قانونِ دِیت کے متعلق چند وضاحتیں

نعیم صدیقی

ضروری استثنا

۱۔ یہ تحقیق ضروری ہے کہ آیا کوئی شخص اپنی کسی غلطی کی وجہ سے خواہ مخواہ گاڑی کی زد میں تو نہیں آگیا۔ مثلاً یکایک کُود کر یا دوڑ کر حادثے کا شکار ہو جانا۔ ایسی صورت میں ذمہ داری ڈرائیور پر عائد نہ ہوگی۔

۲۔ اگر کسی گاڑی کا ٹائی راڈ کُھل جائے یا بریکیں فیل ہو جانے کی وجہ سے غیر متوقع طور پر بدنصیبی کی وجہ سے کوئی جانی نقصان ہو جائے تو ایسی صورت میں بھی ڈرائیور کی ذمہ داری نہ ہوگی۔

۳۔ اگر سڑک کے نشیب و فراز کی وجہ سے یکایک کوئی گڑھا یا دراڑ سامنے آجائے۔ ڈھکن کے بغیر کوئی مین ہول منہ کھولے سامنے ہو، سڑک کے کسی شکستہ یا نشیبی حصے میں پانی کیچڑ زیادہ مقدار میں جمع ہوں، اور یہ چیزیں گاڑی کو یکایک موڑنے کا باعث ہوں، یا کسی موڑ پر اچانک کوئی گاڑی، سکوٹر یا سائیکل یا بیل گاڑی یا اُونٹ یا بھینسیں سامنے آجائیں تو ڈرائیور مجبور ہو کر حالتِ اضطرار میں گاڑی کو کسی محفوظ جانب موڑے تو اس صورت میں بھی قتل خطا کا قانون لاگو نہیں ہوگا۔ کیونکہ ڈرائیور نے گاڑی اور اُس کے بیس تیس مسافروں کے زیادہ بڑے نقصان سے بچاؤ کے لیے کم نقصان کی ایک غیر اختیاری صورت اختیار کی۔ اس کا فعل اضطراری محسوب ہوگا۔

نوٹ: مگر ایسے بہت سے اُمور کے لیے جج، مجسٹریٹ کو خود موقع پر جانا چاہیے۔ اسلامی روایت بھی یہی ہے۔

دیت کی رقم کے بوجھ کی تقسیم :

۱۔ ڈرائیور : اس کے مالی حالات، جائیداد اور تنخواہ کا لحاظ رکھ کر رقم کا تعین کیا جائے۔ (مثلاً ۱/۲ یا ۱/۴) ۔ تین سال میں عائد ہونے والی اقساط کی صورت میں وصولی کا انتظام۔

۲۔ ٹرانسپورٹر یا گاڑی کی مالک فرم یا شخص کا حصّہ۔

۳۔ حکومت (پولیس، ٹریفک پولیس، محکمہ تعمیرات و شاہرات، محکمہ نقل و حمل وغیرہ) عاقلہ مؤخرالذکر کو کم از کم مجموعی دیت کا ۱/۴ حصّہ ادا کرنا چاہیے۔ لیکن اگر قتلِ خطاء کا مجرم ذاتی طور پر ۱/۴ حصّہ ادا کرنے کے بھی ذرائع نہ رکھتا ہو تو پھر "عاقلہ" کو کمی پوری کرنی ہوگی۔

۴۔ آخری مرتبے پر عاقلہ حکومت (یا اس کا بیت المال) ہے۔ اسے ڈرائیور اور اس کی عاقلہ کی امکانی ادائیگی کی کمی پوری کرنی ہوگی، اور اگر اوّل الذکر دونوں فریق کچھ بھی نہ کر سکیں، یعنی ڈرائیور نادار ہو اور اُس کے ساتھ کوئی عاقلہ نہ ہو تو پھر عاقلہ حکومت ہوگی۔

عاقلہ سے مراد :۔ برادری، خاندان، فرم، ایسوسی ایشن، یونین، ہر محکمہ سرکار، چیمبر آف کامرس، چیمبر آف ایگریکلچر وغیرہ، جن سے وابستہ آدمی ہمدردی اور مدد امداد کا متوقع ہوتا ہے۔

۵۔ قتلِ خطا کا مرتکب ڈرائیور جتنا کچھ ادا کر سکے (ضروری تحقیق کر لی جائے) اس کا مابقا حصّہ عاقلہ کو دینا ہوگا (جس میں متذکرہ بالا گروپس میں سے جو بھی شامل ہوں) وہ سب حصّہ دار ہوں گے۔ آخری ذمہ داری حکومت پر ہوگی۔

۶۔ آسان طریقہ : گاڑیوں کے مالک اگر ٹرانسپورٹر ہوں یا فرمیں یا ادارے ہوں تو وہ ماہانہ فی گاڑی (مثلاً ۵ یا ۱۰ روپے) ایک روٹ میں جمع کریں۔ اِس سلسلے کو وسیع تر کرنے کے لیے تمام ٹرانسپورٹ ایجنسیوں، فرموں اور ایسوسی ایشنوں کا فنڈ اکٹھا رکھا جا سکتا ہے۔

یہ بھی ہوسکتا ہے کہ ہر ڈرائیور کی تنخواہ کے مطابق ایک پیسہ فی روپیہ یا علی الحساب ۲، ۴ روپے جمع ہوں۔ اگر ڈرائیور کوئی حادثہ نہ کرے تو اس کی جمع شدہ رقم اختتامِ ملازمت پر ادا کر دی جائے۔ ورنہ "دیت فنڈ" میں محفوظ رہے۔ یہ فنڈ کسی بھی صورت میں سودی بیمہ والی شکل اختیار نہ کرے۔

تیسری طرف "عاقلہ" کا ایک بڑا حصہ حکومت اور اس کے متعلقہ محکمے ہیں۔ سڑکوں اور ٹریفک کی خرابیوں، رشوتوں پر ناجائز لائسنسوں کا اجراء، از کار رفتہ اور دھواں چھوڑنے والی خستہ حال گاڑیوں کو سڑک پر لانے کے لیے اجازت نامے دینے کی ذمہ داری اور اوور لوڈنگ وغیرہ، سب کا وبال حکومت پر پڑتا ہے۔ لہٰذا کم سے کم نصف دیت حکومت یا اس کے متعلقہ محکمے ادا کریں۔ میرا خیال ہے کہ دیت کے فریقوں کا سمجھوتہ حسبِ ذیل فارمولے پر ہونا چاہیے۔

۱۔ ڈرائیور ۳۰۰۰۰/- (خاصی مؤثر رقم ہے)[1]

۲۔ عاقلہ (ا) برادری، کمپنی، محکمہ، ایسوسی ایشن، فرم وغیرہ ۷۰۰۰۰/- روپے

(ب) حکومت اور اس کے محکمے ۷۰۰۰۰/- روپے

ٹوٹل = ۱۷۰۰۰۰/- روپیہ

نوٹ۔ ڈرائیوروں اور متعلقہ مالکان یا فرموں وغیرہ کو یہ خیال کرنا چاہیے کہ پچھلے دنوں کئی واقعات ایسے ہوئے ہیں کہ جس گاڑی کی زد میں کوئی شخص آیا اس گاڑی کو لوگوں نے موقع پر ہی جلا دیا۔ اور یہ نقصان بالعموم ۱۷۰۰۰۰/- روپے سے اول تو زیادہ ہوتا ہے، ورنہ کچھ ہی کم۔ دیت کا قانون اس متذکرہ نقصان سے بہتر ہے۔

احتیاطی تدابیر:۔

۱۔ سڑکوں کی چوڑائی، موڑوں اور چوراہوں کی درستی کا خاص اہتمام کرنا،

---

[1] لیکن اگر ڈرائیور کے املاک اور آمدنی میں کم گنجائش نکلے یا سرے سے وہ کچھ بھی دینے کے قابل نہ ہو تو پوری رقم دو حصوں میں غیر سرکاری عاقلہ اور حکومت پر تقسیم کی جاسکتی ہے۔

گڑھوں اور شکستگی کو فوراً رفع کرنا، کسی بھی خلل انداز چیز کے راستے میں ہونے کی صورت میں ۲ فرلانگ پہلے سے انتباہی بورڈ لگانا، ٹریفک کے نشانات نصب کرنا، جابجا رفتاروں کا تعین کرنا نہایت ضروری ہے اور متحرک گاڑیوں سے ان کی چیکنگ کی جائے

۲۔ لائسنس صرف ان لوگوں کو دیے جائیں جو باقاعدہ منظور شدہ رجسٹرڈ ڈرائیونگ کے ادارے سے ضابطے کا ڈپلومہ لے کر نکلیں گے۔ اور لائسنس دینے والی اتھارٹی ہر ماہ یا ہر سہ ماہی کو تاریخ مقرر کر کے ایک بورڈ ٹسٹ لینے کے لیے مقرر کرے جس میں ایک رکن پولیس کا افسر، ایک بلدیاتی کونسلر اور ایک وفاقی یا صوبائی رکن اسمبلی ہو۔ ان کے متفقہ فیصلے پر لائسنس جاری ہو۔

۳۔ ترقی یافتہ ملکوں کے معیار سے کم سہی، مگر شہروں اور بیرون شہر کی سڑکوں پر پولیس کی گاڑیاں نگرانی کے لیے گشت کریں۔ اور موقع پر جرمانہ کریں جو ہر غلطی کے لیے بطور ضابطہ مقرر ہو۔ اور سلپ بک یا ٹکٹ بک پر درج ہو جائے۔

۴۔ بہت پرانی (مثلاً دس سال جن پر گزر چکے ہوں) یا ڈیزل کا دھواں چھوڑنے والی گاڑیاں سڑکوں پر لانے کی قطعی ممانعت کر دی جائے اور اگر کوئی خلاف ورزی کرے تو جرمانے کیے جائیں۔

۵۔ اوور لوڈنگ کو شدید ترین جرم قرار دیا جائے اور اس سلسلہ میں بھی چیکنگ کا متحرک انتظام گاڑیوں کو پکڑے اور ان پر فی زائد سواری بھاری جرمانہ کرے۔ نیز جو لوگ پائیدانوں پر کھڑے یا چھتوں پر کھڑے ہوئے یا لٹکے ہوئے یا سیڑھیوں پر لٹکے ہوئے ملیں، ان پر انفرادی جرمانے کیے جائیں۔ چاہے ان کی مقدار ۵، ۱۰ روپے ہی ہو۔

اس قسم کے اہم معاملات جن کی وسعت زیادہ ہو (یعنی بہت سے مجرموں کا معاملہ ہو اور خطرہ ہو کہ وہ مقابلہ کریں گے یا بھاگ نکلیں گے ان کے لیے یا تو پولیس ٹیم بڑی تعداد میں نکلے یا پھر کسی اگلے بڑے پولیس اسٹیشن کو اطلاع کر کے مزید پولیس چند میل آگے سڑک پر منگوانے کا انتظام کیا جائے۔

۶۔ اگر گاڑیاں باہم دگر ریس کریں اور آگے نکلنے کی کوشش کریں تو ہر دیکھنے والے کا فرض ہے کہ خود مسافروں کو بھی کہ وہ گاڑی سے اترنے کے بعد اس کا نمبر کسی ٹریفک والے کو درج کرا کے شکایت لکھا دیں۔ نگران پولیس گاڑی اگر خود موقع پر پہنچ جائے تو وہ دونوں پر بھاری جرمانے کرے یا چالان کرا دے یا اگلے کسی قریبی پولیس اسٹیشن کو بذریعہ ٹیلی فون مطلع کر دے۔

۷۔ یہ قاعدہ بنا دیا جائے کہ خاص خاص مقامات جو شہروں میں سڑکیں پار کرنے کے لیے مقرر کیے جائیں۔ وہاں اگر لوگ گذرنے کے لیے کھڑے ہوں تو لازم ہے کہ گاڑیاں نشاناتِ مقررہ پر رک جائیں اور لوگوں کے گذر جانے کے بعد چلیں۔

حفاظتی تدابیر میں اضافہ

استعمال شدہ گاڑیوں کی ڈرائیونگ سیٹ پر بیٹھنے سے پہلے ہر ڈرائیور کو ان تمام پارٹس کا جائزہ لینا چاہیے، جن کی خرابی کسی حادثے کا باعث بن کر مسافروں کے لیے باعث پریشانی اور کسی پیدل یا سائیکل سوار یا موٹر سائیکلسٹ کے لیے یا غیر مشینی گاڑیوں کے لیے نقصان دہ ہو سکتی ہے۔

اس کے لیے باقاعدہ فارم پر ہر ڈرائیور دستخط کر کے سٹیرنگ سنبھالے کہ میں نے فلاں فلاں چیزیں چیک کر لی ہیں۔ فارم بنا کر ایسے ضروری پارٹس کا اندراج کیا جائے۔

خاص طور پر بریکیں ایسی ہونی چاہئیں کہ اگر کسی خطرناک صورت میں گاڑی کو یکایک روکنا پڑے تو بریکیں پہیوں کو فوراً کس لیں۔

نوٹ: قانونِ شریعت کی برکت دیکھیے کہ اعلان ہوتے ہی حادثات کی تعداد بہت کم ہو گئی ہے۔ اور رفتاروں پر کنٹرول ہونے لگا ہے۔ پہلے تو گویا کوئی احساسِ ذمہ داری تھا ہی نہیں۔