

हटि-एंड-रन कानून से संबंधित चर्चाएँ

प्रलिस 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 हट्टि](#)

चर्चा में क्यों?

महाराष्ट्र, छत्तीसगढ़, पश्चिम बंगाल तथा पंजाब जैसे राज्यों में ट्रांसपोर्टों तथा वाणिज्यिक ड्राइवर्स के हालिया वरिध प्रदर्शन [भारतीय न्याय संहिता, 2023 \(BNS\)](#) की वविदास्पद धारा 106 (2) पर प्रकाश डाला है।

- यह धारा जो **हटि-एंड-रन की घटनाओं के लिये गंभीर दंड** का प्रावधान करती है, वाहनचालकों के बीच असंतोष का केंद्र बढि बन गई है।
- सरकार द्वारा यह आश्वासन दिया गया कि वह हटि-एंड-रन के वरिध वविदास्पद कानून **क्रियान्वति करने से पूर्व हतिधारकों से परामर्श करेगी** जिससे पूरे देश के ट्रक ड्राइवर्स ने हड़ताल समाप्त कर दी है।

हटि-एंड-रन कानून क्या है?

उपबंध:

- हटि-एंड-रन उपबंध **भारतीय न्याय संहिता (BNS)** का हिस्सा है जिसका उद्देश्य औपनिवेशिक युग के [भारतीय दंड संहिता, 1860](#) को प्रतिसिथापित करना है।
 - BNS, 2023 की धारा 106 (2) में **दुर्घटना स्थल से भागने** तथा किसी पुलिस अधिकारी अथवा मजसि्ट्रेट को घटना की रिपोर्ट करने में वफिल 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 चर्चाजनक आँकड़ों की पृष्ठभूमि में प्रस्तुत किया है।
 - वर्ष **2022** में भारत में **1.68 लाख से अधिक सड़क दुर्घटना मौतें** दर्ज की गई अर्थात् प्रतिदिन औसतन 462 मौतें हुईं।
 - 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 प्रतिघंटे 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।

वधि के अंतरनिहित सिद्धांत:

- [राष्ट्रीय अपराध रिकॉर्ड ब्यूरो](#) ने वर्ष 2022 में **47,806 हटि एंड रन की घटनाएँ** दर्ज की, जिसके परिणामस्वरूप 50,815 लोगों की मौत हो गई।
 - पुलिस या मजसि्ट्रेट को सड़क दुर्घटनाओं की रिपोर्ट करना अपराधियों का कानूनी कर्तव्य है और इस कर्तव्य की चूक को आपराधिक बनाने के प्रावधान हैं।
- हटि-एंड-रन कानून की धारा 106 (2) का अंतरनिहित 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 वधायी मंशा को दर्शाता है।
 - मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 134 जैसे मौजूदा कानूनों के साथ समानताएँ दर्शाते हुए, दुर्घटनाओं के बाद ड्राइवर्स से त्वरित और ज़िम्मेदार प्रतिक्रिया सुनिश्चित करने के लिये सरकार की प्रतियोगिता पर प्रकाश डाला गया है।
 - मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 134 के तहत वाहन के चालक को घायल व्यक्तियों के लिये चिकित्सा देखभाल सुनिश्चित करने के लिये सभी उचित कदम उठाने की आवश्यकता होती है, जब तक कि भीड़ के गुस्से या उसके नयित्रण से परे किसी अन्य कारण से यह संभव न हो।

प्रदर्शनकारियों की चिताएँ क्या हैं?

- BNS, 2023 की धारा 106 (2):**
 - ट्रांसपोर्ट 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 जुर्माने सहित निर्धारित दोनों दंड अत्यधिक गंभीर हैं।
 - व्यापक रूप से प्रसारित यह वचन कि BNS की धारा 106 (2) दुर्घटना स्थल से भागने और पुलिस अधिकारी/मजिस्ट्रेट को घटना की रिपोर्ट करने में वफ़िल रहने पर 10 साल तक की कैद तथा 7 लाख रुपए के जुर्माने का प्रावधान करती है, पूरी तरह से गलत है।
 - हालाँकि इस धारा में अधिकतम 10 साल की सज़ा और जुर्माने की चर्चा है, लेकिन BNS में 7 लाख रुपए के जुर्माने के बारे में कोई वास्तविक उल्लेख नहीं है।

नोट:

- मोटर वाहन (संशोधन) अधिनियम, 2019** की धारा 161 के तहत हटि 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 ड्राइवर्स से वसूल नहीं किया जा सकता है।
- चुनौतीपूर्ण स्थितियाँ:**
 - उनका तर्क है कि जुर्माना अत्यधिक है और ड्राइवर्स की चुनौतीपूर्ण कार्य स्थितियों, जैसे लंबे समय तक ड्राइविंग तथा कठिन सड़कों पर वचन करने में वफ़िल रहता है।
 - ट्रांसपोर्टों का यह भी तर्क है कि दुर्घटनाएँ ड्राइवर के नयित्रण से परे कारकों के कारण हो सकती हैं, जैसे-कोहरे के कारण खराब दृश्यता और दुर्घटना स्थलों पर सहायता के लिये रुकने पर ड्राइवर्स के खिलाफ भीड़ की हिसा का डर।
 - दुर्घटनाओं के बाद हिसा का डर ड्राइवर्स के लिये नयित्रण लेने की प्रक्रिया को और जटिल बना देता है।
- अनुचित दोष माना गया:**
 - ड्राइवर्स 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 सीमति वर्गीकरण:**
 - वर्तमान कानून ट्रक चालकों और व्यक्तिगत वाहन चालकों पर लगाए गए दंड की न्यूनता के बारे में चिंता पैदा करता है।
 - उदाहरण के लिये जल्दबाज़ी या लापरवाही से काम करने की स्थिति में ड्राइवर्स के लिये BNS की धारा 106 (1) के तहत एक अपवाद बनाया गया है, जहाँ जुर्माने के साथ दो वर्ष तक की सज़ा होगी।
 - यह सीमति 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 नयित्रण करने की आवश्यकता है।
- व्यभिचिकरण 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 वचन 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 ड्राइवर्स पर अनुचित पूर्वाग्रह हो सकता है।

आगे की राह

- चिंताओं को दूर करने और विविध दृष्टिकोण जुटाने के लिये हितधारकों, विशेष रूप से ड्राइवर्स 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 हिसा के लिये ड्राइवर्स को उजागर किये बिना शीघ्र रिपोर्टिंग के महत्त्व पर जोर दिया जाए।

- **BNS** की धारा 106 (2) के तहत मौजूदा हटि-एंड-रन कानून दुर्घटनाओं के वभिन्नि प्रकारों और परिणामों के बीच **अंतर/वभिद नहीं करता** है।
 - कानून को देनदारियों के आधार पर वभिन्नि 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 रपौरटगि प्रक्रिया और ड्राइवरों के लिये अपनी बेगुनाही या अपराध को कम करने वाले कारकों को साबति करने के लिये आवश्यक सबूतों को भी स्पष्ट करना चाहिये।
- सड़क दुर्घटनाओं में **मामूली चोट आने को आपराधकि कृत्यों के बराबर नहीं माना जाना चाहिये** बल्किसामुदायकि सेवा, ड्राइवगि लाइसेंस रद्द करना या अनविरय ड्राइवगि दोबारा परीक्षण जैसे **वैकल्पकि उपाय लागू** करने चाहिये।
- दुर्घटनाओं को कम करने और हटि-एंड-रन घटनाओं की संभावना को कम करने के लिये बेहतर सड़क बुनयादी ढाँचे, दृश्यता उपायों तथा सुरक्षा सुवधाओं में नविश किया जाना चाहिये।
- प्रभावी हटि-एंड-रन कानून के साथ अन्य देशों के सफल मॉडल और सर्वोत्तम प्रथाओं का अध्ययन कर उन्हें भारतीय संदर्भ में अपनाने की आवश्यकता है।

वधिकि अंतरदृष्टि: <https://www.drishtijudiciary.com/hin/editorial/Hit-and-Run-Law>

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

