



Date:04-01-24

Striking fear

Drivers' strike is a test for severity of hit-and-run clause in new penal code

Editorial



The provision in the Bharatiya Nyaya Sanhita (BNS) that treats hit-and-run accident cases as an aggravated form of the offence of causing death by rashness or negligence will be the first in the new, yet-to-be implemented code to be scrutinised for its severity. With truck drivers worried about the implications of Section 106 of the BNS abstaining from work, the government has promised to bring it into play only after consultations with the All India Motor Transport Congress. However, with the transporters' body taking the stand that the strike was primarily resorted to by the drivers who feared additional criminal liability, the issue will require tactful handling. It has now become an issue that concerns transport workers than those running the business of transportation. It may appear that a strike against a law that makes penal provisions concerning hit-and-run accidents more stringent is unjustified, especially in the context of road accidents becoming a leading source of fatalities in the country. However, it has also drawn attention to the question whether there was a case for increasing the jail term for accidents from two to five years in all cases, and to 10, in the case of failure to report them to the authorities.

Section 106 of the BNS will replace Section 304A of the IPC, which punished the causing of death by rash and negligent act that does not amount to culpable homicide. The existing section provides for a two-year jail term. There are three components to Section 106: first, it prescribes a prison term of up to five years, besides a fine, for causing death due to rash or negligent acts; second, it provides for reduced criminal liability for registered medical doctors of two years in jail, if death occurred in the course of a medical procedure. The second clause concerns road accidents in which, if the person involved in rash and negligent driving "escapes without reporting it to a police officer or a Magistrate soon after the incident", the imprisonment may extend to 10 years and a fine. Drivers flee an accident scene out of fear of lynching. In such cases, the authorities seem to believe that such drivers can move away from the scene of crime and then report to the police. The term 'hit-and-run' is one in which the offending vehicle is not identified. It must be emphasised that once the person causing a fatal accident is identified, the onus on the police to prove culpability for rashness or negligence remains the same. Given that many accidents are caused due to poor road conditions too, a relevant question is whether the law should focus on raising prison terms or on a comprehensive accident prevention policy package covering imprisonment, compensation and safety.

Date:04-01-24

ULFA Pact: an accord of safeguards

The deal may have more to offer for the BJP agenda than for peace plans

Rahul Karmakar

Can a peace pact with a faction of an extremist six years of agitation to drive out 'Bangladeshis' and a follow-up exercise to update the National Register of Citizens (NRC) could not? Assam Chief Minister Himanta Biswa Sarma believes it can while conveying a narrowing gap between the Assamese and Bengali communities through a formula to determine who qualifies as indigenous.

On December 29, 2023, the pro-talks faction of the United Liberation Front of Assam (ULFA) signed a tripartite peace deal with the Centre and the Assam government. Meanwhile, the hardline ULFA (Independent) faction headed by Paresh Baruah continues to wage war against the "Indian occupational forces" from its hideouts in Myanmar.

Mr. Sarma, however, has claimed the accord with ULFA has paved the way to ensure legislative and land rights for the Assamese people. He said the pact has two major clauses - a commitment to following the principles applied for the 2023 delimitation exercise for future delimitation exercises in Assam and checking demographic changes by preventing people of one constituency from being registered as voters in another.

Opposition parties in Assam cried foul after the Election Commission (EC) published the final delimitation notification. The poll panel kept intact the number of Assembly and Lok Sabha constituencies at 126 and 14 while renaming one parliamentary and 19 Assembly seats. Most of the constituencies were reshaped - apparently to consolidate the voting strength of non-Muslims in certain constituencies. The number of reserved seats was also increased. The exercise was planned for aiming to reduce the representation of Bengali-origin Muslims in the Assembly. Muslims, often vilified as Bangladeshis, constitute more than 34% of Assam's total population and have been a deciding factor in at least 35 Assembly seats.

Soon after the presidential assent to the delimitation notification on August 16, 2023, Mr. Sarma said: "Assam should not be taken over by unfamiliar persons. We have thus worked religiously to protect Jatt (community), mati (land), and bhett (foundation) to retain the political power in the hands of our people."

Three days after the signing of the pact, the Chief Minister thanked the EC for "preserving the rights of the indigenous people in the first phase" and the ULFA for solidifying the safeguards with its political demands in the "second phase", indicating both toed the government's line.

Mr. Sarma said while the delimitation ensured the representation of the Indigenous communities in at least 106 seats of Assam's 126 Assembly seats, the ULFA accord would make only the communities inhabiting Assam for 100, 200, or 300 years eligible for representation for at least 40 more years.

Referring to the Assam Accord of 1985, which prescribes March 24, 1971, as the cut-off date for determining citizens, he said It was logical to move away from such dates and consider people living in Assam for at least a century as Assamese.

Assam's political history has been marked by conflicts with Bengalis over culture and language. Barring Barak Valley, Bengali Hindus first came to Assam with the British in the mid-1800s primarily for clerical jobs and petty trades while the first set of Bengali Muslims settled for farming in the 1890s. But while the sizeable Bengali Hindus are considered the BJP's major vote bank, the Bengali Muslims are not because of the perception that a majority of them crossed over during the Bangladesh Liberation War in 1971 and thereafter for greener pastures. Mr. Sarma's formula for determining Indigeneity was in keeping with the BJP's blueprint for consolidating the votes of the non-Muslims and polarising the Bengali Muslims, seen as loyal to Congress and the All India United Democratic Front, further.

Among the other safeguards sought in the ULFA accord, the Chief Minister underlined the demarcation of protected belts and blocks for general people on the lines of the British-era tribal blocks and belts where land rights are reserved for certain indigenous communities. Many tribal blocks and belts were allegedly taken over by "doubtful citizens" decades ago.

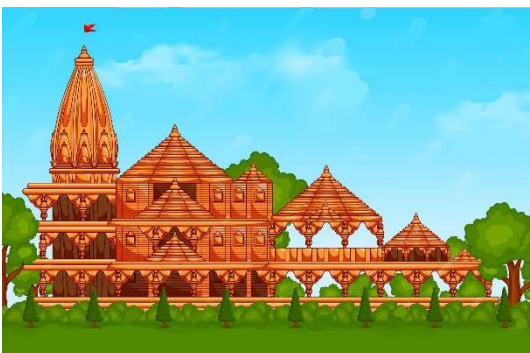
The Chief Minister said implementing the ULFA accord was a matter of coming out with the necessary Bills. But with the Lok Sabha polls nearing, he made it more than apparent that the BJP's Hindutva agenda was at work. "Many things you cannot do by the law but by spirit," he said.

दैनिक भास्कर

Date: 04-01-24

तीर्थों में बढ़ते पर्यटन से अर्थव्यवस्था मजबूत होगी

संपादकीय



आगामी 22 जनवरी को 'रामलला' के विग्रह की स्थापना के बाद अयोध्या देश का सबसे बड़ा धार्मिक पर्यटन का केंद्र बन जाएगा। करीब 500 साल के अनेक सांप्रदायिक संघर्षों के बाद हिन्दुओं के प्रमुख आराध्यदेव के जन्म-स्थल पर एक बार फिर से भव्य मंदिर देश-दुनिया को आकर्षित करेगा। प्रदेश सरकार के अनुसार गत वर्ष 2.39 करोड़ लोग (करीब 70 हजार रोज) इस नगरी में आए, जो एक वर्ष पहले के मुकाबले करीब 100 गुना था। ऐसा माना जा रहा है कि आने वाले समय में अयोध्या देश का सबसे बड़ा (संभवतः दस करोड़ पर्यटक प्रति वर्ष) धार्मिक पर्यटन केंद्र होगा। एक पर्यटक औसतन 2700 रुपए खर्च करता है। यानी इस नगरी को ही नहीं प्रदेश को भी आर्थिक मजबूती

मिलेगी। विश्वस्तरीय अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डे और आधुनिक रेलवे स्टेशन उच्च वर्ग के पर्यटकों को भी आकर्षित करेंगे। हाल के दौर में, खासकर मोदी- शासन में वाराणसी, उज्जैन और केदारनाथ के मंदिरों के आसपास आधुनिक सुविधाएं और सौन्दर्यीकरण से धार्मिक पर्यटन में भारी वृद्धि हुई। भारत में पर्यटन का जीडीपी में योगदान 5-6% का है, जिसमें अभी तक धार्मिक पर्यटन का अंश लगभग आधा रहता था। लेकिन आने वाले दिनों में इसमें काफी बढ़ोतरी होगी। अयोध्या को सड़क, वायु और रेल मार्ग से राष्ट्रीय और अंतरराष्ट्रीय दुनिया से जोड़ने में हजारों करोड़ का खर्च एक सार्थक और उत्पादक निवेश माना जा सकता है।

बिज़नेस स्टैंडर्ड

Date:04-01-24

भारतीयों के बदलते पहनावे की वजह

अजीत बालकृष्णन

जब मैंने उन सज्जन का अभिवादन किया तो उन्होंने मुझे सवालिया नजरों से देखा। हम दोनों एक दूसरे को अपने कामकाज के शुरुआती दिनों से जानते थे लेकिन बीते तकरीबन 12 वर्षों से हम संपर्क में नहीं थे। मैं उनकी सवालिया नजरों के पीछे की वजह का अनुमान लगा सकता था: मैंने जींस और टीशर्ट की अपनी सामान्य पोशाक की जगह जब से यदाकदा खादी का कुर्ता-पायजामा पहनना शुरू किया है तब से मेरे कई जानने वाले मुझे ऐसी ही नजरों से देखते हैं। जाहिर है ऐसा इसलिए कि तकनीक की दुनिया में जींस और टीशर्ट एक तरह का ड्रेस कोड है। मैं उनके करीब गया और उनका चेहरा मुझे पहचान कर खिल उठा।

उन्होंने कहा, 'मुझे आश्चर्य हो रहा था कि भला कौन सा नेता मुझे देखकर हाथ हिला रहा है लेकिन जब मैंने आपको करीब से देखा और पहचान लिया तो मुझे और अधिक आश्चर्य हुआ: क्या मेरा दोस्त जो जुनूनी अंदाज में तकनीकी कामों और नवाचारों को प्रोत्साहन देता था, वह नेता बन गया है और उसने सांप्रदायिक तथा जाति आधारित कामों को ऐसा ही समर्थन देना आरंभ कर दिया है?'

मैंने उन्हें आश्चर्य किया कि ऐसा कुछ नहीं है। हमने एक दूसरे को गले लगाया और बातचीत आरंभ की। मैंने उन्हें बताया कि मेरे कुर्ता-पायजामा पहनने की वजह दोस्तों के साथ कच्छ के रन और पोरबंदर की यात्रा है। वहां हमने मोहनदास गांधी का पैतृक घर देखा जहां वह पैदा हुए थे और अपने जीवन के शुरुआती वर्ष बिताए थे। जब मैं उस घर में बैठा तो मेरे दिमाग में तमाम विचार आए। आखिर इस सुदूर छोटे कस्बे में जन्मा बच्चा राष्ट्रपिता कैसे बन सकता है और साथ ही कैसे वह अत्यधिक ताकतवर दमनकारी शक्ति के खिलाफ अहिंसक राजनैतिक आंदोलन का दुनिया को बदल देने वाला दर्शन कैसे दे सकता है।

खैर, जब मेरा चकित होने का सिलसिला थमा और मैं गांधी के घर से बाहर निकला तो वहीं मुझे खादी भंडार नजर आया। तब मैंने अनचाहे ही कई रंगों के कुर्ता-पायजामा खरीद लिए। इस प्रकार मेरे पहनावे में कुर्ता-पायजामा शामिल हुआ।

जब भी मैं इस पोशाक में बाहर निकलता तो मेरे मित्रों के चेहरों पर सवालिया निशान नजर आते। इस बात ने मुझे 'ड्रेस कोड' के बारे में चकित किया। ड्रेस कोड से तात्पर्य ऐसे नियम से है जो मानव समाज ने लोगों के पहनावे के बारे में तय किए हैं।

उदाहरण के लिए आखिर क्यों चीन और जापान के प्रधानमंत्री (हम केवल दो देशों के नाम ले रहे हैं) हमेशा पश्चिमी शैली के कोट, टाई, पैंट और जूतों में नजर आते हैं जबकि जवाहर लाल नेहरू से लेकर नरेंद्र मोदी तक भारतीय प्रधानमंत्री हमेशा कुर्ता-पायजामा पहनते हैं? चीन और जापान की अपनी संस्कृति, इतिहास और पहनावा है और वह उतना ही पुराना है जितना कि भारत का लेकिन आखिर क्यों उन्होंने पश्चिमी पहनावे के चलते अपनी पोशाक का त्याग कर दिया? जब मैंने एक चीनी मित्र से यह प्रश्न किया तो उसने उत्तर दिया: माओ के जिस पहनावे को 'माओ सूट' के नाम से जाना गया उसकी मूल परिकल्पना सुन यात सेन ने की थी और उन्होंने नए डिजाइन को पश्चिमी साम्राज्यवाद के नकार के रूप में देखा था लेकिन कई वर्ष बाद जियांग जेमिन ने केवल पश्चिमी सूट पहनने शुरू कर दिए क्योंकि उन्हें लगा कि यह पुरानी कम्युनिस्ट आर्थिक व्यवस्था के नकार के साथ-साथ प्रगति का प्रतीक था। तब से चीन के नेताओं ने केवल पश्चिमी सूट ही पहने हैं।

भारतीय कॉर्पोरेट जगत में चेयरमैन, मुख्य कार्यकारी अधिकारी और तमाम उद्योग जगत के अन्य वरिष्ठ पुरुष कर्मचारियों से अपेक्षा की जाती है कि वे पश्चिमी सूट पहनें जबकि वरिष्ठ पदों पर मौजूद महिला कर्मचारियों से आशा की जाती है कि वे साड़ी पहनें।

व्यावहारिक तौर पर भारतीय मध्य वर्ग के सभी पेशेवर चिकित्सक, लेखाकार, इंजीनियर, वास्तुकार, बैंकर और अधिवक्ता आदि बनना चाहते हैं और उनसे यही अपेक्षा की जाती है कि वे पश्चिमी वस्त्र धारण करें। इसके माध्यम से यह संकेत दिया जाता है कि पश्चिमी कपड़े पहनने वाले भारतीय जानकार और सक्षम होते हैं जबकि बाकियों के साथ ऐसा नहीं होता।

जब हम भारतीय पेशेवरों की बात करते हैं तो अधिवक्ता और न्यायाधीशों को अदालत में कभी भी क्लासिक ब्रिटिश चोगे और टोपी के बिना नहीं देखा जा सकता है। मैंने ऐसी घटनाओं के बारे में देखा और सुना है जहां अधिवक्ताओं को केवल इसलिए अदालत में जाकर पैरवी करने से रोक दिया गया क्योंकि उन्होंने औपचारिक पश्चिमी पोशाक नहीं पहनी थी। भारत में किसी अधिवक्ता की पोशाक भारतीय बार काउंसिल के नियमों से संचालित होती है जो अधिवक्ता अधिनियम 1961 के तहत आती है। इसके तहत हर अधिवक्ता को काला चोगा या कोट पहनना जरूरी है।

काली पोशाक को प्रभुता के प्रतीक के रूप में देखा जाता है। उसके बाद हमारे यहां ऐसी व्यवस्था है जहां केंद्र सरकार के मंत्री हमेशा भारतीय कुर्ता-पायजामा और महिला मंत्री साड़ी में नजर आती हैं जबकि वरिष्ठ आईएएस और आईएफएस अधिकारी जो उनके साथ काम करते हैं उन्हें हमेशा कोट और टाई में देखा जाता है। ऐतिहासिक रूप से देखा जाए तो भारत के स्कूली बच्चों से खास तरह का गणवेश धारण करने की अपेक्षा की जाती है।

लड़कों के गणवेश में अक्सर कॉलर वाली सफेद या रंगीन कमीज और काले या नीले फुल या हाफ पैंट होते हैं। लड़कियों की पोशाक में आमतौर पर सफेद या रंगीन कुर्ती और किसी खास रंग की स्कर्ट या पैंट होती है। हम सभी इसे ही सही मानते हुए बड़े हुए हैं। भारत के ड्रेस कोड के बारे में मेरी उलझन तब बढ़ गई जब हाल ही में मैंने सुना कि भारतीय

प्रौद्योगिकी संस्थानों ने यह जरूरी कर दिया है कि उनके वार्षिक दीक्षांत समारोह में सभी स्नातकों को कुर्ता, पायजामा, धोती और साड़ी आदि पहनने होंगे।

मेरे प्रिय पाठकों आखिर चल क्या रहा है? आधिकारिक और औपचारिक अवसरों के लिए कुर्ता, पायजामा, धोती और साड़ी जैसी पोशाक को लेकर हमारा झुकाव इस बात की ओर इशारा करता है कि हम भारतीय औपनिवेशिक शासन की मानसिकता से बाहर निकल रहे हैं। यह एक तरह का सांस्कृतिक स्वराज है या फिर यह आधुनिकता से बाहर निकलने का संकेत है!

जनसत्ता

Date: 04-01-24

कानून की कसौटी

संपादकीय

सरकार के आश्वासन के बाद देश भर में ट्रक चालकों की हड़ताल के बाद उपजी मुश्किल शायद फिलहाल खत्म हो जाए, मगर इससे एक बार फिर यह साफ हुआ है कि व्यापक असर वाले किसी कानून को लागू करने से पहले उससे प्रभावित पक्षों के साथ राय-मशविरा करना एक जरूरी पहलू होना चाहिए। गौरतलब है कि 'हिट एंड रन' यानी हादसे के बाद वाहन चालक के भाग जाने के मामलों में नए कानून के तहत सख्त प्रावधानों के खिलाफ ट्रक, टैक्सी और बस संचालकों के संगठनों ने देश भर में हड़ताल शुरू कर दी थी। इसके बाद न केवल सामान्य आवाजाही पर बुरी तरह असर पड़ा, बल्कि आवश्यक वस्तुओं की आपूर्ति भी बाधित होनी शुरू हो गई, दो हजार से ज्यादा पेट्रोल पंप ठप पड़ गए। जाहिर है, इसका सीधा असर जनजीवन पर पड़ना शुरू हो गया और आम लोगों की रोजमर्रा की जरूरत की वस्तुओं की कमी हुई और उनकी कीमतें चढ़नी शुरू हो गई। यह स्थिति शायद जल्दबाजी में लिए एक ऐसे निर्णय की वजह से पैदा हुई, जिसका असर व्यवहार कसौटियों पर सवालियों के घेरे में माना जा रहा है।

दरअसल, 'हिट एंड रन' के मामले में अब तक भारतीय दंड संहिता में कोई विशेष प्रावधान नहीं था और जानलेवा हादसों के बाद लापरवाही के कारण मौत की धाराओं के तहत ही कार्रवाई होती थी, जिसमें दो वर्ष तक की जेल की सजा तय की गई थी। ज्यादातर मामलों में चालक को जमानत भी मिल जाती थी। मगर नए कानून के मुताबिक, कोई भी चालक अगर तेज और लापरवाही से वाहन चला कर किसी व्यक्ति की मौत का कारण बनता है और मौके से भाग जाता है तो उसके लिए उसे दस वर्ष की जेल होगी और सात लाख रुपए जुर्माना देना होगा। देश में व्यावसायिक वाहनों और खासतौर पर ट्रक चालकों के रोजगार, पारिश्रमिक और काम की जो स्थितियां रही हैं, उसमें उनके बीच यह खौफ फैला कि नया कानून लागू होने के बाद उनके लिए सड़क पर सहज होकर चलना मुश्किल हो जाएगा। उनका मानना यह है कि कई बार हादसों में उनकी गलती नहीं होती है, लेकिन नया कानून लागू हुआ तो दुर्घटना के बाद आम लोगों की उग्र प्रतिक्रिया से लेकर कानूनी प्रावधान तक उनके जीवन के लिए बड़ा आघात साबित होगा। इसी आशंका की वजह से व्यावसायिक वाहन चालकों के बीच व्यापक विरोध पैदा हुआ।

हालांकि नए कानून में इस प्रावधान को लाने के पीछे सरकार ने अपनी यही मंशा जाहिर की कि अब तक हादसों के बाद भाग जाने की प्रवृत्ति रही है और इस क्रम में कई दोषी या तो बच जाते थे या पकड़े जाने पर उन्हें मामूली सजा मिलती थी। सड़कों पर बेलगाम वाहन चलाने और उसकी वजह से होने वाले हादसों पर काबू पाने के लिहाज से इसे एक सख्त पहल कहा जा सकता है। मगर इसका एक पहलू यह भी है कि देश में सड़कों से लेकर यातायात की स्थिति और नियम-कायदों का पालन करने के प्रति गंभीरता की जो तस्वीर रही है, वह हादसों की जिम्मेदारी को जटिल बना देती है। इसलिए इससे संबंधित कानूनी प्रावधानों से प्रभावि लोगों के बीच सवाल उठना लाजिमी है। व्यापक दायरे और प्रभावित वर्गों के साथ विचार-विमर्श के बिना किसी कानून को लागू करने और उस पर रोक की असुविधाजनक स्थिति इससे पहले कृषि कानूनों को वापस लेने के समय भी देखी गई थी। ट्रकों की हड़ताल से उपजे हालात के बाद सरकार ने कानून को लागू करने से पहले संबंधित पक्षों से राय मशविरा करने का आश्वासन दिया, लेकिन अगर यह काम पहले कर लिया गया होता तो शायद देश भर में अफरातफरी पैदा नहीं होती।

राष्ट्रीय
सहारा

Date:04-01-24

सख्ती से पहले व्यवस्थाएं हों दुरुस्त

ऋतुपर्ण दवे

सुकून की बात है कि ट्रांसपोर्टर्स की देशव्यापी हड़ताल खत्म हो गई है। देश भर के ट्रांसपोर्टर 'संगठनों को 'हिट एंड रन' मामले में सजा के नये प्रावधानों को लेकर न केवल काफी भ्रम था, बल्कि खासकर ड्राइवरों की चिंता वाजिब थी। कानून के सबसे ज्यादा असर से डरे ड्राइवरों का डर और भविष्य की चिंता भी नकारी नहीं जा सकती। कम तनखाह, गरीबी में गुजारा और साधारण रहन-सहन के चलते भारत के समकक्ष माने जाने वाले देशों के मुकाबले हमारे प्राइवेट ड्राइवरों की हैसियत मजदूर से ज्यादा नहीं है।

भारत में हर साल 4 लाख से ज्यादा सड़क हादसों में डेढ़ लाख मौतें होती हैं जबकि हिट एंड रन से 25-30 हजार लोगों की जान जाती है। सच है कि दुर्घटना जानबूझकर कोई नहीं करता। दुर्घटना के बाद ड्राइवर फरार हो जाते हैं क्योंकि रुकेंगे तो आसपास इकट्ठी हुई भीड़ खुद फैसला करने लगती है। अनेक उदाहरण हैं कि सड़क हादसों के बाद पकड़े गए ड्राइवर बुरी तरह पिटते हैं, उनकी मौत तक हो जाती है। कई बार लदे लदाए वाहन समेत ड्राइवर को जिंदा तक जला दिया जाता है। ऐसे कृत्य करने वालों के खिलाफ अक्सर मामला तक दर्ज नहीं होता। ड्राइवर जान से हाथ धो बैठता है तो उसका परिवार अनाथ होकर दर-दर भटकने को मजबूर हो जाता है। भारत में एक करोड़ से ज्यादा कमर्शियल वाहन हैं, जिनसे 20 करोड़ लोगों को काम मिलता है। ऐसे में हड़ताल होने से हुआ नुकसान समझ आता है। निश्चित रूप से सरकार ने इस कानून पर सोच-विचार कर

ट्रांसपोर्टों का पक्ष जानने की अच्छी पहल की है। यकीनन ट्रांसपोर्टेशन देश की अर्थव्यवस्था के साथ आम लोगों की सभी जरूरतों की पूर्ति करता है। सब्जी भाजी, दूध, अनाज, दवाई और आम और खास सभी के आवागमन का जरिया भी है। ऐसे में हड़ताल से एक ही दिन में देश भर में महज पेट्रोल-डीजल की किल्लत तो सब्जियों के दूने भाव ने हालात कहां से कहां पहुंचा दिए सबने चंद घंटों में देख लिया।

यह सही है कि भारतीय न्याय दंड संहिता में पहले हिट-एंड-रन जैसी घटनाओं की खातिर कोई सीधा कानून नहीं था। आरोपी पर आईपीसी की धारा 304ए में अधिकतम दो साल की जेल या जुमनि का प्रावधान रहा लेकिन नई भारतीय न्याय संहिता यानी बीएनएस, जो ब्रिटिशकालीन भारतीय दंड संहिता की जगह बनी है, में ड्राइवर से गंभीर सड़क दुर्घटना होती है और वह पुलिस या किसी अधिकारी को जानकारी दिए बिना चला जाता है, तो उसे दंडित किया जा सकेगा। इसमें 10 साल तक की जेल और 7 लाख रुपये तक जुमनि का प्रावधान है। लेकिन सवाल है कि आरोपी ड्राइवर की सुरक्षा की जिम्मेदारी किसकी होगी? भले ही टक्कर सामने वाले की गलती से हुई हो? भारत में हिट एंड रन को लेकर कानून में सुधार जरूरी है लेकिन सभी पहलुओं पर विचार के साथ दुनिया भर के कानूनों को भी देखना होगा जहां ड्राइवर सम्मानजनक पेशा है। यूएई में ऐसे मामलों में ड्राइवर को सबसे पहले गाड़ी से जुड़े दस्तावेज पुलिस को सौंपने होते हैं। घटनास्थल पर पुलिस नहीं है तो 6 घंटे के अंदर जानकारी पुलिस को देनी होगी। देरी पर वजह बतानी होगी। यहां ड्राइवर को चार साल की जेल या उससे 44, 44,353 रुपये बतौर जुर्माना वसूला जा सकता है। लेकिन हादसे में कोई घायल होता है और उसे हॉस्पिटल ले जाया जाता है तो दोषी ड्राइवर को दो साल की जेल और 22 हजार रुपये तक जुर्माना वसूला जाएगा। कनाडा में ड्राइवर को 5 साल की जेल लेकिन हादसे से मौत पर आजीवन कैद का प्रावधान है। गलत जानकारी देने पर जुर्माना बढ़ सकता है। अमेरिका में अलग-अलग राज्यों में अलग-अलग नियम हैं। ड्राइवर की भूमिका से दुर्घटना की गंभीरता आंकी जाती है। इससे जुर्माना और सजा भी घट-बढ़ जाती है। जुमनि के साथ 10 साल की जेल तक हो सकती है। ब्रिटेन में ड्राइवर के मौके पर रहना या भाग जाना भी सजा तय करता है। यहां अनिश्चित जुर्माने के साथ 6 माह की जेल का प्रावधान है। सबसे कम सड़क दुर्घटनाएं जापान में होती हैं। वर्ष 2020 में केवल 3416 लोगों को अपनी गंवानी पड़ी। भारत में हिट एंड रन से मौतों का आंकड़ा अत्यधिक है जिसकी वजह लापरवाही, गैर-जिम्मेदाराना तरीके सड़क नियमों का पालन नहीं करना है। सीट बेल्ट हेलमेट नहीं पहनना तथा ओवरस्पीडिंग, नशे में गाड़ी चलाना इनमें प्रमुख वजह हैं। दुर्घटना के बाद फरार वाहन चालक का पता करने के लिए जगह-जगह लगे सीसीटीवी की मदद ली जानी चाहिए। रास्तों में टोल नाके भी पड़ते हैं जिनके साथ समन्वय बिठाकर आरोपी तक पहुंचा जा सकता है। बड़े हाईवे और राजमार्गों पर कुछ हजार और खर्च करके हर किलोमीटर पर सीसीटीवी लगाए जा सकते हैं। यकीनन, तीसरी आंख यानी तकनीक से निगरानी के जरिए वाहन चालकों पर नकेल कसने के साथ उन्हें सुरक्षा भी दी जा सकती है। इसका ड्राइवरों सहित सभी पर मनोवैज्ञानिक प्रभाव पड़ेगा। जब व्यवस्थाएं दुरुस्त हो जाएंगी तो सख्त और व्यावहारिक कानूनों से भला कोई क्यों एतराज करेगा?

बढ़ते देश को चाहिए सुरक्षित सड़कें

ओ.पी.एस.मलिक, (पूर्व आई.पी.एस. अधिकारी)

हमारा देश सड़कों पर मौत के मामले में पहले स्थान पर है। हजारों लोग सड़क दुर्घटना में मारे जाते हैं। कई मौतें दर्ज होती हैं और कुछ नहीं भी होती हैं। देश में रोज 450 से ज्यादा लोग सड़क दुर्घटना में मारे जाते हैं, जिसका नतीजा यह कि सड़क पर चलता हुआ कोई आदमी खुद को सुरक्षित नहीं समझता है। इसे मैं रोड टेररिज्म कहता हूँ। पता नहीं कब कौन किसके वाहन तले कुचल जाए या मर जाए। हम आए दिन अखबारों में पढ़ते हैं कि आदमी की कोई गलती नहीं होती, पर वह कुचल दिया जाता है। सड़क पर होने वाली 70 प्रतिशत मौतों के लिए तेज या रैश ड्राइविंग जिम्मेदार होती है। सड़क दुर्घटनाओं का असर व्यापक होता है। हो सकता है, दो ही मौतें हों, पर 12 लोग घायल हो जाएं और जिंदगी भर के लिए दिव्यांग भी। दुर्घटनाओं से बेहिसाब बर्बादी होती है और कोई भी सुरक्षित महसूस नहीं करता है।

सड़क दुर्घटनाओं के मामले में आज भारत दुनिया की राजधानी बना हुआ है। साल 2001 में मैं सड़क परिवहन प्रबंधन और पर्यावरण के संबंध में प्रशिक्षण के लिए स्वीडन गया था। तब स्वीडन की यह नीति थी कि यदि सड़क दुर्घटना में दो लोगों की भी मौत हो जाए, तो राष्ट्रीय आपदा घोषित हो जाती है और पूरा तंत्र निदान के लिए उसके अनुरूप ही काम करने लगता है। अपने देश में दो क्या, इससे कई गुना ज्यादा लोग भी मारे जाते हैं, किसको, कितना फर्क पड़ता है? भारत में जितने लोगों की हत्या होती है, उससे कई गुना ज्यादा लोग सड़क दुर्घटना में मरते हैं। ऐसे हालात में सुधार के लिए कानूनी बदलाव हुआ है, तो बहुत मुनासिब-सा लगता है।

भारी वाहन चालक नाराज है, मगर ऐसा नहीं है कि मौतें सिर्फ भारी वाहनों से होती हैं। तमाम तरह के वाहन मौत का कारण बनते हैं। जो कानून बना है, वह केवल बसों या ट्रकों के लिए नहीं है, यह तो सभी के लिए है। कोई भी यह नहीं कहेगा कि ऐसी मौतों की संख्या घटनी नहीं चाहिए या लापरवाही से वाहन चलाने की प्रवृत्ति खत्म नहीं होनी चाहिए। हर कोई चाहेगा कि इस पर रोक लगे और रोक लगाने का सबसे कारगर तरीका दंड है। दंड से रोकथाम भी होती है और सबके लिए संदेश भी छिपा होता है। वैसे दंड का जो सिद्धांत है, दंड की अधिकता से ज्यादा जरूरी है, दंड का सुनिश्चित होना। बीस साल सुनवाई करके आप किसी को दस साल की सजा सुनाएं, यह ठीक नहीं है। यह ढर्रा बदलना चाहिए।

मैंने पहले भी लिखा है, दक्षिण कोरिया में साल-डेढ़ साल में अपील, सुनवाई, सजा सुनाकर न्याय कर दिया जाता है, इससे समाज में कानून-व्यवस्था चाक-चौबंद रहती है। बेशक, कानून बनाने से भी ज्यादा जरूरी है दोषियों के लिए सजा सुनिश्चित करना। सजा भले पांच साल की रखिए, पर सुनिश्चित रखिए। सभ्य होते देश में सड़कों को दुर्घटना या मौत की जगह होने से बचाने के अलावा आपके पास कोई रास्ता नहीं है।

अब रही बात कुछ वाहन चालकों की चिंता की, अगर वे दुर्घटना की जगह पर रुक जाएंगे, तो हमला हो जाएगा और जान भी जा सकती है। अक्ल तो बहुत कम मामलों में ऐसा होता है कि जब जिम्मेदार वाहन चालकों को भीड़ निशाना

बनाती है। इस दिशा में अनेक संस्थाएं भी अच्छा काम कर रही हैं। ऐसी ही एक संस्था पीयूष तिवारी चलाते हैं, उनके संगठन का नाम ही सेव लाइव्स है, मैं भी कभी-कभी उनके काम को देखता रहता हूँ। सेव लाइव्स में इसी बात पर जोर दिया जाता है कि जो अच्छे लोग हैं, वे दुर्घटना के समय घायल की मदद के लिए आगे आएँ और इसमें उन्हें सफलता भी मिली है। कोशिश यह है कि घायलों की मदद करने वाले को सहयोगी के रूप में देखा जाए, संदिग्ध दोषी के रूप में नहीं। पुलिस में कई जगह यह ढर्रा है कि मदद करने पहुंचे लोगों को भी संदेह की निगाह से देखा जाता है। फिर भी वाहन चालकों का भय स्वाभाविक है कि लोग दुर्घटना की स्थिति में उग्र हो जाते हैं और चालकों को अपने बचाव के साधन या प्रावधान चाहिए।

हर जगह लोग ऐसे अराजक नहीं हैं कि वाहन से मदद करने के लिए उतरे व्यक्ति या चालक को ही मारने लगें। ऐसी संस्थाएं हैं, जो सड़क दुर्घटना की स्थिति में मददगारों के लिए काम करती हैं और उन्हें माहौल बदलने में सफलता भी मिल रही है। मैंने यह अनुभव किया है, मदद करने वालों के प्रति लोगों में सद्भावना होती है और जो समय के साथ बढ़ रही है। अगर हम समग्रता में देखें या जनहित में देखें, तो दोषियों के लिए दंड सुनिश्चित करना वाजिब होगा। वाहन चालकों की नाराजगी, हड़ताल और फिर सरकार के आश्वासन के बाद हड़ताल का टूटना महत्वपूर्ण है। वाहन चालकों की भी पीड़ा को एक बार सुन लेना चाहिए और उनकी सुरक्षा सुनिश्चित करना भी जरूरी है। कानून के तहत उनके साथ किसी भी प्रकार से अन्याय न होने पाए, यह भी सुनिश्चित करना होगा। नाराज वाहन चालकों को बताना होगा कि दुर्घटनाओं और मौतों के आंकड़े क्या बयान कर रहे हैं, एक विकसित और सुविधापूर्ण होते देश में सड़क सुरक्षा से अब कोई समझौता नहीं किया जा सकता। ट्रक और बस चालकों को समय के साथ बदलना चाहिए, आखिर भारतीय सड़कें सबसे ज्यादा असुरक्षित क्यों रहें? यह तो सबकी सुरक्षा से जुड़ा विषय है।

वाहन चालकों को भी अपने हित में सजग होना चाहिए। जैसे यूरोपीय देशों में चालकों के बारे में तय है कि एक चालक कितने घंटे लगातार सेवा दे सकता है, जबकि भारत में चालक 48-48 घंटे तक वाहन चलाते रहते हैं। चालक बहुत दबाव व तनाव में रहते हैं। उनके हित में उपाय करने पड़ेंगे। मगर अभी न ट्रक मालिक को ज्यादा चिंता है और न चालकों ने अपने लिए सुविधाएं व सहूलियतें बढ़ाने के प्रयास किए हैं। दुर्घटना को बढ़ावा देने वाली वजहों को दूर करना ही चाहिए और चालकों को स्पष्ट रूप से पता होना चाहिए कि उनकी वजह से अगर किसी की मौत हुई है, तो सजा जरूर मिलेगी, सरकार पर दबाव डालकर सजा भले कुछ घटा लीजिए। सजा मिलेगी, तभी लोग सड़क दुर्घटनाओं को गंभीरता से लेंगे और सड़कें सुरक्षित होंगी।

स्वीडन में मैंने देखा है, वहां सड़क दुर्घटनाओं के मामले में जीरो विजन है। मतलब, इंसानी गलती से कोई भी दुर्घटना न हो, इसे शत-प्रतिशत सुनिश्चित किया जाता है। यह हर इंसान की जिम्मेदारी है कि वह सड़क पर सभी नियमों का पालन करे और अपनी ओर से किसी भी अपराध या लापरवाही की गुंजाइश न छोड़े। ऐसी ही कोशिश हम भारत में भी कर सकते हैं।