

بدقسمت طیارہ اور ہر جانے کا امتیازی سلوک

تحریر: سہیل احمد لون

زندگی، غم اور خوشی کے امتزاج کا سفر ہے جس کی منزل صرف ”موت“ ہے۔ ہر جاندار اپنی مرضی کے بغیر اس سفر پر رواں دواں ہے۔ کسی کی منزل جلد اور کسی کی تاخیر سے مگر آتی ضرور ہے۔ نشیب و فراز سے بھرپور زندگی کے اس سفر میں بھی ہم اکثر کسی نہ کسی سفر میں رہتے ہیں۔ بس فرق صرف اتنا ہوتا ہے اس میں ہمیں اپنی منزل پر پہنچنے کے لیے وقت اور ذریعہ سفر کے انتخاب کا اختیار ہوتا ہے۔ سفر کا ذرائع یا وجہ کوئی بھی ہو مگر اس میں ایک چیز مشترک ہوتی ہے کہ ہم کسی خاص ماحول، جگہ اور ساتھیوں کو چھوڑ کر ایک دوسری جگہ، ماحول اور ساتھیوں سے ملتے ہیں۔ اس میں کچھڑنے کا غم اور بعض اوقات کسی سے ملنے کی خوشی شامل ہوتی ہے۔ دوران سفر غم و خوشی کی اسی ملی جلی کیفیت کے ساتھ سفر کب مکمل ہو جاتا ہے ہمیں پتہ ہی نہیں چلتا۔ 7 مارچ کی شب کو ملائیشیا کی ایئر لائن کے بوئنگ 777 کی پرواز نمبر MH370 نے جب کوالا لپور سے بیجنگ کے لیے اڑان بھری ہوگی تو اس وقت جہاز میں موجود 329 مسافر بھی یقیناً ایسی ہی کیفیات میں ہونگے۔ 8 مارچ کو فلائنگ مشین مقررہ وقت پر بیجنگ نہ پہنچی تو اس کی پرسرار گمشدگی کی خبر نے دنیا کے میڈیا کو اپنی طرف متوجہ کر لیا۔ وقت گزرنے کے ساتھ ساتھ مختلف شکوک شبہات جنم لینا شروع ہو گئے۔ جس کا انت ملائیشیا کے وزیر اعظم نے جہاز کے بحر ہند کے جنوبی علاقے میں کریش ہونے سے کر دیا۔ 26 ممالک کے ماہرین نے رضا کارانہ طور پر اپنی خدمات فراہم کیں۔ برطانوی سٹیلائٹ کمپنی انمارسٹ نے گمشدہ جہاز کا ممکنہ سراغ لگایا۔

فضائی حادثات کی تاریخ بہت پرانی اور بے رحم ہے۔ جرمن انجینئر (Otto Lilienthal) جنہیں فادر آف فلائٹ کے نام سے بھی یاد کیا جاتا ہے انہوں نے لمبی مسافت والا گلائڈر متعارف کروایا۔ بد قسمتی سے 2500 پروازوں کے بعد خراب موسم کی وجہ سے وہ اپنے ہی بنائے ہوئے گلائڈر میں 10 اگست 1896ء کو فضائی حادثے کا شکار ہوئے۔ اس کے بعد آج تک فلائنگ مشینوں میں جدت آتی جا رہی ہے مگر حادثات کا سلسلہ بھی ساتھ ساتھ جاری ہے۔ پاکستان کو 67 برس سے زائد کا عرصہ بیت گیا ہے۔ ہماری فضائی حادثوں کی تاریخ بھی نصف سچری مکمل کر چکی ہے۔ مسافر طیارے اور کسی فائٹر طیارے کے حادثے میں ایک خاص فرق یہ ہے کہ مسافر طیارے کا کپتان مسافروں کی جان خطرے میں ڈال کر اپنی جان نہیں بچا سکتا۔ وہ آخری لمحے تک جہاز میں رہتا ہے جبکہ لڑاکا طیاروں کے پائلٹ کے پاس یہ آپشن ہوتی ہے کہ وہ شدید ہنگامی صورت میں اپنی جان بچانے کے لیے جہاز سے باہر کود سکتا ہے (Bale out)۔ کوئی حادثہ بغیر کسی وجہ کے رونما نہیں ہوتا۔ ایسے ہی فضائی حادثات ہونے کی بھی چند وجوہات اور عوامل ہوتے ہیں۔

(1) انسانی غلطی (Human Error)

(2) جہاز میں کوئی فنی یا تکنیکی خرابی (Machine Failure)

(3) خراب موسم (Enviromental Stress / Bad Weather)

(4) تخریب کاری (Sabotage / Terrorism)

جہاز یعنی فلائنگ مشین حادثے کا شکار ہو کر اکثر موت کی مشین (Dying Machine) کا روپ دھار لیتی ہے کیونکہ ہزاروں فٹ کی پرواز کرتے ہوئے اگر کوئی حادثہ پیش آجائے تو اس میں کسی کی جان بچنا تو دور کی بات کسی انسان کی لاش بھی قابل شناخت نہیں رہتی۔ زیادہ تر فضائی حادثات انسانی غلطی کی وجہ سے ہوتے ہیں۔ ان میں جہاز کا کپتان اور معاون کپتان کی ہی غلطی نہیں ہوتی بلکہ اس میں گراؤنڈ سٹاف بھی شامل ہو سکتا ہے۔ جہاز کو پرواز پر بھیجنے سے پہلے اس بات کا اطمینان کرنا ضروری ہوتا ہے کہ جہاز کا ایئر فریم یا اسٹرکچر میں کوئی خرابی تو نہیں، جہاز کے تمام کنٹرولز ٹھیک سے کام کر رہے ہیں، جہاز کا ریڈیو سسٹم درست ہے تاکہ دوران پرواز کنٹرول ٹاور سے رابطے میں کوئی گڑبڑ نہ ہو، جہاز کا راڈر ٹھیک ہو، جہاز کے کاک پٹ میں ہر انسٹرومنٹ کو جاننا ضروری ہوتا ہے کیونکہ دوران پرواز جہاز کے پینل پر سارے انسٹرومنٹ ہی پائلٹ کی آنکھیں ہوتی ہیں اگر وہ دھوکہ دیں جائیں تو اندھے پائلٹ سے اچھے کی کیا امید رکھی جاسکتی ہے؟ جہاز کا الیکٹریکل سسٹم، انجن، ہائیڈرولک سسٹم، الیکٹرانک آلات کی انسپکشن اس کی سیف فلائٹ کی ضامن ہوتی ہے۔ جہاز میں بعض اوقات Foreign Object Damage (FOD) بھی جہاز کے لیے خطرناک ثابت ہو سکتی ہے۔ ایک چوہا، مکڑی یا ایسا کوئی حشرات جہاز کے اندر خصوصاً کاک پٹ میں بہت بڑے المیہ کو دعوت دے سکتا ہے۔ امریکہ کا ایک F16 جہاز صرف ایک مکڑی کے کاک پٹ میں آجانے سے کریش ہو گیا تھا جس نے پائلٹ کی توجہ اتنی خراب کر دی کہ وہ جہاز کا کنٹرول کھو بیٹھا تھا۔ اسی طرح رن وے اور ٹارمک کو بھی ہر قسم کی (FOD) سے پاک رکھنا بہت ضروری ہوتا ہے کوئی پتھر لی یا نوکیلی چیز جہاز کے ٹائر وں کو نقصان پہنچا سکتی ہے جس سے جہاز حادثے کا شکار ہو سکتا ہے۔ گراؤنڈ سٹاف کو جہاز کی مینٹیننس میں کبھی غفلت یا کوتاہی نہیں برتنی چاہیے۔ ایک چھوٹی سی انسانی غلطی کئی قیمتی جانوں کے ضیاع کا موجب بن سکتی ہے۔ جہاز کی مینٹیننس کے لیے (OEM) کے وضع کردہ اصولوں پر کام کرنا ضروری ہے۔ اسی طرح ایئر ٹریفک کنٹرول والے بھی پیشہ وارانہ مہارت میں کوئی کوتاہی نہ کریں۔ جہازوں کے پرزے مخصوص فلائنگ آوزر کے بعد تبدیل کیے جانے ضروری ہیں، بعض کو مخصوص فلائنگ آوزر کے بعد اور آل کرنا ضروری ہوتا ہے، جہاز کے سپیر پارٹس بھی غیر معیاری نہ ہوں، جہاز کے تمام اسٹینڈ بائی سسٹم بھی چیک کرنے بجا ضروری ہوتے ہیں، اس کے بعد ایئر کرو (Air Crew) کی بھی ذمہ داری ہے کہ وہ جہاز کو اڑانے سے قبل تمام امور کی تسلی کر لے۔ گراؤنڈ سٹاف یا ایئر کرو کی دماغی اور جسمانی حالت بھی غلطی کرنے کی وجہ بن سکتی ہے۔ بیماری، تھکاوٹ، نیند یا غنودگی، پریشانی کی وجہ سے انسان اکثر غلطی کرتا ہے مگر پیشہ وارانہ مہارت میں کمی، نا تجربہ کاری، قابلیت کا نہ ہونا، بھی انسانی غلطی کا موجب بنتا ہے۔ کیونکہ فلائنگ مشین میں دوران پرواز غلطی کی گنجائش نہیں ہوتی اس لیے کم از کم سول ایوی ایشن، جہاز کے کپتان، ایروناٹیکل سٹاف کو صرف اور صرف اہلیت اور قابلیت کی بنا پر رکھا جانا چاہیے۔ اس میں سیاسی اثر و رسوخ سے لوگوں کی بھرتیاں نہیں

ہونی چاہئیں۔ پیشہ وارانہ مہارت کے حامل لوگ اگر اپنی ڈیوٹی نیت سے انجام دیں تو جہاز میں خرابی کے امکانات بہت کم ہو جاتے ہیں۔ سب احتیاطوں کے باوجود بھی بعض اوقات جہاز میں کوئی خرابی ہو سکتی ہے۔ اس کا انجن پرواز کے دوران جواب دے سکتا ہے پائلٹ کو اس حالت میں دوسرے انجن سے کیسے کام لینا ہے اس کے لیے اس کو ماہر ہونا چاہیے، کسی پرندے کے ٹکرانے سے اس کا اسٹرکچر خراب بھی ہو سکتا ہے، لینڈنگ گئیر وغیرہ کی خرابی کی صورت میں پیٹ کے بل (Belley Landing) کرنے کی بھی اہلیت ہو، کنٹرول سسٹم بھی خراب ہو سکتا ہے ایسی صورت میں اسٹینڈ بائی سسٹم سے کیسے گزارہ کرنا ہے پائلٹ میں اس کی مہارت بھی ہو۔ خراب موسم سے جہاز کی پرواز بڑی متاثر ہوتی ہے آج کے دور میں جدید ٹیکنالوجی سے خراب موسم سے خبردار کرنے والے آلات (Weather warning Equipment) ایجاد ہو چکے ہیں جن کا صحیح وقت پر مناسب استعمال کر کے ناگہانی حادثوں سے بچا جاسکتا ہے اس کے لیے ضروری ہے کہ پائلٹ کو ٹھیک وقت پر مطلع کیا جائے۔ دہشت گردی کے اس دور میں بعض اوقات تخریب کاری بھی فضائی حادثات کی وجہ بن جاتی ہے۔ جہاز کے فیول والے ٹینک میں کچھ مقدار چینی، جہاز کے کاک پٹ میں FOD کوئی چوہا، مکڑی، سانپ، بچھو، یا زہریلی گیس، جہاز کے عملے کے کھانے میں کوئی نشہ آور شے، جان بوجھ کر کسی سسٹم میں خرابی ڈال دینا، رن وے پر FOD کیل، نوکیلے پتھر یا ٹخلی پرواز کے دوران اس کو میزائل یا گن سے نشانے پر لینا، ہائی جیک کرنا، کسی غیر متعلقہ شخص کا جہاز کے کنٹرول پر قبضہ کر لینا..... ایسے عوامل ہیں جن کو روکنے کے لیے سیکورٹی کے سخت انتظامات کرنا بے حد ضروری ہیں۔ ہنگامی حالات میں کیسار عمل کرنا ہے اس کی مناسب تربیت ہونی چاہیے۔ لوگوں کو اتنا باشعور بنانا بھی ضروری ہے کہ اگر خدا نخواستہ کہیں جہاز کریش ہو جائے تو حادثہ پر امدادی کارروائیوں میں رکاوٹ نہ بنیں۔

بد قسمت فلائٹ MH370 میں سوار عملے سمیت تمام مسافروں کی موت کی خبر سرکاری طور پر نشر کر دی گئی۔ ملائیشیا کی سرکار نے اس حادثے کو تخریب کاری سے بری قرار دیا ہے۔ جبکہ موسم کی خرابی کا کوئی ثبوت بھی سامنے نہیں آسکا۔ بلیک بکس نہ ملنے کی وجہ سے حادثے کی وجہ تلاش کرنے کی آخری امید بھی جہاز کے بلے کے ساتھ غرق ہو چکی ہے۔ جہاز کے کپتان نے فنی خرابی کی صورت میں کسی سے رابطہ کیوں نہیں کیا؟ جہاز اپنے روٹ سے جنوبی بحر ہند تک کیسے اور کیوں پہنچا؟ اگر جہاز نے بلندی کی مقررہ حد پار کی تھی تو یہ کیوں؟ اب تاریخ بن چکی ہے۔ اس وقت ایئر لائن سے لواحقین اور ورثاء کے لیے ہر جانہ ادا کرنے کا مرحلہ شروع ہو رہا ہے۔ اگر ایئر لائن کی غلطی اور نااہلی ثابت ہو تو اسے 500 سے 750 ملین ڈالر کا ہر جانہ ادا کرنا پڑ سکتا ہے۔ جہاز میں سوار زیادہ تعداد ایشین کی تھی جن میں 154 کا تعلق چین سے ہے۔ حیرانی اس بات پر ہے کہ ہر جانہ ادا کرنے کے طریقہ کار ایسا وضع کیا جا رہا ہے جس سے اس کا معیار مساویانہ اور منصفانہ نظر نہیں آ رہا۔ ایشین باشندوں پر گوری چمڑی والوں کو صرف اس بنا پر ترجیح دینے کی کوشش کی جا رہی ہے کہ ان ممالک میں (Non-common laws) کیا ویسٹرن کی جان چینی باشندے کی جان سے زیادہ قیمتی ہے؟ حالانکہ وہ ایک ہی جہاز میں ایک ایک جیسی سفری سہولیات خرید کر اکٹھے سفر کر رہے تھے۔ جہاز میں سوار تمام مسافروں اور عملے کے لواحقین اور ورثاء کو کم یا زیادہ ہر جانہ ضرور ملے گا اور جلد مل جائے گا۔ 28 جولائی 2010ء کو نجی ایئر لائن (ایئر بلو) کا جہاز ایئر بس A321 مارگلہ پہاڑیوں میں گر کر تباہ ہو گیا جس میں سوار عملے سمیت

152 افراد ہلاک ہو گئے۔ جہاز کے کریش ہونے کی اصل وجہ پتہ نہ چل سکی بس خراب موسم اور جہاز کے کپتان کو قصور وار تصور کیا گیا۔ 20 اپریل 2012ء کو کراچی سے اسلام آباد کی پرواز کے لیے نجی ایئر لائن (بھوجا ایئر) کا بوئنگ 737-200 لینڈنگ کے مراحل کے لیے جب نیچے آنا شروع ہوا تو کریش ہو گیا۔ ان حادثات کے بعد لواحقین کو ہرجانہ ادا کرنے کا اعلان ہوا۔ مگر ادائیگی کی رسم آج تک ادا نہیں کی گئی۔ ہمیں لواحقین یا ورثاء کے لیے ہرجانہ ادا کرنے اور قصور وار کو جرمانہ کرنے کی عادت ڈالنی ہوگی۔ ورنہ ہمارے ساتھ بھی ایسا ہی امتیازی سلوک ہوگا جیسا MH370 فلائٹ میں سوار ایشین مسافروں کے لواحقین سے کیا جا رہا ہے۔ گلوبل دنیا کا یہ انصاف میری سمجھ سے باہر ہے۔

تحریر: سہیل احمد لون

سرٹن۔ سرے

sohailoun@gamil.com

27-03-2014.