విశాఖ విస్ఫోటనం

(హెచ్‌పిసిఎల్ ప్రమాదంపైన నివేదిక)

సెప్టెంబర్ 14వ తేదీన విశాఖపట్నంలోని హిందుస్తాన్ పెట్రోకెమికల్స్ లిమిటెడ్ (హెచ్‌పిసిఎల్) లో నిలువ ఉంచిన లిక్విఫైడ్ పెట్రోలియం గ్యాస్ (మామూలు భాషలో వంటగ్యాస్) లీక్ అయి అంటుకుని పెద్ద ఎత్తున పేలుడు సంభవించింది. 37 మంది కాంట్రాక్ట్ కార్మికులూ, 14 మంది కంపెనీ సిబ్బంది, 9 మంది కేంద్ర పారిశ్రామిక భద్రతాదళం (సిఐఎస్ఎఫ్) జవాన్లూ (అంటే మొత్తం 60 మంది) చనిపోయారు. కొందరు మంటలలో కాలి చనిపోగా, కొందరు పేలుడు వల్ల కూలిపోయిన బిల్డింగుల కింద ఇరుక్కొని చనిపోయారు. మరో 10 మంది గాయపడ్డారు.

హెచ్‌పిసిఎల్ ప్రధానంగా వంటగ్యాస్ ఉత్పత్తి చేసే కంపెనీ కాదు. ముడి పెట్రోలియంను (దీనిని క్లుప్తంగా 'క్రూడ్' అంటారు) శుద్ధి చేసి పెట్రోల్, డీజెల్, కిరోసిన్ వంటి పెట్రోలియం ఉత్పత్తులను ఉత్పత్తి చేసే కంపెనీ. 'శుద్ధి' చేస్తుంది కాబట్టి దానిని రిఫైనరీ అంటారు. పెట్రోలియం శుద్ధి చేయడంతోపాటు హెచ్‌పిసిఎల్ కొంత వంట గ్యాస్ కూడా ఉత్పత్తి చేస్తుంది. మరికొంత విదేశాల నుండి దిగుమతి చేసుకుని గ్యాస్ గోళాలలో ('స్ఫియర్'లలో) స్టోర్ చేసి సరఫరా కూడా చేస్తుంది. ఇప్పుడు ఈ దిగుమతి వ్యవహారమే ప్రాణం మీదికి తెచ్చింది.

ఇది ఒకప్పుడు కాల్టెక్స్ అనే అమెరికన్ కంపెనీకి చెందిన రిఫైనరీ. పెట్రోలియం ఉత్పత్తుల పరిశ్రమను కేంద్ర ప్రభుత్వం జాతీయం చేసిన తరువాత అది హెచ్‌పిసిఎల్ చేతిలోకి వచ్చింది. కంపెనీ కాల్టెక్స్ చేతిలో ఉన్న రోజులలో అది ఎంత స్థలం కొనుగోలు చేసిందో అంతే స్థలం ఇప్పటికీ ఉంది. కానీ కంపెనీ వ్యవహారాలు మాత్రం విపరీతంగా విస్తరించాయి. రిఫైనరీలో సాలీనా శుద్ధి చేసే క్రూడ్ పరిమాణం ఒకప్పుడు 15 లక్షల మెట్రిక్ టన్నులు ఉండింది. ఇప్పుడు క్రమంగా 45 లక్షల మెట్రిక్ టన్నులకు పెరిగింది. ఈ సంవత్సరమే దానిని 78.5 లక్షల టన్నులకు పెంచడానికి హెచ్‌పిసిఎల్ కేంద్ర ప్రభుత్వం అనుమతి పొందింది. శుద్ధి చేసే క్రూడ్ పరిమాణం పెరిగితే దానితో పాటు కంపెనీ నిర్వహణకు సంబంధించిన కార్యకలాపాలు పెరుగుతాయి. శుద్ధి చేయగా వచ్చిన పెట్రోలియం ఉత్పత్తులను భద్రపరిచే ట్యాంకుల సంఖ్య పెరుగుతుంది. (ప్రస్తుతం 80 ఆయిల్ ట్యాంకులున్నాయి.) కార్మికుల సంఖ్య పెరుగుతుంది. బిల్డింగుల సంఖ్య పెరుగుతుంగి. అంటే అదే స్థలంలో అనేక కొత్త నిర్మాణాలు చేపట్టవలసి వస్తుంది. ఇదంతా ఎటువంటి ముందుచూపు లేకుండ చాలా ఏళ్లుగా జరుగుతూనే ఉంది.

విదేశాల నుండి దిగుమతి అయ్యే వంటగ్యాస్‌ను ఓడల నుండి స్వీకరించి భద్రపరచి వంటగ్యాస్ ట్యాంకులలో నింపి మార్కెట్‌లోకి పంపించే పని కూడ హెచ్‌పిసిఎల్ చేస్తూ ఉందని చెప్పాము. దాని పరిమాణం కూడ కాలక్రమంలో పెరుగుతూ వచ్చింది. ఒకప్పుడు వంటగ్యాస్ నిల్వ చేసే గోళాలు 3 మాత్రం ఉండేవి. ఇప్పుడు 11 ఉన్నాయి. వీటిలో 9 హెచ్‌పిసిఎల్‌వి కాగా, 2 పొరుగున ఉన్న ఆంధ్రా పెట్రో కెమికల్స్ లిమిటెడ్‌వారి (ప్రొపిలీన్ అనే వాయువును భద్రపరిచే) గోళాలు.

అన్నీ అదే స్థలంలోనే. అక్కడే ఇప్పుడు ఇంకొక రెండు గోళాలు కూడ నిర్మించబోతున్నారు.

వంటగ్యాసే కాక రిఫైనరీలో భద్రపరిచే అన్ని పదార్థాలూ ప్రమాదకరమైనవే. ఇంగ్లీష్‌లో **hazardous** (హజార్డస్) అంటారు. వాటి వల్ల ప్రమాదం జరిగే అవకాశం ఎప్పుడూ ఉంటుంది కాబట్టి ప్రమాదాన్ని నివారించవలసిన బాధ్యత కంపెనీ యాజమాన్యంపైన ఉంటుంది. దానికోసం అనేక చట్టాలూ, నియమాలూ పుస్తకాలలో ఉన్నాయి. వాటి అమలు విషయంలో శ్రద్ధ వహించవలసిన అధికారులూ అధికార యంత్రాంగమూ ఆ చట్టాల ద్వారా నియమించబడ్డాయి.

ఈ భద్రతా చట్టాలను అమలు చేసినట్టు చూపించినంత మాత్రాన సరిపోదు. 'నేను చట్టం ప్రకారం తీసుకోవలసిన భద్రతా చర్యలన్నీ తీసుకున్నాను. అయినప్పటికీ ప్రమాదం జరిగితే అది నా తప్పు కాదు' అని యాజమాన్యం అనడానికి వీలు లేదు. దాని బాధ్యత చట్టపరమయిన భద్రతా చర్యలన్నీ తీసుకోవడంతో ఆగిపోదు. ప్రమాదాలను నివారించిందా లేదా అన్నదే దానికి ప్రమాణం. భద్రతా చట్టాలు దానికొక ఉపకరణం మాత్రమే. వాటి అమలే ప్రమాణం కాదు. ప్రమాదకరమైన పదార్థాలను ఉత్పత్తి చేసే లేక నిలువ చేసే కంపెనీకి ఉండే బాధ్యత సంపూర్ణమైనది (**its liability is absolute**) అనేది భారత సుప్రీంకోర్టు అభిప్రాయం. (ఎం.సి.మెహతా వెర్సస్ యూనియన్ ఆఫ్ ఇండియా, 1987). ప్రమాదానికి కారణం ప్రకృతివైపరీత్యమే అయినా లేక విద్రోహచర్య (సాబొటేజ్) అయినా కూడ యాజమాన్యం పూర్తి బాధ్యత వహించవలసి ఉంటుందని సుప్రీంకోర్టు అనింది.

చట్టపరమైన భద్రతాచర్యలన్నీ తీసుకోవలసిన బాధ్యత, ప్రమాదాలను నివారించడానికి ఏమేమి చేయవలసిన అవసరం ఉంటుందో అవన్నీ చేయవలసిన బాధ్యత వేరువేరు విషయాలని పర్యావరణ (పరిరక్షణ) చట్టం, 1986 కూడ గుర్తించింది. చేయగలిగినదంతా చేసానని రుజువు చేసుకునే భారం యాజమాన్యం మీదనే పెట్టింది. ఆ చట్టం కింద 1989లో జారీ అయిన రూల్స్ (ప్రమాదకరమైన రసాయనాల దిగుమతి, నిల్వ, ఉత్పత్తులకు సంబంధించిన రూల్స్)లోని రూల్ 4(2) ఈ విధంగా అంటుంది. ఏదయినా పరిశ్రమను నడుపుతున్న యాజమాన్యం ఆ పరిశ్రమలో జరగగల అన్ని ప్రమాదాలనూ తాను గుర్తించినట్టు, వాటిని నివారించడానికీ వాటివల్ల జరగగల నష్టాన్ని పరిమితం చేయడానికి (అది పర్యావరణానికి జరిగే నష్టం కావచ్చు, మనుషులకు జరిగే నష్టం కావచ్చు) తగిన చర్యలన్నీ తీసుకున్నట్టు, కార్మికులకు అందుకు తగిన సమాచారం, శిక్షణ, సాధనాలు ఇచ్చినట్టు, తానే సాక్ష్యాధారాలతో రుజువు చేసుకోవాలి

(Rule 4(2), Manufacture, Storage and Import of hazardous chemicals Rules, 1989).

అయితే చెప్పుకోవలసిన విషయం ఏమిటంటే, విశాఖపట్నం హెచ్‌పిసిఎల్ యాజమాన్యం అన్ని జాగ్రత్తలూ తీసుకోవడం సంగతి అటుంచి, చట్టం ప్రకారం అమలు చేయవలసిన భద్రతా చర్యలు సహితం అమలు చేయడం లేదు. భద్రతకు సంబంధించిన కనీస స్పృహ కూడ వారికి లేదన్న విషయం సెప్టెంబర్ 14వ తేదీన ఆ కంపెనీ కార్మికులు, పరిసర ప్రాంతాల నివాసులయిన ప్రజలే కాక విశాఖపట్నం జిల్లా కలెక్టరు, నగర పోలీస్ కమిషనరు, సహాయచర్యలకు పూనుకున్న ఈస్టర్న్ నేవల్ కమాండ్ అధికారులూ కూడ గ్రహించారు. మన వంటింట్లో గ్యాస్ సిలిండర్ అకస్మాత్తుగా పేలితే మనం ఏం చేయాలో పాలుపోక ఎంత తబ్బిబ్బవుతామో ఆ దినం హెచ్‌పిసిఎల్ యాజమాన్యం అంతే దిక్కుతోచని పరిస్థితిలో ఉండింది.

నూనె శుద్ధి కర్మాగారాలు తప్పక పాటించవలసిన నియమాలను నూనె పరిశ్రమ భద్రతా సంచాలక సంస్థ (**Oil Industry Safety Directorate**) రూపొందించింది. ఆ నియమాలలో ముఖ్యమైన దేమిటంటే ప్రతి పరిశ్రమకూ 'భద్రతా వ్యవస్థ' ఒకటి ఉండాలి (**Safety Management System**). అందులో భాగంగా కంపెనీ 'రిస్క్ ఎనాలిసిస్' (**Risk Analysis**) జరిపించాలి. ఏయే రూపాలలో ప్రమాదాలు జరగవచ్చు, ఎంత తరచుగా జరగవచ్చు, ప్రమాదంలో ప్రాణనష్టం, ఆస్తినష్టం ఏ మాత్రం జరిగే అవకాశం ఉంది అని ఆ రిస్క్ ఎనాలిసిస్ అంచనా వేయాలి. ఈ విశ్లేషణను అనుసరించి, ప్రమాదాలు జరిగే అవకాశాన్నీ నష్టాన్నీ తగ్గించడానికి అవసరమైన చర్యలు యాజమాన్యం తీసుకోవలసి ఉంటుంది. హెచ్‌పిసిఎల్ 1987లో ఆఖరిసారిగా రిస్క్ ఎనాలిసిస్ జరిపించింది (లాయిడ్స్ అనే బ్రిటిష్ కంపెనీ చేత). ఆ తరువాత కంపెనీ నిర్వహించే వ్యవహారాలు పెరిగాయి. నూనె శుద్ధి సామర్థ్యం పెరిగింది. దీనివల్ల 'రిస్క్' పెరిగే అవకాశం ఉంటుంది కాబట్టి కొత్తగా ఎనాలిసిస్ జరిపించి ఉండవలసింది. దానిననుసరించి మార్పులు చేయవలసి ఉండింది. కాని ఇవేవీ హెచ్‌పిసిఎల్ యాజమాన్యం చేయలేదు.

అంతే కాదు, 1987లో జరిపించిన రిస్క్ ఎనాలిసిస్ నివేదికను కూడ కార్మికులకు ఇవ్వలేదు. దానిలో ఏముందో కార్మికులకు తెలియ జేయలేదు. సంస్థ నిర్వహణ నియమావళి (**Operating Manual**) లో ఈ వివరాలన్నీ ఉండాల్సింది. కానీ ఆ గ్రంథం ఏమంటుందంటే 'ఆ రిపోర్టు మరీ పెద్దది కాబట్టి దానిని ఈ నియమావళిలో చేర్చడం లేదు. అయితే వంటగ్యాస్‌ను ఓడల నుండి గోళాలలోకి ఎక్కించే పనిలో భాగం పంచుకునే వారందరూ దానిని తప్పక చదవాలి' అంటుంది. నివేదిక మరీ పెద్దదయితే అందులోని ముఖ్య సూచనలను చేర్చడానికేం కష్టమొచ్చింది?

ఉదాహరణకు, సెప్టెంబర్ 14 నాటి ప్రమాదాన్ని పరిశీలించిన వారందరికీ ఆశ్చర్యం కలిగించిన ఒక విషయం ఏమిటంటే వంటగ్యాస్‌ను భద్రపరిచే గోళాలకు అతి దగ్గరిలో ఒక కరెంటు ట్రాన్స్‌ఫార్మర్ ఉంది. కంపెనీ క్యాంటీన్ కూడ ఆ గోళాలకు అతి దగ్గరలో వుంది. అంటే గోళాలనుండి గ్యాస్ ఒక వేళ లీక్ అయితే, ఆ విషయాన్ని సిబ్బంది గ్రహించి లీక్‌ను ఆపే లోపల ట్రాన్స్‌ఫార్మర్ పుణ్యాన గానీ క్యాంటీన్ పొయ్యిల పుణ్యాన గానీ గ్యాస్ అంటుకోవచ్చు. వంట గ్యాస్ అంటుకుంటే పెద్దఎత్తున మంటలు చెలరేగుతాయి, పేలుడు సంభవిస్తుంది. అటువంటప్పుడు వంట గ్యాస్ గోళాలకు అంత దగ్గరలో ట్రాన్స్‌ఫార్మర్, క్యాంటీన్ పొయ్యిలు ఉండడం సమంజసమేనా? 1987 నాటి రిస్క్ ఎనాలిసిస్ రిపోర్టు దీని గురించి ఏమంటుంది?

మరొక వింత సంగతి ఏమిటంటే అగ్ని ప్రమాదం గనక జరిగితే నిప్పును ఆపడానికి అవసరమైన అగ్నిమాపక పరికరాలు కంపెనీ దగ్గర వున్నాయి. అయితే వాటిని వుంచే గది కూడ వంట గ్యాస గోళాలకు అతి దగ్గరలోనే వుంది. అంటే వంట గ్యాస లీక్ అయి అంటుకుంటే మొదట తగలబడి పోయేది అగ్నిమాపక పరికరాలే. మొన్న అదే జరిగింది. అగ్నిమాపక కేంద్రం గ్యాస గోళాలకు అంత దగ్గరగా వుండడాన్ని గురించి 1987 నాటి రిస్క్ ఎనాలిసిస్ రిపోర్టు ఏమంటుంది?

ఒక వేళ 1987లో (అప్పటి కంపెనీ వ్యవహార సామర్థ్యాన్ని బట్టి) ఇవన్నీ అక్కడే వుండడం వల్ల పెద్దగా నష్టమేమీ వుండదని ఆ నాటి నివేదిక భావించినా (భావించిందో లేదో మనకు తెలియదు) ఆ తరువాత పెరిగిన గోళాల సంఖ్యను దృష్టిలో పెట్టుకొని మార్పులు చేయవలసిన అవసరం వుండలేదా?

జవాబు లేని అనేక ప్రశ్నలలో ఇదొకటి.

భద్రతా వ్యవస్థలోని మరొక అంశమేమిటంటే సంవత్సరానికొకసారి భద్రతా సమీక్ష (సేఫ్టీ ఆడిట్) జరిపించడం. ఒక స్వతంత్రమైన నిపుణుల సంస్థ చేత ఈ సమీక్ష జరిపించాలి. ఆ సంవత్సర కాలంలో జరిగిన ప్రతీ చిన్న ప్రమాదాన్నీ ఆ సమీక్షలో విశ్లేషించి పెద్ద ప్రమాదాలు జరగకుండ వుండడానికి తగిన సూచనలను ఆ నిపుణుల సంస్థ ఇవ్వాలి. హెచ్‌పిసిఎల్ విశాఖపట్నంకు చెందిన ఒక ప్రైవేట్ సంస్థ చేత సంవత్సరానికొకసారి భద్రతా సమీక్ష జరిపిస్తూనే వుంది. కానీ ఆ సమీక్ష ఫలితం రహస్యంగానే వుండిపోతున్నది. కార్మికులకు గానీ మరెవ్వరికిగానీ ఆ సమీక్ష రిపోర్టులలో ఏమున్నదీ తెలీదు. ఏవయినా సూచనలు చేసారేమో తెలీదు. చేసి వుంటే అవి అమలయిందీ లేనిదీ తెలీదు.

ఉదాహరణకు, సెప్టెంబర్ 14 నాడు బయటపడిన విషయాలలో ఒకటేమిటంటే మంటలు పెద్ద ఎత్తున చెలరేగితే వాటిని చల్లార్చడానికి అవసరమైన 'ఫోం' హెచ్‌పిసిఎల్ దగ్గర లేదనేది (ఒకవేళ వున్నా అది కూడ అగ్నిమాపక కేంద్రంలోనే వుండి పనికిరాకుండ పోయేదేమో!). ఈ విషయాన్ని గతంలో జరిగిన భద్రతా సమీక్షలలో గుర్తించారా? 'ఫోం' తెచ్చిపెట్టుకోవాలని సూచించారా? భద్రతా సమీక్ష రిపోర్టులను ఎప్పటికప్పుడు కార్మికులకు చూపించని యాజమాన్యం ఇప్పుడేమంటుందంటే మొన్నటి పేలుడులో కంపెనీ రికార్డులు చాలావరకు కాలి బూడిదయ్యాయనీ ఇప్పుడేవి వున్నాయో ఏవి లేవో తెలీదనీ! 1996 నవంబర్ 8న హెచ్‌పిసిఎల్‌లోని ఆడిషనల్ టాంకేజ్ ప్లాంట్ (ఎటిపి)కి చెందిన పైప్‌లైన్ నుండి నాఫ్తా లీక్ అయి అంటుకున్న ప్రమాదంలో ఇద్దరు చనిపోయారు, ఒక కాంట్రాక్ట్ కార్మికుడు వికలాంగుడయ్యాడు. ఆ తరువాత జరిగిన భద్రతా సమీక్ష ఈ ఘటన గురించి ఏం చెప్పింది? ఏ గుణపాఠాలు తీసుకోవాలనింది? 1997 ఫిబ్రవరి 7న షార్ట్‌సర్క్యూట్ వల్ల అదే స్థలంలో ఇంకొక కాంట్రాక్ట్ కార్మికుడు మరణించాడు. దీని మీద ఏమయినా విచారణ జరిగిందా? ఆ విచారణ ఫలితమేమిటి? ఇవేవీ

బయటి ప్రపంచానికి తెలియవు. కార్మికులకు సహితం తెలియవు. యాజమాన్యానికి మాత్రమే తెలిసిన రహస్యాలుగా వుండిపోయాయి.

ప్రమాదకరమైన పరిశ్రమలను నిర్వహించే కంపెనీలు తమ కార్మికులకు ప్రమాదాల నివారణలోనూ ప్రమాదాలను ఎదుర్కొన డంలోనూ శిక్షణ ఇవ్వాలనేది మరొక ముఖ్యమైన భద్రతా నియమం. కానీ హెచ్‌పిసిఎల్ ప్రధానంగా కాంట్రాక్టు కార్మికులతో పనిచేసే సంస్థ. దాదాపు 400 మంది ప్రైవేట్ కాంట్రాక్టర్లు హెచ్‌పిసిఎల్ దగ్గర లేబర్ కాంట్రాక్టర్లుగా నమోదయి వున్నారు. ఎప్పుడయినా కనీసం 2000 మంది కాంట్రాక్ట్ కార్మికులు పనిలో వుంటారు. కాగా, కంపెనీ ఉద్యోగులయిన పర్మనెంట్ కార్మికుల సంఖ్య 750కి మించదు (ఆఫీసు సిబ్బంది ఇంకొక 400 మంది వుంటారు). పర్మనెంట్ కార్మికులకూ ఆఫీస్ సిబ్బందికీ ప్రమాదాల నివారణలోనూ ఎదుర్కొనడంలోనూ తర్ఫీదు ఇచ్చే అవకాశమైనా వుంది. ప్రధానంగా కాంట్రాక్ట్ లేబర్‌తో పనిచేసే సంస్థ ఎవరికి తర్ఫీదు ఇస్తుంది? అసలు ప్రమాదకరమైన ఉత్పత్తి లేక సరఫరా చేపట్టే సంస్థ అంతమంది కాంట్రాక్ట్ కార్మికులను నియమించవచ్చునా?

పోనీ పర్మనెంట్ సిబ్బందికయినా ప్రమాద సంబంధమైన తర్ఫీదు ఇస్తున్నారా? ఏమీ లేదని కార్మికులందరూ ముక్తకంఠంతో అంటున్నారు. ఉద్యోగంలో చేరిన కొత్తలో ఒక్కరోజు మాత్రం భద్రతకు సంబంధించిన తర్ఫీదు ఇస్తారనీ అంతకంటే తమకేమీ శిక్షణ ఇవ్వరనీ అంటున్నారు. నిజానికి భద్రతా నియమాలు ఏమంటాయంటే, ఆరునెలల కొకసారి మాక్ డ్రిల్ (**mock drill**) జరగాలి. అంటే ప్రమాదం జరిగినట్టు ఊహించుకొని, నిజంగా ప్రమాదం జరిగితే ఎవరెవరు ఏమేమి చర్యలు చేపట్టాలో అవన్నీ చకచకా చేపట్టాలి. కానీ ఎప్పుడయినా (ప్రభుత్వ భద్రతా నిపుణులు ఒత్తిడి పెట్టినపుడు) తప్ప మాక్‌డ్రిల్ జరగడం లేదని కూడ కార్మికులు అంటున్నారు. నిజంగా ప్రమాదమే జరిగితే ఏం చేయాలో తమ కెవ్వరికీ తెలియదని కార్మికులు అంటున్నారు. సెప్టెంబర్ పధ్నాలుగే దానికి సాక్షి. పారిశ్రామిక ప్రమాదాల వల్ల ప్రధానంగా నష్టపోయేది కార్మికులే, వాటిని నివారించగలిగేదీ కార్మికులే, ప్రమాదం సంభవిస్తే దానిని ఎదుర్కొని నష్టాన్ని అదుపు చేయవలసిందీ కార్మికులే. కార్మికులకు పూర్తి సమాచారం, అవగాహన, శిక్షణ ఇవ్వడం అత్యవసర భద్రతా నియమం. హెచ్‌పిసిఎల్‌లో అదే పూర్తిగా లోపించింది.

ప్రాధాన్యతలో కార్మికుల తరువాత వచ్చేది కంపెనీ పరిసరాలలో నివసించే ప్రజలు. వీళ్లకు కూడ పరిశ్రమ వల్ల సంభవించగల ప్రమాదాల గురించి పూర్తి సమాచారం ఇవ్వాలి, వాటిని ఎదుర్కొనడానికి అవసరమైన విషయ పరిజ్ఞానం, శిక్షణ ఇవ్వాలి. ఈ సాధారణ నియమం హెచ్‌పిసిఎల్‌కు మరీ ముఖ్యంగా వర్తిస్తుంది. ఎందుకంటే హెచ్‌పిసిఎల్‌ను ఆనుకొని మల్కాపురం అనే పెద్ద జనావాసం ఉంది. ఆ కంపెనీలో జరగగల ఏ ప్రమాదమయినా మల్కాపురం వాసులకు ప్రాణాంతకం కాగలదు. సెప్టెంబర్ 14న వంటగ్యాస్ లీక్ అయిన సమయంలో గాలి ఉత్తరదిశగా వీస్తూ ఉండడం వల్ల అదృష్టవశాత్తు మల్కాపురం బతికిపోయింది.

ఈ ప్రమాదాన్ని దృష్టిలో ఉంచుకొని, ప్రమాదకరమైన పరిశ్రమలు

పెరగనున్న ప్రమాదం

సెప్టెంబర్ *14* నాటి పేలుడు నుండి ప్రజలు తేరుకోకముందే, హెచ్‌పిసిఎల్ రిఫైనరీ సామర్థ్యాన్ని *45* లక్షల టన్నుల నుండి *78.5* లక్షల టన్నులకు పెంచడానికి హెచ్‌పిసిఎల్‌కు కేంద్రప్రభుత్వం అనుమతి లభించిందన్న వార్త పత్రికలలో వచ్చింది. ఇప్పుడున్న సామర్థ్యాన్నే కంపెనీ భద్రతా వ్యవస్థ భరించలేదని ప్రజలేకాక నిపుణులు కూడ సందేహిస్తున్న తరుణంలో కేంద్రప్రభుత్వం నుండి ఈ ప్రకటన వెలువడడం చాలా ఆశ్చర్యం కలిగించింది. ప్రభుత్వానికి ప్రజాభిప్రాయమంటే లెక్క లేదనుకోవాలా, లేకపోతే పరిశ్రమలు ఎంత అభద్రంగా ఉన్నా తమకు లెక్క లేదనీ, ఉత్పత్తి పెంచుకుంటూ పోవడమే తమ పారిశ్రామిక విధానం లక్ష్యమనీ చెప్పదలచుకుందనుకోవాలా? నిజానికి ఈ ఫిర్యాదు హెచ్‌పిసిఎల్ పైన ఇప్పటికే ఉంది. రిఫైనరీ సామర్థ్యం *45* లక్షల టన్నులు కాగా, గడచిన సంవత్సరం *55* లక్షల టన్నులు శుద్ధి చేసి యాజమాన్యం ప్రభుత్వం మన్ననలు పొందింది. (ఏవయినా పారితోషికాలు కూడ పొంది ఉండవచ్చు). అయితే ఇంతగా ఉత్పత్తి పెంచాలంటే మామూలుగా తీసుకునే జాగ్రత్తలను పక్కన పెడితే తప్ప అది సాధ్యం కాదు. దానివల్ల ఏదయినా ప్రమాదం జరిగితే మాత్రం అది ఎవరి బాధ్యతా కాకుండ పోతుంది. ఇప్పుడు ఇదే వైఖరితో, మొన్నటి ప్రమాదానికి కారణమేమిటన్నది ఇంకా విచారణలో ఉండగానే హెచ్‌పిసిఎల్ రిఫైనరీ సామర్థ్యాన్ని దాదాపు *75* శాతం పెంచడానికి కేంద్రప్రభుత్వం అనుమతి ఇచ్చేసింది.

నిజానికి ప్రభుత్వం ఈ మధ్య జారీ చేసిన ఒక నియమం ప్రకారమే, స్థానిక ప్రజల అభ్యంతరాలను లెక్కలోకి తీసుకోకుండ పరిశ్రమలకు పర్యావరణ సంబంధమైన ఆమోదం ఇవ్వకూడదు. కేంద్ర అటవీ పర్యావరణ శాఖ *1997* ఏప్రిల్ *10*వ తేదీన జారీ చేసిన నోటిఫికేషన్ *SO318*(ఇ) ఏమంటుందంటే, పరిశ్రమకు పర్యావరణ సంబంధమైన అనుమతి ఇచ్చే ముందు రాష్ట్ర కాలుష్య నివారణ బోర్డులు బహిరంగ విచారణ జరపాలనీ, స్థానిక ప్రజలకు *30* రోజుల నోటీస్ ఇచ్చి విచారణలో పాల్గొని తమ అభ్యంతరాలను తెలిపే అవకాశం ఇవ్వాలనీ. కొత్త పరిశ్రమకు వర్తించేది పాత పరిశ్రమ సామర్థ్యం పెంపుకు కూడ వర్తిస్తుంది. హెచ్‌పిసిఎల్ సామర్థ్యం పెంపుదల విషయంలో అటువంటి బహిరంగ విచారణ ఏదీ జరగలేదు. కాలుష్య నివారణ బోర్డు ఆమోదం ఏప్రిల్ నెల కంటె ముందే ఇవ్వడం జరిగింది కాబట్టి పై నియమం దీనికి వర్తించదన్న సాంకేతిక కారణాన్ని అధికారులు చూపించి తప్పించుకోజూస్తున్నారు. ప్రజల జీవితాలకు సంబంధించిన సమస్య కాబట్టి ఇటువంటి సాంకేతిక కారణాల మొలక దాక్కోకుండ తిరిగి మల్కాపురంలోనే బహిరంగ విచారణ జరిపి ప్రజల అభిప్రాయాలు తీసుకోవాలని డిమాండ్ చేయవలసిన అవసరం ఉంది.

తమ ఆవరణలో (on site) తీసుకునే భద్రతా చర్యలతో పాటు ఆవరణ వెలుపల (off site) కూడ భద్రతా చర్యలు తీసుకోవలసి ఉంటుంది. విశాఖపట్నంలో పలు ప్రమాదకరమైన పరిశ్రమలు జనావాసాలకు సమీపంలో ఉండడం వల్ల, ఆ పరిశ్రమల వల్ల జనావాసాలకు జరగగల నష్టాన్ని అంచనా వేసి అవి తమ ఆవరణ వెలుపల (off site) తీసుకోవలసిన భద్రతా చర్యల గురించి సూచనలిమ్మని కేంద్ర ప్రభుత్వ అటవీ పర్యావరణ మంత్రిత్వశాఖ (Ministry of Environment and Forests) నాగ్‌పూర్‌కు చెందిన నేషనల్ ఎన్విరాన్మెంటల్ ఇంజనీరింగ్ ఇన్‌స్టిట్యూట్‌ను (NEERI) 1994లో కోరింది. 'నీరి' విశాఖపట్నంలోని 14 పరిశ్రమలను పరిశీలించి, అవన్నీ చుట్టుపక్కల ఉన్న జనావాసాలకు ప్రమాదం కలిగించగలవనీ, ముఖ్యంగా వాటిలో 5 అత్యంత ప్రమాదకరమైనవనీ చెప్పింది. ఆ ఐదులో హెచ్‌పిసిఎల్ ఒకటి. ఆరు నెలలకొకసారి జరగవలసిన 'మాక్‌డ్రిల్' తప్పనిసరిగా జరగాలన్నది 'నీరి' చేసిన సూచనలలో ఒకటి. అప్పుడు కార్మికులూ పరిసర ప్రజలూ ప్రమాదాలను ఎదుర్కొనడానికీ నష్టాన్ని తగ్గించడానికీ సుశిక్షితులై ఉంటారని 'నీరి' భావించింది.అయితే 1996 ఆగస్టులో ఒక్కసారి మాత్రమే, అదీ 'నీరి' ఒత్తిడి వల్ల హెచ్‌పిసిఎల్ యాజమాన్యం మాక్‌డ్రిల్ నిర్వహించింది.

1996 ఆగస్టులో కేంద్ర అటవీ, పర్యావరణ మంత్రిత్వశాఖ ఒక ఆర్డర్ జారీ చేసింది (GSR 347(E)). పారిశ్రామిక ప్రమాదాలను సమర్థవంతంగా ఎదుర్కొనడానికి వివిధ స్థాయిలలో ఆపత్ బృందాలను (crisis groups) ఏర్పాటు చేయాలని ఆ ఆర్డర్ అంటుంది. కేంద్రంలో ఒకటి, రాష్ట్రంలో ఒకటి, పారిశ్రామిక ప్రాంతాలున్న ప్రతి జిల్లాలో ఒకటి, ప్రతి పారిశ్రామిక ప్రాంతంలో స్థానికంగా ఒకటి, నాలుగు స్థాయిలలో ఈ ఆపత్ బృందాలను నెలకొల్పాలి. ఈ ఆపత్ బృందాల కర్తవ్యం ఏమిటంటే పారిశ్రామిక ప్రమాదాలను ఎదుర్కొనడంలో పరిశ్రమల యాజమాన్యాలకూ ప్రభుత్వానికీ సహకరించడం. పరిశ్రమల ఆవరణ లోపల (on site), ఆవరణ వెలుపల (off sire) ప్రమాదాల నెదుర్కొనడానికి ఎమర్జెన్సీ ప్రణాళికలు రూపొందించడం, వాటిని ఎప్పటికప్పుడు సమీక్షించడం, సలహాలు ఇవ్వడం, ప్రమాదాలు జరిగినప్పుడు వాటికి గల కారణాలను విశ్లేషించడం, మాక్‌డ్రిల్ జరిపించడం ఈ ఆపత్ బృందాల ప్రధాన కర్తవ్యాలు. ఈ కర్తవ్యాలు నిర్వర్తించడానికి తగిన వ్యక్తులను వీటిలో సభ్యులుగా నియమించాలి.

ఆర్డర్ జారీ అయి ఒక సంవత్సరం దాటింది. కానీ ఆపత్ బృందం కేంద్రం స్థాయిలో మాత్రమే (అంటే ఢిల్లీలో) మాత్రమే ఏర్పడింది. మన రాష్ట్ర ప్రభుత్వం ఇప్పటికీ రాష్ట్ర ఆపత్ బృందాన్ని ఏర్పాటు చేయలేదు. పరిశ్రమలు అధికంగా ఉన్న విశాఖపట్నం, హైదరాబాద్, రంగారెడ్డి, మెదక్ వంటి జిల్లాలలో జిల్లా ఆపత్ బృందాలను ఏర్పాటు చేయలేదు. మల్కాపురం (అట్లాగే పటాన్‌చెరువు, జీడిమెట్ల, కుషాయిగూడ, నాచారంల వంటి) పారిశ్రామిక ప్రాంతాలలో స్థానిక ఆపత్ బృందాలూ ఏర్పడలేదు. ఈ స్థానిక వ్యవస్థ బహుశా అన్నిటికంటే ముఖ్యమైనది. ఎందుకంటే దీనిలో నిపుణులకే కాక స్థానిక ప్రజలకు కూడ భాగస్వామ్యం ఉంటుంది. పారిశ్రామిక ప్రమాదాలను ఎదుర్కునే ప్రణాళికా రచనలో వారికి ఈ ఏర్పాటు ఉంది. కానీ అసలు ఆపత్ బృందాలను నెలకొల్పే ప్రయత్నమేమైనా జరిగితే కదా! చట్టాలు చేసేది చూపించుకోవడానికే తప్ప అమలు చేయడానికి కాదని మన దేశ పాలకుల అభిమతం.

ఇంకా కొంచెం లోతుకు పోతే వంటగ్యాస్ స్టోరేజి విషయంలో హెచ్‌పిసిఎల్ యాజమాన్యం పాల్పడుతున్న తప్పుడు చర్యలు అనేకం ఉన్నాయి. వంటగ్యాసు విదేశాల నుండి ఓడల ద్వారా దిగుమతయి వస్తుందని అన్నాము. ఆ ఓడలు సముద్రతీరంలో నిలుస్తాయి. అక్కడినుండి అండర్‌గ్రౌండ్ పైప్‌లైన్ల ద్వారా గ్యాసు హెచ్‌పిసిఎల్ ఆవరణలోకి తీసుకొచ్చి గోళాలలో నింపుతారు. ఆవరణ దాకా పైప్‌లైన్ నేల లోపల ఉంటుంది కానీ ఆవరణలోకి ప్రవేశించిన తరువాత ఉపరితలానికి వస్తుంది. ఒక్కొక్క వంటగ్యాస్ గోళానికీ కనెక్షన్ ఇవ్వడం, అది నిండిన తరువాత దానిని మూసివేసి వేరొక గోళానికి కనెక్షన్ ఇవ్వడం కార్మికులు చేసే పనులలో ఒకటి.

ఓడ నుండి మరీ ఎక్కువ ఒత్తిడితో గ్యాస్‌ను పంపించేటట్టయితే పైప్‌లైన్, లేక ఏదయినా వాల్వ్ బద్దలయి గ్యాస్‌లీక్ అయ్యే ప్రమాదం ఉంటుంది కాబట్టి ఒత్తిడి ఐదు కేజీలు మించరాదని నిర్వహణ నియమావళి చెప్తుంది. కానీ తరచుగా గ్యాస్‌ను పంప్ చేసే ఒత్తిడి 14 కేజీల దాకా ఉంటుంది. ఒక గోళం నింపిన తరువాత దాని వాల్వ్‌ను మూసేసి ఓడకు సందేశం పంపాలనీ అక్కడ సరఫరా ఆపాలనీ రెండవ గోళానికి కనెక్షన్ ఇచ్చి ఓడకు సందేశం పంపిన తరువాతే తిరిగి సరఫరా ప్రారంభించాలనీ కూడ నియమావళి అంటుంది. పైప్‌లైన్‌లో ఒత్తిడి పెరగకుండా ఉండడానికి ఈ జాగ్రత్త అవసరం. కానీ దీనిని కూడ హెచ్‌పిసిఎల్ పాటించడం లేదు. ఓడ నుండి వంటగ్యాస్‌ను పంప్ చేయడం నిరంతరాయంగా సాగుతూనే ఉంటుంది.

దీనికి కారణం ఏమిటి? ఓడ ఎక్కువ రోజులు రేవులో ఉంటే హెచ్‌పిసిఎల్ యాజమాన్యం పోర్ట్‌కు డెమరేజ్ చెల్లించుకోవలసి వస్తుంది. ఒకరోజు డెమరేజ్ 45 లక్షల రూపాయలు. కాబట్టి ఒకసారి ఓడ రేవులోకి వచ్చిన తరువాత ఎంత తొందరగా సరుకు మొత్తం దింపుకోగలిగితే అంత చవకగా పని జరిగిపోతుంది. దీని కోసం భద్రతను బలిపెట్టడానికి హెచ్‌పిసిఎల్ అధికారులు సిద్ధమే.

మన వంటింట్లో గ్యాస్‌లీక్ అయితే మనకు వెంటనే వాసన వస్తుంది. గ్యాస్ లీకయినట్టు తెలుసుకోవడానికి ఇది సులువైన సాధనం. 'సాధనం' అని ఎందుకు అంటున్నామంటే ఆ వాసన వంటగ్యాస్‌కు సహజమైనది కాదు. సహజంగా దానికి రంగు లేనట్టే వాసన కూడ లేదు. అయితే లీక్ అయినప్పుడు తెలియడం కోసమే దానిలో ఘాటయిన వాసన ఇచ్చే మెర్కాప్టన్ (mercapton) అనే పదార్థాన్ని (వాసన ఇస్తుంది కాబట్టి దీనిని odourant అంటారు) కలుపుతారు. ఒకప్పుడు తయారయిన చోటే అ రసాయనాన్ని కలిపేవారు. దానివల్ల ప్రయోజనమేమిటంటే ఓడ నుండి గోళాలలోకి ఎక్కించేటప్పుడు గ్యాస్ లీక్ అయితే వెంటనే తెలుస్తుంది. అయితే ఈ మధ్య అది కూడ మానేసారు. ఓడలనుండి వాసన లేని వంటగ్యాస్ పైపుల ద్వారా హెచ్‌పిసిఎల్‌వారి గోళాలలోకి పోతుంది. మార్కెట్‌లో విక్రయించే సిలిండర్లలోకి ఎక్కించేటప్పుడు మాత్రమే మెర్కాప్టన్ కలుపుతున్నారు.

దీనికి కారణం ఏమిటి? ఎంత జాగ్రత్తగా గోళాలలోకి గ్యాస్ ఎక్కించినా కొంత లీక్ అవుతూనే ఉంటుంది. అది ప్రమాదకరమైన

మోతాదులో ఉండదు. అయినప్పటికీ వాసన వస్తుంది (మెర్కాప్టాన్ చేర్చి ఉంటే). రోజులు గడిచే కొద్దీ వాతావరణంలోని గాలిలో మెర్కాప్టాన్ వాసన పెరుగుతూ ఉంటుంది. కార్మికులు, చుట్టుపక్కల ప్రజలు ఆందోళన చెందుతారు. అకారణంగా భయపడతారు.(యాజమాన్యాన్ని ఇబ్బంది పెడతారు కూడ). కాబట్టి ఈ సమస్య లేకుండ చేసుకోవడానికి మెర్కాప్టాన్‌ను ఆ దశలో చేర్చడం మానేసారు.

దీని ఫలితమేమిటంటే ఇప్పుడు గ్యాస్‌లీక్ అయినదీ లేనిదీ చూసిగానీ వాసన పీల్చిగానీ తెలుసుకోలేరు. సాంకేతిక పరికరాల ద్వారా తెలుసుకోవాలి. గ్యాస్ మానిటర్స్ అనీ సెన్సార్స్ అనీ వివిధ పరికరాలున్నాయి. హెచ్‌పిసిఎల్ ఆవరణలోనే కాక చుట్టుపక్కలనున్న హిందుస్థాన్ షిప్‌యార్డ్‌లోనూ కోరమండల్ ఫర్టిలైజర్ కంపెనీలోనూ పేలుడు పదార్థాలు నిలువ ఉన్న నేవల్ డాక్ యార్డులోనూ ఈ పరికరాలను అమర్చారు. ఓడనుండి గోళాలకు గ్యాస్ సరఫరా అవుతున్నంతసేపూ వీటిని గమనిస్తూ ఉండాలని ఈ అన్ని సంస్థలూ ఆమోదించిన ఉమ్మడి నియమావళి చెప్తుంది. ఏమైనా ఇది క్షణాలలో ముక్కుతో వాసన పీల్చడంతో పోల్చదగ్గ భద్రతా ఏర్పాటు కాదు. దానికి ప్రత్యేకమైన సిబ్బంది అక్కరలేదు. అందరూ ఆ భద్రతా ఏర్పాటులో భాగం కాగలరు.

ఓడనుండి హెచ్‌పిసిఎల్ ఆవరణ దాకా పైప్‌లైన్ నేల కింద ఉంటుంది కాబట్టి అక్కడ లీక్ అయ్యే ప్రమాదం లేదు. ఆవరణలోకి ప్రవేశించిన తరువాత పైప్‌లైన్ నేలపైకి వస్తుంది. అక్కడి నుండి లీకేజ్ సమస్య ప్రారంభం అవుతుంది. ఒక గోళాన్ని నింపడానికి పైప్‌లైన్‌తో దానికి కనెక్షన్ ఇవ్వాలి. నిండిన తరువాత మూసేసి ఇంకొక గోళానికి కనెక్షన్ ఇవ్వాలి. దీనికి సంబంధించిన వాల్వ్‌లు సక్రమంగా లేకపోతే లీక్ అయ్యే ప్రమాదం ఉంటుంది. వాల్వ్‌లో ఒక 'బ్లైండ్' ఉంటుంది. (ఇది ప్రెషర్ కుక్కర్ గాస్కెట్ లాంటిది లేదా సైకిల్ ట్యూబు వాల్వ్ లాంటిది). ఆడ్కో అనే కంపెనీ తయారు చేసినవి కావడం వల్ల వీటిని 'ఆడ్కో బ్లైండ్'లు అంటారు. నింపిన గోళాన్ని మూసినప్పుడు మూత గట్టిగా ఉండాలంటే ఈ ఆడ్కో బ్లైండ్ బాగుంటుంది. లేకపోతే వాల్వ్ పాడయిన సైకిల్ ట్యూబులాగ లీక్ అవుతూనే ఉంటుంది. చాలా గోళాలకు సంబంధించిన 'ఆడ్కో బ్లైండ్'లు పాడయిపోయాయనీ కొత్తవి వేయాలనీ కార్మికులు, కార్మిక సంఘం కొంతకాలంగా యాజమాన్యాన్ని కోరుతున్నారు. కానీ 'ఈసారి మెయింటెనెన్స్‌కు పంపినప్పుడు మారుస్తాము లెమ్మని' యాజమాన్యం దాటవేస్తూ వచ్చింది. చివరికి సెప్టెంబర్ 14 నాటి ప్రమాదం, గ్యాస్ నిండి ఉన్న 12-బి అనే గోళంలోని పాడయిపోయిన ఆడ్కోబ్లైండ్ కారణంగా సంభవించిన లీక్ వల్లనే జరిగిందనేది కార్మికుల అభిప్రాయం.

యాజమాన్యం మొదట కార్మికుల నిర్లక్ష్యమే 'లీక్'కు కారణం అని దబాయించే ప్రయత్నం చేసింది. ఆ తరువాత 'ఏమో తెలీదు - ఇంకా విచారణ జరపవలసి ఉంది' అని దాటవేయడం మొదలుపెట్టింది.

సెప్టెంబర్ 14 ఘటన

సెప్టెంబర్ 14 ఆదివారం. వంటగ్యాసును ఓడలనుండి గోళాలలోకి శని, ఆదివారాలలో మాత్రమే సరఫరా చేస్తారు. ఇది కూడ భద్రతా నియమాలలో భాగమే. శని ఆదివారాలు హెచ్‌పిసిఎల్‌లో డ్యూటీలో అతి తక్కువమంది ఉంటారు కాబట్టి ఏదయినా ప్రమాదం సంభవించినా ఆ రెండురోజులలోనయితే తక్కువ నష్టం ఉంటుందని ఈ నియమం పెట్టారు. హెచ్‌పిసిఎల్ యాజమాన్యం విధిగా పాటిస్తున్న కొద్ది నియమాలలో ఇదొకటి. అది కూడ పాటించకపోతే, ప్రమాదం ఆదివారంనాడు కాక సోమవారమో మంగళవారమో జరిగి ఉంటే 60 మంది బదులు ఎన్ని వందలమంది చనిపోయి ఉందురో.

సెప్టెంబర్ 12 (శుక్రవారం) సాయంత్రం ఒక ఓడ రేవు వద్దకు వచ్చింది. ఆ రాత్రే పైప్‌లైన్ ద్వారా సరఫరా మొదలయి ఉండేది కాని అంతకుముందే హెచ్‌పిసిఎల్ రిఫైనరీ నుండి ఒక ఓడలోకి ఎక్కించిన నాఫ్తా రేవులో లీక్ కావడం వల్ల దానిని తొలగించేదాకా పోర్ట్ అధికార్లు ఈ ఓడను రేవులోకి రానివ్వలేదు. అది శనివారం సాయంత్రానికి పూర్తయింది. శుక్రవారమే అయి ఉంటే, శుక్రవారం రాత్రే వంటగ్యాస్ సరఫరా మొదలయి ఉంటే, ప్రమాదం జరిగే సమయానికి చాలా గోళాలు నిండి ఉండేవి. వాటిపైన మంటల ప్రభావం, ప్రేలుడు ప్రభావం ఏ విధంగా ఉండేవో!

శనివారం (అంటే సెప్టెంబర్ 13) రాత్రి గోళాలను నింపడం మొదలయింది. నెంబరు 12-బి, 9-బి ఆ రాత్రే నిండాయి. 9-బి నిండేసరికి పొద్దున (సెప్టెంబర్ 14) 5-50 గంటలయింది. కార్మికులు 9-బిని మూసేసి, 12-సి కి పైప్‌లైన్ కనెక్షన్ ఇచ్చారు. ఇది సరిగ్గా జరగలేదనీ, 9-బి మూతబడింది కానీ 12-సి పూర్తిగా తెరుచుకోకపోవడం వల్ల పైప్‌లైన్‌లో ఒత్తిడి పెరిగి గ్యాస్‌లీక్ అయిందనీ యాజమాన్యం మొదట అనింది కానీ ఆ తరువాత అందరికీ అర్థమయిన విషయమేమిటంటే గ్యాస్‌లీక్ అయింది 9-బి నుండి కాదు, 12-సి నుండి కాదు, పైప్‌లైన్ నుండి కాదు. ముందురోజు రాత్రి నింపి వాల్వ్ బిగించిన 12-బి నుండి. ఆ వాల్వ్‌లోని 'ఆడ్కో బ్లైండ్' బాగులేదనీ దాన్ని మార్చాలనీ కొంతకాలంగా కార్మికులు చెబుతున్నా యాజమాన్యం పట్టించుకోలేదు. అక్కడే గ్యాస్‌లీక్ జరిగింది.

'గ్యాస్'ను గోళాలలోకి ఎక్కించడం అంటున్నాము గానీ ఓడనుండి పైప్‌లైన్ ద్వారా గోళాలలోకి వచ్చేది వాయువు కాదు. ద్రవీకరించబడిన పెట్రోలియం గ్యాస్ (ఎల్‌పిజి). గ్యాస్‌ను విపరీతమైన ఒత్తిడిలో ద్రవీకరించి ఉంచుతారు. ద్రవస్థితిలోనే అది దిగుమతి అయి వస్తుంది. గోళాలలో నిలువ ఉంటుంది. సిలిండర్లలోకి నింపబడుతుంది. సిలిండర్ నుండి బయటికొచ్చినప్పుడు మాత్రమే గ్యాస్‌గా బయటికొచ్చి మంట మండిస్తుంది.

మధ్యలో ఎక్కడయినా లీక్ అయినప్పుడు కూడ వాయువు రూపంలో బయటికొస్తుంది. పొద్దున 5-50 గంటలకు గోళం నెంబర్ 9-బి నిండగా దానిని మూసివేసి 12-సి కి కనెక్షన్ ఇచ్చి అది మూతబడిందనీ ఇది తెరుచుకుందనీ నిర్ధారించుకొని వెనక్కి వస్తున్న కార్మికులు 12-బి నుండి గ్యాస్‌లీక్ కావడం గమనించారు. అప్పటికి సమయం 6 లేక 6-05 అయి ఉంటుంది.

ద్రవీకరించబడిన పెట్రోలియం గ్యాస్ వాయురూపం తీసుకున్నప్పుడు దాని ఘన పరిమాణం 250 రెట్లు పెరుగుతుంది. పొగమంచు లాగ ఏర్పడి అది గాలివాటుకు వ్యాపించసాగింది. గ్యాస్‌లీక్

అయిన సంగతి గమనించిన కార్మికులు హడావుడిగా తాము చేయగలిగినదంతా చేశారు. కంట్రోల్ రూంకు సమాచారం అందజేసారు. అక్కడనుండి ఓడకు సందేశం పంపించి ఓడ నుండి గ్యాస్ పంపింగ్ ఆపివేయించారు. గ్యాసగోళాలకు దగ్గరే ఉన్న క్యాంటిన్ కార్మికులకు చెప్పి క్యాంటిన్ పొయ్యిలు ఆపివేయించారు. గ్యాసలీక్ ఎక్కడినుండి వస్తున్నదో గుర్తించే ప్రయత్నం చేశారుగానీ అప్పటికే అది దట్టమైన పొగమంచు లాగ వ్యాపించడం వల్ల ఆ పని సాధ్యం కాలేదు. కంట్రోల్‌రూం నుండి అధికారులకు ఫోన్ చేసి చెప్పారు. 'వెంటనే పారిపోయి ప్రాణాలు దక్కించుకోమ'న్న సలహా తప్ప వేరే ఏం చేయాలో అధికారులు వారికి చెప్పలేదు. నిజానికి గ్యాస 'లీక్' అయితే ఏం చేయాలో ఎవరికీ తెలియదన్న విషయం అప్పుడు స్పష్టం అయింది. ఒక్కొక్కరుగా తమ ప్రాణాలు దక్కించుకోవడానికి పారిపోయారు. కొందరు ఇతరులకు చెప్పి వాళ్ల ప్రాణాలు కూడ కాపాడదామని ఉండిపోయారు. కొందరు ఇంకా ఏమైనా చేయగలిగింది ఉందేమోనని ఉండిపోయారు.

దాదాపు 25 లేక 30 నిమిషాలు నిరంతరాయంగా 'లీక్' అయి వ్యాపించిన గ్యాస మేఘానికి నిప్పు అంటుకుంది. క్యాంటిన్‌లోని పొయ్యిలు (గ్యాస బర్నర్లు) ఆపేశారుగానీ వేడికి కూడ గ్యాస అంటుకోగలదు. లేదా కొంచెం దూరంలో ఉన్న పాత పవర్‌ప్లాంట్ (విద్యుదుత్పత్తి కేంద్రం)లోని బాయిలర్‌ల మంటకు అంటుకొని ఉండవచ్చును. రెండవదే జరిగి ఉండవచ్చని కార్మికులు నమ్ముతున్నారు. నిప్పు అంటుకోగానే పెద్ద ఎత్తున మంటలు నింగికెగిసాయి. బ్రహ్మాండమైన శబ్దంతో పేలుడు సంభవించింది. ఆ పేలుడు ప్రభావానికి హెచ్‌పిసిఎల్ ఆవరణలోని రిఫైనరీ బిల్డింగ్ తప్ప తక్కిన కట్టడాలన్నీ భూకంపం వచ్చినట్టు కూలిపోయాయి. ఆ తరువాత మంటలలో ఆహుతి అయ్యాయి. అప్పటికి తప్పించుకోనివారు కాలి చనిపోయారు లేదా కూలిన కట్టడాల కింద ఇరుక్కొని చనిపోయారు.

ప్రాణనష్టం ఇంకా ఎక్కువ జరిగి ఉండవచ్చు. అప్పటికి నిండి ఉన్న 9-బి గ్యాసగోళం, పాక్షికంగా నిండి ఉన్న 12-సి గోళం, నిండి లీక్ అయిన 12-బి గోళం మంటలలో అంటుకున్నాయి. అయితే అదృష్టవశాత్తూ అవి పేలలేదు. అంతే కాదు. దగ్గరలో ఉన్న రిఫైనరీ ఆయిల్‌ట్యాంకులు కూడ మంటలలో తగలబడ్డాయి కాని పేలలేదు. ఆ అవకాశం ఉంది కానీ ఎందుకో జరగలేదు. అదే జరిగి ఉంటే ప్రాణనష్టం హెచ్‌పిసిఎల్ ఆవరణలోని కార్మికులకూ సిబ్బందికీ పరిమితం అయ్యేదికాదు. చుట్టుపక్కలనున్న జనావాసాలు కూడ ఆహుతి అయ్యేవి. ఎన్ని వందల మంది అమాయక ప్రజలు బలి అయ్యేవారో చెప్పలేము. చుట్టుపక్కలనున్న జనావాసాలే కాదు, 'విశాఖపట్నమే మిగిలేది కాదు' అని నూనె పరిశ్రమలో జరిగే ప్రమాదాలతో పరిచయం ఉన్నవాళ్లు అంటారు.

జరగగలిగిన దానితో పోలిస్తే జరిగినది తక్కువే అయినా ఆనాటి మంటలు, పొగలు, భయంకరమైన పేలుడు మల్కాపురం వాసులలో భయోత్పాతం కలిగించింది. ఇల్లూ వాకిలీ విడిచిపెట్టి, లేవలేనివాళ్లనూ నడవలేనివాళ్లనూ వదిలిపెట్టి ప్రజలు ప్రాణాలరచేతిలో పెట్టుకుని పారిపోయారు. మొదట్లోనే చెప్పినట్టు గాలి ఆరోజు పొద్దున ఉత్తరదిశగా వీస్తుండడం వల్ల మల్కాపురం వాసులు బతికిపోయారు. తమ చుట్టూ ఉన్న పారిశ్రామిక సంస్థలను చూస్తూ వాటిలో ఏ ప్రమాదం జరుగుతుందోనని భయపడుతూ బతకడం విశాఖ పారిశ్రామిక ప్రాంత జనావాసాలలోని ప్రజలకు చాలాకాలంగా అలవాటయిపోయింది. ఏ పరిశ్రమవారూ వారికి జరగగల ప్రమాదం గురించి చెప్పరు. ప్రమాదం సంభవిస్తే ఏ విధంగా ఎదుర్కోవాలో చెప్పరు. తప్పించుకొని పారిపోగలిగితే, అంత టైముంటే, ఆ పని చేయడం తప్ప వారికి వేరే ఏమీ తెలీదు. వారికి జీవించే హక్కు ఉన్నట్టో లేనట్టో మన పాలకులే చెప్పాలి.

ఇప్పుడు ప్రభుత్వం ఒక విచారణ కమిషన్‌ను వేసింది. ప్రమాదానికి కారణమేమిటో ఆ విచారణ కమిషన్ స్పష్టంగా, నిర్మొహమాటంగా వెలికితీసి ప్రకటిస్తుందా? ప్రజలకు అర్థంకాని (సాధారణ విద్యావంతులకు కూడ అర్థంకాని) సాంకేతిక మార్మికత చాటున నిజాన్ని దాచేస్తుందా? ఒకవేళ విషయాలన్నీ బయటికొచ్చినా, యాజమాన్యంలోని లోపాలన్నీ తెలిసినా, అవి సెప్టెంబర్ 14 నాటి మారణహోమానికి ఎంతగా దోహదం చేసాయో అర్థమయినా, ఏం జరగబోతుంది? ఒక జనరల్ మేనేజర్‌నో మరొక ఎగ్జిక్యూటివ్ ఆఫీసరునో విశాఖపట్నం నుండి బదిలీ చేసి మరొక చోట నియమించవచ్చును. వాళ్ల 'కెరీర్'లో ఇదొక 'బ్లాక్ మార్క్'గా ఉండిపోయి రేపు రాగల ప్రమోషన్లకూ విదేశీట్రిప్పులకూ అవరోధం ఏర్పడవచ్చును. అంతకంటే ఏమైనా జరుగుతుందా? ఎవరో దాఖలు చేసిన ఫిర్యాదుపైన విశాఖపట్నంలోని ఒక జడ్జిగారు స్పందించి హెచ్‌పిసిఎల్ యాజమాన్యంపైన క్రిమినల్ కేసు పెట్టమని నగర పోలీసులకు ఆదేశం ఇచ్చారు. కానీ పారిశ్రామిక ప్రమాదాలకు యాజమాన్యం నిర్లక్ష్యం ఎంతవరకు కారణమో కచ్చితంగా గుర్తించి, ప్రమాదం వల్ల సంభవించిన ప్రాణనష్టానికి యాజమాన్యాన్ని శిక్షించే చట్టాలు మన పీనల్‌కోడ్‌లో లేవు. లారీ నిర్లక్ష్యంగా నడిపి పాదచారుల ప్రాణాలు తీసిన లారీ డ్రైవర్‌కు వర్తించే చట్టమే వీరికి కూడ వర్తిస్తుంది. అది ఎంతమాత్రం సరిపోదు. వీరిది (లారీ డ్రైవర్‌లాగ) క్షణికమైన నిర్లక్ష్యం కాదు. పర్యవసానాలు సరిగ్గా తెలిసీ తెలియని నిర్లక్ష్యం కాదు. ఏదో ఒత్తిడి వల్ల సంభవించే నిర్లక్ష్యం కాదు. దీనికి తగిన చట్టాలు, నేర నిర్ధారణ, ఉచితమైన శిక్షలు అవసరం.

పారిశ్రామిక ప్రమాదాలకు యాజమాన్యం సంపూర్ణ బాధ్యత వహించాలని సుప్రీంకోర్టు అభిప్రాయపడిన సంగతి పైన చెప్పాము. అది ప్రస్తుతానికి 'సివిల్' బాధ్యతగా మాత్రమే ఉంది. అంటే నష్టపరిహారానికి మాత్రమే వర్తిస్తుంది. కానీ దానివల్ల ఫలితం ఎక్కువ ఉండదు. సెప్టెంబర్ 14 నాడు చనిపోయిన 60 మందికి తలా 5 లక్షల నష్టపరిహారం ఇచ్చినా అయ్యే ఖర్చు మొత్తం 3 కోట్ల రూపాయలే. హెచ్‌పిసిఎల్ వంటి సంస్థకు అదొక లెక్క కాదు. యాజమాన్యంలో ఉన్న అధికారులకు అది సొంత సొమ్ము కాదు. వారి 'క్రిమినల్' బాధ్యతను కూడ స్పష్టంగా గుర్తించి ఇతర క్రిమినల్ కేసులలో వేసినట్లు శిక్షలు వేయడం అవసరం. ఇప్పుడున్న చట్టాలలో దానికి అవకాశం సంతృప్తికరంగా లేదు. తగిన కొత్త చట్టాలు తీసుకురాగలిగితేనే రేపు జరగబోయే ప్రమాదాల విషయంలోనయినా తగిన న్యాయం చేయగలుగుతాము.

(ఈ నివేదికను రూపొందించడంలో పెట్రోలియం వర్కర్స్ యూనియన్ (హెచ్‌పిసిఎల్, విశాఖపట్నం) బాధ్యులు ఎంవిఆర్ ప్రసాదరావు, ఎంఎస్ఎస్ వాసు ఇచ్చిన సహకారానికి కృతజ్ఞులము).