



تقرير تقصي حقائق
حول
حادثة انفجار محطة النبالي للوقود
بتاريخ 2007/2/8

سلسلة تقارير تقصي الحقائق رقم (3)
نيسان، 2007

مقدمة

تقع محطة النبالى للمحروقات في منطقة أم الشرايط من أحياء مدينة البيرة و" تبلغ مساحة الأرض الواقعة عليها المحطة 1463 مترا مربعا، ومساحة المحطة التشغيلية 1319 مترا مربعا"¹، وقد حصلت المحطة على التراخيص اللازمة من الجهات ذات العلاقة، وبدأت العمل منذ شهر كانون الثاني عام 2002".

بتاريخ 2007/2/8، وقع انفجار في المحطة نجم عنه وفاة ثمانية أشخاص، وإصابة أربعة عشر آخرين بجروح.

وضمن اختصاصها في متابعة ضمان متطلبات صيانة حقوق الإنسان في عمل مختلف الدوائر والأجهزة في السلطة الوطنية الفلسطينية، تابعت الهيئة هذه الحادثة والتقت بعدد من المسؤولين في المؤسسات ذات العلاقة، ولاسيما الهيئة العامة للبترول، ووزارة الحكم المحلي، وكذلك رواية مالك محطة النبالى عن موضوع الانفجار الذي وقع.

وفي هذا التقرير الموجز تعرض الهيئة نتائج متابعاتها لموضوع انفجار المحطة وتحقيقاتها في الموضوع، وتسجل في الختام استنتاجاتها وتوصياتها بهذا الخصوص.

وأخيراً تأمل الهيئة بأخذ النتائج والتوصيات التي خلص إليها التقرير من الجهات ذات العلاقة لتجنب تكرار ما حصل في محطة النبالى.

¹ المعلومات من مقابلة الهيئة مع صاحب محطة النبالى للمحروقات بتاريخ 2007/3/12.

أولاً: معطيات حول انفجار محطة محروقات النبالي

1. تفاصيل حادثة انفجار محطة النبالي للمحروقات

بحسب توثيقات الهيئة، في حوالي الساعة الثالثة من مساء يوم الخميس الموافق 2007/2/8 هز انفجار هائل محطة النبالي للمحروقات الواقعة في حي أم الشرايط مدينة البيرة، محدثاً دماراً كبيراً في المحطة حيث وقع سقف المحطة (المظلة) مخلفاً أضراراً جسيمة في الممتلكات والأرواح. وقد أدى الحادث إلى وقوع ثمانية قتلى وأكثر من أربعة عشر جريحاً. ونجم عن الانفجار أضرار كبيرة بالمحطة وتحطم زجاج نوافذ عدد من البنايات المحيطة.

وقد أثار هذا الحادث الكثير من التساؤلات حول إجراءات وشروط السلامة المهنية المتبعة في إنشاء وترخيص محطات الوقود، وحول مسؤولية الأطراف ذات الصلة والعلاقة المباشرة بترخيص محطات الوقود ومراقبتها ومتابعتها فنياً وبشكل دوري، ودور الجهات المختصة في تطبيق ومتابعة ومراقبة وسائل الحماية والصحة والسلامة المهنية في المنشآت التي تشكل خطورة مباشرة على حياة المواطنين. وأيضاً معرفة التدابير والإجراءات المتخذة والجاهزية والكفاءة التي تتمتع بها الجهات المكلفة بعمليات الإنقاذ والإطفاء.

وقد شكلت الهيئة الفلسطينية المستقلة لحقوق المواطن فريق عمل لتقصي حقائق ملاحظات وقوع هذا الحادث، ومعرفة إجراءات السلامة والوقاية التي تتخذها الجهات ذات العلاقة لدرء وقوع حوادث من هذا النوع. وقد باشرت الهيئة عملها منذ وقوع الحادث، والتقت بالعديد من الأطراف ذات الصلة بالموضوع، منهم مالك محطة الوقود، جهاز الشرطة، الهيئة العامة للبتترول، وزارة الحكم المحلي، وزارة العمل، بلدية البيرة، جهاز الدفاع المدني، النيابة العامة، سلطة جودة البيئة، وزارة النقل والمواصلات².

² هذه هي جهات الاختصاص التي يتطلب الحصول على موافقتها قبل الحصول على ترخيص محطات الوقود.

2. رواية جهاز الشرطة الفلسطينية حول انفجار المحطة

أكدت تحقيقات جهاز الشرطة حول انفجار "محطة النبالى" أن الحادث وقع نتيجة إصلاحات خارجية في المحطة بهدف تركيب قاعدة لمصفاة جديدة للمحطة باستخدام اللحام. وقال العميد ماجد الهوارى قائد شرطة محافظة رام الله والبيرة في حينه، خلال مؤتمر صحفي عقد في مقر جهاز الشرطة في مدينة رام الله والبيرة بتاريخ 2007/2/21 أنه: "إذا أردنا أن نعرف الأسباب التي أدت إلى الاحتراق مع نزول سقف المحطة، فهي نتيجة فعل خارجي حيث كانت هناك بعض الإصلاحات في المحطة". كما أن "الصيانة في المحطة كانت عبارة عن تركيب قاعدة لمصفاة جديدة، وكان هناك عملية لحام بالكهرباء للمضخات، وهذا اللحام أدى إلى إشعال نيران ودخان امتدت إلى المستودعات تحت الأرض والتي يوجد بها بخار مع بنزين، وهذا البخار تفاعل مع النار، ودليل ذلك وجود دخان وشحبار اسود في الخزانات والمواسير التي تخرج منها كفتحات تهوية". وأضاف أن "النار والدخان امتد من المحطة التي يتواجد فيها السولار إلى القبو (خزانات الوقود) تحت الأرض، ما أدى إلى نقص الأوكسجين في هذه الخزانات، وبسبب نقص الأوكسجين داخل الخزانات حدثت خلخلة لأحد الأعمدة في المحطة مما أدى إلى انهيار سقف المحطة كاملاً".

وأوضح أن عملية تفرغ الهواء من الخزانات ومع ارتفاع درجة الحرارة أدت إلى انهيار السقف بالكامل على السيارات المتواجدة في المحطة، ومن ثم سقطت داخل القبو. وعن سبب عرضه لتفاصيل الحادث في هذا الوقت بالذات، أكد أن هدف العرض هو إزالة اللغط والتأويلات التي تنتشر في الشارع الفلسطيني حول حادثة المحطة مشيراً إلى أن "أغلب ضحايا الحادث قضوا اختناقاً"³.

3. رواية مالك محطة النبالى للمحروقات⁴

بحسب ما جاء في رواية مالك محطة النبالى: "تفاجئت في عام 1999 أن هناك أشخاص يريدون الاستيلاء على الأرض التي أملكها في منطقة أم الشرايط وتقديم مخططات لعمل محطة محروقات عليها، وعرفت أن هيئة البترول لديها رغبة فعلية بوجود محطة محروقات في المنطقة. تقدمت بطلب للهيئة العامة للبترول للحصول على ترخيص محطة محروقات، وحصلت على الموافقة

³ <http://arabic.pnn.ps>

⁴ مقابلة الهيمية مع صاحب محطة النبالى للمحروقات محمد محمود طه صافي (أبو سهيل النبالى) بتاريخ 2007/3/12

المبدئية من الجهات المختصة، وهي هيئة البترول، وزارة الحكم المحلي، الدفاع المدني، وزارة العمل، سلطة جودة البيئة، ووزارة الصحة.

وأضاف مالك المحطة: "عندما شرعت بالبناء في العام 2001 حضر مهندس من الهيئة العامة للبترول، واقترح علي اسم مهندس معين أتعاقد معه لمتابعة بناء محطة الوقود، وهذا المهندس هو صاحب مكتب استشاري هندسي، وبالفعل تعاقدت معه حيث اشرف على إنشاء المحطة، وطلب صاحب المكتب الاستشاري وجود مهندس مقيم في الموقع للإشراف المباشر اليومي على البناء والإنشاء. وكان مهندس هيئة البترول يحضر باستمرار ويتابع عملية الإنشاء. ومع عملية تهيئة الأرض لبناء المحطة تبين أنها تنخفض عن مستوى الشارع، فباشرت بطمها حتى تصبح مساوية للشارع، إلا أن مهندس هيئة البترول ومهندس المكتب الاستشاري اقترحا إنشاء تسوية تحت الأرض أسفل المحطة وتمت الموافقة من قبلي شريطة أن يقوم المكتب الهندسي بعمل مخططات تقدم للبلدية للموافقة والترخيص، وبالفعل فقد حصلت على رخصة تعديليه للتسوية والمخازن وبيت الدرج بتاريخ 2002/3/20.

وبعد ذلك، اقترح مهندس هيئة البترول جلب تنكات الوقود من شركة (س)⁵ المتخصصة بعمل تنكات الوقود، وبالفعل تم إحضار هذه التنكات وعددها ستة من نفس الشركة التي تم اقتراحها، وسعة كل منها حوالي 30000 لتر بنزين وسولار وكاز، ووضعت هذه التنكات في غرف باطون خاصة تحت الأرض، وتم طم التنكات بمستوى محدد من الرمل ومن فوقه عقدة باطون مسلح، وكل ذلك كان بإشراف مهندس هيئة البترول والمكتب الاستشاري. كما أوصى مهندس الهيئة أيضا بعمل تمديدات لخزانات الوقود وشراؤها من شركة (ص)⁶ وقال المهندس بأن هيئة البترول تتعامل مع هذه الشركة باستمرار. وتم إحضار خبير في التمديدات. كما أوصى المهندس بضرورة وضع التمديدات أعلى سقف الغرفة السفلية (المخازن)، وكان هذا بقرار مهندس هيئة البترول والمكتب الاستشاري شاهد على ذلك".

وتابع مالك المحطة: "مددنا المواسير كما رغبت هيئة البترول وأحضرنا المضخات من مخازن الهيئة وتم تركيبها بإشراف مهندس هيئة البترول وبحضور طاقم من الهيئة وتم تجهيز المحطة

⁵ الاسم الصحيح للشركة محفوظ لدى الهيئة.

⁶ الاسم الصحيح للشركة محفوظ لدى الهيئة.

وأصبحنا بانتظار أن تقوم الهيئة بتزويدنا بالوقود، وبالفعل بدأت الهيئة بتزويدنا بالوقود في شهر كانون ثاني من العام 2002".

كما أضاف أن: "من ضمن إجراءات السلامة التي حرصنا على وجودها في المحطة بحسب ما طلب منا جهاز الدفاع المدني، توفير 12 طفاية رغم انه طلب منا توفير 8 طفايات فقط، وطلب منا 10 براميل رمل لكننا وفرنا 20 برميلا. كما وضعنا بربيج إطفاء وكواشف غاز (مجسات)، كما طلبوا منا وضع شفاطات، وقد عملنا ذلك بارتفاع 6 أمتار عن سطح الأرض. ومنذ تاريخ مباشرة العمل في المحطة في العام 2002 وحتى تاريخ 2007/2/8 لم نواجه أي مشكلة وكل سنة كنا نجدد الترخيص دون عراقيل تذكر".

وفيما يتعلق بحادثة الانفجار التي وقعت في المحطة أشار مالك المحطة إلى أن ما حصل هو انه "كان عندنا ماكينة سولار قريبة من الشارع لكي يتم تزويد الآليات الثقيلة والشاحنات بالوقود، كون أن هذه الآليات لا تدخل تحت المظلة المخصصة للسيارات الصغيرة. وقبل الحادث كان احد العمال يقوم بتعبئة شاحنة من تلك الماكينة، وقبل أن ينتهي العامل من التعبئة تحركت الشاحنة ظناً من سائقها أن العامل انتهى من تزويدها بالوقود، ما أدى إلى سحب المضخة وتخریبها. اشترينا مضخة جديدة وتم تركيبها بتاريخ 2007/2/6، أي قبل يومين من تاريخ الانفجار، وقد أشرف على تركيبها فني من هيئة البترول. وحتى لا تتكرر حادثة إتلاف المضخة قررنا وضع طوق حماية من حديد حولها، فاستدعينا حداد ليقوم بعمل هذا الطوق والذي سبق وان عمل لدينا في المحطة بإشراف موظفي هيئة البترول. حضر هذا الحداد وبدأ العمل يوم 2007/2/8، وفجأة حصل الحادث".

وأخيراً، حسب قول مالك المحطة" اتخذنا كل الاحتياطات من ناحية شروط السلامة العامة في المحطة وهذا ما أكدته كافة الجهات التي راقبت على المحطة وصادقت على تجديد الترخيص. فقد حضرت لجنة البيئة والسلامة العامة التابعة لمكتب محافظ رام الله والبيرة وأجروا كشفاً على المحطة بتاريخ 2007/1/31، وتأكدوا أن المحطة مستوفية لشروط السلامة العامة المطلوبة، ولم يمانعوا من تجديد الترخيص. وأيضاً جاء الدفاع المدني بتاريخ 2007/1/25 وأجرى تفنيشاً على المحطة وتأكد من إجراءات السلامة وكان الرأي الفني بأن صاحب المحطة استوفى شروط الأمن الصناعي، كما زار المحطة قسم السلامة والصحة المهنية في وزارة العمل وكانت ملاحظات مفتش الوزارة وتوصياته بأن المحطة مستوفية لشروط السلامة".

ثانياً: دور الجهات ذات العلاقة

1. دور وزارة العمل في إجراءات الوقاية والسلامة العامة والرقابة على محطات الوقود(محطة النبالي نموذجاً)

أكد مدير دائرة السلامة والصحة المهنية في وزارة العمل⁷، أن مفتشي الوزارة ومندوبين عن لجنة السلامة العامة في المحافظة، المكونة من جهات عدة، من بينها المحافظة نفسها، ووزارات عدة، والدفاع المدني، قاموا بتفقد المحطة في الحادي والثلاثين من شهر كانون ثاني من هذا العام، أي قبل ثمانية أيام من وقوع الانفجار، وتأكدوا بعد الكشف الميداني، أن شروط السلامة المهنية متوفرة، من حيث وجود "الطفايات"، ومواصفات التتكات، والتخزين، مستهجنًا التصريحات التي أطلقها الأمين العام للاتحاد العام لنقابات العمال⁸، والتي تحدث فيها عن إهمال وتقصير "كبير" في مراقبة المنشآت الصناعية ومحطات الوقود، ومتسائلاً باستنكار: "ماذا يمكن لنا أن نفعل إذا كانت شروط السلامة متوفرة في المحطة!!"

وحول دور وزارة العمل أفاد مدير عام الإدارة العامة للتفتيش وحماية العمل في الوزارة⁹ أن دور وزارة العمل هو المحافظة على سلامة وصحة العامل وبيئة العمل. أما المخاطر فهي من اختصاص الدفاع المدني وهيئة البترول. ولكن يوجد في الوزارة دائرة مختصة اسمها دائرة السلامة والصحة المهنية تعمل على فحص بيئة العمل للعمال من ناحية السلامة ومن ناحية الصحة المهنية. والمقصود بالسلامة هو هل المكان (مكان العمل) مناسب أم لا؟ هل يوجد معيقات أم لا؟ هل يوجد مخاطر تهدد الحياة والسلامة أم لا؟ والمقصود بالصحة المهنية/ هو هل المواد المستخدمة في هذه المنشأة تعرض العامل للخطر؟ وما هي أسس الوقاية لتفادي مثل هذه الأخطار؟

⁷ مقابلة أجرتها الهيئة مع السيد يوسف زغلول/ مدير دائرة الصحة والسلامة المهنية في وزارة العمل بتاريخ 2007/3/5.

⁸ السيد شاهر سعد/ الأمين العام لاتحاد العمال الكائن في مدينة رام الله.

⁹ مقابلة أجرتها الهيئة مع السيد علي بدوي قديمات/ مدير عام الإدارة العامة للتفتيش في وزارة العمل بتاريخ 2007/3/5.

وفيما يتعلق بحادثة محطة النبالي للوقود، وبالإضافة إلى الكشف الدوري على المحطة الذي تم في 2007/1/31، فقد قامت الوزارة بزيارة المحطة بعد وقوع حادث الانفجار بنصف ساعة، حيث ضم فريق الوزارة مكتب الوزارة في محافظة رام الله والبيرة والإدارة العامة للتفتيش والوزير والمدير العام للإدارة والتفتيش. وكان الهدف من الزيارة الاضطلاع على سبب الحادث واستخلاص العبر والنتائج مما حصل والتأكد من سلامة إجراءات الوزارة.

وتشير معطيات الكشف الميداني الذي قام به قسم الصحة والسلامة المهنية في وزارة العمل لمحطة محروقات النبالي في إطار تجديد رخصة المحطة الذي يتم دورياً كل سنة إلى أن المواضيع التي تم الكشف عنها تناولت وجود سلالم أو مخارج طوارئ ووسائل إسعاف ومرافق صحية (مراحيض، غرفة للغيار، وأكل)، كما تم فحص وجود متطلبات إطفاء الحريق وملابس ومعدات واقية، كما تم التأكد من وجود لوحات إرشادية وتنقيفية، وكذلك وجود مكان ملائم لحفظ المواد الخطرة. وأيضاً قام فريق قسم السلامة والصحة المهنية من التحقق من أن التمديدات الكهربائية للمنشأة ملائمة، والتأكد من وجود حواجز واقية في الأماكن الخطرة. وجاءت ملاحظات التلائم بين العامل والمعدات إيجابية، وكذلك ظروف حركة العامل ملائمة، وأيضاً وجود تلائم بين المنتج ومستخدمه، وأيضاً استجابة العامل مناسبة لملائمة التغييرات في حركة الآلة. وحول النظافة والترتيب والإضاءة والتهوية ودرجة الحرارة ونسبة الرطوبة جاءت إيجابية. وفي الختام، جاءت توصيات وملاحظات القائم بالتفتيش "بأن شروط السلامة في المحطة متوفرة".

2. دور بلدية البيرة في إجراءات ترخيص محطات الوقود (محطة النبالي نموذجاً)

أشار نائب رئيس بلدية البيرة¹⁰ إلى أن البلدية عادة ما تقوم بالمصادقة على طلب تأسيس محطة محروقات الذي يقدم بالعادة إلى الهيئة العامة للبتترول بعد أن تتأكد من توفر الشروط القانونية العامة في مخطط بناء محطة الوقود كأى مخطط بناء آخر، كالتأكد من توفر الارتدادات القانونية، توفر مساحة كافية لمحطة الوقود، توفر مدخل ومخرج سليمين وفق الإجراءات القانونية لمساحة محطات الوقود المطلوبة. ولا تتم هذه المصادقة إلا بعد المصادقة على رخصة إنشاء محطة الوقود من كافة الجهات الأخرى ذات العلاقة¹¹. وبتاريخ 1999/6/2، منحت البلدية مالك المحطة رخصة

¹⁰ مقابلة مع نائب رئيس بلدية البيرة المهندس عمر حمائل بتاريخ 2007/2/13

¹¹ وهذه الجهات هي: الهيئة العامة للبتترول، وزارات الحكم المحلي، النقل والمواصلات، العمل، والصحة.

بناء مضخة في الموقع المذكور بالإضافة لبناء كافيتيريا وغرفة زيت. وفي 2002/3/20 حصل على رخصة تعديلية من قبل البلدية.

وبناء على معلومات ومعطيات حصلت عليها البلدية، فإن آخر جولة تفتيش قامت بها لجنة السلامة العامة في محافظة رام الله والبيرة كانت يوم الاثنين الموافق 2007/2/5، أي قبل ثلاثة أيام من وقوع الحادث. وكان نص التقرير الذي أصدره مكتب المحافظة حول الكشف الذي أجراه، وتم تزويد البلدية بنسخة منه، انه: "بناء على الكشف الميداني الذي قامت به لجنة البيئة والسلامة العامة محافظة البيرة ورام الله، فقد تبين أن السيد محمد محمود صافي مالك شركة النبالي للمحروقات الواقعة في منطقة أم الشرايط قد استوفى شروط السلامة العامة المطلوبة ولا مانع من إعطائه الترخيص المطلوب".

وقد قام عدد من أعضاء المجلس البلدي بزيارة الموقع بعد دقائق من وقوع الحادث، وتم الاتصال المباشر مع المجاورين والتأكد من سلامتهم، وتحركت طواقم البلدية للمساعدة في عمليات الإنقاذ حيث قام قسم الصيانة بتوفير كافة آليات البلدية وتشمل رافعة وجرافة، كما قام قسم الكهرباء بتوفير كشافات الإنارة من اجل عملية الإخلاء والإنقاذ التي استمرت خلال الليل، كما ساهم عمال البلدية في معالجة الأزمة وإخلاء المصابين.

على ضوء ذلك، فقد تم تشكيل لجننتين على الأقل، الأولى من قبل محافظ رام الله والبيرة وتكون مهمة اللجنة تقصي الحقائق لمعرفة أسباب الانفجار وتضم في عضويتها لجنة البيئة والسلامة العامة التابعة لمكتب محافظ رام الله والبيرة، وبلدية البيرة ورام الله، ونقابة المهندسين والهيئة العامة للبترول ووزارة العمل. واللجنة الثانية شكلت لدراسة ووضع خطوات وقائية مستقبلية لعدم تكرار مثل هذه الحادثة مرة ثانية وتشمل جميع أعضاء مجلس الطوارئ في المحافظة¹². أما اللجنة الثانية فقد شكلها المجلس التشريعي برئاسة الدكتور حسن خريشة.

¹² يذكر أن أعضاء مجلس الطوارئ هم المؤسسات التالية: مكتب محافظ، الحكم المحلي، الشرطة، الدفاع المدني، هيئة البترول، سلطة جودة البيئة، وزارة العمل، وزارة النقل والمواصلات.

3. دور الهيئة العامة للبترول¹³ في ترخيص محطات الوقود والرقابة عليها (محطة النبالي نموذجاً)

يوجد في الضفة الغربية 150 محطة وقود، و 22 محطة تعبئة غاز مرخصة، مرت إجراءات ترخيص محطات المحروقات بمرحلتين. المرحلة الأولى، وكانت منذ قيام السلطة الوطنية وحتى عام 2003، حيث لم يكن هناك نظاماً واضحاً لمنح تراخيص لمحطات المحروقات، ولا يوجد متخصصون مهنيون في هيئة البترول لدراسة واقع محطات الوقود من ناحية علمية. وخلال هذه المرحلة كانت إجراءات الترخيص موجودة، ويتم التصديق على طلب ترخيص المحطة من ست جهات (وزارة الحكم المحلي، العمل، النقل والمواصلات، سلطة جودة البيئة، الصحة، الدفاع المدني)، لكن التطبيق على الأرض لم يكن تطبيقاً كاملاً، ولم يتم التدقيق في استيفاء الشروط من عدمه.

والمرحلة الثانية، ما بعد عام 2003، حيث أصبح هناك نظاماً وآليات واضحة لمنح التراخيص لمحطات الوقود وفق قواعد مهنية وعلمية سليمة. وأصبح الحصول على ترخيص لمحطة محروقات أكثر تشدداً، ليس من باب التعجيز، بقدر ما يقصد منه ضمان سلامة وامن المواطن، وسلامة الإجراءات الخاصة بمنح التراخيص وضمن قانونيتها.

وحول إجراءات عملية ترخيص محطات الوقود حالياً أوضح محمد الغزة رئيس قسم الترخيص في الهيئة العامة للبترول، عندما يتقدم أحدهم بطلب لترخيص محطة محروقات لدى الهيئة العامة للبترول تقوم لجنة مختصة بالكشف على الموقع الجغرافي للمحطة المراد ترخيصها، وتعطي هيئة البترول موافقة أولية على إنشاء المحطة، بناء على التقرير الذي تقدمه لجنة الكشف، والذي يتضمن مجموعة معايير، حيث يتم فحص الأرض من الناحية الفنية إذا كانت مطابقة لاشتراطات الحكم المحلي والهيئة العامة للبترول ويتم الأخذ بعين الاعتبار إذا كانت هذه المنطقة بحاجة لمحطات من حيث حجم الاستهلاك، ويتم أيضاً فحص شكل الأرض وبعدها عن الشارع كما يدرس أيضاً صاحب الأرض من ناحية السلامة الأمنية والقدرات والإمكانات المادية. وفي حال حصول مقدم الطلب على الموافقة الأولية تشترط الهيئة حصوله على موافقة الوزارات والجهات أنفة الذكر التي تقوم بالتصديق على الطلب بعد التأكد من توفر الشروط اللازمة. وفي حال انتهائه من

¹³ مقابلة مع المهندس محمد الغزة رئيس قسم التراخيص في الهيئة العامة للبترول بتاريخ 2007/2/14.

الإنشاءات، يتم تشكيل لجنة تشكيل للمحطة، تضم كافة الجهات السابقة الذكر وهي الوزارات والدوائر الست التي تصادق على طلب الترخيص مع ممثل عن هيئة البترول، وفي حال إصدار هذه الجهات تقرير بأن جميع الجهات مستوفاة، يتم تزويده بالمحروقات، بعد منحه رقماً خاصاً به للتزويد، ويبدأ بمزاولة مهنته.

وتتكون المحطة عادة من تنكات أو خزانات وتكون موجودة تحت الأرض، ولا يوجد شرط لسعتها حتى الآن، إذ لا يوجد تصنيف للمحطات يحدد سعتها أو أية آلية واضحة لذلك. كما وتتكون المحطة أيضاً من التمديدات الكهربائية وتمديدات المواسير، والمضخات (ماكينات التعبئة)، ومظلة فوق المكان للتزود بالوقود. هذا بالإضافة إلى المواصفات العامة التي يجب توفرها في تنكات المحروقات.

كما أشار رئيس قسم الترخيص في هيئة البترول بأن أدنى شروط السلامة المهنية لم تكن مطبقة قبل عامين، وإنما كان يتم الاكتفاء باشتراطات سلامة شكلية وبسيطة. وهذا لا يعني أن تراخيص المحطات أعطيت بشكل غير قانوني، وإنما لم تراعى المعايير المطلوبة في تراخيص محطات المحروقات بشكل دقيق، سواء عند البدء بالإنشاء أو عند التقدم بطلب للتزود بالوقود.

أما الآن فإن جميع المحطات التي تم تأسيسها في العامين المنصرمين خضعت لشروط السلامة، بدءاً من تصميم المحطة، والمخططات، والتنفيذ، ومراقبة تنفيذ شروط كل وزارة وجهة صاحبة علاقة.

وأكد رئيس قسم الترخيص في الهيئة العامة للبترول أن القضية ليست في كون المحطة في منطقة سكنية أم لا، بل في تطبيق شروط السلامة هذه والعمل في هذه التقنيات، فليس هناك أية قيود على إقامة محطات في المناطق السكنية. وأشار إلى أن المتابعة التنفيذية لمحطات الوقود تكون من صلاحيات هيئة البترول، حيث يقوم طاقم من الهيئة بعمل زيارات يومية للمحطات ويتم ذلك عندما يقدم صاحب المحطة بطلب تزويد محروقات، يقوم موظفون من هيئة البترول بمرافقة صهاريج الوقود للمحطة، وبالتالي يراقبوا ويتابعوا وضع المحطة وظروفها. أما المتابعة الفنية حول اشتراطات السلامة العامة فتكون من صلاحيات جهاز الدفاع المدني. وقد تم التفاهم بين هيئة البترول والدفاع المدني على تنسيق وترتيب جولات ميدانية لكافة محطات الوقود في الضفة الغربية

وتصويب أوضاعها. وتم الطلب من أصحاب المحطات إرسال أوراقهم الثبوتية اللازمة والتراخيص وإلا سيتم اتخاذ إجراءات بحقهم.

وفي الوقت الذي يتحدث فيه مسؤول قسم الترخيص عن متابعة يومية لجميع المحطات العاملة، ومن المكاتب الفرعية، أو موظفي التزويد، أو موظفي الصيانة والمختصين، فقط في صيانة أجهزة التشغيل، والمحطات نفسها، يؤكد انه لم يكن ثمة أي توجه لإعادة النظر في تراخيص المحطات التي سبق ترخيصها في المراحل السابقة، أو الطلب منها القيام بأية إجراءات لاحقة. وعلى حد قوله "القائم قائم"، والمحطات الجديدة تطبق عليها شروط وتقنيات السلامة".

وبالنتيجة، وبحسب مسؤول الترخيص في هيئة البترول فإن جميع المحطات التي تم ترخيصها بعد قيام السلطة الوطنية الفلسطينية بعمل وفق شروط سلامة مهنية جديدة، رغم أن العديد منها لم يستكمل جميع إجراءات السلامة المهنية لدى ترخيصه، ولكن تبقى المشكلة في المحطات القائمة قبل قيام السلطة الوطنية، فالعديد منها مترهل، وبات بحاجة إلى مراجعة شاملة. لذا، يجري العمل على تشكيل لجان مشتركة بين الهيئة والدفاع المدني لمتابعة هذا الأمر.

أما بخصوص محطة النبالي، فقد أفاد رئيس قسم الترخيص في الهيئة العامة للبترول¹⁴ بأن كافة شروط الترخيص كانت متوفرة في المحطة. ويبدو ذلك من خلال متابعات هيئة البترول المستمرة للمحطة لدى تفريغ المحطة لكل صهريج محروقات في "تنكاتها" الخاصة. ومنذ أول يوم وقعت به الحادثة كان لدى هيئة البترول تصور داخلي عن الحادث، واتخذت هيئة البترول عدة إجراءات وكانت جزءاً من عدة لجان للتحقيق في الحادثة (لجنة مشكلة من قبل النائب العام، ولجنة من قبل المجلس التشريعي).

¹⁴مقابلة الهيئة مع المهندس محمد الغزرة رئيس قسم التراخيص في الهيئة العامة للبترول بتاريخ 2007/2/14.

معوقات العمل فيما يتعلق بترخيص محطات المحروقات والرقابة والإشراف عليها

أشار رئيس قسم الترخيص في هيئة البترول إلى العديد من المعوقات التي تواجههم لدى العمل على تنظيم هذا القطاع، كما يجب أن يكون، وعلى رأسها الظروف الأمنية المتردية، وانتشار الحواجز العسكرية، وعدم السيطرة الفلسطينية على المناطق التي كانت تخضع لسيطرتها قبل الانتفاضة، ما نجم عنه ظهور الكثير من نقاط تزويد المحروقات العشوائية وغير المرخصة، خاصة في القرى، وبعض المخيمات، فالعديد من هذه المناطق كان ولا يزال يخضع للسيطرة الإسرائيلية، أي منطقة (ج)، في حين لم تعد ثمة فواصل واضحة بين مناطق (أ)، و(ب)، و(ج)، منذ الاجتياح الإسرائيلي لمدن الضفة الغربية في العام 2002. ويضيف أن هذه النقاط العشوائية¹⁵ غير شرعية على الإطلاق وتعمل هيئة البترول على مكافحتها عبر توجيه إنذار لآي مصدر فلسطيني يزودها بالوقود، وتهديده بقطع المحروقات عنه، لكن بعض هذه النقاط العشوائية تزودها مصادر إسرائيلية بالوقود وبعضها بات خارج السيطرة بسبب الوضع الأمني.

ومن المعوقات الأخرى، غياب ثقافة التعامل مع محطات المحروقات ومحطات الغاز، فالعديد من أصحاب هذه المحطات، أو العاملين فيها، أو حتى روادها، لا يكثرثون لشروط السلامة الواجب عليهم القيام بها، كمنع التدخين نهائياً أو إشعال النار، أو إحداث أي احتكاك في المحطة. فالأصل حين القيام بعمل صيانة على تنك البنزين،¹⁶ أو صهر ينج لنقل المحروقات، أن تغلق المحطة ولا يتم استقبال أي من الزبائن داخلها، علاوة على إمكانية إخبار الدفاع المدني للتواجد قبل الشروع بشيء من هذا القبيل.

¹⁵ يقصد بالنقاط العشوائية محطات تزويد وقود غير مرخصة.

¹⁶ يشار إلى أن الإصلاحات التي تمت في محطة المحروقات واستخدام ماكينة اللحام في المحطة دون إغلاقها فترة العمل هو السبب الغالب الذي نجم عنه الانفجار.

4. دور الدفاع المدني في متابعة إجراءات الوقاية والسلامة العامة¹⁷ في محطات الوقود (محطة النبالي نموذجاً)

يعمل جهاز الدفاع المدني بشأن ترخيص محطات المحروقات وفقاً للشروط المحددة في قرار مجلس الوزراء رقم 27 لسنة 2000 بشأن اعتماد لوائح شروط السلامة والوقاية من الحريق. وبموجب هذه اللائحة يعمل جهاز الدفاع المدني على التأكد من توفر شروط السلامة في محطات المحروقات، وبعد الكشف على المحطة المتقدمة بطلب الترخيص من خلال لجنة مكونة من مهندس كهربائي ومهندس ميكانيكي ويرأس اللجنة مهندس مدني، يتم التأشير على الطلب بالموافقة إذا توفرت في المحطة شروط السلامة العامة والوقاية من الحريق.

وفيما يتعلق بالمحطات القائمة أصلاً، أفاد مدير دائرة الوقاية والسلامة في جهاز الدفاع المدني أن تجديد هذه المحطات "يشكل لنا أزمة، حيث لا يوجد تعاون من قبل بلديات نابلس والخليل"، كما لا يوجد تعاون من وزارتي الحكم المحلي والاقتصاد الوطني. هذا كان خلال المرحلة الماضية أما بعد حادثة محطة النبالي، فهناك تعاون كامل. وهناك كثير من المحطات غير حاصلة على تراخيص، لكن بعد أزمة محطة النبالي أصبح هناك اتفاق مع الجهات ذات العلاقة على إتباع إجراءات سليمة ودقيقة.

وفيما يتعلق بآليات الرقابة والمتابعة من قبل الدفاع المدني، أشار مدير دائرة الوقاية والسلامة في جهاز الدفاع المدني أن هناك جملة من المعوقات تحد من قدرة الجهاز على القيام بدوره في الرقابة والإشراف الفعليين، إذ يفتقر جهاز الدفاع المدني لوجود سيارات ومركبات مخصصة لعمل الزيارات الميدانية، فضلاً عن أن المحروقات التي تزود بها للمركبات الموجودة غير كافية لتغطية حاجتنا.

وفيما يتعلق بمحطة النبالي، أشار جهاز الدفاع المدني إلى أنه كان قد زار محطة النبالي في نهاية شهر كانون ثاني 2007، أي قبل الحادث بعدة أيام، واضطلع على وضع المحطة وكانت مستوفية لشروط السلامة والأمان، وكان يوجد فيها جهاز إنذار الحريق الذي لا يتوفر في كثير من محطات الوقود الموجودة في فلسطين. ولكن رفض جهاز الدفاع المدني إعطاء أي معلومات إضافية عن

¹⁷ مقابلة مع المهندس سامي حمدان/ مدير دائرة الوقاية والسلامة في جهاز الدفاع المدني بتاريخ 2007/2/20.

حادثة محطة النبالي، حيث أصدر النائب العام تعليماته للجهات المختصة بعدم إعطاء أية تفاصيل عن الحادثة، باعتبار انه ما زال التحقيق فيه جاري حتى إعداد هذا التحقيق.

5. دور جهاز الشرطة¹⁸

بحسب المعلومات التي تناقلتها الصحف المحلية على لسان مدير عام شرطة محافظة رام الله والبيرة في أعقاب انفجار محطة النبالي أن الشرطة الفلسطينية تحركت فور وقوع الانفجار في محطة النبالي بأعداد كبيرة إلى موقع الحادث، ووضعت نفسها في خدمة الدفاع المدني. وأشار إلى أن حادثة محطة النبالي دفعت لجنة الطوارئ والإغاثة في محافظة رام الله والبيرة¹⁹ إلى إعادة فتح ملف تنظيم أماكن تواجد محطات الوقود، فقد شكلت لجنة الطوارئ والإغاثة لجنة مصغرة من أجل إعادة ترتيب كافة محطات المحروقات وأماكن توفر الغاز والمصانع التي يمكن أن تشكل خطورة على المواطنين.

كما أكد مدير العلاقات العامة والإعلام للمحافظات الشمالية في جهاز الشرطة للصحف المحلية²⁰، أن التحقيقات الجارية بخصوص الحريق، الذي شبّ في محطة النبالي للمحروقات، بحيّ أم الشرايط بمدينة البيرة، ترجح أن عدم أخذ الحيطة والحذر كانا وراء الحادث، الذي ذهب ضحيته ثمانية قتلى، وعشرات الجرحى، وأضاف أن التحقيقات لا تزال جارية سواء من قبل محافظة رام الله والبيرة أو من قبل الدفاع المدني في المحافظة، ولا نتائج نهائية حتى اللحظة، لكن يمكننا ترجيح أن لا أبعاد جنائية حول الحادث، وأن أعمال الحادثة". كما أضاف أن "الرواية الأكثر منطقية، وقرباً من الحقيقة، حتى اللحظة، هي تلك التي تتحدث عن أعمال لحام لسيارة كانت تنقل المحروقات إلى المحطة، وأن الشرار المتطاير عن عملية اللحام التي تمت داخل المحطة كان وراء الحادث"، مؤكداً أنه "لا يمكننا الحديث في هذه المرحلة عن نتائج حاسمة، بل عن ترجيحات مبنية على سير عملية التحقيق". وأكد الضميري أن الشرطة والجهات المعنية

¹⁸ المؤتمر الصحفي للعميد ماجد الهواري/ رئيس شرطة محافظة رام الله والبيرة بحسب ما نشر على الموقع الإلكتروني لشبكة فلسطين الإخبارية

www.pnn.ps

¹⁹ تشكل لجنة الطوارئ من: مكتب المحافظ، وزارة الحكم المحلي، جهاز الشرطة، جهاز الدفاع المدني، الهيئة العامة للبتترول، سلطة جودة البيئة، وزارة العمل، ووزارة النقل والمواصلات.

²⁰ جريدة الأيام الصادرة بتاريخ 2007/2/11.

تجري بحثاً في أسباب تواجد محطات الوقود في المناطق السكنية، والكيفية التي حصلت فيها المحطة المذكورة، وغيرها من المحطات، على التراخيص اللازمة لمزاولة العمل.

وفي حديث هاتفي لباحث الهيئة مع مدير العلاقات العامة في جهاز الشرطة في الضفة الغربية في شهر شباط 2007 لمعرفة نتائج التحقيق في حادث انفجار محطة المحروقات، رفض الإفصاح عن أي معلومات، وأشار إلى أن النائب العام تحرز على إعطاء أي معلومات تخص القضية بسبب عدم انتهاء التحقيق.

كما وقام باحث الهيئة بتاريخ 2007/3/5 بزيارة رئيس النيابة العامة في محافظة رام الله والبيرة وسأله حول نتائج التحقيق في حادثة محطة النبالي، فامتنع الأخير عن إعطاء أي معلومة كون التحقيق في ملابسات الحادث لم ينته بعد، ووعد بأن يعلن عن النتائج في غضون عدة أيام.²¹ لكن انتهى شهر نيسان ولم تعلن النيابة العامة عن أية نتائج في حادثة انفجار المحطة.

6. دور سلطة جودة البيئة

أشار مدير مكتب سلطة جودة البيئة في محافظة رام الله والبيرة²² إلى أن ما يهم السلطة لدى ترخيصها محطة محروقات هو وضع البناء ومدى تأثيره على البيئة. وفي هذا الإطار، تقوم السلطة لدى ترخيصها لمحطة المحروقات بالتأكد من الأمور التالية:

- 1) وجود فتحات تهوية لخزانات الوقود بارتفاع مناسب، على الأغلب 6 أمتار.
- 2) أن لا يقل البعد بين فتحات التهوية وأقرب بناء عام أو خاص أو أي منشأة عن 15 متر.
- 3) وجود أسوار بارتفاع مناسب تراعي السلامة المرورية.
- 4) وجود مداخل ومخارج للمركبات الداخلة للمحطة.
- 5) يجب مراعاة عدم وجود مواقف للسيارات أو مغسلة فوق الخزانات الأرضية.
- 6) عدم تسرب النفايات السائلة (الزيوت) إلى الشارع الرئيسي، وأن تكب في مصارف خاصة.

²¹ مقابلة مع السيد يوسف الطريقي/ رئيس النيابة في محافظة رام الله والبيرة بتاريخ 2007/3/5.

²² مقابلة الهيئة للسيد ثابت يوسف/ مدير مكتب سلطة جودة البيئة في محافظة رام الله والبيرة.

وحول دور سلطة جودة البيئة في الرقابة والإشراف على محطات المحروقات، أفاد مدير السلطة بأن السلطة تشرف وتراقب محطات المحروقات بشكل مستمر، ولكن بصورة غير دورية وغير منتظمة، بسبب عدم وجود الإمكانيات المادية والبشرية التي تمكن من ذلك، ولم يذكر للهيئة تاريخ الزيارة الأخيرة التي تمت لمحطة محروقات النبالي أو أي معلومات حول الانفجار الذي وقع في محطة النبالي، وفي الوقت ذاته أشار المدير المذكور إلى أن سلطة جودة البيئة هي عضو في لجنة التحقيق في حادث الانفجار الذي وقع في محطة النبالي للمحروقات.

خاتمة / استنتاجات وتوصيات

الاستنتاجات

وبالنتيجة، يمكن أن نخلص من هذا التحقيق إلى الاستنتاجات التالية:

1. محطة النبالي للمحروقات هي محطة قائمة حصلت على ترخيص من قبل الهيئة العامة للبتروال في العام 2000. وحصلت أيضاً على مصادقات الجهات الست ذات العلاقة بالترخيص.

2. أفادت تقارير بعض الجهات المختصة التي قامت بعمل كشف ميداني للمحطة قبل أيام من وقوع الحادث ضمن زيارتها الدورية التي تقوم بها لتجديد تراخيص محطات المحروقات، بأن المحطة مستوفية لشروط الصحة والسلامة المهنية. وهذا الأمر يثير كثير من التساؤلات حول فاعلية عملية الرقابة الدورية التي تجريها الجهات ذات العلاقة، وفيما إذا كانت تقوم هذه الجهات بإجراءات رقابية فعلية أم أنها إجراءات شكلية من أجل التجديد التلقائي لتراخيص محطات المحروقات واستيفاء الرسوم.

3. بناء على المعطيات والمعلومات التي حصلت عليها الهيئة من صاحب محطة النبالي والهيئة العامة للبتروال والجهات ذات الاختصاص وما تم تناقله عبر وسائل الإعلام، يرجح أن الانفجار الذي وقع في المحطة كان نتيجة أعمال صيانة ولحام لإحدى المضخات القريبة من الشارع الرئيسي المخصصة لتزويد الآليات الثقيلة والشاحنات وتركيب طوق حماية لهذه المضخة، ما أدى إلى وقوع انفجار هائل أدى إلى سقوط مظلة المحطة على المواطنين اللذين كانوا يقومون بالتزود بالوقود وعمال المحطة، ووفاة ثمانية منهم، وجرح 14 آخرين.

4. حسب تصريحات ماجد الهواري قائد شرطة رام الله والبيرة في حينه، ورواية صاحب محطة النبالي، يتضح إن هناك خلل ما وقع في التمديدات القادمة من غرفة الآبار والمتجهة لمضخات الوقود، حيث أن هذه التمديدات تقع في أعلى سقف الغرفة وليس داخلها، وقد حدث تسرب في أبخرة الوقود (البنزين والسولار)، الأمر الذي خلق مناخاً مناسباً لأي

عملية انفجار عند وجود أي مؤثر خارجي، مثل شرارة أو إضاءة أو أي مصدر حراري. علماً بأن هذه التمديدات وضعت تحت إشراف مهندس الهيئة العامة للبترول والمكتب الهندسي الذي اقترحته هيئة البترول على مالك المحطة.

5. يتضح من رواية صاحب المحطة والهيئة العامة للبترول أنه لم تأخذ الاحتياطات والتدابير الضرورية الواجبة عند القيام بأعمال الصيانة التي تنطوي على خطورة كونها تستخدم أدوات تشكل تهديداً مباشراً مثل أعمال اللحام والقص، ولم يتم وقف العمل في المحطة لدى إجراء عملية اللحام.

وفي الإجمال، لم يصدر أية نتائج رسمية نهائية للسبب الكامن وراء الانفجار الذي وقع في محطة النبالي من قبل النيابة العامة المختصة بالتحقيق حتى صدور هذا التقرير، وبالتالي لم يتم تحديد المتسبب في حادثة الانفجار.

التوصيات

وفي الختام، توصي الهيئة بما يلي:

1. ضرورة إسراع النيابة العامة في التحقيقات الجارية في حادثة انفجار محطة النبالي، وتحديد الأسباب الحقيقية وراء الانفجار، والمسؤولين عنه. وفي هذا الصدد، من الضروري تشكيل لجنة فنية مختصة من ذوي الخبرة المهنية لتحديد أسباب الحادث.
2. ضرورة العمل على تفعيل الدور الرقابي الدوري على محطات المحروقات من الجهات المختصة ولا سيما الهيئة العامة للبترول، وجهاز الدفاع المدني.
3. ضرورة العمل على تطبيق شروط مهنية واضحة بشأن كافة محطات المحروقات سواء التي تنشأ من جديد، أو تلك التي نشأت قديماً لدى ترخيصها أو تجديد الترخيص.
4. ضرورة القيام بكافة الإجراءات اللازمة للتوعية بكافة الأمور التي يمكن أن تقع في محطات المحروقات، وفي الدرجة الأولى توعية العاملين في محطات الوقود، وتجنبها المخاطر المختلفة، بما في ذلك القيام بحملة توعية شاملة عبر وسائل الإعلام المحلية المرئية، والمسموعة، والمقروءة، لتعزيز الوعي في التعامل مع محطات الوقود.