

فضائی حادثے کی تحقیقات میں بھی ”تبدیلی“ آنی چاہئے

تحریر: سہیل احمد لون

حادثات روز اول سے انسان کے بہترین دوست رہے ہیں اور ارتقاء کے اس سفر میں یہ دوستی ہرگز رتی ہزاری کے ساتھ مضبوط ہوتی رہی ہے۔ حادثہ ہو جانا کوئی اہم بات نہیں لیکن حادثے کے ذمہ داران کا تعین نہ ہونا بہت بڑی غفلت اور بدترین جرم ہے اور ہم نے یہ جرم کتنی بار کیا ہے ہم اس کی گنتی تو دور کی بات تصور بھی نہیں کر سکتے۔ ہم نے اپنے ہوش اور بے ہوشی میں لاتعداد حادثات دیکھے اور سنے لیکن کسی کے مجرم کبھی بھی عوام کے سامنے نہیں آئے لیکن کراچی میں گرنے والے طیارے کے ملزمان کا جرم چونکہ ”ریاست مدینہ“ کی حدود میں ہوا ہے سو یہ ممکن نہیں کہ اس کے ملزمان عوام کے سامنے پیش نہ ہوں۔ جس عمرن خان نے جہانگیر ترین سمیت چینی اور آٹا مافیا کے تمام ملزمان عوام کے سامنے برہنہ کر دیئے ہیں مجھے اس سے برپورا امید ہے کہ کراچی حادثے کے مجرمان کو بھی عوام کے سامنے لازمی لایا جائے گا۔ آج کل پنجاب میں گندم کے ذخیرہ اندوزوں کی جس طرح گرفتاریاں اور گندم کی برآمدگیاں ہو رہی ہے میں وزیراعظم پاکستان سے گزارش کرتا ہوں کہ اس کی تحقیقات کیلئے بھی عبدالعلیم خان کو تحقیقاتی کمیشن کا چیئرمین بنا دیا جائے تو اصل ملزم چند دنوں بعد قوم کے سامنے ہوں گے۔ فضائی حادثے میں صرف جہاز ہی ٹوٹ کر پاش پاش نہیں ہوتا بلکہ بہت سی قسمیں اور وعدے بھی ٹوٹ جاتے ہیں۔ ایسے المناک سانحے میں سب سے تکلیف دہ بات یہ ہوتی ہے کہ کچھڑنے والے اپنی یادوں کے سہارے بہت سے چاہنے والوں کو ”آخری دیدار“ کی تشنگی کا دکھ بھی دے کر تنہا چھوڑ جاتے ہیں۔ جہاز کے کریش ہونے کی خبر سے پل بھر میں کئی گھر ماتم کدہ بن جاتے ہیں، جہاز ملے کا ایک ڈھیر بن جاتا ہے جس میں لقمہء اجل بننے والوں کے آخری نشاںوں کی تلاش شروع ہو جاتی ہے۔ ایک طرف تو جہاز کے ٹکڑے جل رہے ہوتے ہیں تو دوسری طرف بہت سے لوگوں کے گھروں کے چراغ گل ہو رہے ہوتے ہیں، جائے حادثہ پر جہاز کا ملبہ اور انسانی اعضاء بکھرنے سے جہاں نا جانے کتنے لوگوں کے خواب بکھر جاتے ہیں، وہیں سے اٹھنے والا دھواں اپنے ساتھ نا جانے کتنے دلوں کے ارمان بھی لے اڑتا ہے، فرق صرف اتنا ہے کہ دل چپ چاپ جلتا ہے جس سے نہ کوئی شعلہ نکلتا ہے اور نہ ہی دھواں، چند انسانوں کا خون ہی خاک میں ملنے سے نا جانے کتنے لوگوں کے جذبات اور احساسات خاک میں مل جاتے ہیں، اپنے پیاروں کو ایئر پورٹ تک چھوڑنے والے شاید ابھی تک گھر بھی نہ پہنچے ہوں، دوسری جانب ان کے استقبال کے لیے آنے والے ہاتھوں میں پھولوں کے ہار لیے انتظار کر رہے ہوں..... مگر جب ان کو یہ پتہ چلے کہ جہاز فضائی حادثے کا شکار ہو گیا ہے تو ان پر کیا گزرتی ہے؟ گلے میں ڈالنے کے لیے پھولوں کے ہار..... قبر پر ڈالنے کا کرب کیسا اذیت ناک ہوتا ہے یہ وہی جان سکتا ہے جو اس عمل سے گزرے.....!

حادثات کی تو یہ حالت ہے کہ جہاز کی ایجاد ہونے کے عمل کے دوران تجرباتی پرواز کے دوران اس کا ایک موجد بھی جان بحق ہو چکا ہے۔ پاکستان کی عمر تقریباً 73 برس ہو چکی ہے جس میں فضائی حادثات کی نصف سنخری مکمل کرنے کا بد صورت ترین اعزاز بھی ہمیں حاصل ہے۔ اس میں قومی ایئر لائن (PIA)، حساس اداروں کے علاوہ نجی ایئر لائنز کے جہازوں کو مختلف نوعیت کے حادثات پیش آ چکے ہیں۔ جن

میں جانی نقصان کے لحاظ سے قومی ایئر لائن اور مالی نقصان کے لحاظ سے حساس ادارے ”فضائی حادثات“ میں سرفہرست ہیں۔ ہمارے آرمی اور ایئر فورس کے سربراہان فضائی حادثوں کا شکار بن چکے ہیں۔ اس کے علاوہ لیاقت علی خان کے قتل کی تحقیقات کرنے والا آفیسر بھی کیس کی فائل سمیت فضائی حادثے کا شکار ہوا یا کروا دیا گیا۔

22 مئی 2020ء کو پی آئی اے کا بد قسمت طیارہ لاہور سے کراچی آتے ہوئے لینڈنگ کے دوران انجن فیل اور لینڈنگ گیسٹرنہ کھلنے کی وجہ سے ملیر کینٹ کے پاس گر کر تباہ ہو گیا جس میں 85 مسافر اور جہاز کے عملے کے 12 افراد سمیت زمیں بوس ہو گئے۔ حسب معمول اس حادثے کی بھی تحقیقات کا حکم صادر کر دیا گیا ہے اور حسب روایت اس کا بھی کوئی نتیجہ آنے کی توقع نہیں۔

مسافر اور کسی فائبر طیارے کے حادثے میں ایک خاص فرق یہ ہے کہ مسافر طیارے کا پکٹان 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 جائے (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 موت کی مشین (Dying Machine) کا روپ دھار لیتی ہے کیونکہ ہزاروں فٹ کی بلندی پر پرواز کرتے ہوئے اگر کوئی حادثہ پیش آ جائے تو اس میں کسی کی جان بچنا تو دور کی بات کسی انسان کی لاش بھی قابل شناخت نہیں رہتی۔ قومی ایئر لائن کے بد قسمت طیارے 8303 کے پائلٹ سجاد گل نے جب پیغام دیا کہ ہمارے انجن نا کارہ ہو چکے ہیں..... مے ڈے، مے ڈے یعنی ایوی ایشن کی دنیا میں سب سے لرزہ خیز الفاظ جس کے معنی موت پر دستخط کرنا تصور کیے جاتے ہیں۔ پائلٹ سجاد گل بہت بہادر تھے جنہوں نے موت کو سامنے دیکھ کر بھی پراعتقاد آواز میں آخری پیغام دیا۔ ان کا کیئریر تقریباً چوبیس برس پر محیط تھا جس میں ایئر بس A320 کے تقریباً پانچ ہزار گھنٹے شامل ہیں۔ اب تک کی ابتدائی تحقیقات اور رپورٹ ایسے سامنے لائی جا رہی ہے جس سے پائلٹ کو ذمہ دار قرار دے کر فائل بند کر دی جائے۔ اگر ایسا ہوا تو ایک شہید پائلٹ کے لواحقین تا حیات ایک کرب سے گزریں گے، جس بہادر سپوت پر ان کو فخر کرنا چاہئے اسی کے ناکردہ گناہ کو جرم بنا کر پیش کر دی جائے تو یقیناً معاشرے میں زندگی گزارنا بہت دشوار ہو جائے گا۔ جہاز کریش ہونے کے عمومی طور پر چار وجوہات ہوتی ہیں، اس سانحہ میں موسم یا تخریب کاری کے عنصر کو مانس کر دیتے ہیں۔ انسانی غلطی یا جہاز میں کوئی فنی یا تکنیکی خرابی ہی اس جہاز کے کریش کی وجہ بنی۔ چند ایک ایسی باتیں ہیں جو Behind the Scence ہیں مگر ان کو منظر عام پر نہیں لایا جا رہا۔ اگر ان پہلوؤں پر بھی تحقیق اور تفتیش کی جائے تو جہاز کریش ہونے کے ذمہ دار ان تک پہنچنے میں

آسانی ہو سکتی ہے۔ جناح ایئر پورٹ ایک بین الاقوامی ایئر پورٹ ہے جو دنیا کے سول ایوایشن اور سیٹلائٹ کے بنائے ہوئے قانون ضوابط کے مطابق چلانے کا پابند ہے۔ اس کے مطابق ایئر پورٹ کے سیٹ اپ میں ایک ATC ایئر ٹریفک کنٹرول ٹاور ہوتا ہے جس کے علاوہ ان کی دو ٹیمیں ATC Mobile رن وے کے دونوں اطراف میں (Radio Telephony) RT کیمونیکیشن کے ساتھ اپنے شیڈے والے کمروں میں موجود ہوتی ہیں۔ جن کے فرائض میں یہ چیز شامل ہوتی ہے کہ وہ Physically جہاز کو لینڈنگ اپروچ کرتے ہوئے مانیٹر کریں، جہاز کے لینڈنگ گیر کھلے ہیں یا نہیں یہ چیز چیک کرنا سب سے اہم ہوتی ہے، اس کے علاوہ رن وے پر کسی قسم کی کوئی غیر معمولی حرکت یا چیز ہو تو اس کا بھی خیال رکھتے ہیں۔ یہ ATC ٹاور کو معاونت کر رہے ہوتے ہیں۔ جب بد قسمت طیارے نے لینڈنگ کے لیے اپروچ کیا تو اس کے لینڈنگ گیر نہیں کھلے تھے تو اس صورت میں قوانین کے مطابق ATC Mobile والے الارم جزیٹ کرنا تھا جس کے رسپانس میں ایئر ٹریفک کنٹرول ٹاور سے فوری پائلٹ کو کال جانی تھی کہ تمہارے جہاز کے لینڈنگ گیر نہیں کھلے Go up اور دوبارہ آؤ۔ جہاں تک پائلٹ کا تعلق ہے تو اس کی آنکھیں Panel پر لگے انسٹرومنٹس ہوتی ہیں، یہ ہو سکتا ہے کہ پائلٹ کو کاک پٹ میں انسٹرومنٹ لینڈنگ گیر کھلے کا سگنل دے مگر practically وہ کھلے نہ ہوں، اگر پائلٹ کو پتہ ہو کہ لینڈنگ گیر نہیں کھلے تو وہ کبھی لینڈنگ کرنے کی کوشش نہ کرتا۔ اس کیس میں ابھی تک اس بارے میں کوئی بات سامنے نہیں لائی جا رہی کہ پائلٹ کو یہ کیوں نہیں بتایا گیا تھا کہ اس کے لینڈنگ گیر نہیں کھلے؟ ATC Mobile کا role کیوں نظر انداز کیا جا رہا ہے؟ پائلٹ نے جب بند لینڈنگ گیر سے رن وے کوچ کیا تو جہاز کی باڈی رن وے سے رگڑ کھا گئی، یہ ایک Physical event ہے کنٹرول ٹاور سے سارارن وے بڑا واضح نظر آتا ہے جب جہاز رن وے سے رگڑ کھا واپس فضاء میں بلند ہو گیا تھا تو اس کے بعد رن وے پر کیا ایمر جنسی و حفاظتی اقدامات کیے گئے اس پر ATC نے فوری کیا رد عمل دیا؟ اصولی طور پر جہاز کے لیے سیکنڈری رن وے پر لینڈنگ کا فوری بندوبست کیا جاتا ہے، اس کے بعد اگر سیکنڈ attempt میں بھی جہاز کے لینڈنگ گیر نہیں کھلے تو سیکنڈری یا سٹینڈ بائے رن وے پر جہاز کو بلی لینڈنگ کرواتے ہیں جس کے لیے سیکنڈری رن وے پر ایک مخصوص فائر پروف فوم کا سپرے کیا جایا ہے جس سے جہاز belly landing کے دوران بلی کی کم سے کم رگڑ لگے اور اگر آگ پیدا نہ ہو اگر آگ پیدا ہو بھی جائے تو فوری ختم ہو جائے۔ اس procedure کے لیے فائر بریگیڈ، ایبولینس اور ایمر جنسی کو ڈیل کرنے والا دیگر عملہ ہائی الرٹ اس جگہ پر پہلے سے موجود ہوتا ہے۔ اس سانحہ میں سول ایوایشن کا کردار اب تک نظر نہیں آ رہا، صرف یہی لگ رہا ہے کہ پائلٹ اکیلا ہی اپنے survival کی جنگ لڑ رہا تھا۔ جہاز کے لینڈنگ اپروچ کرنے سے لیکر کریش ہونے تک..... سول ایوایشن اتھارٹی نے کیا کردار ادا کیا؟ پائلٹ کو کس حد تک Assist کیا گیا خصوصاً جب جہاز رن وے سے رگڑ کھا کر دوبارہ فضاء میں چلا گیا تو اس دوران کیا اقدامات کیے گئے؟ جب جہاز نے رن وے ٹچ کیا تو ATC کے علم میں یہ بات آئی تھی کہ جہاز کا کونسا حصہ رن وے سے رگڑ کھا گیا ہے؟ کیا ایسا تو نہیں کہ انجن ہی رگڑ کھا گئے ہوں اور انجن کا سٹرکچر خراب ہو گیا ہو، ایسی صورت میں تو فوری ہنگامی اقدام لیکر جہاز کو فوری بلی لینڈ کروانے کی ضرورت تھی کیونکہ اگر انجن کا سٹرکچر damage ہو جائے تو وہ malfunction کرنا شروع کر دیتا ہے۔ یہ بات بھی ابھی تک سامنے نہیں لائی گئی کہ سول ایوی ایشن اتھارٹی نے contingency

handling کے کیا measures لیے تھے؟ کیا ATC Mobile کی دونوں ٹیمیں رن وے کے اطراف پر اس وقت موجود تھیں؟ اگر وہاں ڈیوٹی پر موجود تھیں تو یہ مجرمانہ غفلت کیوں؟ کیا کسی نے لینڈنگ گیسر نہ کھلنے کا الارم بجایا اور ATC نے کوئی ایکشن لیا؟ فرض کریں اگر انجن رن وے پر گر کر اکھانے سے کریک نہیں ہوئے تو دونوں انجن بند یا فیل ہونے کی ممکنہ وجہ Birds hit ہو سکتی ہے، کیونکہ جہاز بہت نیچی پرواز کر رہا تھا اور ایسے میں ایک ساتھ کافی پرندوں کا جہاز کے انجنوں سے ٹکرا جانا بھی انجن فیل ہونے کا موجب بن سکتا ہے، بین الاقوامی قوانین کے مطابق ایئر پورٹ کے مخصوص radius میں اس بات کو یقینی بنایا جاتا ہے کہ پرندے وغیرہ نہ آئیں۔ عمومی طور پر پرندے وہاں زیادہ آتے ہیں جہاں گند، کوڑا کچرا ہو، کراچی ویسے ہی کچرے میں خود کفیل ہے مگر ایئر پورٹ کے ارد گرد بھی اگر کچرا ہے جو پرندوں کی آماجگاہ بننے میں معاونت کرتا ہے تو اس کا ذمہ دار کون ہے؟ اس کے علاوہ جہاز کی فٹنس سب سے بڑا سوال ہے۔ کیا جہاز کی میینٹیننس (OEM) کے وضع کردہ اصولوں پر کی گئی؟ کیا جہاز کے پرزے مخصوص فلائنگ آوریورز کے بعد تبدیل کیے گئے؟ اگر کیے گئے تو کیا اسی معیار کے دوبارہ لگائے گئے؟ انجن سمیت کچھ پرزوں کو بھی مخصوص فلائنگ آوریورز کے بعد overhaul کیا جاتا ہے، اس بارے میں جہاز کار یکارڈ کیا کہتا ہے؟ کیا جہاز کے سپیر پارٹس کار یکارڈ چیک کیا گیا؟ کیا جہاز کے تمام سٹینڈ بائی سسٹم چیک کیے گئے؟ گراؤنڈ Crew اور ایئر Crew نے ٹیک آف سے پہلے کیا سب کچھ چیک کیا تھا؟ جہاز کا ہائیڈرالک کب آخری مرتبہ تبدیل کیا گیا؟ جہاز جب لینڈنگ کے لیے آیا تو Precision approach radar (PAR) کار یکارڈ کیا کہتا ہے؟ ایئر پورٹ پر دیگر Navigational aids کار یکارڈ کیا کہتا ہے؟ کیا پائلٹ نے لینڈنگ گیسر کھولنے کے لیے آٹومیٹک اور مینول دونوں سوئچ استعمال کیے؟ اس سارے واقعے کے دوران ATC اور Mobile ATC کی سی سی ٹی وی فوٹیج چیک کیں گئیں کہ اس دوران وہ کیا کر رہے تھے؟ کراچی پاکستان کا سب سے بڑا شہر ہے، اس کا ایئر پورٹ بھی بین الاقوامی ایوایشن سٹینڈرڈ اور SOPs کے مطابق ہے اب اس بات کی تحقیق ہونی چاہئے کیا ان SOPs کو follow کیا گیا تھا؟ کیا بلیک بکس کاراز بھی کھولا جائے گا؟ کیونکہ فلائنگ مشین میں دوران پرواز غلطی کی گنجائش نہیں ہوتی اس لیے کم از کم سول ایوی ایشن، جہاز کے کپتان، ایرو نائیکل 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۔ اس کیس میں بھی اس بات کی تحقیق ہونی چاہیے کہ سول ایوایشن اور ایئر نائیکل سٹاف جو کسی بھی طرح اس جہاز کے ساتھ تعلق رکھتا ہو اس کی اہلیت اور قابلیت بھی پرکھی جائے۔ اگر ان میں سے کوئی نا اہل پایا جائے تو اس کی نالائقی تخریب کاری کے زمرے میں آنی چاہیے کیونکہ اس کی وجہ سے 107 جانیں ہی نہیں گئیں بلکہ 107 خاندان کا مستقبل تباہ ہو گیا۔

لوگوں کو اتنا باشعور بنانا بھی ضروری ہے کہ اگر خدا نخواستہ کہیں جہاز کریش ہو جائے تو جائے حادثہ پر امدادی کارروائیوں میں رکاوٹ نہ بنیں۔ لواحقین یا ورثاء کے لیے ہر جانہ ادا کرنے اور قصور وار کو جرمانہ و سزا کرنے کی عادت ڈالنی ہوگی مگر اصل قصور وار ڈھونڈنے کے لیے روایتی تحقیقات کی بجائے حقیقی تحقیقات کا ہونا بنیادی شرط ہے اور ریاست مدینہ کے دعویداروں سے توقع کی جاتی ہے کہ اگر جہانگیر ترین

جیسا طاقتور ڈاکو سامنے آسکتا ہے تو پھر معمولی سرکاری ملازمین کی کیا اوقات رہ جاتی ہے۔

تحریر: سہیل احمد لون

سرٹن۔ سرے

sohailoun@gamil.com

25-05-2020