوحدات الإدارة المحلية لباقي المحافظات التي لم يتم الانتهاء من تأسيس شركاتها.

وعقب السيد الدكتور وزير الصحة والسكان فيما يخص تأثير تلوث المياه على الصحة العامة، فقد أوضح أن المياه هي سبب الفشل الكلوي في مصر، ونسبة الفشل الكلوي في مصر طبقاً للتقارير الواردة من مركز المسالك البولية والكلية في المنصورة كانت على النحو الآتي: ففي عام ١٩٩٦ كانت الحالات المسجلة ٢٢٥ حالة في كل مليون مواطن، وفي عام ٢٠٠٠ وصلت إلى ٣١٤ حالة في كل مليون مواطن، ولكن أوضح أن هناك أسباباً أخرى

للإصابة بالفشل الكلوي، مثل ارتفاع ضغط الدم ومرض السكر وأمراض الجهاز المناعي والالتهابات البكتيري، وأوضح أن التحاليل الخاصة بمياه الشرب التي أجريت على المياه، سواء أكانت مياه جوفية أم مياهاً مرشحة هي تحاليل "بكتريولوجية" وتحاليل "كيماوية"، وبالنسبة للتحاليل "البكتريولوجية" ما بين عامي ٢٠٠٢-٢٠٠٦ كانت نسبة التحاليل غير المطابقة ٤.٨%، وانخفض إلى ٤%، لكنها غير مطابقة، وبالنسبة للتحليل الكيماوي أيضاً كانت نسبة عدم المطابقة ما بين ٢٠٠٢-٢٠٠٦ ما بين نسبة ٣.٧% و ٥.٧%، وارتفعت بمعدل ٦.٢% عام ٢٠٠٥، وأكد جهود الحكومة في متابعة سلامة المياه، وذلك بواسطة معامل وزارة الصحة، وكذلك المعامل الموجودة في محطات المياه المختلفة، وأكد التزام الحكومة طبقاً للقرار الوزاري رقم ١٠٨ الذي صدر عام ١٩٩٥ والذي يحدد معايير المياه التي يمكن شربها، وجميع تحاليل الحكومة ووزارة الصحة إلى هذا القرار.

عقب السيد وزير الدولة لشئون البيئة بقيام الوزارة حصر جميع المنشآت الموجودة على نهر النيل، سواء التي تقوم بصرف مباشر أو غير مباشر، وأنشأت قاعدة بيانات كاملة تحدد نوع هذه المنشآت وتصنيفها، وحجم الملوثات الناتجة عن كل منشأة، ونوعية المياه التي يتم صرفها على نهر النيل، وتم إيقاف الصرف الصناعي الملوث لنهر النيل، وتوفيق الأوضاع لعدد ٩١ منشأة، وذلك من خلال اتجاهين رئيسيين، **أولاً:** توفيق أوضاع المصانع والمنشآت، **ثانياً:** وقف الصرف نهائياً لعدد ٦١ منشأة صناعية، وهذه المنشآت تم إجراء معالجة للصرف الصحي، وقيام هذه المنشآت بالصرف على شبكة المدينة العمومية، وهناك تكنولوجيات حديثة طبقت في بعض المنشآت لتحويلها من تكنولوجيا رطبة إلى جافة، وهذه تستخدم في المطاحن.

وفيما يختص بالرصد النوعي لنوعية مياه نهر النيل، تتم أعمال رصد ومتابعة لنوعية مياه نهر النيل بالتعاون بين وزارة البيئة، ووزارة الصحة والسكان، ووزارة الري والموارد المائية، ووزارة البيئة فتأخذ ٣٢٠ عينة من ٤٩ موقعاً، وكانت نتائج الرصد أن جميع المعادن الثقيلة أقل من المسموح به في القانون رقم ٤٨ لسنة ١٩٨٢ في شأن حماية نهر النيل والمجري من التلوث.

وفيما يختص بالصرف الصحي تحديداً، فهناك تنسيق تم بين وزارة الري والموارد المائية، ووزارة البيئة، ووزارة الإسكان، وتم تحديد عدد القرى ذات الأولوية التي تقوم بالصرف حالياً وبدون معالجة، وستأخذ أسبقية أولى في تنفيذ خطة الصرف الصحي. بالنسبة لحظائر الخزائير فإنه تم إعداد نموذج لحظائر الخزائير المطلوب تنفيذها في هذه المواقع، وهناك مبالغ خصصت بمبلغ ٨,١٨ مليون جنيه لنقل مزارع الخزائير، وبالنسبة

شركة القاهرة لتكرير البترول وهي تقوم بإعداد خطة لتوفيق أوضاع موضوع الصرف الصناعي في منطقة حلوان، وتم معالجة الصرف الصناعي؛ حيث يقوم الصرف فيه على شبكة المدينة، وبالنسبة لمصنع الحديد والصلب يعالج الصرف الصناعي باستخدامه في دوائر مغلقة، وما يتبقى منه يصرف على صحراء " غمازة "، ولا يتم صرفه على نهر النيل. ولكن عقت المعارضة بأن هناك مخلفات حيوانية، وأرادوا إجراء تحقيق يثبت الأموال المهذرة، وأن الإنجازات التي عرضها الوزراء لم تلمس على أرض الواقع، بدليل زيادة نسبة الأمراض، وعدم صلاحية الأوضاع البيئية، وأوضحوا أن تقرير التنمية البشرية لعام ٢٠٠٥ أكد أن نسبة تغطية شبكات الصرف الصحي للمدن المصرية لا تتعدى ٦٠%، بينما تغطي فقط ١٧٠ قرية، بنسبة ٤%، وبالنسبة للصرف الصناعي لا يوجد أي تحسن يذكر نتيجة لعدد من الشكاوى من أهل دائرة حلوان. أما بالنسبة للأغلبية فقد أيدوا توصيات اللجنة، وطالبوا بسرعة إنجاز المشروعات الضامنة، وفتح المشروعات المنتهية لخدمة المواطنين، وطالبوا بالنسبة لقانون البيئة رقم ٤ لسنة ١٩٩٦ بتغليظ العقوبات في تلويث مياه النيل .

عرض الدكتور حمدي السيد رئيس لجنة الشئون الصحية والبيئة ومقررها تقرير اللجنة، التي أوصت بتشديد العقوبات وتنفيذ القانون لمن يخالف الضوابط الخاصة بمشكلة المياه، وأن حصول المواطن على مياه شرب نظيفة حق قومي، وربط بين مشكلة المياه والفشل الكروي وفيروس سي وعدد من الأمراض الأخرى، وأوصى بضرورة دعم السيد وزير الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية؛ لتوفر له موارد ليحقق توفير المياه وبجودة لكل مواطن، وضرورة الحرص على أن الصرف الصحي يأخذ حجمه ويأخذ حقه من اهتمام المجلس ومن اهتمام الموازنة العامة للدولة. ويتضح لنا التحليل الكمي للادوات الرقابية المستخدمة في هذا الموضوع على النحو الآتي:

جدول ٢: الأدوات الرقابية البرلمانية عن تلوث المياه

إجمالي المتحدثين بطلبات الإحاطة عن تلوث المياه في الجلسة المنعقدة بتاريخ ٢٩ يناير ٢٠٠٧ صباحاً	
110	عدد أعضاء الحزب الوطني الديمقراطي
53	عدد أعضاء المعارضة (حزبية ومستقلين)
163	إجمالي من أبدوا رأيهم
67%	النسبة المئوية لأراء أعضاء الحزب الوطني الديمقراطي من إجمالي من أبدوا رأيهم
33%	النسبة المئوية لأراء أعضاء المعارضة (الحزبية والمستقلين) من إجمالي من أبدوا رأيهم
إجمالي المتحدثين عن الأسئلة عن تلوث المياه في الجلسة المنعقدة بتاريخ ٢٩ يناير ٢٠٠٧ صباحاً	
2	عدد أعضاء الحزب الوطني الديمقراطي
2	عدد أعضاء المعارضة (حزبية ومستقلين)
4	إجمالي من أبدوا رأيهم
50%	النسبة المئوية لأراء أعضاء الحزب الوطني الديمقراطي من إجمالي من أبدوا رأيهم

50%	النسبة المئوية لآراء أعضاء المعارضة (الحزبية والمستقلين) من إجمالي من أبدوا رأيهم
	إجمالي المتحدثين عن الاستجوابات عن تلوث المياه في الجلسة المنعقدة بتاريخ ٢٩ يناير ٢٠٠٧ صباحاً
0	عدد أعضاء الحزب الوطني الديمقراطي
5	عدد أعضاء المعارضة (حزبية ومستقلين)
5	إجمالي من أبدوا رأيهم
0%	النسبة المئوية لآراء أعضاء الحزب الوطني الديمقراطي من إجمالي من أبدوا رأيهم
100%	النسبة المئوية لآراء أعضاء المعارضة (الحزبية والمستقلين) من إجمالي من أبدوا رأيهم
172	إجمالي المتقدمين بطلبات الإحاطة والأسئلة والاستجوابات
112	إجمالي المتقدمين بطلبات الإحاطة والأسئلة والاستجوابات (الأغلبية)
60	إجمالي المتقدمين بطلبات الإحاطة والأسئلة والاستجوابات (المعارضة)
65%	نسبة المتقدمين بطلبات الإحاطة والأسئلة والاستجوابات (الأغلبية) من الإجمالي
35%	نسبة المتقدمين بطلبات الإحاطة والأسئلة والاستجوابات (المعارضة) من الإجمالي

ويتضح أنه على الرغم من الاهتمام الشكلي لحزب الأغلبية، والذي يتضح من النسب الموجودة بالجدول؛ حيث وصل إجمالي المتقدمين لطلبات الإحاطة من الحزب الوطني ١١٠ نائباً، بنسبة ٦٧%، أما المعارضة فوصل عددها إلى ٥٣ نائباً، بنسبة ٣٣%، وتساوى المقدمون للأسئلة المعارضة مع الأغلبية فإن الأغلبية متمثلة في الكتلة البرلمانية للحزب الوطني فصلت إنهاء المناقشة، ووافقت أغلبية المجلس، مما يدل على الاهتمام الشكلي لحزب الأغلبية دون الموضوعية في تحقيق غرض الرقابة، بعكس المعارضين الذين تقدموا باستجوابات مشفوعة بالدلائل على تقاعس الحكومة في تحقيق الأهداف.

والدليل على ذلك تواصل عرض موضوع التلوث في:

١. الجلستين الـ ١٢١ و ١٢١ في دور الانعقاد الثاني بتاريخ ١٢ يونيو ٢٠٠٧ صباحاً ومساءً، تقدم ١١٤ نائباً بطلب إحاطة، و ٤ نواب بأسئلة عن التلوث البيئي وتلوث مياه الشرب، وعن محطات التنقية.

٢. الجلسة الـ ٨٠ بدور الانعقاد الثالث بتاريخ ٤ مايو ٢٠٠٨؛ حيث تقدم ١٤ نائباً ببيان بطلبات إحاطة عاجلة عن موضوع غير مدرج بجدول الأعمال عن المخاطر البيئية لإنشاء مصنع البتر وكيمويات أجريوم- بمدينة رأس البر- محافظة دمياط، منهم ٧ نواب من الحزب الوطني، و ٧ نواب من المعارضة، وتمت الموافقة على تكليف لجنة الشئون الصحية والبيئة بتقصي الحقائق عن هذا الموضوع.

ثانياً: الرقابة البرلمانية على إدارة الحكومة لشئون النقل:

مشكلات النقل سواء الطرق أو السكك الحديدية من المشكلات المعقدة التي فشلت حكومات الحزب الوطني المتعاقبة في حلها، الأمر الذي وصل إلى أبعد من الإهمال، وهو عمل بعض نواب البرلمان، وأعضاء الحزب الوطني لمصالحهم المالية الشخصية، ومن هنا سيتم

عرض قضايا الطرق والنقل على النحو الآتي:

(١) الرقابة على كارثة غرق العبارة السلام ٩٨:

أكدت كارثة عبارة السلام ٩٨ بعد كارثة غرق السفينة "سانت كاترين" الفساد الإداري والمالي داخل قطاع النقل والمواصلات في الحكومات المصرية المتعاقبة، وقبلهم حادث القطار، وذلك من حيث عدد الضحايا البشرية؛ حيث وصل عدد الضحايا في العبارة "السلام" نحو ١٠٠٠ شخص إلى جانب سوء إدارة الأزمة من قبل الحكومة، وهو ما دعا نواب مجلس الشعب في الجلسة المؤرخة بتاريخ ١٢ فبراير ٢٠٠٦ إلى تقديم طلبات الإحاطة العاجلة، وطلبات الإحاطة المقدمة في موضوع ضحايا كارثة غرق العبارة المصرية "السلام ٩٨" في مياه البحر الأحمر، ودعا رئيس المجلس لجنة النقل والمواصلات لعقد اجتماع طارئ، وتكليفها بالانتقال لموقع الحادث، وإعداد تقرير مبدئي عنه، واستدعاء وزير النقل لإلقاء بيان، وتم الموافقة لتشكيل لجنة تقصي حقائق تمثل جميع القوى السياسية داخل البرلمان، وتلخص بيان السيد المهندس وزير النقل في النقاط الآتية:

١. تعد "العبارة السلام" مملوكة لشركة بنمية، وتديرها وتشغلها شركة السلام للنقل البحري، وهي سفينة ركاب مرخص لها بحمل ٢٧٩٠ راكباً، وكانت تحمل في رحلتها الأخيرة ١٣١٨ راكباً، إضافة إلى ٩٦ فرداً من أفراد الطاقم بإجمالي ١٤١٤ فرداً، وصادر لها شهادة صلاحية من هيئة التصنيف العالمية الإيطالية (RINA)، وهي سارية حتى ٢٠٠٨/٨/٣١.
٢. في صباح يوم ٣ فبراير ٢٠٠٦ قامت شركة السلام بإخطار هيئة موانئ البحر الأحمر بغرق العبارة، وبدأت أعمال الإنقاذ بإرسال الطائرات وقطع بحرية لانتشال الناجين، وعلوتهم قطع من البحرية المصرية والعربية والأجنبية في عمليات البحث والإنقاذ.
٣. وفقاً لشهادة بعض أفراد الطاقم والناجين فإنه بعد مغادرة ميناء ضبا السعودي بساعات حدث حريق، وتم استخدام وسائل الإطفاء والمياه بكثافة أدت إلى ميل السفينة، وفقد طاقم السفينة السيطرة على الاتزان، الأمر الذي أدى إلى سرعة غرقها دون صدور إشارة استغاثة من السفينة نفسها، وكانت السفينة على بعد أكثر من ٦٠ ميلاً من ميناء سفاجا وفي حدود ٣٥ ميلاً من ميناء ضبا، وقد أسفرت نتائج البحث والإنقاذ عن الأفراد عما يأتي: عدد الناجين ٣٨٧ فرداً، وعدد الضحايا ٤١١ فرداً، وعدد المفقودين ٦١٦ فرداً.
٤. انتقل السيد الرئيس محمد حسني مبارك، ورئيس مجلس الوزراء، ووزير الدفاع، ووزير التخطيط، ووزير الإعلام، ووزير التضامن الاجتماعي، ووزير النقل، ومحافظ البحر الأحمر لمتابعة إجراءات البحث والإنقاذ، وزيارة الناجين بالمستشفيات للاطمئنان عليهم، وقرر السيد الرئيس صرف ٣٠ ألف جنيه إعانة للتوفى، و ١٥ ألف جنيه للناجي، وأصدر توجيهاته، بما

يأتي:

- أ. الإيقاف المؤقت لرحلات سفن الركاب من الموانئ المصرية بالبحر الأحمر.
- ب. الانتقال إلى موقع الحادث، والإشراف على عميات هيئة موانئ البحر الأحمر لإدارة الأزمة.
- ج. إصدار الأمر بتشكيل لجنة تحقيق فنية عالمية موسعة في أسباب وملايسات الحادث.
- د. تشكيل فريق عمل دولي بالتنسيق مع المنظمة البحرية الدولية والاتحاد العالمي لهيئات التصنيف الدولية للسفن لمراجعة الموقف الفني لكافة السفن ومدى مطابقتها لمعايير السلامة.
- هـ. إدخال نظم تكنولوجية متطورة بالموانئ المصرية، وتطوير نظم وإجراءات التفتيش عن بعد.
- و. إصدار تعليمات لقطاع النقل البحري في تحديد التعديلات المطلوبة في التشريعات والقوانين بخصوص تشديد متطلبات السلامة في سفن الركاب ومراجعة موقف شروط العمر.

وبالنسبة للتقرير المبني عن الكارثة، فقد أوضح السيد محمد حمدي الطحان (رئيس لجنة النقل والمواصلات داخل البرلمان)، بالإضافة إلى ما ورد على لسان وزير النقل النقاط الآتية:

١. إن العبارة كانت في طريقها من سفاجا إلى ضبا في رحلة منتظمة في نفس الخط الملاحي والتقطت الساعة السابعة صباح يوم الجمعة -طبقاً لما ورد على لسان ربانها- إشارة استغاثة من شخص من أفراد طاقم السفينة الغارقة، والذي كان معلقاً على طوق نجاة، وقد ذكر ربان العبارة أن ربان السفينة "سانت كاترين" قام بإذاعة إشارة استغاثة لكل الجهات تفيد غرق السفينة، ولكنه لم يشارك في النقاط أي من الناجين بالرغم من وجوده بجانب موقع الحادث؛ علماً بأن هذه السفينة تابعة لنفس الشركة.
٢. إن أول أعمال البحث والإنقاذ بدأت بإرسال طائرة بناء على طلب السيد مسئول ميناء سفاجا لرصد موقع الحادث بعد ما لا يقل عن عشر ساعات، وهذا يترك كثيراً من علامات الاستفهام عن مدى كفاءة أجهزة النقل والنقل البحري وأجهزة البحث والإنقاذ.
٣. بعد أن استمعت اللجنة إلى شكاوى المواطنين تم الاتفاق مع المسؤولين على تجهيز قرية الحجاج بميناء سفاجا بوسائل الإعاشة المطلوبة، وكذلك وضع الأجهزة التي يتم بها عرض صور المتوفين، وإذاعة أسماء الناجين وأماكن تواجدهم من واقع كشوف الرحلة.
٤. رأت اللجنة وجوب تشكيل لجنة تقصي حقائق؛ لمنع تكرار هذه الكارثة، ولمحاسبة كل مسؤول عن الكارثة طبقاً للمادتين (٢١٨، ٢١٩)، كما أوصت اللجنة بتعديل القانون رقم (٣٣) لسنة ١٩٩٢ بشأن أحكام الأحوال الشخصية باعتبار المفقود متوفى في هذه الحالات دون الانتظار لمدة سنة تخفيفاً على أسر المفقودين والضحايا.

وعقب السيد وزير الدولة للشؤون القانونية والمجالس النيابية بتداعيات الحدث، بغض النظر عن المسؤولية، ونوه إلى تعاون القوات المسلحة في عمليات الإنقاذ، وبالنسبة

لقضية المفقودين رأى وجوب معالجة القصور التشريعي في مثل هذه الحالة؛ لأنه وفقاً للقانون المصري لا يعتبر المفقود ميتاً بالنسبة لحالة سقوط طائرة أو غرق سفينة أو إذا كان من أفراد القوات المسلحة في العمليات العسكرية إلا بعد مرور سنة - على الأقل - من فقده.

أقر رئيس المجلس طبقاً للمادة (٦٦) والمادة (٧٢) الفقرة الثانية منها من اللائحة الداخلية للمجلس أن يكون موضوع هذه الجلسة لمناقشة تقرير لجنة النقل والمواصلات المبدئي، والنظر في النهاية لتشكيل لجنة تقصي حقائق، ثم بعد ذلك أولوية الحديث لمقدمي طلبات الإحاطة العاجلة، ثم العادية. وقد اتضح جلياً للباحثة من خلال تحليل مضمون مضابط جلسات المناقشة ١٨، ١٩، ٢٠، ٢١، ٢٣ أن هناك تطابقاً في رأي حزب الأغلبية والمستقلين بشأن ضرورة تشكيل لجنة تقصي الحقائق، وضرورة معاقبة ومحاسبة المسئول أياً كان وضعه السياسي أو الاجتماعي، باستثناء قلة من نواب حزب الأغلبية وجدوا أن الخطأ ليس من مالك العبارة، ولكن من ربان السفينة الذي يعد المسئول الأول عن أرواح الركاب، في حين رأت المعارضة بضرورة استجواب الحكومة وسحب الحصانة من النائب (ممدوح إسماعيل صاحب العبارة)، وتحويله للنيابة العامة بطلب من المجلس، ولعله من الضروري عرض رؤى إجمالية لأصحاب طلبات الإحاطة، والتي يمكن ذكرها على النحو الآتي:

١. لا أحد فوق القانون، وأيدوا الرئيس مبارك بأن تتولى جهات التحقيق بكامل مسؤوليتها، سواء من رجال القضاء، أو الفنيين من مختلف التخصصات؛ للوقوف على أسباب الحادث، سواء كان هناك إهمال من الشركة المالكة للعبارة، أو من الجهات التي تتحمل الإنقاذ، وتتحمل مسؤولية الإنقاذ.
٢. أدان أغلب النواب- باستثناء قلة من حزب الأغلبية- موقف الشرطة من مواجهة أهالي الضحايا والمفقودين الذين أتوا ليسألوا عن ذويهم بالقتال المسيلة للدموع، وعدم وجود خطة لإدارة الأزمات أو لإدارة الكوارث.
٣. اتهم أغلبية النواب- باستثناء قلة عديدة من حزب الأغلبية- شركة السلام في غرق العبارات؛ للاستفادة من التأمينات التي يأخذها صاحب هذه الشركة من شركات التأمين؛ لأن السفينة عندما أبحرت كانت كل أجهزتها تالفة، وكذلك أدوات الاستغاثة.
٤. اتهم نواب المجلس هيئة السلامة البحرية التي قررت سلامة العبارة بعد (١٤) مراجعة ميدانية تمت عليها، وكان آخرها في ٢١/١/٢٠٠٦ بالرغم من عدم اكتمال معدات الإنقاذ والسلامة، وكفاية هذه المعدات لإنقاذ ٣٠٣ ركاب، كما أكدوا تباطؤ الأجهزة الفنية في أجهزة الدولة؛ لتورطها في الكشف عن القصور التشريعي من خلال التنفيذ، ويشير إلى قصور أداء قطاع النقل البحري.

٥. أثير تساؤل بشأن كيفية بناء ٣ طوابق إضافية للعبارة، وهي مكهنة منذ ٢٠ عاماً، بالإضافة إلى اتهام صاحب السفينة ممدوح إسماعيل (عضو بمجلس الشورى) بامتلاكه ٢٢ مركباً جميعها تحمل العلم البنمي إلا مركباً واحداً تجارياً؛ لأن القانون المصري يرفض إعطاء الترخيص لمثل هذه السفن إذا كانت مصرية، في حين تعطي هذا الترخيص بنفس المواصفات إذا كانت أجنبية، بما يعد قصوراً في القانون^١ واتهم أعضاء المجلس المنظومة، وكونها فاسدة؛ لأن صاحب الشركة محمي بحصانة مجلس الشورى، ورأوا وجوب سحب الترخيص نهائياً من صاحب هذه الشركة مهما كانت نتيجة التحقيقات، لكن رئيس المجلس أوضح أن النيابة العامة لم تطلب برفع الحصانة من النائب.

٦. طالب النواب بالبحث في احتكار شركة السلام خط الملاحة من سفاجا إلى ضبا، واقترح على الحكومة المصرية بالاتفاق مع الجانب السعودي بإنشاء جسر بحري بشراكة بين الحكومتين ومستثمرين من البلدين، ووضع محددات مع جهات عالمية تشترك مع الفريق الذي كونه الوزير بوضع قائمة بأسماء الشركات العالمية المصرح لها بإعطاء تراخيص وشهادات السلامة والأمن تحت إشراف ومباشرة وزارة النقل نفسها.

٧. وافق المجلس على تشكيل لجنة لتقصي الحقائق من ٢٥ نائباً برئاسة حمدي الطحان - رئيس لجنة النقل والمواصلات- وعضوية كل من ممثلي الهيئات البرلمانية، وقد لوحظ أنه على الرغم من أن لجنة تقصي الحقائق ممثلة من كل أعضاء القوى السياسية فإننا نجد معظم ممثليها من الحزب الوطني الديمقراطي، وإن كان هذا أمراً بدهياً من الناحية الكمية فإنها من الناحية الموضوعية قد يخدم أغراض الحكومة المنبثقة عن نفس الحزب.

استمرار مناقشة التقرير المبدئي للجنة النقل والمواصلات عن غرق العبارة السلام ٩٨، في جلسة ١٣ فبراير ٢٠٠٦، ونوه رئيس المجلس إلى أنه خلال الجلستين الصباحية والمسائية في ١٢ فبراير ٢٠٠٦ تم مناقشة طلبات الإحاطة العاجلة والعاوية والأسئلة، وقد تحدث ٨٧ نائباً، منهم ٥١ نائباً من الهيئة البرلمانية للحزب الوطني الديمقراطي، و٣ نواب من الهيئة البرلمانية لحزب الوفد الجديد، ونائب واحد عن الهيئة البرلمانية لحزب التجمع الوطني التقدمي، و٣٢ نائباً من المستقلين، وتبقى ١٩٦ نائباً لم يتحدثوا عن طلبات إحاطتهم، وقال إن الجميع لا يستطيع الحديث. ورأى رئيس المجلس المطالبة بإجراء تحقيق مع كافة الجهات التي أقرت بصلاحية السفينة، ووجوب سريان قوانين استثنائية على المدنيين أصحاب الشركات المتسببة في هذه الكوارث (المطالبة بتطبيق قانون الطوارئ عليهم)، ووجوب صدور قرار بمنع صاحب العبارة صرف التأمين، ومصادرة أمواله، ولا بد من مراجعة جميع البواخر التابعة له.

رد السيد وزير الشئون القانونية والمجالس النيابية: على أن التبرعات التي تقدم بها الأفراد مودعة في حساب بنك ناصر رقم (٨٨٨)، وقد بدأ بصرف مبلغ مؤقت للمنكوبين، وعرض وزير التضامن الاجتماعي إجراءات صرف التعويضات، أما التأمين فلا يمكن صرفه إلا بعد تقديم شهادة الوفاة وإعلام الورثة، واتخذت عدة إجراءات للإسراع في منح شهادات الوفاة فوراً، أما إعلام الورثة فصدرت تعليمات من وزارة العدل لجميع المحاكم أن تعطي شهادات إعلام الورثة فوراً، وقرر مجلس الوزراء يوم ٢٠٠٦/٢/١٢ مشروع قانون أرسل إلى مجلس الشعب صباح ٢٠٠٦/٢/١٣ بتخفيض هذه المدة لتكون خمسة عشر يوماً وفي الجلسة الأخيرة من جلسات مناقشة كارثة العبارة بتاريخ ١٤ فبراير ٢٠٠٦ أضاف بعض النواب عدداً من النقاط وهي:

١. أجهزة العبارة المتصلة بالقمر الصناعي كلها معطلة، وأهمية هذه الأجهزة أن تحدد اسم العبارة ومكان غرقها، وطلب استغاثتها، وهو ما لم يتم بعدم إرسال الاستغاثة عن طريق هذا الجهاز؛ أي أن الجهاز تم تعطيله بفعل فاعل.
 ٢. نشرت وكالات الأنباء العالمية على لسان إحدى الشركات الخاصة بالتأمين الملاحي والسلامة البحرية أن العبارة "السلام ٩٨" لم تستوف معايير السلامة المطبقة في الاتحاد الأوروبي، كما أنها محرومة تماماً من الإبحار في المياه الأوروبية.
- ولعله من الجدير بالذكر إيضاح التحليل الكمي؛ لإبداء رأي نواب المجلس في الجلسات من ١٢ وحتى ١٤ فبراير ٢٠٠٦، كما هو موضح في الجدول الآتي:

جدول ٣: الأبواب الرقابية البرلمانية عن كارثة العبارة السلام (١٢ إلى ١٤) فبراير ٢٠٠٦

إجمالي المتحدثين في الجلسات الخمسة عن كارثة العبارة السلام (١٢ إلى ١٤) فبراير ٢٠٠٦ جلسات صباحية ومسائية	
95	عدد أعضاء الحزب الوطني الديمقراطي
54	عدد أعضاء المعارضة (حزبية ومستقلين)
149	إجمالي من أبدوا رأيهم (أعضاء الحزب الوطني والمستقلين)
64%	النسبة المئوية لأراء أعضاء الحزب الوطني الديمقراطي من إجمالي من أبدوا رأيهم
36%	النسبة المئوية لأراء أعضاء المعارضة (الحزبية والمستقلين) من إجمالي من أبدوا رأيهم

قد تبين من مجمل التحليل أن الموضوع قومي للحد الذي دفع الرئيس الأسبق محمد حسني مبارك لمباشرة الموضوع بنفسه، وهو ما حدا بالحزب الوطني الديمقراطي داخل البرلمان أن يبنئ التوجه نفسه من حيث الحدة في الحديث والاهتمام بالموضوع، وكان أعضاء البرلمان من الحزب الوطني يقتدون في حديثهم بما فعله الرئيس مبارك، كما أنهم وجهوا اتهامات صريحة لصاحب العبارة، وذلك بالرغم من كونه عضواً معيناً في مجلس الشيوخ، فهذا لم يمنع الجميع من انتقاده، وتوجيه تهمة الفساد له، لا سيما الازدواج السياسي بالمالي، والذي أدى

إلى الفساد، وعلى نفس المنوال تحدثت المعارضة السياسية بالأدلة والبراهين والإشارة بالقتل العمد الذي أضحي مقروناً بأحقية صاحب العبارة مبلغ التأمين على حساب دماء شهداء العبارة، إلى جانب التلاعب واستغلال ثغرات القانون لشرعة ما هو غير شرعي، ولاستغلالها وفقاً لمصالحه المالية الخاصة.

تواصل النواب في استخدام أدواتهم الرقابية للوقوف على الدوافع المتسببة في غرق العبارة "السلام ٩٨" إلى دور الانعقاد الثاني في الجلسة الثامنة والتسعين صباحاً؛ حيث تقدم النواب بـ ٥ استجوابات، و ٦٢ طلب إحاطة موجهة إلى الدكتور رئيس مجلس الوزراء، ووزير الداخلية والمهندس وزير النقل، والتقارير النهائي للجنة تقصي الحقائق، وقد كانت الاستجوابات جميعها من المعارضة، بينما طلبات الإحاطة تقدم بها ٥٠ نائباً من الحزب الوطني، و ١٢ نائباً من المعارضة.

(٢) الرقابة على الطرق والسكك الحديدية:

اتضح من خلال تحليل المضبطة الحادية والتسعين في دور الانعقاد الأول موضوعان موجهان للسيد المهندس وزير النقل، أولهما: ٣٧ طلب إحاطة موجهة إلى السيد المهندس وزير النقل، وكانت عن وقوع حادث تصادم بين قطار بضاعة وقطار ركاب في منطقة أنشاص بمحافظة الشرقية في الأول من مايو سنة ٢٠٠٦، مقدمة من ١٧ نائباً من الحزب الوطني، بنسبة ٤٦%، و ٢٠ نائباً من المعارضة السياسية، بنسبة ٥٤%، وذلك للوقوف على الأسباب الحقيقية التي أدت إلى وقوع حادث قطار بلبيس يوم الاثنين ٢٠٠٦/٥/١، وأدى إلى إصابة ٣٣ مواطناً، وكاد الأمر يتطور إلى كارثة، وتكرار الأخطاء بالنسبة للعاملين.

وثانيهما: ٥٣ طلب إحاطة، و ٦ أسئلة موجهة إلى السيد الدكتور رئيس مجلس الوزراء والمهندس وزير النقل عن خطة تطوير وتحسين مستوى الخدمة بمرافق السكك الحديدية في الجلسة الصباحية المنعقدة بتاريخ ١٢ يونيو ٢٠٠٦، التحليل الكمي لطلبات الإحاطة والأسئلة عن تطور مستويات الخدمة في محطات السكك الحديدية، هي على الوجه الآتي:

جدول ٤: الأدوات الرقابية البرلمانية عن خطة تطوير وتحسين مستوى الخدمة بمرافق السكك الحديدية

إجمالي المتحدثين بطلبات الإحاطة عن خطة تطوير وتحسين مستوى الخدمة بمرافق السكك الحديدية في الجلسة المنعقدة بتاريخ ١٢ يونيو ٢٠٠٦ صباحاً	
42	عدد أعضاء الحزب الوطني الديمقراطي
11	عدد أعضاء المعارضة (حزبية ومستقلين)
53	إجمالي من أبدوا رأيهم
79	النسبة المئوية لأراء أعضاء الحزب الوطني الديمقراطي من إجمالي من أبدوا رأيهم

%	
21	النسبة المئوية لآراء أعضاء المعارضة (الحزبية والمستقلين) من إجمالي من أبدوا رأيهم
%	
٢٠٠٦	إجمالي المتحيتين بالأسئلة عن خطة تطوير وتحسين مستوى الخدمة بمرافق السكك الحديدية في الجلسة المنعقدة بتاريخ ١٢ يونيو ٢٠٠٦ صباحاً
3	عدد أعضاء الحزب الوطني الديمقراطي
3	عدد أعضاء المعارضة (حزبية ومستقلين)
6	إجمالي من أبدوا رأيهم
50	النسبة المئوية لآراء أعضاء الحزب الوطني الديمقراطي من إجمالي من أبدوا رأيهم
%	
50	النسبة المئوية لآراء أعضاء المعارضة (الحزبية والمستقلين) من إجمالي من أبدوا رأيهم
%	
59	إجمالي المتقدمين بطلبات الإحاطة والأسئلة
45	إجمالي المتقدمين بطلبات الإحاطة والأسئلة (الأغلبية)
14	إجمالي المتقدمين بطلبات الإحاطة والأسئلة (المعارضة)
76	نسبة المتقدمين بطلبات الإحاطة والأسئلة (الأغلبية) من الإجمالي
%	
24	نسبة المتقدمين بطلبات الإحاطة والأسئلة (المعارضة) من الإجمالي
%	

وقد تلخصت المسببات الدافعة للأدوات الرقابية إجمالاً، في الآتي:

١. أقيم مشروع كوبري منذ خمس سنوات لخدمة السكة الحديد على قناة السويس من جهة الإسماعيلية، وأنفق مبلغ ٢,١ مليار جنيه على هذا المشروع، ويحتاج إلى مبلغ ١٥٠ مليون جنيه لاستكمال خط السكة الحديد إلى رفح، علماً بأنه تم مد خط السكة الحديد إلى مدينة بئر العبد، وتمت ترسية استكمال المشروع على أربع شركات في شهر ١١/٢٠٠٥، وفي شهر ١٢/٢٠٠٥ توقف العمل لعدم وجود ميزانية له، مما يعتبر إهداراً للمال العام الذي أنفق فيه ٢,١ مليار جنيه، ولم يستفد منه حتى الآن؛ نتيجة لعدم تدبير ١٥٠ مليون جنيه لاستكمال خط السكة الحديد إلى مدينة رفح.
٢. تكرار الحوادث بمرفق السكة الحديد في مصر، وعدم وجود خطة فعلية لتطوير هذا المرفق بالرغم من أهميته الاستراتيجية في نقل الركاب والبضائع، نتيجة للقصور والإهمال بعد كارثة قطار الصعيد التي حدثت منذ أكثر من عامين.

تعقيب السيد المهندس وزير النقل على ما أثير بشأن السكك الحديدية، وتتلخص ردوده في:

١. بالنسبة لعملية خصخصة السكك الحديدية، لا يوجد أية نية لخصخصة السكك الحديدية نهائياً، والحكومة تحاول فقط إدخال مستثمرين كمساهمين في السكك الحديدية؛ نظراً لأن الاحتياجات

التمويلية غير موجودة، وبالنسبة لزيادة اسعار التذاكر فقد أكد الوزير عدم وجود أية زيادة في الدرجة الثانية والثالثة.

٢. بالنسبة لإعادة هيكلة السكك الحديدية فإن مصر تخسر ما يوازي مليار ومائتي مليون جنيه سنوياً، وهناك محاولة لإعادة الهيكلة، وإعادة الإيرادات، وزيادة الإيرادات المتاحة لهيئة السكك الحديدية خلال الخمس سنوات القادمة تستطيع أن تدخل أرباح كفيلة أن تسد القروض عند الموافقة على قرض بـ ٥٠٠ مليون دولار من البنك الدولي.

٣. وبالنسبة لتحسين وتطوير الطرق، فقد عرض الوزير أن مصر بصدد خطة تطوير شاملة للطرق والكباري؛ لتحسين جودة الطرق، وأوضح أن هناك تطوير ٥ طرق حرة محل دراسة للتنفيذ في مصر.

وترى الباحثة من خلال تحليل المضمون الكمي والكيفي لموضوع السكك الحديدية تخوف الحكومة المصرية من التصريح بوضع خطط لخصخصة السكك الحديدية؛ كونها تخدم طبقات كبيرة من فئات المجتمع المطحونة، وبالتالي فإنها مشكلة قومية إلى جانب أن عدم تطوير السكك الحديدية والطرق نتج عنه الكثير من الضحايا للشعب المصري.

نتائج الدراسة

١. إن الأعضاء الذين لم يتمكنوا من ممارسة دورهم داخل مجلس الشعب مارسوا دورهم من خلال برامج التوك شو المسائية حينها، حيث كان يخرج علينا نواب مجلس الشعب يتحدثون عن مشاكلهم ومشاكل دوائرهم من خلال تلك البرامج.

٢. إن المؤسسة التشريعية كانت في حاجة حقيقية إلى إجراء إصلاح دستوري؛ لإصلاح الخلل بين السلطة التشريعية والسلطة التنفيذية

٣. إن المؤسسة التشريعية يجب أن تساعد وتدعم عملية الإصلاح الحزبي؛ لخلق منافسة حقيقية، مما يدعم البرلمان فيما بعد بالكودار الجيدة.

٤. إن أزمة الأحزاب السياسية عجزها عن طرح خطاب سياسي يستقطب السياسيين والراغبين في ممارسة العمل السياسي.

٥. إن تمكين الحزب الوطني الديمقراطي من احتكار الأغلبية في البرلمان بطرق ملتوية هو أمر مؤثر على دور البرلمان، خاصة في عملية التحول الديمقراطي، كما أن تكرار عمليات التلاعب بنتائج الانتخابات شكل عاملاً مهماً في زيادة نفور المصريين من المشاركة السياسية في انتخابات ٢٠١٠

توصيات البحث:

١. يجب أن تقوم المزيد من الدراسات حول تلك الفترة لأهميتها التاريخية،

٢. يجب أن يكون دور النائب داخل المجلس، وليس عبر البرامج التلفزيونية المسائية.
٣. ضرورة تفعيل دور المحليات؛ لأن هذا سيقال من حجم وهموم المشاغل المحلية التي تقع على النائب، وتأثير في هذا الإطار ضرورة سرعة إصدار قانون الإدارة المحلية.
٤. ضرورة استكمال الإصلاح السياسي في مصر؛ لأن هذا الإصلاح سيساعد على إفراس قيادات وكوادر سياسية قادرة على أن تقوم بدور أكثر فعالية على المستوى التشريعي والرقابي.
٥. يجب أن يشارك الشباب في الأحزاب السياسية بدلاً من ممارسات السياسة من خارج الإطار الحزبي، فيجب أن ينتقل الشباب من مواقع التواصل الاجتماعي إلى المجتمع حيث رجل الشارع البسيط، كما أننا نوصي الشباب بتقديم مصلحة الوطن على مصالحهم الشخصية، والإقرار بأهمية الدولة، وإدراك أن تطوير أنفسهم واجب وطني.

المراجع

١. جمهورية مصر العربية، رئاسة الجمهورية، دستور جمهورية مصر العربية، (القاهرة: الجريدة الرسمية، العدد ٣٦ مكرر "أ"، ١٢ سبتمبر ١٩٧١).
٢. جمهورية مصر العربية، رئاسة الجمهورية، إصدار تعديل دستور جمهورية مصر العربية، (القاهرة: الجريدة الرسمية العدد ١٣ مكرر، ٣١ مارس ٢٠٠٧).
٣. جمهورية مصر العربية، مجلس الشعب، اللائحة الداخلية لمجلس الشعب المصري لسنة ١٩٧٩، (القاهرة: الأمانة العامة لمجلس الشعب، ديسمبر ٢٠٠٠).
٤. جمهورية مصر العربية، قسم مجلس الشعب، الفصل التشريعي التاسع: دور الانعقاد العادي الأول (مضبطة الجلسة الرابعة) المنعقدة بتاريخ ٢ يناير ٢٠٠٦ صباحاً، (القاهرة: الجريدة الرسمية (السنة الأولى)، العدد ٤، ٣٠ يناير ٢٠٠٦). حتى دور الانعقاد العادي الثالث (مضبطة الجلسة الثانية والأربعين بعد المائة) المنعقدة بتاريخ ١٩ يونيو ٢٠٠٨ مساءً، (القاهرة: الجريدة الرسمية (السنة الثالثة)، العدد ١٤٢، ١٠ أغسطس ٢٠٠٨).
٥. مجدي صبحي، "كيف تفكر المجموعة الاقتصادية الجديدة في مصر؟"، ملف الأهرام الاستراتيجي، (القاهرة، مؤسسة الأهرام، المجلد ١٠، العدد ١٢٠، ديسمبر ٢٠٠٣).
٦. محمد الصالح بوعافية، ونور الدين حشود، "الانتخابات التشريعية في ظل التعددية السياسية في مصر: آلية لتعزيز التحول الديمقراطي أم لتكريس الوضع القائم"، دفاثر السياسة والقانون، (كلية الحقوق والعلوم السياسية-جامعة قاصدي مرباح ورقلة، عدد خاص، أبريل ٢٠١١).
٧. د. محمد حسن خليل، "اقتصاديات الصحة في مصر في مرحلة الانتقال"، المجلة الدولية للبحوث النوعية المتخصصة، (المملكة العربية السعودية: المؤسسة العربية للبحث العلمي والتنمية البشرية، المجلد ٢، العدد ٧، ٢٠١٨).