ए.

हुंडई मोटर इंडिया लिमिटेड बनाम.

शैलेंद्र भटनागर (2022 की सिविल अपील संख्या 3001) 20 अप्रैल, 2022

बी.

[वाइन सरन और अनिरुद्ध बोस**,** जे**.** जे**.]**

उपभोक्ता संरक्षण अधिनियम, 1986:धारा 14 (1)-वाहन की सुरक्षा विशेषताओं के संबंध में दोष-दंडात्मक क्षति का पुरस्कार-तथ्यों पर, दुर्घटना के समय कार में एयर बैग की गैर-तैनाती जिसके परिणामस्वरूप शिकायतकर्ता को चोटें आईं-नीचे दिए गए मंचों द्वारा मुआवजे का पुरस्कार-अपील पर अभिनिर्धारित किया गयाःनीचे दिए गए मंचों ने एयरबैग प्रणाली में दोष के संबंध में निर्माता के दायित्व को लागू करने के लिए रेस इप्सा लोकिटुर के सिद्धांत पर सही ढंग से भरोसा किया, टक्कर की प्रकृति को ध्यान में रखते हुए और यह विचार रखा कि विशेषज्ञ साक्ष्य की आवश्यकता नहीं थी-उन्होंने इस बात पर प्रकाश डाला कि वाहन के सामने वाले हिस्से को महत्वपूर्ण नुकसान हुआ था-आम तौर पर एक उपभोक्ता जब भी एयरबैग के साथ वाहन खरीदता है तो यह मान लेता है कि जब भी वाहन के सामने वाले हिस्से से टक्कर होती है तो उसी को तैनात किया जाएगा-एयरबैग की तैनाती से वाहन में यात्रा करने वालों को, विशेष रूप से सामने की सीट पर होने वाली चोटों को रोका जाना चाहिए था-उपभोक्ता गति और बल के आधार पर सिद्धांतों पर टक्कर के प्रभाव की गणना करने के लिए भौतिकी में विशेषज्ञ नहीं है-इस प्रकार।2(7),16.

सी.

डी.

ई.

एफ.

जी.

याचिका खारिज करते हुए न्यायालय ने कहा**,**

यह अभिनिर्धारित किया कि **-1.1** वाहन माल की बिक्री अधिनियम**, 1930** की धारा **2 (7)** के अर्थ के भीतर सामान हैं और वे अपनी योग्यता के रूप में निहित शर्तों को धारण करते हैं।वह एक वैधानिक जनादेश है और ए

एच.

वह अधिदेश उन वस्तुओं के संबंध में भी काम करता है, जिनके दोष उपभोक्ता संरक्षण अधिनियम, **1986** के तहत उपभोक्ता शिकायत में कार्यवाही का विषय है।शिकायत में यह दलील दी गई है कि प्रत्यर्थी ने निर्माता द्वारा पेश किए गए वाहन की सुरक्षा विशेषताओं पर भरोसा किया था।ऐसी स्थिति में, सीमा उस दिन से चलती है जिस दिन से किसी मामले में दोष सामने आता है।ऐसा कोई तरीका नहीं है जिसके द्वारा टक्कर होने से पहले सामान्य परिस्थितियों में दोष की प्रकृति की पहचान की जा सके।इस मामले में, वाहन की सुरक्षा सुविधा फिटनेस की गुणवत्ता से कम हो गई जैसा कि निर्माता द्वारा निहितार्थ द्वारा दर्शाया गया था। राष्ट्रीय आयोग का दृष्टिकोण मोटे तौर पर **1930** के अधिनियम की धारा **16** में शामिल सिद्धांत पर आधारित है। इस मामले में दोष को दुर्घटना की तारीख को ही सामने आया माना जाना चाहिए।**[**पैरा **7] [115-**एफ**-**एच**; 116-**ए**-**बी**]**

बी.

सी.

1.2 अनुबंध की गोपनीयता पर सवाल इस आधार पर उठाया गया था कि विक्रेता को एक पक्ष के रूप में शामिल नहीं किया गया था और अपीलार्थी और प्रत्यर्थी उपभोक्ता के बीच कोई अनुबंध नहीं था।इस मुद्दे को दोनों मंचों ने सही ही खारिज कर दिया था।**[**पैरा **8] [116-**एच**; 117-**ए**]**

डी.

1.3 बेचे गए उत्पाद में दोष के बारे में दोनों मंचों के निष्कर्ष हैं, इस मामले में एक वाहन है।इसे फ्रंट एयरबैग के साथ बेचा गया था और फ्रंटल डैमेज हुआ था।एयरबैग तैनात नहीं किए गए। दुर्घटना में प्रत्यर्थी को चोटें आईं।अपीलार्थी ने मालिक की नियमावली के विभिन्न भागों का उल्लेख करते हुए तर्क दिया कि टक्कर का प्रभाव संवेदक को सक्रिय करने के लिए पर्याप्त नहीं था, जिसके परिणामस्वरूप एयरबैग की तैनाती हुई होगी।राज्य आयोग ने टक्कर की प्रकृति को ध्यान में रखते हुए एयरबैग प्रणाली में दोष के संबंध में निर्माता के दायित्व को लागू करने के लिए रेस इप्सा लोकितुर के सिद्धांत पर भरोसा किया।राष्ट्रीय आयोग ने क्षतिग्रस्त वाहन की कुछ तस्वीरों का हवाला देते हुए इस निष्कर्ष की पुष्टि की, जिसमें सामने की ओर काफी नुकसान दिखाया गया था।ऐसी परिस्थितियों में, दोनों मंचों ने यह विचार रखा कि विषय मामले में विशेषज्ञ साक्ष्य की आवश्यकता नहीं है।दिए गए तथ्यों में इस तरह के दृष्टिकोण को अनुचित नहीं माना जा सकता है।**[**पैरा **9] [117-**बी**-**डी**]** ए

ई.

एफ.

जी.

एच.

109

हुंडई मोटर इंडिया लिमिटेड बनाम शैलेंद्र भटनागर ए

1.4 आम तौर पर एक उपभोक्ता एयरबैग वाला वाहन खरीदते समय यह मान लेगा कि जब भी वाहन के सामने वाले हिस्से **(**सामने वाले एयरबैग के संबंध में**)** से टक्कर होगी तो इसे तैनात किया जाएगा।दोनों मंचों ने अपने निर्णयों में इस तथ्य को उजागर किया है कि वाहन के सामने वाले हिस्से को काफी नुकसान पहुंचा है।एयरबैग की तैनाती से वाहन में यात्रा करने वालों को**,** विशेष रूप से सामने की सीट पर होने वाली चोटों को रोका जाना चाहिए था।एक उपभोक्ता का मतलब वेग और बल पर आधारित सिद्धांतों पर टकराव के प्रभाव की गणना करने वाला भौतिकी का विशेषज्ञ होना नहीं है।ऐसी परिस्थितियों में**,** वाहन में दोष होने के संबंध में दोनों मंचों के निष्कर्षों में कोई त्रुटि नहीं है।**[**पैरा **10] [117-**ई**-**जी**]**

बी.

सी.

1.5 यह एक ऐसा मामला है जहां **1986** का अधिनियम लागू था और उक्त क़ानून की धारा **14** उन राहतों को निर्धारित करती है जिन्हें प्रदान किया जा सकता है।कानून के अनुसार निर्देश दोषपूर्ण वस्तुओं के प्रतिस्थापन के साथ**-**साथ दंडात्मक नुकसान के लिए भी हो सकते हैं।अपीलार्थी ने यह भी कहा है कि जहां तक वाहन के प्रतिस्थापन का संबंध है**,** कोई ठोस निर्देश नहीं था और न ही कोई चर्चा हुई थी।आदेश का सक्रिय भाग इस हिसाब से एक कमी से ग्रस्त है**,** लेकिन यह घातक नहीं है।दिशाओं के समग्र पठन पर**,** यह पाया जाता है कि ऐसी दिशा बनाई गई थी।राज्य आयोग के आदेश में निर्माण दोष के कारण यदि कोई भ्रम पैदा होता है।इस मामले के तथ्यों में वाहन को बदलने का निर्देश उचित है।राज्य आयोग के आदेश के संबंध में वाहन के प्रतिस्थापन के निर्देश को गैर**-**स्थायी नहीं माना जाएगा।यह तथ्य कि उपभोक्ता ने बीमा राशि पर कार की मरम्मत कराई है**,** नुकसान की मात्रा को प्रभावित नहीं करेगा**,** जो इस मामले में आंशिक रूप से दंडात्मक प्रकृति का है।**[**पैरा **11] [117-**एच**; 118-**ए**-**सी**]**

डी.

ई.

एफ.

1.6 अपीलार्थी के खिलाफ दिए गए हर्जाने प्रत्यर्थी को हुए वास्तविक नुकसान से परे हो सकते हैं और मौद्रिक संदर्भ में उसे हुए वास्तविक नुकसान का प्रतिनिधित्व नहीं कर सकते हैं। लेकिन **1986** के अधिनियम की धारा **14** का प्रावधान दंडात्मक हर्जाना देने की अनुमति देता है।इस तरह के नुकसान को उस स्थिति में दिया जा सकता है जब दोष में उपभोक्ता को गंभीर चोट या बड़ा नुकसान होने की संभावना पाई जाती है**,** विशेष रूप से वाहन की सुरक्षा सुविधाओं के संबंध में।निर्माता को सख्त होना चाहिए।

जी.

एच.

और उत्तरार्द्ध के संबंध में पूर्ण दायित्व।दंडात्मक क्षति के रूप में मुआवजे का निवारक प्रभाव होना चाहिए।**[**पैरा **13] [118-**एफ-एच**; 119-**ए**]**

1.7 तत्काल मामले में**,** टक्कर का प्रभाव ऐसा था कि प्रत्यर्थी के लिए यह मान लेना उचित होता कि एयरबैग की तैनाती की गई होगी।माल का सुरक्षा विवरण अपेक्षित गुणवत्ता से कम था। मालिकों के मैनुअल की सामग्री में ऐसी कोई सामग्री नहीं होती है जिससे वाहन के मालिक को सचेत किया जा सके कि इस प्रकृति की टक्कर में**,** एयरबैग तैनात नहीं होंगे।प्रतिवादी**-**शिकायतकर्ता का खरीद निर्णय काफी हद तक वाहन की सुरक्षा विशेषताओं के प्रतिनिधित्व के आधार पर किया गया था।एक एयरबैग प्रणाली प्रदान करने में विफलता जो उचित विवेक के कार**-**खरीदार द्वारा समझे गए सुरक्षा मानकों को पूरा करेगी**,** दंडात्मक नुकसान के अधीन होनी चाहिए जिसका निवारक प्रभाव हो सकता है।और इस तरह के दंडात्मक नुकसान की गणना में**,** विनिर्माण उद्यम की क्षमता भी एक कारक होनी चाहिए।निर्माता को इस तरह के नुकसान के दावे से बचाने के लिए कोई विशिष्ट बहिष्करण खंड नहीं था।भले ही ऐसा कोई खंड हो**,** लेकिन इसकी वैधता कानूनी जांच के लिए खुली हो सकती है।**[**पैरा **14] [119-**डी-जी**] 1.8** यदि उपभोक्ता शिकायत में दी गई राहत अधिनियम की धारा **14** के उपखंड **(1)** में निहित किसी भी वैधानिक प्रावधान के अनुरूप है**,** तो इस तथ्य के बावजूद कि कुछ राहतों का विशेष रूप से दावा किया गया है या नहीं**,** निर्देश पारित करना मंच की शक्ति और अधिकार क्षेत्र के भीतर होगा**,** बशर्ते कि तथ्य ऐसी राहत देने के लिए आधार बनाते हैं।किसी भी स्थिति में**,** यह प्रभावी न्याय करने का दावा किए गए राहतों को ढालने के लिए उक्त मंच के अधिकार क्षेत्र के भीतर है**,** बशर्ते राहत अधिनियम की धारा **14 (1)** की शर्तों के भीतर आती है। प्रत्यर्थी को दी गई राहत वैधानिक ढांचे के भीतर आती है।राष्ट्रीय आयोग के निर्णय में हस्तक्षेप नहीं किया जाता है। आयोग का तर्क या हर्जाना देने के आदेश का कार्यात्मक भाग विकृत नहीं है।राज्य आयोग द्वारा अपीलार्थी के खिलाफ जारी किए गए और राष्ट्रीय आयोग द्वारा बरकरार रखे गए निर्देशों को आनुपातिकता का परीक्षण नहीं कहा जा सकता है।विषय**-**दोष ऐसी प्रकृति का पाया जाता है कि

दंडात्मक क्षति से संबंधित प्रावधानों को अपीलार्थी के खिलाफ आकर्षित किया जाना चाहिए। **[**पैरा **15] [119-**एच**; 120-**ए**-**डी**]** ए

बी.

सी.

डी.

ई.

एफ.

जी.

एच.

111

हुंडई मोटर इंडिया लिमिटेड बनाम शैलेंद्र भटनागर ए

नागप्पा बनाम गुरुदयाळ सिंह और अन्य **(2003) 2** एससीसी

274 :[2002] 4 पूरक।एस. सी. आर. 499; संगीता आर्य और

अन्य बनाम ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड और अन्य (2020) 5 एस. सी. सी. 327; जितेंद्र खिमशंकर त्रिवेदी और अन्य बनाम कसम दाउद कुंभार और अन्य

(2015) 4 एससीसी 237:[2015] 2 एससीआर 120; एम. सी मेहता

बी.

और एक अन्य बनाम भारत संघ और अन्य **(1987) 1**

एससीसी **395:[1987] 1** एस**.** सी**.** आर**. 819-**संदर्भित।संदर्भित निर्णय

[2002] 4 पूरक।एस**.** सी**.** आर**. 499** पैरा **12 (2020) 5** एस**.** सी**.** सी**. 327** पैरा **12 [2015] 2** एस**.** सी**.** आर**. 120** पैरा **12 [1987] 1** एस**.** सी**.** आर**. 819** पैरा **13** को संदर्भित

सी.

सिविल अपीलीय न्यायनिर्णयः2022 की सिविल अपील No.3001।

डी.

2020 की पहली अपील No.850 में राष्ट्रीय उपभोक्ता विवाद निवारण आयोग, नई दिल्ली के दिनांक 05.01.2021 के निर्णय और आदेश से।

हुज़ेफा अहमदी, वरिष्ठ अधिवक्ता, गौरांग कांत, सुश्री शिवानी खेर, चंदन कुमार, अधिवक्तागण अपीलार्थी के लिए।

ई.

सुश्री बीनू टम्टा, ध्रुव टम्टा, अधिवक्तागण प्रत्यर्थी के लिए।न्यायालय का निर्णय इसके द्वारा दिया गया था

अनिरुद्ध बोस, जे।

एफ.

1. छुट्टी दे दी गई।

2. अपीलार्थी वाहनों के निर्माता हैं और वर्तमान अपील प्रत्यर्थी द्वारा वाहन में दोष के संबंध में की गई शिकायत से उत्पन्न होती है, विशेष रूप से अपीलार्थी से उत्पन्न होने वाली इसकी सुरक्षा विशेषताओं के संबंध में, मॉडल क्रेटा 1.6 वी. टी. वी. टी. एस. एक्स. +।गाड़ी दो फ्रंट एयरबैग के साथ आई थी।वाहन की खरीद 21 अगस्त 2015 को की गई थी।यह 16 नवंबर 2017 को दिल्ली-पानीपत राजमार्ग पर एक दुर्घटना का शिकार हो गया, जिसके परिणामस्वरूप इसके आरएच फ्रंट पिलर, आरएच फ्रंट रूफ, साइड बॉडी पैनल, फ्रंट आरएच डोर पैनल और एलएच फ्रंट व्हील सस्पेंशन को काफी नुकसान पहुंचा।प्रारंभिक आर. एच. और एल. एच. का उपयोग संक्षिप्त के रूप में किया जाता प्रतीत होता है।

जी.

एच.

वाहन के दाहिने हाथ और बाएं हाथ के रूप।उस समय शिकायतकर्ता (यहाँ प्रत्यर्थी होने के नाते), उसकी माँ और बेटी वाहन में थे।टक्कर के समय वाहन के एयरबैग तैनात नहीं थे। शिकायतकर्ता को सिर, छाती के साथ-साथ दांतों में भी चोटें आईं।वह ऐसी चोटों के लिए दुर्घटना के समय एयरबैग की गैर-तैनाती को जिम्मेदार ठहराते हैं।अपीलार्थी ने स्वयं एक जाँच रिपोर्ट प्राप्त की जिसे एस. आर. एस. रिपोर्ट कहा गया है।उक्त एस. आर. एस. जांच रिपोर्ट की टिप्पणियाँ और निष्कर्ष, जैसा कि पेपरबुक के पृष्ठ 53 और 54 से प्रतीत होता है, इस प्रकार थेः-

बी.

“टिप्पणीः

• आर. एच. फ्रंट पिलर, आर. एच. साइड बॉडी पैनल और एल. एच. फ्रंट व्हील सस्पेंशन पर बड़े नुकसान के साथ वाहन पाया गया।

सी.

• आर. एच. फ्रंट पिलर, रूफ और फ्रंट आर. एच. डोर पैनल पर पाया जाने वाला सवारी और कोणीय प्रभाव।

• बाईं ओर बढ़ते समय ट्रक के खिलाफ खरोंच के कारण आर. एच. साइड पैनलों पर चराई क्षति पाई गई।

डी.

निष्कर्षोंः

• एस. आर. एस. सी. एम. में दुर्घटना की कोई जानकारी दर्ज नहीं की गई है, इसलिए कोई एयर बैग तैनात नहीं किया गया है।

• दोनों तरफ के चेसिस सदस्यों पर कोई प्रभाव क्षति नहीं देखी गई, क्षति प्रभाव संवेदक से दूर पाई गई।

ई.

• निरीक्षण के दौरान वाहन पूरी तरह से नष्ट और मध्य-मरम्मत की स्थिति में पाया गया।

निष्कर्षः

एफ.

• आर. एच. पिलर से वाहन पर प्रमुख प्रभाव के परिणामस्वरूप सवारी और कोणीय स्थिति में आ गया।

• दोनों फ्रंट चेसिस सदस्य फ्रंटल प्रभाव से अप्रभावित पाए गए, इसलिए फ्रंट इम्पैक्ट सेंसर द्वारा कोई प्रभाव महसूस नहीं किया गया और एस. आर. एस. सी. एम. को कोई संकेत नहीं दिया गया (फ्रंटल प्रभाव के लिए एस. आर. एस. सी. एम. में कोई क्रैश जानकारी दर्ज नहीं की गई)।

जी.

• गहन अध्ययन के बाद, यह पुष्टि की जाती है कि एयर बैग की तैनाती के लिए शर्त पूरी नहीं की गई थी, इसलिए कोई एयर बैग तैनात नहीं किया गया था।दुर्घटना के समय एयर बैग प्रणाली ठीक से काम कर रही थी।

एच.

हुंडई मोटर इंडिया लिमिटेड बनाम शैलेंद्र भटनागर [अनिरुद्ध बोस, जे.] ए.

ए.

दुर्घटना विवरणः

• ग्राहक के अनुसार, जब वह गन्नौर राजमार्ग पर 100 किमी प्रति घंटे की गति से गाड़ी चला रहा था।सामने जा रहे एक ट्रक ने अचानक ब्रेक लगा दिया, उनकी कार ट्रक के दाहिनी ओर से बाईं ओर पीछे की ओर ट्रक से टकरा गई।आगे उनकी कार सड़क के बाईं ओर जाते समय ट्रक से टकरा गई और अंत में सामने के बाएं पहिये पर कुछ पत्थरों से टकरा गई और वाहन रुक गया।"

बी.

(उद्धृत शब्दशः**)**

3. दिल्ली राज्य उपभोक्ता निवारण आयोग ने प्रत्यर्थी द्वारा की गई शिकायत में उनके दावे को बरकरार रखा।उनकी शिकायत का मुख्य विषय यह था कि मॉडल की खरीद के उनके फैसले का मुख्य कारण एयरबैग सहित इसकी सुरक्षा सुविधाओं के कारण था और एयरबैग की गैर-तैनाती के कारण उन्हें चोट लगी थी।राज्य आयोग ने निम्नलिखित प्रभाव से राहत प्रदान कीः-

सी.

डी.

"19. वर्तमान उपभोक्ता शिकायत के तथ्यों और परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए, हम विरोधी पक्ष को निर्देश देते हैंः

ए। शिकायतकर्ता को चिकित्सा खर्च और आय के नुकसान के लिए रु. 2,00,000 का मुआवजा दें।

बी। शिकायतकर्ता को मानसिक पीड़ा के लिए Rs.50,000/- की राशि का मुआवजा दें।

ई.

ग. शिकायतकर्ता को मुकदमे की लागत के रूप में Rs.50,000/- की राशि का भुगतान करें।

20. उपरोक्त भुगतान इस आदेश की तारीख से दो महीने के भीतर विरोधी पक्ष द्वारा डिमांड ड्राफ्ट के माध्यम से किया जाएगा।निर्धारित अवधि में उक्त राशि का भुगतान करने में विरोधी पक्ष की विफलता पर चूक की तारीख से 7 प्रतिशत प्रति वर्ष का ब्याज लगेगा।इसके अलावा, अपीलार्थी के वाहन को बदलने में विफलता भी चूक की तारीख से वाहन के मूल्य का 7 प्रतिशत प्रति वर्ष का ब्याज आकर्षित करेगी।"

एफ.

जी.

4. अपीलार्थी ने राष्ट्रीय उपभोक्ता विवाद निवारण आयोग ("राष्ट्रीय आयोग") के समक्ष अपील को प्राथमिकता दी।राष्ट्रीय आयोग ने राज्य आयोग द्वारा दिए गए मुआवजे को बरकरार रखते हुए अपील को खारिज कर दिया।राष्ट्रीय आयोग का आदेश, जो 5 जनवरी 2021 को पारित किया गया था, हमारे समक्ष अपील के अधीन है।न ही

एच.

राज्य आयोग और न ही राष्ट्रीय आयोग ने एयरबैग की गैर-तैनाती के तथ्य को ध्यान में रखते हुए उक्त जांच रिपोर्ट का उल्लेख करते हुए अपीलार्थी द्वारा किए गए औचित्य को स्वीकार किया। राष्ट्रीय आयोग द्वारा अन्य बातों के साथ-साथ यह आयोजित किया गया हैः-

"11..... अपीलार्थी/विरोधी पक्ष के विद्वान अधिवक्ता ने प्रस्तुत किया कि एयरबैग केवल तभी तैनात किए जाते हैं जब बल का गंभीर प्रभाव होता है और एयरबैग तब तैनात नहीं किए जा सकते हैं जब वाहन खंभे और पेड़ जैसी वस्तुओं से टकरा जाता है, जब प्रभाव का पूरा बल सेंसर तक नहीं पहुँचाया जाता है।अपीलार्थी के विद्वान अधिवक्ता ने तर्क दिया कि एस. आर. एस. जांच रिपोर्ट दिनांक 01.12.2017 में स्पष्ट रूप से कहा गया है कि दुर्घटना का प्रभाव ऐसा था कि एयरबैग की तैनाती के लिए आवश्यक न्यूनतम सीमा बल इंजन डिब्बे में स्थापित फ्रंट सेंसर को नहीं दिया गया था और इसलिए, एयरबैग तैनात नहीं किए गए थे।प्रत्यर्थी द्वारा किसी भी विनिर्माण दोष की पुष्टि करने के लिए कोई विशेषज्ञ साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया गया था। शिकायतकर्ता ने तर्क दिया कि उसने कार को निर्माता द्वारा उजागर की गई सुरक्षा सुविधाओं के लिए खरीदा था, लेकिन आवश्यकता पड़ने पर एयरबैग काम नहीं कर रहे थे, जिसके कारण उसे गंभीर चोटें आईं, जैसा कि शिकायतकर्ता द्वारा दिए गए चिकित्सा पर्चे और बिलों से देखा जा सकता है।सामने के एयरबैग को चालू करने के लिए आवश्यक प्रभाव/बल के बारे में शिकायतकर्ता को जानकारी नहीं दी गई थी।कहीं भी न्यूनतम सीमा बल की मात्रा निर्धारित नहीं की गई है और इस बचाव को कभी भी खारिज नहीं किया जा सकता है।कार बेचते समय एयरबैग सहित सुरक्षा सुविधाओं पर प्रकाश डालना और उन्हें खोलने के लिए सीमा का विस्तार और खुलासा नहीं करना अपने आप में एक अनुचित व्यापार अभ्यास है।हालाँकि, शिकायतकर्ता ने दुर्घटनावश आई कार की तस्वीरें दर्ज कराई थीं।कार की तस्वीरों में आरएच फ्रंट पिलर, आरएच फ्रंट रूफ, साइड बॉडी पैनल फ्रंट आरएच डोर पैनल और एलएच फ्रंट व्हील सस्पेंशन को बड़ा नुकसान देखा जा सकता है।जोरदार टक्कर के बिना, कार इतनी बुरी तरह से क्षतिग्रस्त

नहीं होती।दुर्घटना एक बड़ी दुर्घटना थी जिसमें कार का पूरा डेरीवर साइड, साइड पार्ट और यहां तक कि कार का अगला शीशा भी टूट गया।दुर्घटना का प्रभाव इतना तीव्र था कि सामने का बम्पर ग्रिल, डैश बोर्ड और रेडिएटर पूरी तरह से क्षतिग्रस्त हो गए।राज्य आयोग ने ठीक ही कहा कि विशेषज्ञ साक्ष्य पर इस बात पर भरोसा करने की आवश्यकता नहीं है कि तथ्य कहाँ खुद बोलते हैं।यह रेस इप्सा लोकितुर का एक मामला है जहां रिकॉर्ड पर रखे गए क्षतिग्रस्त वाहन की तस्वीरें स्पष्ट रूप से वाहन पर दुर्घटना के प्रभाव को दर्शाती हैं।"

बी.

सी.

डी.

ई.

एफ.

जी.

एच.

115

हुंडई मोटर इंडिया लिमिटेड बनाम शैलेंद्र भटनागर [अनिरुद्ध बोस, जे.] ए.

ए.

5. वरिष्ठ अधिवक्ता श्री हुज़ेफा अहमदी द्वारा अपीलार्थी की ओर से तर्क दिए गए बिंदुओं में से एक यह है कि वाहन को बदलने का आदेश पारित नहीं विद्वान जाना चाहिए था।प्रत्यर्थी ने राज्य आयोग के समक्ष दावा की गई राहत के हिस्से के रूप में वाहन को बदलने के लिए नहीं कहा था।उन्होंने अन्यथा मालिक की नियमावली के कुछ खंडों का हवाला देते हुए दोनों मंचों के निर्णयों की वैधता पर सवाल उठाया है।इस आधार पर उनका तर्क रहा है कि यदि टक्कर से उत्पन्न बल एक निश्चित डिग्री से कम है, तो एयरबैग की तैनाती नहीं होगी।इस प्रकार, उनके अनुसार सुरक्षा प्रणाली में कोई खराबी नहीं थी।उन्होंने इस बात पर भी प्रकाश डाला कि दुर्घटना का प्रभाव साइड से था और यह फ्रंटल हिट नहीं था।

बी.

सी.

6. यह अपीलार्थी का मामला है कि एयरबैग की तैनाती वाहन की गति, प्रभाव के कोण, घनत्व और वाहनों या वस्तुओं की कठोरता सहित कई कारकों पर निर्भर करती है जो वाहन टक्कर में टकराता है।वाहन को सामने वाले एयरबैग को केवल तभी तैनात करने के लिए डिज़ाइन किया गया है जब कोई प्रभाव पर्याप्त रूप से गंभीर हो और वाहन के आगे के अनुदैर्ध्य अक्ष से प्रभाव

कोण 30 डिग्री से कम हो।श्री अहमदी ने प्रस्तुत किया है कि सामने वाले एयरबैग को तैनात करने का इरादा नहीं है यदि प्रभाव साइड से है या रियर इम्पैक्ट या रोल ओवर क्रैश के मामलों में है।उन्होंने टक्कर में विभिन्न परिस्थितियों का उल्लेख किया है जिनके परिणामस्वरूप एयरबैग की तैनाती नहीं हो सकती है।उन्होंने उस जांच रिपोर्ट का हवाला दिया है जिसका हम पहले ही उल्लेख कर चुके हैं।

डी.

ई.

7. आयोग के समक्ष, सीमा का बिंदु भी लिया गया था और अपीलार्थी चाहता था कि सीमा वाहन की खरीद की तारीख से चले न कि दुर्घटना की तारीख से।रखरखाव पर इस आपत्ति को राज्य आयोग और राष्ट्रीय आयोग दोनों ने सही ढंग से खारिज कर दिया है।हम इस मुद्दे पर संबंधित आयोगों की राय में कोई त्रुटि नहीं पाते हैं।वाहन माल की बिक्री अधिनियम, 1930 की धारा 2 (7) के अर्थ के भीतर सामान हैं और वे अपनी योग्यता के रूप में निहित शर्तें रखते हैं। यह एक वैधानिक अधिदेश है और यह अधिदेश उन वस्तुओं के संबंध में भी काम करता है, जिनमें उपभोक्ता संरक्षण अधिनियम, 1986 के तहत उपभोक्ता शिकायत में कार्यवाही का विषय है।शिकायत में यह दलील दी गई है कि प्रत्यर्थी ने निर्माता द्वारा पेश किए गए वाहन की सुरक्षा विशेषताओं पर भरोसा किया था।ऐसी स्थिति में, सीमा उस दिन से चलती है जिस दिन से किसी मामले में दोष सामने आता है।ऐसा कोई तरीका नहीं है जिसके द्वारा टक्कर होने से पहले सामान्य परिस्थितियों में दोष की प्रकृति की पहचान की जा सके।इस मामले में, सुरक्षा सुविधा

एफ.

जी.

एच.

वाहन फिटनेस की गुणवत्ता से कम हो गया जैसा कि निर्माता द्वारा निहितार्थ द्वारा दर्शाया गया था।राष्ट्रीय आयोग का दृष्टिकोण मोटे तौर पर 1930 के अधिनियम की धारा 16 में शामिल सिद्धांत पर आधारित है। इस मामले में दोष को दुर्घटना की तारीख को ही सामने आया माना जाना चाहिए।हम वस्तुओं की बिक्री अधिनियम, 1930 की धारा 16 के प्रावधानों को नीचे उद्धृत करते हैंः-

बी.

“16. गुणवत्ता या स्वास्थ्य के संबंध में निहित स्थितियाँ।— विषय के अधीन

इस अधिनियम और उस समय लागू किसी अन्य कानून के प्रावधानों के अलावा, बिक्री के अनुबंध के तहत आपूर्ति की गई वस्तुओं की गुणवत्ता या योग्यता के बारे में कोई निहित वारंटी या शर्त नहीं है, सिवाय इसके किः—

सी.

(1)जहां खरीदार, स्पष्ट रूप से या निहितार्थ से, विक्रेता को उस विशेष उद्देश्य से अवगत कराता है जिसके लिए माल की आवश्यकता होती है, ताकि यह दिखाया जा सके कि खरीदार विक्रेता के कौशल या निर्णय पर निर्भर करता है, और माल एक विवरण का है जो आपूर्ति करने के लिए विक्रेता के व्यवसाय के दौरान है (चाहे वह निर्माता हो या उत्पादक या नहीं), एक निहित शर्त है कि माल ऐसे उद्देश्य के लिए यथोचित रूप से उपयुक्त होगाः

डी.

बशर्ते कि, किसी निर्दिष्ट वस्तु के पेटेंट या अन्य व्यापार नाम के तहत बिक्री के लिए अनुबंध के मामले में, किसी विशेष उद्देश्य के लिए इसकी योग्यता के बारे में कोई निहित शर्त नहीं है।

ई.

(2)जहां माल उस विवरण के माल में सौदा करने वाले विक्रेता से विवरण द्वारा खरीदा जाता है (चाहे वह निर्माता हो या उत्पादक या नहीं), वहां एक निहित शर्त है कि माल व्यापारिक गुणवत्ता का होगाः

बशर्ते कि, यदि खरीदार ने माल की जांच की है, तो दोषों के संबंध में कोई निहित शर्त नहीं होगी जो इस तरह की जांच से प्रकट होनी चाहिए थी।

एफ.

(3)किसी विशेष उद्देश्य के लिए गुणवत्ता या योग्यता के रूप में एक निहित वारंटी या शर्त व्यापार के उपयोग द्वारा संलग्न की जा सकती है।

(4)एक स्पष्ट वारंटी या शर्त इस अधिनियम द्वारा निहित वारंटी या शर्त को नकारात्मक नहीं बनाती है जब तक कि इसके साथ असंगत न हो।”8. अनुबंध की गोपनीयता पर सवाल राज्य और राष्ट्रीय आयोग के समक्ष भी उठाया गया था और अपील के तहत निर्णय से हम पाते हैं कि यह मुद्दा इस आधार पर उठाया गया था कि विक्रेता को एक पक्ष के रूप में शामिल नहीं किया गया था और अपीलार्थी ए के बीच कोई अनुबंध नहीं था।

जी.

एच.

और प्रत्यर्थी उपभोक्ता।इस मुद्दे को दोनों उपभोक्ता मंचों ने खारिज कर दिया था।इस मुद्दे पर हमारे सामने कोई तर्क नहीं दिया गया है और हम इस मुद्दे पर राष्ट्रीय आयोग के तर्क में कोई त्रुटि नहीं पाते हैं।

9. बेचे गए उत्पाद में दोष के बारे में दोनों मंचों के निष्कर्ष हैं, इस मामले में एक वाहन है।इसे फ्रंट एयरबैग के साथ बेचा गया था और फ्रंटल डैमेज हुआ था।एयरबैग तैनात नहीं किए गए। दुर्घटना में प्रत्यर्थी को चोटें आईं।अपीलार्थी ने मालिक की नियमावली के विभिन्न भागों का उल्लेख करते हुए तर्क दिया कि टक्कर का प्रभाव संवेदक को सक्रिय करने के लिए पर्याप्त नहीं था, जिसके परिणामस्वरूप एयरबैग की तैनाती हुई होगी।हम उन तथ्यों पर पुनर्विचार नहीं करना चाहेंगे जिन पर दोनों मंचों द्वारा अपीलार्थी के खिलाफ निष्कर्ष दिए गए हैं।राज्य आयोग ने टक्कर की प्रकृति को ध्यान में रखते हुए एयरबैग प्रणाली में दोष के संबंध में निर्माता के दायित्व को लागू करने के लिए रेस इप्सा लोकितुर के सिद्धांत पर भरोसा किया।राष्ट्रीय आयोग ने क्षतिग्रस्त वाहन की कुछ तस्वीरों का हवाला देते हुए इस निष्कर्ष की पुष्टि की, जिसमें सामने की ओर काफी नुकसान दिखाया गया था।ऐसी परिस्थितियों में, उपरोक्त दोनों मंचों ने यह विचार रखा कि विषय मामले में विशेषज्ञ साक्ष्य की आवश्यकता नहीं है।दिए गए तथ्यों में इस तरह के दृष्टिकोण को अनुचित नहीं माना जा सकता है।

बी.

सी.

डी.

10. हम राष्ट्रीय आयोग के निष्कर्ष में हस्तक्षेप करने का कोई कारण नहीं पाते हैं।हम यहां यह जोड़ना चाहते हैं कि आम तौर पर एक उपभोक्ता एयरबैग वाला वाहन खरीदते समय यह मान लेगा कि जब भी वाहन के सामने वाले हिस्से (सामने वाले एयरबैग के संबंध में) से टक्कर होती है तो इसे तैनात किया जाएगा।दोनों मंचों ने अपने निर्णयों में इस तथ्य को उजागर किया है कि वाहन के सामने वाले हिस्से को काफी नुकसान पहुंचा है।एयरबैग की तैनाती से वाहन में यात्रा करने वालों को, विशेष रूप से सामने की सीट पर होने वाली चोटों को रोका जाना चाहिए था। एक उपभोक्ता का मतलब वेग और बल पर आधारित सिद्धांतों पर टकराव के प्रभाव की गणना करने वाला भौतिकी का विशेषज्ञ होना नहीं है।ऐसी परिस्थितियों में, हम यह नहीं पाते हैं कि वाहन में दोष होने के संबंध में दोनों मंचों के निष्कर्षों में कोई त्रुटि है।

ई.

एफ.

जी.

11. अब हम राज्य आयोग द्वारा दी गई और राष्ट्रीय आयोग द्वारा बरकरार रखी गई राहतों की ओर रुख करेंगे।इस संबंध में पहला तर्क यह है कि वाहन को बदलने के लिए याचिका में कोई प्रार्थना नहीं की गई थी।यह एक ऐसा मामला है जहां 1986 का अधिनियम लागू था और उक्त क़ानून की धारा 14 राहतों को निर्धारित करती है जो

एच.

दिया जा सकता है।कानून के अनुसार निर्देश दोषपूर्ण वस्तुओं के प्रतिस्थापन के साथ-साथ दंडात्मक नुकसान के लिए भी हो सकते हैं।अपीलार्थी ने यह भी कहा है कि जहां तक वाहन के प्रतिस्थापन का संबंध है, कोई ठोस निर्देश नहीं था और न ही कोई चर्चा हुई थी।आदेश का सक्रिय भाग इस हिसाब से एक कमी से ग्रस्त है, लेकिन यह घातक नहीं है।निर्देशों के समग्र अध्ययन पर, हम राज्य आयोग के आदेश के पैराग्राफ 20 से पाते हैं कि ऐसा निर्देश दिया गया था।राज्य आयोग के आदेश में निर्माण दोष के कारण यदि कोई भ्रम पैदा होता है।इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि विवाद काफी लंबे समय से लंबित है, हमने स्वयं इस मुद्दे पर अपना मन लगाया है और हमारा विचार है कि इस मामले के तथ्यों में वाहन को बदलने का निर्देश उचित है।राज्य आयोग के आदेश के पैराग्राफ 20 को ध्यान में रखते हुए वाहन को बदलने के निर्देश को गैर-स्थायी नहीं माना जाएगा।यह तथ्य कि उपभोक्ता ने बीमा राशि पर कार की मरम्मत कराई है, नुकसान की मात्रा को प्रभावित नहीं करेगा, जो इस मामले में आंशिक रूप से दंडात्मक प्रकृति का है।

बी.

सी.

12. मोटर दुर्घटना के दावों से उत्पन्न तीन मामलों का हवाला दिया गया

डी.

हमारे सामने।नागप्पा बनाम गुरुदयाळ सिंह और अन्य।[(2003) 2 एससीसी

274], यह अभिनिर्धारित किया गया कि ऐसा कोई प्रतिबंध नहीं है कि न्यायाधिकरण या न्यायालय दावा की गई राशि से अधिक मुआवजे की राशि का अधिनिर्णय नहीं कर सकता है।दो अन्य अधिकारियों को हमारे सामने उद्धृत किया गया था, सुश्री टम्टा द्वारा, प्रत्यर्थी के लिए विद्वान अधिवक्ता, संगीता आर्य और अन्य बनाम के मामले थे।

ई.

ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड और अन्य [(2020) 5 एस. सी. सी. 327] और जितेंद्र खिमशंकर त्रिवेदी और अन्य बनाम कसम दाउद

कुंभार और अन्य [(2015) 4 एस. सी. सी. 237]।ये दोनों मामले न्यायसंगत और उचित मुआवजे के सिद्धांत को निर्धारित करते हैं जिसका भुगतान किया जा सकता है।हालाँकि, इन अधिकारियों का अनुपात इस मामले के तथ्यों में सीधे लागू नहीं होता है।

एफ.

13. अपीलार्थी के खिलाफ दिए गए हर्जाने प्रत्यर्थी को हुए वास्तविक नुकसान से परे हो सकते हैं और मौद्रिक संदर्भ में उसे हुए वास्तविक नुकसान का प्रतिनिधित्व नहीं कर सकते हैं। लेकिन 1986 के अधिनियम की धारा 14 का प्रावधान दंडात्मक हर्जाना देने की अनुमति देता है।इस तरह के नुकसान, हमारे विचार में, उस स्थिति में दिए जा सकते हैं जब दोष में उपभोक्ता को गंभीर चोट या बड़ा नुकसान होने की संभावना पाई जाती है, विशेष रूप से वाहन की सुरक्षा सुविधाओं के संबंध में।उदाहरण के लिए, एक वाहन में दोषपूर्ण सुरक्षा सुविधा को एक निष्क्रिय "शिष्टाचार प्रकाश" से अलग करना पड़ता है।निर्माता को बाद वाले के संबंध में सख्त और पूर्ण दायित्व के तहत होना चाहिए।ए के रूप में क्षतिपूर्ति

जी.

एच.

दंडात्मक क्षति का निवारक प्रभाव होना चाहिए।हम एम. सी. मेहता के मामले में इस न्यायालय की संविधान पीठ द्वारा निर्धारित दायित्व की मात्रा निर्धारित करने वाले कारकों का विवरण देने वाले सिद्धांतों का भी उल्लेख करते हैं और

एक अन्य बनाम भारत संघ और अन्य [(1987) 1 एस. सी. सी. 395]।इसमें

इस मामले में यह राय दी गई है:- “32. हम यह भी बताना चाहेंगे कि पूर्ववर्ती पैराग्राफ में निर्दिष्ट मामलों में मुआवजे के उपाय को उद्यम के परिमाण और क्षमता के अनुरूप होना चाहिए क्योंकि इस तरह के मुआवजे का एक निवारक प्रभाव होना चाहिए।उद्यम जितना बड़ा और अधिक समृद्ध होगा, उद्यम द्वारा खतरनाक या स्वाभाविक रूप से खतरनाक गतिविधि को आगे बढ़ाने में दुर्घटना के कारण हुए नुकसान के लिए उसके द्वारा देय मुआवजे की राशि उतनी ही अधिक होनी चाहिए।”14. उपरोक्त निर्णय एक औद्योगिक दुर्घटना में एक व्यक्ति की मृत्यु और कई अन्य लोगों के घायल होने के मामले से उत्पन्न हुआ।लेकिन हमारी राय में, विषय विवाद में भी उसी सिद्धांत को बढ़ाया जा सकता है।हम एक ऐसे मामले से निपट रहे हैं जहां टक्कर में एयरबैग तैनात नहीं थे।वाहन चला रहे शिकायतकर्ता को इसके परिणामस्वरूप काफी चोटें आईं।

टक्कर का प्रभाव ऐसा था कि प्रत्यर्थी के लिए यह मान लेना उचित होता कि एयरबैग की तैनाती की गई होगी।माल का सुरक्षा विवरण अपेक्षित गुणवत्ता से कम था।मालिकों की नियमावली की सामग्री में ऐसी कोई सामग्री नहीं होती है जिससे वाहन के मालिक को सचेत किया जा सके कि इस प्रकृति की टक्कर में, एयरबैग तैनात नहीं होंगे।प्रतिवादी-शिकायतकर्ता का खरीद निर्णय काफी हद तक वाहन की सुरक्षा विशेषताओं के प्रतिनिधित्व के आधार पर किया गया था।एक एयरबैग प्रणाली प्रदान करने में विफलता जो उचित विवेक के कार-खरीदार द्वारा समझे गए सुरक्षा मानकों को पूरा करेगी, हमारे विचार में, दंडात्मक नुकसान के अधीन होनी चाहिए जिसका निवारक प्रभाव हो सकता है।और इस तरह के दंडात्मक नुकसान की गणना में, विनिर्माण उद्यम की क्षमता भी एक कारक होनी चाहिए।निर्माता को इस तरह के नुकसान के दावे से बचाने के लिए कोई विशिष्ट बहिष्करण खंड नहीं था।भले ही ऐसा कोई खंड हो, लेकिन इसकी वैधता कानूनी जांच के लिए खुली हो सकती है।लेकिन इस मामले में उस पहलू पर विस्तार करने का कोई कारण नहीं है।यह सवाल यहाँ नहीं उठता है।

बी.

सी.

डी.

ई.

एफ.

जी.

15. यदि उपभोक्ता शिकायत में दी गई राहत अधिनियम की धारा 14 के उपखंड (1) में निहित किसी भी वैधानिक प्रावधान के अनुरूप है, तो इसे पारित करना फोरम की शक्ति और अधिकार क्षेत्र के भीतर होगा।

एच.

इस तथ्य के बावजूद कि विशेष रूप से कुछ राहतों का दावा किया गया है या नहीं, निर्देश, बशर्ते कि तथ्य इस तरह की राहत देने के लिए आधार बनाते हैं।किसी भी स्थिति में, यह प्रभावी न्याय करने का दावा किए गए राहतों को ढालने के लिए उक्त मंच के अधिकार क्षेत्र के भीतर है, बशर्ते राहत अधिनियम की धारा 14 (1) की शर्तों के भीतर आती है। हम पाते हैं कि प्रत्यर्थी को दी गई राहत वैधानिक ढांचे के भीतर आती है।तदनुसार हम राष्ट्रीय आयोग के निर्णय में हस्तक्षेप

नहीं करना चाहते हैं।हम आयोग के तर्क या हर्जाना देने वाले आदेश के संचालन भाग को विकृत नहीं पाते हैं।अपील के तहत निर्णय को बनाए रखने के लिए हमें मोटर दुर्घटना के दावे से संबंधित हमारे सामने उद्धृत तीन अधिकारियों के अनुपात की सहायता की आवश्यकता नहीं है। हमारा यह भी विचार है कि राज्य आयोग द्वारा अपीलार्थी के खिलाफ जारी किए गए और राष्ट्रीय आयोग द्वारा बरकरार रखे गए निर्देशों को आनुपातिकता के परीक्षण में विफल नहीं कहा जा सकता है।हम ऐसा मानते हैं कि जैसा कि हम विषय-दोष को ऐसी प्रकृति का पाते हैं कि दंडात्मक क्षति से संबंधित प्रावधानों को अपीलार्थी के खिलाफ आकर्षित किया जाना चाहिए।

बी.

सी.

डी.

16. हम तदनुसार अपील को खारिज करते हैं।इस मामले में पारित अंतरिम आदेश भंग हो जाएगा।

17. लंबित आवेदन, यदि कोई हों, का निपटारा कर दिया जाएगा।18. लागत के बारे में कोई आदेश नहीं होगा।

ई.

निधि जैन

याचिका खारिज कर दी गई।

एफ.

जी.

एच.