

تحقیقات: کالے بکس سے کالی کرتوتوں تک

تحریر: سہیل احمد لون

یہ 2000ء میں کرسمس والے عشرے کی بات ہے جب میرے دوست چیمہ صاحب جرمنی میں سخت برف باری میں ڈوپکے پوسٹ یعنی جرمن ڈاک کے خط اور پارسل تقسیم کر رہا تھا۔ کمپنی کی گاڑی سے جب وہ ایک پیکٹ نکال کر مذکورہ گھر کے دروازے کی اطلاعی گھنٹی بجانے لگا تو درجہ حرارت منفی میں ہونے کی وجہ سے دروازے کے سامنے برف جو اس قدر جم چکی تھی کہ چیمہ صاحب کے پاؤں پھسل گیا۔ ان کو ہاتھ میں فریکچر ہو گیا جبکہ پیکٹ بھی نیچے گرنے سے خراب ہو گیا۔ ان کے گرنے کی آواز سن کر آس پاس کے گھروں سے لوگوں نے کھڑکیوں سے جھانک کر دیکھا تو فوراً چیمہ صاحب کی مدد کے لیے آئے۔ ایمر جینسی سروس کو فون کیا گیا تو چند منٹ میں ایمبولینس میں پیرامیڈیکل سٹاف ادھر پہنچ گیا۔ ہسپتال میں داخل کر کے فوراً ہاتھ کا آپریشن کیا گیا فریکچر کی وجہ سے ان کے ہاتھ میں 2 پیچ (Screws) ڈال دیئے۔ ہسپتال سے فارغ کرنے کے بعد ان کے محکمے نے ان کو 4 ہفتے کی بیماری کی رخصت دے کر گھر بھیج دیا گیا۔ اس حادثے کی تحقیق کے لیے کمپنی کی انشورنس کی طرف سے ایک نمائندہ جائے وقوع پر پہنچا اور کچھ تصویریں اور ہمسائیوں کے بیان لے گیا۔ اس کے ساتھ ڈاکٹروں کی رپورٹ کی نقل بھی اپنے ادارے کو بھیجوا دی۔ سارے معاملے کی چھان بین کی گئی تو سب سے پہلے یہ دیکھا گیا کہ چیمہ صاحب نے کمپنی کا یونیفارم بمع مخصوص سیفٹی شوز پہنا ہوا تھا یا نہیں۔ اس کے بعد جس گھر کے دروازے کے آگے یہ حادثہ پیش آیا تھا اس میں رہنے والے کو جرمانہ کیا گیا کیونکہ اس نے حفظان صحت کے اصولوں کے مطابق دروازے کے آگے نمک کا چھڑکاؤ نہیں کیا تھا۔ گلی یا سڑک میں یہ ذمہ داری ریاست کی ہوتی ہے مگر دروازے کے آگے گھر والے کی۔ اس نے جرمانہ اور ہرجانہ ادا کر دیا مگر اپنے پیکٹ کے خراب ہونے کا ہرجانہ کمپنی سے وصول کر لیا۔ چیمہ صاحب کیونکہ ڈیوٹی پر حادثے کا شکار ہوئے تھے تو ان کو کمپنی اور جس کے گھر کے سامنے یہ حادثہ پیش آیا تھا اس سے بھی ہرجانے کی معقول رقم ملی۔ ایک ہاتھ میں فریکچر ہونے سے وہ 6 ہفتے تک چھٹی پر رہے اور ساتھ ہرجانے کی اتنی رقم ملی جتنی وہ دونوں ہاتھوں سے کما کر 10 برس میں کبھی بچانہ پاتے۔ یہ سچ ہے جہاں جاندار کی جان کی قدر بلا امتیاز ہوتی ہے وہاں صحت اور تحفظ (Health and Safety) کو بہت اہمیت دی جاتی ہے۔ گھر میں چھوٹا بچہ ہو تو سارے گھر میں ایسا انتظام کرنا ایک معمول کی بات ہے جس سے بچے کو کسی حادثے کا شکار ہونے سے بچایا جاسکے۔ بجلی کی ساکٹ کے آگے مخصوص کور لگا دیے جاتے ہیں تاکہ بچہ ان میں انگلی ڈال کر کرنٹ نہ لگوا لے، سیڑھیوں کے آگے سیفٹی ڈور لگا دیئے جاتے ہیں تاکہ بچہ سیڑھی پر چڑھ کر گر نہ جائے، الماریوں کے دروازوں اور درازوں پر بھی سیفٹی لاک لگا دیئے جاتے ہیں۔ جب بچہ نرسری جانا شروع کرتا ہے تو سب سے پہلے اس کو ہیلتھ اینڈ سیفٹی سے آگاہی دی جاتی ہے۔ سکول میں ہی بچے کو ہیلتھ اینڈ سیفٹی کے سارے سائن سمجھادیئے جاتے ہیں۔ بچہ جب سڑک یا گلی پر سائیکل چلاتا ہے تو اس کو بھی ٹریفک کے اصولوں اور قوانین کا پابند بنا دیا جاتا ہے۔ کبھی کوئی بچہ ننگے سر سائیکل نہیں چلاتا، کار میں بچوں کی مخصوص کرسی پر بٹھا کر سیٹ بیلٹ لگانا لازمی ہوتا ہے۔ ہیلتھ اینڈ سیفٹی کے یہ قوانین اور اصول زندگی ہر شعبہ میں بہت اہم سمجھے جاتے ہیں۔ آپ کہیں بھی کام کرنے

جائیں سب سے پہلے وہاں کے ہیلتھ اینڈ سیفٹی کے اصول بتائے جاتے ہیں۔ ہنگامی حالات میں باہر جانے کے راستے، آگ لگنے کی صورت میں کیسے رد عمل کرنا ہے، کسی بھی مشین کو آپریٹ کرنے سے پہلے اس کے ہیلتھ اینڈ سیفٹی کے اصول کو جاننا لازمی ہوتا ہے۔ گاڑیوں کے ٹائر بھی گرمیوں اور سردیوں کے موسم میں الگ الگ ہوتے ہیں اور کوئی گاڑی اس وقت تک سڑک پر نہیں آسکتی جب تک گورنمنٹ کے کھاتے میں اس کا روڈ ٹیکس جمع نہ کیا ہو، اس کی انشورنس ہوئی ہو اور فٹنس کا سٹیفکیٹ پاس کیا ہو۔

ہیلتھ اینڈ سیفٹی کا یہ اعلیٰ معیار پیدل چلنے والے سے لے کر جہاز اڑانے والے تک پر لاگو ہوتا ہے۔ جہاز کی فٹنس کے ساتھ جہاز کے عملے کی فٹنس بھی ہیلتھ اینڈ سیفٹی کے زمرے میں آتی ہے۔ پائلٹ یا عملہ ڈیوٹی کی 2 شفٹوں کے درمیان کم از کم 12 گھنٹے وقفے کا پابند ہوتا ہے۔ ڈیوٹی پر آنے سے قبل شراب یا نشہ آور دوا کا استعمال بھی ممنوع ہوتا ہے۔ وطن عزیز میں تو ہیلتھ سے زیادہ ویلتھ پر ہی دھیان دیا جاتا ہے۔ جب ہیلتھ یعنی جان پر دھیان ہی نہ ہو تو اس کی سیفٹی یعنی اس کی حفاظت کی کون پر وا کرتا ہے؟ ہمارے ملک میں جس کے پاس ویلتھ یعنی مال ہے اسکی جان بھی قیمتی ہے اور اس کی حفاظت بھی لازمی ہے۔ ہمارے ملک کو یہ اعزاز حاصل ہے کہ آئے دن کوئی نہ کوئی ایسی خبر دنیا کو ضرور دیتے ہیں جو اخبار کے پہلے پنے پر شائع ہو یا ٹی وی پر بریکنگ نیوز بنے مگر بد قسمتی سے خبر منفی یا افسوسناک ہی ہوتی ہے۔ ابھی پنج بستہ سیاحین کی گرم خبر ٹھنڈی نہیں ہوئی تھی کہ راولپنڈی کے قریب ایک گاؤں حسین آباد میں نجی ایئر لائن کا بوئینگ طیارہ لینڈنگ سے پہلے گر کر تباہ ہو گیا جس میں 116 مسافروں سمیت 9 عملے کے افراد بھی لقمہ اجل بن گئے۔ اس سے قبل بھی متعدد بار فضائی حادثات پیش آچکے ہیں جن میں قومی ایئر لائن، نجی ایئر لائنز کے علاوہ مسلح افواج کے طیارے بھی شامل ہیں۔ 1992ء میں کھٹمنڈو میں قومی ایئر لائن کی ایربس 300A گر کر تباہ ہوئی جس میں 167 افراد کا جہاز کے ملے سمیت آج تک پتہ نہ چلا، 1985ء میں گلگت کی پہاڑیوں میں 54 مسافروں کو لیکرفوکر F27 ایسا لاپتہ ہوا کہ آج تک اس کا پتہ نہیں لگا، 1979ء طائف کی پہاڑیوں میں بوئنگ 707 گر کر تباہ ہو گیا جس میں 156 افراد جان بحق ہوئے۔ 2010ء میں ایئر بلو کا جہاز مارگلہ کی پہاڑیوں میں گر کر اپنے ساتھ 152 افراد کی جان لے گیا۔ فضائی حادثوں میں خود کفیل پاکستان میں دراصل ”جان“ کی کوئی قیمت نہیں۔ جہاں جان بچانے والے ڈاکٹر حضرات اپنی آنکھوں کے سامنے مریضوں کی جان نکلتا دیکھ کر ہڑتال جاری رکھیں وہاں کسی اور سے کیا گلہ؟؟ بھوجا ایئر کا تباہ ہونے والا بوئنگ 200-737 وہ طیارہ ہے جسے 1964ء میں متعارف کروایا گیا اس کی پہلی باقاعدہ پرواز 1967ء میں ہوئی۔ اس سیریز کا آخری جہاز 1988ء کو بیچا گیا۔

آج دنیا کے بیشتر ممالک میں یہ جہاز استعمال نہیں کیا جاتا۔ جس کا اندازہ اس بات سے لگایا جاسکتا ہے کہ ٹریڈ اینڈ ڈیولپمنٹ کی ایئر کیمرین نے 2000ء میں ان جہازوں کو خیر باد کہہ دیا تھا، ایئر تزانہ نے 2008ء میں اس سے توبہ کر لی۔ اس حادثے کے بعد بھی وطن عزیز میں یہ بوڑھے جہاز محو پرواز ہیں۔ حادثے کے کچھ دیر بعد امریکی کمپنی بوئنگ نے تکنیکی معاونت کی پیش کش کر دی۔ حسب روایت حکام اعلیٰ نے تحقیقاتی کمیٹی بنا دی جس کی سربراہی گروپ کیپٹن مجاہد اسلام کر رہے ہیں۔ امدادی ٹیمیں بروقت پہنچ گئیں مگر ان سے بھی زیادہ مستعدی بجلی کی لوڈ شیڈنگ نے دکھائی جو اس سانحہ پر اظہار یک جہتی کے لیے غریبوں کے شانہ بشانہ کھڑی تھی۔ سنا ہے بد قسمت جہاز کا

بلیک بکس مل گیا ہے جسے decode کرنے کے لیے باہر بھیج دیا گیا ہے۔ اس سے پہلے بھی کئی بار فضائی حادثات کے موقع پر ”کالے ڈبے“ ملے مگر آج تک اس میں سے کسی کی ”کالی کر توت“ سامنے نہیں آئی۔ ہمیشہ کی طرح اب بھی کسی کی کوتاہی سامنے نہیں لائی جائے گی، جہاز کے پائلٹ کو ٹیک آف سے لیکر لینڈنگ تک کنٹرول ٹاور سے ہدایات کے مطابق چلنا پڑتا ہے۔ کنٹرول ٹاور نے اس کو موسم کے بارے میں خبردار کیا؟ کیا طیارے میں کوئی تکنیکی یا فنی خرابی بھی ہو سکتی تھی؟ پائلٹ کی غلطی؟ جہاز کا Preflight test کس نے کیا؟ جہاز واقعی اس قابل تھا کہ پرواز کر سکے؟ ایسے اور بھی کئی سوال اٹھیں گے جو جہاز کے ملے اور لاشوں کے ساتھ ہی دبائے جائیں گے۔ جہاں انسان اور حیوان کی جان قیمتی ہو وہاں پر کام پر پیش آنے والا معمولی نوعیت کا حادثہ بھی ہر جانے اور جرمانے کے بغیر اختتام پزیر نہیں ہوتا کیونکہ دنیا سے رخصت ہونے والوں کے ساتھ یہ ہی زیادہ سے زیادہ اظہارِ یکجہتی اور ذمہ داران کو سزا ہے۔ ہمارے ہاں تو حادثے کے بعد لواحقین کو ایئر پورٹ پر بیٹھنے کے خصوصی انتظامات اور پانی پلانے کے اخلاقی عمل کو بھی خبر کے طور پر پیش کیا جا رہا تھا۔ غم میں نڈھال لواحقین میں سے ایک فرد کو کراچی سے اسلام آباد کی فری ایئر سروس مہیا کرنے کا بھی بڑا پرچار کیا جا رہا تھا۔ کیا اتنے بڑے سانحے کے بعد متاثرہ خاندانوں کو ہر جانہ یا کسی ذمہ دار کو جرمانہ ہو سکے گا؟؟؟ کبھی نہیں کیونکہ ہمارے ملک میں ایک عام شہری کو ”ہیلتھ اینڈ سیفٹی“ کی اے بی سی سے روشناس ہی نہیں کروایا جاتا۔ کیونکہ غریب کی جان کے بدلے ہی تو امیر کا جہاں آباد ہوتا ہے۔

تحریر: سہیل احمد لون

سرٹن۔ سرے

sohailoun@gmail.com

21-04-2012