हिट-एंड-रन कानून से संबंधित चिंताएँ

प्रिलिम्स के लिये:

भारतीय न्याय संहिता 2023, भारतीय दंड संहिता, 1860, राष्ट्रीय अपराध रिकॉर्ड ब्यूरो

मेन्स के लिये:

भारतीय न्याय संहिता 2023, आपराधिक न्याय प्रणाली से संबंधित सरकारी पहल, नीतियों की रूपरेखा और कार्यान्वयन से उत्पन्न होने वाले मुद्दे

स्रोत: द हिंदू

चर्चा में क्यों?

महाराष्ट्र, छत्तीसगढ़, पश्चिम बंगाल तथा पंजाब जैसे राज्यों में ट्रांसपोर्टरों तथा वाणिज्यिक ड्राइवरों के हालिया विरोध प्रदर्शन ने भारतीय न्याय संहिता, 2023 (BNS) **की विवादास्पद धारा 106 (2)** पर प्रकाश डाला है।

- यह धारा जो **हिट-एंड-रन की घटनाओं के लिये गंभीर दंड** का प्रावधान करती है, वाहनचालकों के बीच असंतोष का केंद्र बिंदु बन गई है।
- सरकार द्वारा यह आश्वासन दिया गया कि वह हिट-एंड-रन के विरुद्ध विवादास्पद कानून **क्रियान्वित करने से पूर्व हितधारकों से परामर्श करेगी** जिससे पूरे देश के ट्रक ड्राइवरों ने हड़ताल समाप्त कर दी है।

हिट-एंड-रन कानून क्या है?

- **उपबंध:**
  - हिट-एंड-रन उपबंध **भारतीय न्याय संहिता (BNS)** का हिस्सा है जिसका उद्देश्य औपनिवेशिक युग के भारतीय दंड संहिता, 1860 को प्रतिस्थापित करना है।
    - BNS, 2023 की धारा 106 (2) में **दुर्घटना स्थल से भागने** तथा किसी पुलिस अधिकारी अथवा मजिस्ट्रेट को घटना की रिपोर्ट करने में विफल रहने **पर 10 वर्ष तक की कारावास तथा जुर्माने का प्रावधान** है।
    - हालाँकि यदि ड्राइवर दुर्घटना के तुरंत बाद घटना की रिपोर्ट करता है तो उन पर धारा 106(2) के स्थान पर धारा 106(1) के तहत आरोप सिद्ध किया जाएगा। **धारा 106(1) में** गैर-इरादतन हत्या की श्रेणी में नहीं आने वाली मौत (लापरवाही के कारण होने वाली मौत) के लिये **पाँच वर्ष तक की सज़ा का प्रावधान है** ।
- **आवश्यकता:**
  - यह नया कानून भारत में सड़क दुर्घटनाओं से संबंधित चिंताजनक आँकड़ों की पृष्ठभूमि में प्रस्तुत किया है।
    - वर्ष **2022 में भारत में 1.68 लाख से अधिक सड़क दुर्घटना मौतें** दर्ज की गईं अर्थात् प्रतिदिन औसतन 462 मौतें हुई।
    - भारत में **सड़क दुर्घटनाओं में 12% की वृद्धि** तथा मृत्यु दर में 9.4% की वृद्धि देखी गई जबकि वैश्विक सड़क दुर्घटना में होने वाली मौतों में 5% की कमी आई।
      - भारत में सड़क दुर्घटनाओं के कारण प्रति घंटे औसतन 19 मौतें होती हैं जिसके अनुसार लगभग प्रत्येक साढ़े तीन मिनट में एक मौत होती है।
    - आधे से अधिक सड़क पर मौतें राष्ट्रीय और राज्य राजमार्गों पर हुईं, जो कुल सड़क नेटवर्क का 5% से भी कम है।
    - **भारत, दुनिया के केवल 1% वाहनों के साथ** , दुर्घटना-संबंधी मौतों में लगभग 10% का योगदान देता है और सड़क दुर्घटनाओं के कारण अपने **सकल घरेलू उत्पाद का 5-7%** वार्षिक आर्थिक नुकसान झेलता है।
- **विधि के अंतर्निहित सिद्धांत:**
  - राष्ट्रीय अपराध रिकॉर्ड ब्यूरो ने वर्ष 2022 में **47,806 हिट एंड रन की घटनाएँ** दर्ज कीं, जिसके परिणामस्वरूप 50,815 लोगों की मौत हो गई।
    - **पुलिस या मज़िस्ट्रेट को सड़क दुर्घटनाओं की रिपोर्ट करना अपराधियों का कानूनी कर्त्तव्य है** और **इस कर्त्तव्य की चूक को आपराधिक बनाने के प्रावधान** हैं।
  - **हिट-एंड-रन कानून की धारा 106 (2) का अंतर्निहित तेज़ गति और लापरवाही से गाड़ी चलाने को रोकना** तथा उन लोगों को दंडित

करना है जो पीड़ितों की सूचना दिये बिना या उनकी मदद किये बिना घटनास्थल से भाग जाते हैं।

- यह कानून अपराधी पर पीड़ित के प्रति **नैतिक ज़िम्मेदारी** लागू करने की विधायी मंशा को दर्शाता है।
    - **मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 134** जैसे मौजूदा कानूनों के साथ समानताएँ दर्शाते हुए, दुर्घटनाओं के बाद ड्राइवरों से त्वरित और ज़िम्मेदार प्रतिक्रिया सुनिश्चित करने के लिये सरकार की प्रतिबद्धता पर प्रकाश डाला गया है।
        - मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 134 के तहत **वाहन के चालक को घायल व्यक्ति के लिये चिकित्सा देखभाल सुनिश्चित करने** के लिये सभी उचित कदम उठाने की आवश्यकता होती है, **जब तक कि भीड़ के गुस्से या उसके नियंत्रण से परे किसी अन्य कारण से यह संभव न हो।**

प्रदर्शनकारियों की चिंताएँ क्या हैं?

- **BNS, 2023 की धारा 106 (2):**
    - ट्रांसपोर्टर और वाणिज्यिक चालक **BNS, 2023 की धारा 106 (2) को वापस लेने** या **संशोधन** की मांग कर रहे हैं।
    - प्रदर्शनकारियों का तर्क है कि 10 साल की कैद और 7 लाख रुपए ज़ुर्माने सहित निर्धारित दोनों दंड अत्यधिक गंभीर हैं।
    - व्यापक रूप से प्रसारित यह विचार कि **BNS की धारा 106 (2) दुर्घटना स्थल से भागने** और पुलिस अधिकारी/मजिस्ट्रेट को घटना की रिपोर्ट करने में विफल रहने पर **10 साल तक की कैद तथा 7 लाख रुपए के ज़ुर्माने का प्रावधान करती है,** पूरी तरह से गलत है।
        - हालाँकि इस धारा में अधिकतम 10 साल की सज़ा और ज़ुर्माने की चर्चा है, **लेकिन BNS में 7 लाख रुपए के ज़ुर्माने के बारे में कोई वास्तविक उल्लेख नहीं** है।

नोट:

- **मोटर वाहन (संशोधन) अधिनियम, 2019** की धारा 161 के तहत हिट एंड रन में पीड़ित की मृत्यु होने पर 2,00,000 रुपए के मुआवज़े का प्रावधान किया गया है।
    - मृत्यु पर मुआवज़ा 2 लाख रुपए और गंभीर चोट पर 50,000 रुपए है। BNS की धारा 106 (2) के विपरीत, इस मामले में मुआवज़ा ड्राइवरों से वसूल नहीं किया जा सकता है।

- **चुनौतीपूर्ण स्थितियाँ:**
    - उनका तर्क है कि ज़ुर्माना अत्यधिक है और ड्राइवरों की चुनौतीपूर्ण कार्य स्थितियों, जैसे लंबे समय तक ड्राइविंग तथा कठिन सड़कों पर विचार करने में विफल रहता है।
    - ट्रांसपोर्टरों का यह भी तर्क है कि दुर्घटनाएँ ड्राइवर के नियंत्रण से परे कारकों के कारण हो सकती हैं, जैसे-**कोहरे के कारण खराब दृश्यता** और **दुर्घटना स्थलों पर सहायता के लिये रुकने पर ड्राइवरों के खिलाफ भीड़ की हिंसा का डर**।
        - दुर्घटनाओं के बाद हिंसा का डर ड्राइवरों के लिये निर्णय लेने की प्रक्रिया को और जटिल बना देता है।
- **अनुचित दोष माना गया:**
    - ड्राइवरों का तर्क है कि वास्तविक **परिस्थितियों के बावजूद, दुर्घटनाओं के लिये अक्सर उन्हें गलत** तरीके से दोषी ठहराया जाता है।
    - कानून का दंडात्मक दृष्टिकोण अनुचित धारणा को बढ़ा सकता है और परिवहन उद्योग पर नकारात्मक प्रभाव डाल सकता है।
- **अधिकारियों द्वारा संभावित दुरुपयोग:**
    - उन्हें चिंता है कि **कानून प्रवर्तन एजेंसियों द्वारा कानून का दुरुपयोग किया** जा सकता है और कठोर दंड से समग्र रूप से परिवहन उद्योग को नुकसान हो सकता है।
- **अनुचित व्यवहार और सीमित वर्गीकरण:**
    - वर्तमान कानून ट्रक चालकों और व्यक्तिगत वाहन चालकों पर लगाए गए दंड की **निष्पक्षता के बारे में चिंता पैदा** करता है।
        - उदाहरण के लिये जल्दबाज़ी या लापरवाही से काम करने की स्थिति में **डॉक्टरों के लिये BNS की धारा 106 (1) के तहत एक अपवाद बनाया** गया है, जहाँ ज़ुर्माने के साथ दो वर्ष तक की सज़ा होगी।
    - यह सीमित वर्गीकरण समस्याग्रस्त है और **समानता के सिद्धांतों के विरुद्ध** है, क्योंकि अन्य क्षेत्रों में काम करने वाले विभिन्न प्रकार के लोगों के दायित्व को भी नियंत्रित करने की आवश्यकता है।
- **विभेदीकरण का अभाव:**
    - धारा 106(2) में **तेज़ गति और लापरवाही से गाड़ी चलाने** के बीच अंतर का अभाव है, जो दायित्व के विभिन्न स्तरों के साथ दो अलग-अलग प्रकार के अपराध हैं।
        - उनका यह भी तर्क है कि इस **अनुभाग में लापरवाह कृत्यों में योगदान देने वाले कारकों पर विचार नहीं किया गया** है, जैसे कि यात्रियों का व्यवहार, सड़क की स्थिति, सड़क पर रोशनी की व्यवस्था और अन्य समान कारक, जो चालक की ज़िम्मेदारी को प्रभावित कर सकते हैं।
    - सभी स्थितियों में एक खंड लागू करने से विभिन्न परिस्थितियों में **ड्राइवरों पर अनुचित पूर्वाग्रह** हो सकता है।

आगे की राह

- चिंताओं को दूर करने और विविध दृष्टिकोण जुटाने के लिये **हितधारकों,** विशेष रूप से ड्राइवरों व परिवहन संघों के साथ **व्यापक परामर्श शुरू किया जाना** चाहिये।
    - आपातकालीन **अनुक्रिया के लिये एक स्पष्ट और मानकीकृत प्रोटोकॉल स्थापित** की जानी चाहिये, जिसमें संभावित हिंसा के लिये **ड्राइवरों को उजागर किये बिना शीघ्र रिपोर्टिंग के महत्त्व पर ज़ोर** दिया जाए।

- **BNS** की धारा 106 (2) के तहत मौजूदा हिट-एंड-रन कानून दुर्घटनाओं के विभिन्न प्रकारों और परिणामों के बीच **अंतर/विभेद नहीं करता** है।
    - कानून को देनदारियों के आधार पर विभिन्न पैमानों में **वर्गीकृत** किया जाना चाहिये, जैसे– मृत्यु, गंभीर चोट, साधारण चोट या छोटी चोटें तथा इसके लिये **दंड अपराध के अनुरूप** होनी चाहिये।
- कानून को रिपोर्टिंग प्रक्रिया और ड्राइवरों के लिये अपनी बेगुनाही या अपराध को कम करने वाले कारकों को साबित करने के लिये आवश्यक सबूतों को भी स्पष्ट करना चाहिये।
- सड़क दुर्घटनाओं में **मामूली चोट आने को आपराधिक कृत्यों के बराबर नहीं माना जाना चाहिये** बल्कि सामुदायिक सेवा, ड्राइविंग लाइसेंस रद्द करना या अनिवार्य ड्राइविंग दोबारा परीक्षण जैसे **वैकल्पिक उपाय लागू** करने चाहिये।
- दुर्घटनाओं को कम करने और हिट-एंड-रन घटनाओं की संभावना को कम करने के लिये बेहतर सड़क बुनियादी ढाँचे, दृश्यता उपायों तथा सुरक्षा सुविधाओं में निवेश किया जाना चाहिये।
- प्रभावी हिट-एंड-रन कानून के साथ अन्य देशों के सफल मॉडल और सर्वोत्तम प्रथाओं का अध्ययन कर उन्हें भारतीय संदर्भ में अपनाने की आवश्यकता है।

विधिक अंतर्दृष्टि: **https://www.drishtijudiciary.com/hin/editorial/Hit-and-Run-Law**

PDF Refernece URL: https://www.drishtiias.com/hindi/printpdf/concerns-over-hit-and-run-law