ਹਿਊਂਡਾਈ ਮੋਟਰ ਇੰਡੀਆ ਲਿਮਿਟੇਡ

ਬਨਾਮ

ਸ਼ੈਲੇਂਦਰ ਭਟਨਾਗਰ

(2022 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰ. 3001)

ਅਪ੍ਰੈਲ 20, 2022

[ਵਿਨੀਤ ਸਰਨ ਅਤੇ ਅਨਿਰੁੱਧ ਬੋਸ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ]

ਉਪਭੋਗਤਾ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ, 1986 - ਐਸ. 14(1) – ਵਾਹਨ ਦੀਆਂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਖਾਮੀ – ਦੰਡਾਤਮਕ ਹਰਜਾਨੇ ਦਾ ਅਵਾਰਡ – ਤੱਥਾਂ ਉੱਤੇ, ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਕਾਰ ਵਿੱਚ ਏਅਰ ਬੈਗਸ ਦਾ ਨਾ ਖੁੱਲਣਾ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ – ਹੇਠਲੀਆਂ ਫੋਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਅਵਾਰਡ – ਅਪੀਲ ਉੱਤੇ, ਫੈਸਲਾ: ਹੇਠਲੀਆਂ ਫੋਰਾਂ ਨੇ ਸਹੀ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਰੈਸ ਇਪਸਾ ਲੋਕੁਇਟਰ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਉੱਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਤਾਂ ਜੋ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੀ ਏਅਰਬੈਗ ਸਿਸਟਮ ਵਿੱਚ ਖਾਮੀ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਤੈਅ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ, ਟੱਕਰ ਦੀ ਕਿਸਮ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਅਤੇ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਕਿ ਮਾਹਰ ਗਵਾਹੀ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ – ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਉਜਾਗਰ ਕੀਤਾ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਅਗਲੇ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਕਾਫੀ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਿਆ ਸੀ – ਆਮ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਇੱਕ ਉਪਭੋਗਤਾ ਜਦੋਂ ਏਅਰਬੈਗਸ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਖਰੀਦਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਹ ਮਾਨਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਵੀ ਅਗਲੇ ਹਿੱਸੇ ਨਾਲ ਟੱਕਰ ਹੋਵੇਗੀ ਤਾਂ ਉਹ ਖੁੱਲ ਜਾਣਗੇ – ਏਅਰਬੈਗਸ ਦਾ ਖੁੱਲਣਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਸੱਟਾਂ ਤੋਂ ਬਚਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਜੋ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਅਗਲੀ ਸੀਟ ਉੱਤੇ – ਉਪਭੋਗਤਾ ਨੂੰ ਫਿਜ਼ਿਕਸ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ ਉੱਤੇ ਟੱਕਰ ਦੇ ਅਸਰ ਨੂੰ ਕੈਲਕੁਲੇਟ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਮਾਹਰ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ – ਇਸ ਲਈ, ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਖਾਮੀ ਹੋਣ ਸੰਬੰਧੀ ਦੋ ਫੋਰਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ – ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ, ਨਿਰਦੇਸ਼ ਖਾਮੀਆਂ ਵਾਲੇ ਸਮਾਨ ਦੀ ਬਦਲੀ ਅਤੇ ਦੰਡਾਤਮਕ ਹਰਜਾਨੇ ਲਈ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ – ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਨੁਸਾਰ, ਵਾਹਨ ਦੀ ਬਦਲੀ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਉਚਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਉਪਭੋਗਤਾ ਨੇ ਬੀਮਾ ਦੇ ਪੈਸੇ ਉੱਤੇ ਕਾਰ ਨੂੰ ਮੁਰੰਮਤ ਕਰਵਾ ਲਿਆ ਹੈ, ਹਰਜਾਨੇ ਦੀ ਰਕਮ ਉੱਤੇ ਅਸਰ ਨਹੀਂ ਪਾਉਂਦਾ, ਜੋ ਕਿ ਆਂਸ਼ਿਕ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਦੰਡਾਤਮਕ ਸੁਭਾਵ ਦਾ ਹੈ – ਸੁਰੱਖਿਆ ਮਾਨਕਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਏਅਰਬੈਗ ਸਿਸਟਮ ਮੁਹੱਈਆ ਨਾ ਕਰਨ ਉੱਤੇ ਦੰਡਾਤਮਕ ਹਰਜਾਨੇ ਲਈ ਅਧੀਨ – ਇਸ ਲਈ, ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨਾਲ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ – ਸਾਮਾਨ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਐਕਟ, 1930 – ਐਸ.ਐਸ. 2(7), 16.

ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਦਿਆਂ, ਅਦਾਲਤ

ਹੋਲਡ: 1.1 ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੇ ਅਰਥ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਾਹਨ ਮਾਲ ਹਨ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਐਕਟ, 1930 ਦੇ 2(7) ਅਤੇ ਉਹ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹਨ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਤੰਦਰੁਸਤੀ ਲਈ ਸ਼ਰਤਾਂ। ਇਹ ਇੱਕ ਵਿਧਾਨਿਕ ਹੁਕਮ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਹੁਕਮ ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵੀ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸਦਾ ਨੁਕਸ ਹੈ ਅਧੀਨ ਖਪਤਕਾਰਾਂ ਦੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ 'ਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ ਖਪਤਕਾਰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਐਕਟ, 1986, ਇਹ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਨੇ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਦੀਆਂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਸੀ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਵਾਹਨ। ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਸ. ਸੀਮਾ ਉਸ ਦਿਨ ਤੋਂ ਚੱਲੇਗੀ ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸ ਸਾਹਮਣੇ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਤਰੀਕਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਨੁਕਸ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਵਿਰੁੱਧ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੋਵੇ ਆਮ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਮਿਤੀ 'ਤੇ ਪਛਾਣ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਟੱਕਰ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਵਾਹਨ ਫਿਟਨੈਸ ਦੀ ਗੁਣਵੱਤਾ ਤੋਂ ਘੱਟ ਗਿਆ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੁਆਰਾ. ਨੈਸ਼ਨਲ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਮੋਟੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 16 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸਿਧਾਂਤ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੈ 1930 ਐਕਟ ਦੇ. ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸ ਦਾ ਇਲਾਜ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਮਿਤੀ 'ਤੇ ਹੀ ਸਾਹਮਣੇ ਆਏ ਸਨ। [ਪਰਾ 7] [115-F-H; 116-ਏ-ਬੀ]

1.2 'ਤੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਗੁਪਤਤਾ 'ਤੇ ਸਵਾਲ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਿ ਡੀਲਰ ਨੂੰ ਪਾਰਟੀ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਲਝਾਇਆ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਸੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਵਿਚਕਾਰ ਕੋਈ ਸਮਝੌਤਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਖਪਤਕਾਰ ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਨੂੰ ਦੋਵਾਂ ਮੰਚਾਂ ਨੇ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। [ਪੈਰਾ 8][116-H; 117-ਏ]

1.3 ਵਿੱਚ ਨੁਕਸ ਬਾਰੇ ਦੋ ਮੰਚਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਹਨ ਵੇਚਿਆ ਉਤਪਾਦ, ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਹੈ। ਇਸ ਨਾਲ ਵੇਚਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਸਾਹਮਣੇ ਏਅਰਬੈਗ ਅਤੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਏਅਰਬੈਗ ਨਹੀਂ ਸਨ ਤੈਨਾਤ. ਇਸ ਹਾਦਸੇ ਕਾਰਨ ਦੋਸ਼ੀ ਦੇ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ। ਦ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਮੈਨੂਅਲ ਤੋਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਹਿੱਸਿਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣ ਲਈ ਕਿ ਟੱਕਰ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਕਾਫ਼ੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਸੈਂਸਰ ਨੂੰ ਐਕਟੀਵੇਟ ਕਰੋ ਜਿਸਦਾ ਨਤੀਜਾ ਨਿਕਲਿਆ ਹੋਵੇਗਾ ਏਅਰਬੈਗ ਦੀ ਤੈਨਾਤੀ। ਸਟੇਟ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਇਸ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਜੋੜਨ ਲਈ **ਗੱਲ ਆਪਣੇ ਆਪ ਹੀ ਬੋਲਦੀ ਹੈ** ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਏਅਰਬੈਗ ਸਿਸਟਮ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨਿਰਮਾਤਾ, ਹੋਣ ਟੱਕਰ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ। ਨੈਸ਼ਨਲ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਤਸਵੀਰਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਇਸ ਖੋਜ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਨੁਕਸਾਨਿਆ ਹੋਇਆ ਵਾਹਨ, ਜਿਸ ਨੇ ਅੱਗੇ ਦਾ ਕਾਫ਼ੀ ਨੁਕਸਾਨ ਦਿਖਾਇਆ। ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਹਾਲਾਤਾਂ 'ਚ ਉਕਤ ਦੋਵੇਂ ਮੰਚਾਂ ਨੇ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਲਿਆ ਕਿ ਮਾਹਿਰ ਸ ਵਿਸ਼ੇ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸਬੂਤ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਅਜਿਹਾ ਦ੍ਰਿਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚ, ਗੈਰ-ਵਾਜਬ ਹੋਣ ਵਜੋਂ ਕਸੂਰਵਾਰ ਹੋਣਾ। [ਪਰਾ 9] [117-ਬੀ-ਡੀ]

1.4 ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਉਪਭੋਗਤਾ ਜਦੋਂ ਏਅਰਬੈਗਜ਼ ਨਾਲ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਖਰੀਦਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਮੰਨ ਲੈਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਵੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਅਗਲੇ ਹਿੱਸੇ ਨਾਲ ਟੱਕਰ ਹੋਵੇਗੀ (ਅਗਲੇ ਏਅਰਬੈਗਜ਼ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ) ਤਾਂ ਏਅਰਬੈਗਜ਼ ਖੁਲ ਜਾਣਗੇ। ਦੋਵੇਂ ਫੋਰਾਂ ਨੇ, ਆਪਣੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਉਜਾਗਰ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਅਗਲੇ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਕਾਫੀ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਿਆ ਸੀ। ਏਅਰਬੈਗਜ਼ ਦੀ ਤੈਨਾਤੀ ਨੇ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਕਰ ਰਹੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਅਗਲੀ ਸੀਟ 'ਤੇ, ਚੋਟਾਂ ਤੋਂ ਬਚਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਇੱਕ

ਉਪਭੋਗਤਾ ਨੂੰ ਭੌਤਿਕ ਵਿਗਿਆਨ ਵਿੱਚ ਮਾਹਰ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਜੋ ਟੱਕਰ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨੂੰ ਵੇਗ ਅਤੇ ਬਲ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਗਣਨਾ ਕਰੇ। ਅਜਿਹੀਆਂ ਪਰਿਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ, ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਖਰਾਬੀ ਹੋਣ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦੋ ਫੋਰਾਂ ਦੇ ਨਿਰਣਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 10]

1.5 ਇਹ ਇੱਕ ਅਜਿਹਾ ਕੇਸ ਹੈ ਜਿੱਥੇ 1986 ਦਾ ਐਕਟ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਸਟੈਚਿਊਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 14 ਉਹ ਰਾਹਤਾਂ ਬਿਆਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਦਿੱਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਸਟੈਚਿਊਟ ਅਨੁਸਾਰ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼, ਖਰਾਬ ਮਾਲ ਦੀ ਬਦਲੀ ਅਤੇ ਦੰਡਾਤਮਕ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਇੱਕ ਬਿੰਦੂ ਵੀ ਉਠਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਜਿੰਨ੍ਹਾਂ ਤੱਕ ਵਾਹਨ ਦੀ ਬਦਲੀ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੈ, ਕੋਈ ਠੋਸ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਕੋਈ ਚਰਚਾ ਸੀ। ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਇਸ ਗਿਣਤੀ 'ਤੇ ਇੱਕ ਖਾਮੀ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਘਾਤਕ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਸੰਯੁਕਤ ਪੜ੍ਹਾਈ 'ਤੇ, ਇਹ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਕੰਫਿਊਜ਼ਨ, ਜੇ ਕੋਈ ਹੈ, ਤਾਂ ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਨਿਰਮਾਣ ਖਾਮੀ ਕਾਰਨ ਹੈ। ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੀ ਬਦਲੀ ਦਾ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ ਉਚਿਤ ਹੈ। ਵਾਹਨ ਦੀ ਬਦਲੀ ਦਾ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਗੈਰ-ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਉਪਭੋਗਤਾ ਨੇ ਕਾਰ ਨੂੰ ਬੀਮਾ ਦੇ ਪੈਸੇ 'ਤੇ ਮੁਰੰਮਤ ਕਰਵਾ ਲਈ ਹੈ, ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਮਾਤਰਾ 'ਤੇ ਅਸਰ ਨਹੀਂ ਪਾਵੇਗਾ, ਜੋ ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਹੱਦ ਤੱਕ ਦੰਡਾਤਮਕ ਸੁਭਾਵ ਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 11]

1.6 ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਖਿਲਾਫ ਅਦਾਇਗੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨੁਕਸਾਨ ਉਸ ਅਸਲ ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਪਰੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜੋ ਜਵਾਬੀ ਨੇ ਭੁਗਤਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਉਸ ਦੇ ਮੌਦਰਿਕ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਪਰ 1986 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 14 ਦੰਡਾਤਮਕ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਨੁਕਸਾਨ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦਿੱਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਖਰਾਬੀ ਨਾਲ ਉਪਭੋਗਤਾ ਨੂੰ ਗੰਭੀਰ ਚੋਟ ਜਾਂ ਵੱਡੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਵਾਹਨ ਦੀਆਂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ। ਨਿਰਮਾਤਾ ਨੂੰ ਸਖਤ ਅਧੀਨ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਪੂਰਨ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ। ਦੰਡਾਤਮਕ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਇੱਕ ਨਿਵਾਰਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 13]

1.7 ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਟੱਕਰ ਦਾ ਅਸਰ ਇਸ ਕਦਰ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਮਾਨਣਾ ਉਚਿਤ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਜਵਾਬੀ ਪਾਰਟੀ ਲਈ ਇਹ ਮਾਨ ਲੈਣਾ ਉਚਿਤ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਏਅਰਬੈਗਜ਼ ਦੀ ਤੈਨਾਤੀ ਹੋਈ ਹੋਵੇਗੀ। ਸਮਾਨ ਦੀ ਵਰਣਨਾ ਇਸ ਦੀ ਉਮੀਦ ਦੀ ਗੁਣਵੱਤਾ ਤੋਂ ਘੱਟ ਸੀ। ਮਾਲਕ ਦੇ ਮੈਨੂਅਲ ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਸਮੱਗਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਸ ਤੋਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਇਸ ਕਿਸਮ ਦੀ ਟੱਕਰ ਵਿੱਚ, ਏਅਰਬੈਗਜ਼ ਤੈਨਾਤ ਨਹੀਂ ਹੋਣਗੇ। ਜਵਾਬੀ-ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦਾ ਖਰੀਦ ਫੈਸਲਾ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਵ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਸੁਰੱਖਿਆ ਮਾਨਕਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਏਅਰਬੈਗ ਸਿਸਟਮ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲਤਾ ਨੂੰ ਦੰਡਾਤਮਕ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਇੱਕ ਨਿਵਾਰਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਦੰਡਾਤਮਕ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਗਣਨਾ ਵਿੱਚ, ਨਿਰਮਾਣ ਉਦਯੋਗ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵੀ ਇੱਕ ਕਾਰਕ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਤੋਂ ਨਿਰਮਾਤਾ ਨੂੰ ਬਚਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਬਾਹਰੀ ਧਾਰਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਭਾਵੇਂ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਧਾਰਾ ਹੁੰਦੀ, ਤਾਂ ਵੀ ਇਸ ਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀਤਾ ਦੀ ਜਾਂਚ ਖੁੱਲ੍ਹੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਸੀ। [ਪੈਰਾ 14]

1.8 ਜੇਕਰ ਉਪਭੋਗਤਾ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਰਾਹਤ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 14 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (i) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਧਾਨਿਕ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਫੋਰਮ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਉਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਕਰੇ, ਭਾਵੇਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੁਝ ਰਾਹਤਾਂ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਤੱਥ ਅਜਿਹੀਆਂ ਰਾਹਤਾਂ ਦੇਣ ਲਈ ਆਧਾਰ ਬਣਾਉਣ। ਹਰ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਕਿਹੀ ਗਈ ਫੋਰਮ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਦਾਅਵੇ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਾਹਤਾਂ ਨੂੰ ਅਸਰਦਾਰ ਨਿਆਂ ਕਰਨ ਲਈ ਢਾਲੇ, ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਰਾਹਤ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 14(1) ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਉਂਦੀ ਹੋਵੇ। ਜਵਾਬੀ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਰਾਹਤ ਵਿਧਾਨਿਕ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਉਂਦੀ ਹੈ। ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨਾਲ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੀ ਤਰਕ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਵਾਲੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿਕ੍ਰਿਤ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਵਲੋਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਖਿਲਾਫ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਕੌਮੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਅਸਫਲ ਰਹੇ ਹਨ ਅਤੇ ਅਨੁਪਾਤਕ ਪਰੀਖਣ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਵਿਸ਼ਾ-ਦੋਸ਼ ਅਜਿਹੇ ਸੁਭਾਵ ਦਾ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਦੰਡਾਤਮਕ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਖਿਲਾਫ ਲਾਗੂ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। [ਪੈਰਾ 15][19-H; 20-A-D]

ਨਾਗੱਪਾ ਬਨਾਮ ਗੁਰਦਿਆਲ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ (2003) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 274 : [2002] 4 ਸਪਲ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 499; ਸੰਗੀਤਾ ਆਰੀਆ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਓਰੀਐਂਟਲ ਇੰਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ (2020) 5 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 327; ਜਿਤੇਂਦਰ ਖੀਮਸ਼ੰਕਰ ਤ੍ਰਿਵੇਦੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਕਾਸਮ ਦਾਊਦ ਕੁੰਭਾਰ ਅਤੇ ਹੋਰ (2015) 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 237 : [2015] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 120; ਐਮ.ਸੀ. ਮਹਿਤਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਅਤੇ ਹੋਰ (1987) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 395 : [1987] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 819 - ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਕੇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਹਵਾਲਾ

[2002] 4 ਸਪਲ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 499 ਪੈਰਾ 12 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ

(2020) 5 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 327 ਨੇ ਪੈਰਾ 12 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ

[2015] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 120 ਪੈਰਾ 12 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ

[1987] 1 ਐਸਸੀਆਰ 819 ਪੈਰਾ 13 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲਾਤਮਕ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ : ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ.3001 ਦਾ 2022.

ਨੈਸ਼ਨਲ ਕਨਜ਼ਿਊਮਰ ਡਿਸਪਿਊਟਸ ਰੈਡਰੈਸਲ ਕਮਿਸ਼ਨ, ਨਵੀ ਦਿੱਲੀ ਵਿੱਚ ਮਿਤੀ 05.01.2021 ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 850 ਦੇ 2020 ਵਿੱਚ।

ਹੁਜ਼ੈਫਾ ਅਹਮਦੀ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ, ਗੌਰੰਗ ਕਾਂਥ, ਮਿਸ ਸ਼ਿਵਾਨੀ ਖੇਰ, ਚੰਦਨ ਕੁਮਾਰ, ਐਡਵੋਕੇਟਸ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ।

ਮਿਸ ਬਿਨੂ ਤਮਤਾ, ਧ੍ਰੁਵ ਤਮਤਾ, ਐਡਵੋਕੇਟਸ ਜਵਾਬਦੇਹ ਲਈ।

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਅਨਿਰੁੱਧ ਬੋਸ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ ਵੱਲੋਂ ਸੁਣਾਇਆ ਗਿਆ।

1. ਛੁੱਟੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ।

2. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਹਨ ਅਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲ ਇੱਕ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕਾਰਨ ਉੱਠੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਜਵਾਬਦੇਹ ਵੱਲੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਖਰਾਬੀ ਸਬੰਧੀ, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਜੋ ਕਿ ਮਾਡਲ ਕ੍ਰੇਟਾ 1.6 ਵੀਟੀਵੀਟੀ ਐਸਐਕਸ+ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਤੋਂ ਉੱਤਪੰਨ ਹੋਈ ਸੀ। ਵਾਹਨ ਨਾਲ ਦੋ ਅਗਲੇ ਏਅਰਬੈਗ ਆਏ ਸਨ। ਵਾਹਨ ਦੀ ਖਰੀਦ 21 ਅਗਸਤ 2015 ਨੂੰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਹ 16 ਨਵੰਬਰ 2017 ਨੂੰ ਦਿੱਲੀ-ਪਾਨੀਪਤ ਹਾਈਵੇਅ 'ਤੇ ਇੱਕ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਪੈ ਗਿਆ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਇਸਦੇ ਆਰਐਚ ਅਗਲੇ ਖੰਭੇ, ਆਰਐਚ ਅਗਲੀ ਛੱਤ, ਪਾਸੇ ਦੇ ਬਾਡੀ ਪੈਨਲ, ਅਗਲੇ ਆਰਐਚ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਦੇ ਪੈਨਲ ਅਤੇ ਐਲਐਚ ਅਗਲੇ ਪਹੀਏ ਦੇ ਸਸਪੈਂਸ਼ਨ ਨੂੰ ਖਾਸਾ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ। ਆਰਐਚ ਅਤੇ ਐਲਐਚ ਦੀਆਂ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀਆਂ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸੱਜੇ ਅਤੇ ਖੱਬੇ ਪਾਸਿਓਂ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਰਤਣ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਉਸ ਸਮੇਂ, ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ (ਇੱਥੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੋਣ ਕਾਰਨ), ਉਸਦੀ ਮਾਂ ਅਤੇ ਧੀ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਸਨ। ਟੱਕਰ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਏਅਰਬੈਗ ਨਹੀਂ ਖੁੱਲ੍ਹੇ। ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੇ ਸਿਰ, ਛਾਤੀ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਦੰਦਾਂ ਦੀਆਂ ਸੱਟਾਂ ਦਾ ਅਨੁਭਵ ਕੀਤਾ। ਉਸ ਨੇ ਅਜਿਹੀਆਂ ਸੱਟਾਂ ਦਾ ਕਾਰਨ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਏਅਰਬੈਗਾਂ ਦਾ ਨਾ ਖੁੱਲ੍ਹਣਾ ਦੱਸਿਆ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਖੁਦ ਇੱਕ ਜਾਂਚ ਰਿਪੋਰਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਐਸਆਰਐਸ ਰਿਪੋਰਟ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਐਸਆਰਐਸ ਜਾਂਚ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਅਤੇ ਨਿਸਕਰਸ਼, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪੇਪਰਬੈਕ ਦੇ ਪੰਨਿਆਂ 53 ਅਤੇ 54 ਤੋਂ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ:-

“ਟਿੱਪਣੀਆਂ:

ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸੱਜੇ ਅੱਗੇ ਵਾਲੇ ਖੰਭੇ, ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਦੇ ਬਾਡੀ ਪੈਨਲਾਂ ਅਤੇ ਖੱਬੇ ਅੱਗੇ ਵਾਲੇ ਪਹੀਏ ਦੇ ਸਸਪੈਂਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਵੱਡੇ ਨੁਕਸਾਨ ਨਾਲ ਪਾਇਆ ਗਿਆ।

ਸੱਜੇ ਅੱਗੇ ਵਾਲੇ ਖੰਭੇ, ਛੱਤ ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਸੱਜੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਦੇ ਪੈਨਲ 'ਤੇ ਅੰਡਰ ਰਾਈਡ ਅਤੇ ਕੋਣੀ ਅਸਰ ਪਾਇਆ ਗਿਆ।

ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਦੇ ਪੈਨਲਾਂ 'ਤੇ ਖਰੋਚ ਕਾਰਨ ਟਰੱਕ ਨਾਲ ਖੱਬੇ ਵੱਲ ਜਾਂਦੇ ਸਮੇਂ ਘਸੀਟ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਪਾਏ ਗਏ।

ਖੋਜ:

ਐਸ ਆਰ ਐਸ ਸੀ ਐਮ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਕ੍ਰੈਸ਼ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦਰਜ ਨਹੀਂ ਹੋਈ, ਇਸ ਲਈ ਕੋਈ ਏਅਰ ਬੈਗ ਨਹੀਂ ਖੁੱਲ੍ਹਿਆ।

ਦੋਵੇਂ ਪਾਸੇ ਦੇ ਚੈਸੀਸ ਮੈਂਬਰਾਂ 'ਤੇ ਕੋਈ ਅਸਰ ਨੁਕਸਾਨ ਨਹੀਂ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ, ਨੁਕਸਾਨ ਅਸਰ ਸੈਂਸਰਾਂ ਤੋਂ ਦੂਰ ਪਾਏ ਗਏ।

ਨਿਰੀਖਣ ਦੌਰਾਨ ਵਾਹਨ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਿਖੇੜਿਆ ਅਤੇ ਮਰੰਮਤ ਦੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਪਾਇਆ ਗਿਆ।

ਨਿਸਕਰਸ਼:

ਸੱਜੇ ਖੰਭੇ ਤੋਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਮੁੱਖ ਅਸਰ ਕਾਰਨ ਅੰਡਰ ਰਾਈਡ ਅਤੇ ਕੋਣੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਆਇਆ।

ਅੱਗੇ ਦੇ ਦੋਵੇਂ ਚੈਸੀਸ ਮੈਂਬਰ ਅੱਗੇ ਦੇ ਅਸਰ ਤੋਂ ਬੇਅਸਰ ਪਾਏ ਗਏ, ਇਸ ਲਈ ਅੱਗੇ ਦੇ ਅਸਰ ਸੈਂਸਰਾਂ ਨੇ ਕੋਈ ਸਿਗਨਲ ਐਸ ਆਰ ਐਸ ਸੀ ਐਮ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਭੇਜਿਆ (ਅੱਗੇ ਦੇ ਅਸਰ ਲਈ ਐਸ ਆਰ ਐਸ ਸੀ ਐਮ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਕ੍ਰੈਸ਼ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦਰਜ ਨਹੀਂ ਹੋਈ)।

ਗਹਿਰੀ ਅਧਿਐਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਹ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਏਅਰ ਬੈਗ ਦੇ ਖੁੱਲ੍ਹਣ ਦੀ ਹਾਲਤ ਪੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋਈ, ਇਸ ਲਈ ਕੋਈ ਏਅਰ ਬੈਗ ਨਹੀਂ ਖੁੱਲ੍ਹਿਆ। ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਏਅਰ ਬੈਗ ਸਿਸਟਮ ਠੀਕ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ।

ਹਿਊਂਡਾਈ ਮੋਟਰ ਇੰਡੀਆ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਸ਼ੈਲੇਂਦਰ ਭਟਨਾਗਰ (ਅਨਿਰੁੱਧ ਬੋਸ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ)

ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਵੇਰਵਾ:

ਗਾਹਕ ਦੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਅਨੁਸਾਰ, ਜਦੋਂ ਉਹ ਗੰਨੌਰ ਹਾਈਵੇਅ 'ਤੇ 100 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਪ੍ਰਤੀ ਘੰਟਾ ਦੀ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲ ਗੱਡੀ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇੱਕ ਅੱਗੇ ਜਾ ਰਹੇ ਟਰੱਕ ਨੇ ਅਚਾਨਕ ਬ੍ਰੇਕ ਲਗਾਈ, ਉਸਦੀ ਕਾਰ ਟਰੱਕ ਦੇ ਸੱਜੇ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਖੱਬੇ ਪਿਛਲੇ ਕੋਨੇ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਗਈ। ਹੋਰ ਉਸਦੀ ਕਾਰ ਸੜਕ ਦੇ ਖੱਬੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਜਾਂਦੇ ਹੋਏ ਟਰੱਕ ਨਾਲ ਖਰੋਚਾਂ ਮਾਰਦੀ ਗਈ ਅਤੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਪੱਥਰਾਂ ਨਾਲ ਖੱਬੇ ਅੱਗੇ ਵਾਲੇ ਪਹੀਏ ਨਾਲ ਟਕਰਾਈ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਰੁਕ ਗਿਆ।

` (ਸ਼ਬਦਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਉਦ੍ਧ੍ਰਿਤ)

3. ਦਿੱਲੀ ਰਾਜ ਉਪਭੋਗਤਾ ਨਿਵਾਰਣ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਵੱਲੋਂ ਉਠਾਏ ਗਏ ਇੱਕ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ, ਉਸਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ। ਉਸਦੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਾ ਮੁੱਖ ਵਿਸ਼ਾ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਮਾਡਲ ਦੀ ਖਰੀਦ ਦਾ ਮੁੱਖ ਕਾਰਨ ਇਸਦੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਫੀਚਰਾਂ ਸਮੇਤ ਏਅਰਬੈਗਜ਼ ਦੇ ਕਾਰਨ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਏਅਰਬੈਗਜ਼ ਦੇ ਨਾ ਖੁੱਲਣ ਕਾਰਨ ਚੋਟ ਲੱਗੀ। ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਾਲ ਰਾਹਤ ਦਿੱਤੀ:- ਨਾ ਤਾਂ ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਉਸ ਜਾਂਚ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ, ਏਅਰਬੈਗਜ਼ ਦੇ ਨਾ ਖੁੱਲਣ ਦੇ ਤੱਥ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ। ਇਸ ਨੂੰ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਵੀ, ਇੰਟਰ-ਅਲੀਆ, ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ:

"19. ਵਰਤਮਾਨ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਖਪਤਕਾਰਾਂ ਦੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ, ਅਸੀਂ ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ:

a ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੂੰ 2,00,000/- ਰੁਪਏ ਦਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿਓ ਡਾਕਟਰੀ ਖਰਚੇ ਅਤੇ ਆਮਦਨੀ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ।

b. ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੂੰ 50,000/- ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿਓ ਮਾਨਸਿਕ ਪੀੜਾ

c. ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਲਾਗਤ ਵਜੋਂ 50,000/- ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰੋ ਮੁਕੱਦਮਾ

20. ਉਪਰੋਕਤ ਭੁਗਤਾਨ ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰ ਦੁਆਰਾ ਅੰਦਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਡਿਮਾਂਡ ਡਰਾਫਟ ਦੇ ਜ਼ਰੀਏ ਇਸ ਆਰਡਰ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਦੋ ਮਹੀਨੇ। ਵਿਪਰੀਤ ਧਿਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲਤਾ ਮਿਆਦ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ 7% ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ ਦਾ ਵਿਆਜ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕਰੇਗਾ ਡਿਫਾਲਟ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਦੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਵਿਚ ਅਸਫਲਤਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ 7% ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ ਦਾ ਵਿਆਜ ਵੀ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕਰੇਗਾ ਡਿਫਾਲਟ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮੁੱਲ।"

4. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਖਪਤਕਾਰ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਵਿਵਾਦ ਨਿਵਾਰਣ ਕਮਿਸ਼ਨ ("ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ")। ਨੈਸ਼ਨਲ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ. ਨੈਸ਼ਨਲ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਆਦੇਸ਼, ਜੋ ਕਿ 5 ਜਨਵਰੀ 2021 ਨੂੰ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਅਪੀਲ ਅਧੀਨ ਹੈ। ਨਾ ਤਾਂ ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਇਆ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਉਕਤ ਜਾਂਚ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਰਿਪੋਰਟ, ਏਅਰਬੈਗ ਦੀ ਤਾਇਨਾਤੀ ਨਾ ਹੋਣ ਦੇ ਤੱਥ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ. ਇਸ ਕੋਲ ਹੈ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ, ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

“11.... ਅਪੀਲਕਰਤਾ/ਵਿਰੋਧੀ ਧਿਰ ਲਈ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਏਅਰਬੈਗ ਉਦੋਂ ਹੀ ਤੈਨਾਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਫੋਰਸ ਦਾ ਗੰਭੀਰ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਏਅਰਬੈਗ ਤੈਨਾਤ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੇ ਜੇਕਰ ਵਾਹਨ ਵਰਗੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਨਾਲ ਟਕਰਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਖੰਭਿਆਂ ਅਤੇ ਦਰੱਖਤਾਂ, ਜਦੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੀ ਪੂਰੀ ਤਾਕਤ ਨਹੀਂ ਪਹੁੰਚਾਈ ਜਾਂਦੀ ਸੈਂਸਰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਐਸਆਰਐਸ ਜਾਂਚ ਰਿਪੋਰਟ ਮਿਤੀ 01.12.2017 ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਅਜਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਥ੍ਰੈਸ਼ਹੋਲਡ ਫੋਰਸ ਨੂੰ ਏਅਰਬੈਗ ਦੀ ਤੈਨਾਤੀ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦਾ ਡਿਲੀਵਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਇੰਜਣ ਦੇ ਡੱਬੇ ਵਿੱਚ ਫਰੰਟ ਸੈਂਸਰ ਲਗਾਏ ਗਏ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਏਅਰਬੈਗ ਤਾਇਨਾਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ। ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਮਾਹਰ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਿਰਮਾਣ ਨੁਕਸ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦਾਤਾ। ਦ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਉਸਨੇ ਕਾਰ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਖਰੀਦੀ ਸੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਉਜਾਗਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਪਰ ਏਅਰਬੈਗ ਨਹੀਂ ਹਨ ਲੋੜ ਪੈਣ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਉਸ ਨੂੰ ਗੰਭੀਰ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੈਡੀਕਲ ਨੁਸਖੇ ਅਤੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਬਿੱਲਾਂ ਤੋਂ ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ. ਨੂੰ ਚਾਲੂ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ/ਬਲ ਫਰੰਟ ਏਅਰਬੈਗ ਬਾਰੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਜਾਣੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਕਿਤੇ ਨਹੀਂ ਕੀ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਥ੍ਰੈਸ਼ਹੋਲਡ ਬਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਰੱਖਿਆ ਹੈ ਕਦੇ ਵੀ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਏਅਰਬੈਗ ਸਮੇਤ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਉਜਾਗਰ ਕਰਨਾ ਕਾਰ ਵੇਚਦੇ ਹੋਏ ਅਤੇ ਥ੍ਰੈਸ਼ਹੋਲਡ ਦਾ ਵਿਸਤਾਰ ਅਤੇ ਖੁਲਾਸਾ ਨਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਖੁੱਲਣ ਲਈ ਸੀਮਾਵਾਂ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਅਨੁਚਿਤ ਵਪਾਰ ਅਭਿਆਸ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੇ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੀਆਂ ਤਸਵੀਰਾਂ ਦਰਜ ਕਰਵਾਈਆਂ ਸਨ ਕਾਰ ਆਰ.ਐਚ ਫਰੰਟ ਪਿੱਲਰ, ਆਰ.ਐਚ

ਫਰੰਟ ਰੂਫ, ਸਾਈਡ ਬਾਡੀ ਨੂੰ ਵੱਡਾ ਨੁਕਸਾਨ ਪੈਨਲ ਫਰੰਟ ਆਰ.ਐਚ ਡੋਰ ਪੈਨਲ ਅਤੇ ਐਲ.ਐਚ ਫਰੰਟ ਵ੍ਹੀਲ ਸਸਪੈਂਸ਼ਨ ਹੈ ਕਾਰ ਦੀਆਂ ਤਸਵੀਰਾਂ ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਈ ਦੇ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਜ਼ਬਰਦਸਤੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ, ਕਾਰ ਇੰਨੀ ਬੁਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਖਰਾਬ ਨਹੀਂ ਹੋਣੀ ਸੀ। ਇਹ ਹਾਦਸਾ ਏ ਵੱਡਾ ਹਾਦਸਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਾਰ ਦੀ ਪੂਰੀ ਡਿਵਾਈਡਰ ਸਾਈਡ, ਸਾਈਡ ਹਿੱਸਾ ਅਤੇ ਕਾਰ ਦਾ ਅਗਲਾ ਸ਼ੀਸ਼ਾ ਵੀ ਟੁੱਟ ਗਿਆ ਅਤੇ ਟੁੱਟ ਗਿਆ। ਹਾਦਸਾ ਇੰਨਾ ਜ਼ਬਰਦਸਤ ਸੀ ਕਿ ਸਾਹਮਣੇ ਵਾਲਾ ਬੰਪਰ ਗਰਿੱਲ, ਡੈਸ਼ ਬੋਰਡ ਅਤੇ ਰੇਡੀਏਟਰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨੁਕਸਾਨਿਆ ਗਿਆ। ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਦੇਖਿਆ "ਕਿ ਮਾਹਰ ਸਬੂਤ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਤੱਥ ਆਪਣੇ ਆਪ ਲਈ ਕਿੱਥੇ ਬੋਲਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਹੈ **ਗੱਲ ਆਪਣੇ ਆਪ ਹੀ ਬੋਲਦੀ ਹੈ** ਦੇ ਜਿੱਥੇ ਨੁਕਸਾਨੀਆਂ ਗਈਆਂ ਤਸਵੀਰਾਂ ਹਨ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਵਾਹਨ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਗੱਡੀ 'ਤੇ।"

5. ਸ੍ਰੀ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਬਹਿਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨੁਕਤਿਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਹੁਜ਼ੇਫਾ ਅਹਿਮਦੀ, ਸਿੱਖਿਅਤ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ, ਲਈ ਇਹ ਹੁਕਮ ਹੈ ਵਾਹਨ ਦੀ ਬਦਲੀ ਪਾਸ ਨਹੀਂ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤੀ ਰਾਹਤ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਜੋਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਸੀ ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ. ਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀਤਾ 'ਤੇ ਸਵਾਲ ਉਠਾਏ ਹਨ ਮਾਲਕ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਦੋ ਮੰਚਾਂ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਮੈਨੁਅਲ ਇਸ ਗਿਣਤੀ 'ਤੇ ਉਸ ਦੀ ਦਲੀਲ ਇਹ ਰਹੀ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਬਲ ਦੁਆਰਾ ਪੈਦਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਟੱਕਰ ਇੱਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਡਿਗਰੀ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੈ, ਉੱਥੇ ਤਾਇਨਾਤੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਏਅਰਬੈਗ ਦੇ. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਿਵਸਥਾ ਵਿਚ ਕੋਈ ਨੁਕਸ ਨਹੀਂ ਸੀ ਉਸ ਨੂੰ. ਉਸਨੇ ਇਹ ਵੀ ਉਜਾਗਰ ਕੀਤਾ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਸਾਹਮਣੇ ਵਾਲੀ ਹਿੱਟ ਨਹੀਂ ਸੀ।

6. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਕੇਸ ਹੈ ਕਿ ਏਅਰਬੈਗ ਦੀ ਤੈਨਾਤੀ ਕਈ ਕਾਰਕਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੀ ਗਤੀ, ਟੱਕਰ ਦਾ ਕੋਣ, ਵਾਹਨਾਂ ਜਾਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਘਣਤਾ ਅਤੇ ਸਖਤੀ ਜਿਸ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਟੱਕਰਾਂਦਾ ਹੈ। ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅਗਲੇ ਏਅਰਬੈਗਾਂ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੈਨਾਤ ਕਰਨ ਲਈ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਦੋਂ ਟੱਕਰ ਕਾਫੀ ਗੰਭੀਰ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਟੱਕਰ ਦਾ ਕੋਣ ਵਾਹਨ ਦੇ ਅਗਲੇ ਲੰਬਕਾਰੀ ਧੁਰੇ ਤੋਂ 30 ਡਿਗਰੀ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਮਿਸਟਰ ਅਹਮਦੀ ਨੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਅਗਲੇ ਏਅਰਬੈਗਾਂ ਨੂੰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੈਨਾਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ ਜੇ ਟੱਕਰ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਜਾਂ ਪਿੱਛੇ ਤੋਂ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਰੋਲ ਓਵਰ ਕ੍ਰੈਸ਼ਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ। ਉਸ ਨੇ ਟੱਕਰ ਵਿੱਚ ਵਿਵਿਧ ਪਰਿਸਥਿਤੀਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਜੋ ਏਅਰਬੈਗਾਂ ਦੀ ਤੈਨਾਤੀ ਵਿੱਚ ਨਤੀਜਾ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੀਆਂ। ਉਸ ਨੇ ਜਾਂਚ ਰਿਪੋਰਟ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਹਵਾਲਾ ਦੇ ਚੁੱਕੇ ਹਾਂ।

7. ਕਮਿਸ਼ਨ ਅੱਗੇ, ਸੀਮਾਂਕਣ ਦਾ ਮੁੱਦਾ ਵੀ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਸੀ ਕਿ ਸੀਮਾਂਕਣ ਵਾਹਨ ਦੀ ਖਰੀਦ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਚੱਲੇ ਨਾ ਕਿ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ। ਇਸ ਐਤਰਾਜ਼ 'ਤੇ ਬਣਾਈ ਗਈ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ੀ ਨੂੰ ਸਹੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਅਤੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਇਸ ਬਿੰਦੂ 'ਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਮਿਸ਼ਨਾਂ ਦੇ ਨਜ਼ਰੀਏ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਨਹੀਂ ਲੱਭੀ ਗਈ। ਵਾਹਨ ਸਮਾਨ ਦੇ ਅਰਥ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 2(7) ਦੇ ਅਧੀਨ ਦ ਸੇਲ ਆਫ ਗੁੱਡਜ਼ ਐਕਟ, 1930 ਅਤੇ ਉਹ ਆਪਣੀ ਫਿਟਨੈਸ ਦੇ ਬਾਰੇ ਵਿੱਚ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਆਉਂਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੁਕਮ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਹੁਕਮ ਉਹਨਾਂ ਮਾਲਾਂ 'ਤੇ ਵੀ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਖਾਮੀ ਉਪਭੋਗਤਾ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਅਧੀਨ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਕੰਜ਼ਿਊਮਰ ਪ੍ਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1986 ਅਧੀਨ ਹੈ। ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਸਤੁਤ ਵਾਹਨ ਦੀਆਂ

ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਸੀਮਾਂਕਣ ਉਸ ਦਿਨ ਤੋਂ ਚੱਲੇਗਾ ਜਦੋਂ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਖਾਮੀ ਸਾਹਮਣੇ ਆਉਂਦੀ ਹੈ। ਸਾਧਾਰਣ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਹਾਦਸੇ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਤਾਰੀਖ 'ਤੇ ਖਿਲਾਫ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਖਾਮੀ ਦੀ ਕਿਸਮ ਨੂੰ ਪਛਾਣਣ ਦਾ ਕੋਈ ਤਰੀਕਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਏ ਵਾਹਨ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਿਤਵ ਕੀਤੀ ਗਈ ਫਿਟਨੈਸ ਦੀ ਗੁਣਵੱਤਾ ਤੋਂ ਘੱਟ ਸੀ। ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦਾ ਨਜ਼ਰੀਆ ਮੋਟੇ ਤੌਰ 'ਤੇ 1930 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 16 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸਿਧਾਂਤ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹੈ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਖਾਮੀ ਨੂੰ ਹਾਦਸੇ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੇ ਹੀ ਸਾਹਮਣੇ ਆਇਆ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਹੇਠਾਂ ਦ ਸੇਲ ਆਫ ਗੁੱਡਜ਼ ਐਕਟ, 1930 ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 16 ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਨੂੰ ਉਦ੍ਧ□ਤ ਕਰਦੇ ਹਾਂ:

"16. ਗੁਣਵੱਤਾ ਜਾਂ ਫਿਟਨੈਸ ਸਬੰਧੀ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਸ਼ਰਤਾਂ।— ਇਸ ਐਕਟ ਅਤੇ ਹੋਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੌਜੂਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਅਧੀਨ ਸਪਲਾਈ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮਾਨ ਦੀ ਗੁਣਵੱਤਾ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਫਿਟਨੈਸ ਸਬੰਧੀ ਕੋਈ ਵੀ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਵਾਰੰਟੀ ਜਾਂ ਸ਼ਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਸਿਵਾਏ ਇਸ ਦੇ:—

(1)ਜਿੱਥੇ ਖਰੀਦਦਾਰ, ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਂ ਇਸ਼ਾਰੇ ਨਾਲ, ਵਿਕਰੇਤਾ ਨੂੰ ਉਸ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਸਮਾਨ ਦੀ ਲੋੜ ਬਾਰੇ ਜਾਣੂ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਹ ਦਿਖਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਖਰੀਦਦਾਰ ਵਿਕਰੇਤਾ ਦੇ ਹੁਨਰ ਜਾਂ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਸਮਾਨ ਉਸ ਕਿਸਮ ਦਾ ਹੈ ਜੋ ਵਿਕਰੇਤਾ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਸਪਲਾਈ ਕਰਨਾ (ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਾਂ ਉਤਪਾਦਕ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਾ ਹੋਵੇ), ਇਹ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਸ਼ਰਤ ਹੈ ਕਿ ਸਮਾਨ ਅਜਿਹੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਉਚਿਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਫਿਟ ਹੋਵੇਗਾ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ, ਪੇਟੈਂਟ ਜਾਂ ਹੋਰ ਵਪਾਰਕ ਨਾਮ ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਲੇਖ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸ ਦੀ ਫਿਟਨੈਸ ਸਬੰਧੀ ਕੋਈ ਵੀ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਸ਼ਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ।

(2)ਜਿੱਥੇ ਸਮਾਨ ਉਸ ਵਰਣਨ ਅਨੁਸਾਰ ਖਰੀਦੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਜੋ ਵਿਕਰੇਤਾ ਉਸ ਵਰਣਨ ਦੇ ਸਮਾਨ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ (ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਾਂ ਉਤਪਾਦਕ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਾ ਹੋਵੇ), ਇਹ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਸ਼ਰਤ ਹੈ ਕਿ ਸਮਾਨ ਵਪਾਰਯੋਗ ਗੁਣਵੱਤਾ ਦਾ ਹੋਵੇਗਾ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ, ਜੇਕਰ ਖਰੀਦਦਾਰ ਨੇ ਸਮਾਨ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਜਿਹੀ ਜਾਂਚ ਨਾਲ ਖੁਲਾਸਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਦੋਸ਼ਾਂ ਸਬੰਧੀ ਕੋਈ ਵੀ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਸ਼ਰਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ।

(3)ਗੁਣਵੱਤਾ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਫਿਟਨੈਸ ਸਬੰਧੀ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਵਾਰੰਟੀ ਜਾਂ ਸ਼ਰਤ ਵਪਾਰ ਦੇ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਾਲ ਜੋੜੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

(4)ਇਸ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਵਾਰੰਟੀ ਜਾਂ ਸ਼ਰਤ ਨਾਲ ਅਸੰਗਤ ਨਾ ਹੋਣ ਤੱਕ ਇੱਕ ਪ੍ਰਗਟ ਵਾਰੰਟੀ ਜਾਂ ਸ਼ਰਤ ਕਿਸੇ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਵਾਰੰਟੀ ਜਾਂ ਸ਼ਰਤ ਨੂੰ ਨਕਾਰਦੀ ਨਹੀਂ ਹੈ।"

8. ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਗੋਪਨੀਯਤਾ ਸਬੰਧੀ ਸਵਾਲ ਵੀ ਰਾਜ ਅਤੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਅੱਗੇ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਅਪੀਲ ਹੇਠ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਅਸੀਂ ਦੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਇਹ ਬਿੰਦੂ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਵਿਕਰੇਤਾ ਨੂੰ ਪਾਰਟੀ ਵਜੋਂ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ

ਅਤੇ ਜਵਾਬੀ ਉਪਭੋਗਤਾ। ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਨੂੰ ਦੋਨੋਂ ਉਪਭੋਗਤਾ ਫੋਰਾ ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਬਿੰਦੂ ਤੇ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕੋਈ ਦਲੀਲ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਅਸੀਂ ਇਸ ਬਿੰਦੂ ਤੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੀ ਸੋਚ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਨਹੀਂ ਲੱਭਦੇ।

9 ਉਤਪਾਦ ਵਿੱਚ ਖਾਮੀ ਬਾਰੇ ਦੋ ਫੋਰਾਂ ਦੇ ਨਿਰਣੇ ਹਨ, ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਵੇਚਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਅੱਗੇ ਦੇ ਏਅਰਬੈਗਜ਼ ਨਾਲ ਵੇਚਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਬੀ ਅੱਗੇ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ। ਏਅਰਬੈਗਜ਼ ਨੇ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ। ਹਾਦਸੇ ਨੇ ਜਵਾਬੀ ਨੂੰ ਸੱਟਾਂ ਪਹੁੰਚਾਈਆਂ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਮੈਨੂਅਲ ਤੋਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਹਿੱਸਿਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕਰ ਸਕੇ ਕਿ ਟੱਕਰ ਦਾ ਅਸਰ ਸੈਂਸਰ ਨੂੰ ਸਕ੍ਰਿਆ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਿਸ ਨਾਲ ਏਅਰਬੈਗਜ਼ ਦਾ ਵਰਤਾਰਾ ਹੋਣਾ ਸੀ। ਅਸੀਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਮੁੜ ਵਿਚਾਰ ਨਹੀਂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਦੋ ਫੋਰਾਂ ਨੇ ਸੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਖਿਲਾਫ ਨਿਰਣੇ ਵਾਪਸ ਲਏ ਹਨ। ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਰੈਸ ਇਪਸਾ ਲੋਕੁਇਟਰ ਦੇ ਸਿਦਾਂਤ ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਤਾਂ ਜੋ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੀ ਏਅਰਬੈਗ ਸਿਸਟਮ ਵਿੱਚ ਖਾਮੀ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਟਕਰਾਅ ਦੀ ਕਿਸਮ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰ ਸਕੇ। ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਇਸ ਨਿਰਣੇ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਜਿਸ ਨੇ ਨੁਕਸਾਨਗ੍ਰਸਤ ਵਾਹਨ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਤਸਵੀਰਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ, ਜਿਸ ਨੇ ਅੱਗੇ ਦੇ ਭਾਰੀ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਦਿਖਾਇਆ। ਅਜਿਹੀਆਂ ਡੀ ਪਰਿਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ, ਦੋਨੋਂ ਉਕਤ ਫੋਰਾਂ ਨੇ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਲਿਆ ਕਿ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਮਾਹਰ ਗਵਾਹੀ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਵਿਚਾਰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਬੇਤੁਕਾ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ।

10 ਅਸੀਂ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਨਿਰਣੇ ਨਾਲ ਦਖਲ ਦੇਣ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਲੱਭਦੇ। ਅਸੀਂ ਇੱਥੇ ਇਹ ਜੋੜਨਾ ਚਾਹਾਂਗੇ ਕਿ ਸਧਾਰਨ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਉਪਭੋਗਤਾ ਜਦੋਂ ਏਅਰਬੈਗਜ਼ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਖਰੀਦਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਹ ਮਾਨ ਲੈਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਵੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਅੱਗੇ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਨਾਲ ਟੱਕਰ ਹੋਵੇਗੀ (ਅੱਗੇ ਦੇ ਏਅਰਬੈਗਜ਼ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ) ਤਾਂ ਉਹ ਵਰਤਾਰਾ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ। ਦੋਨੋਂ ਫੋਰਾਂ ਨੇ, ਆਪਣੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਉਜਾਗਰ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੇ ਅੱਗੇ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਕਾਫੀ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਏਅਰਬੈਗਜ਼ ਦਾ ਵਰਤਾਰਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਰੋਕਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਜੋ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਅੱਗੇ ਦੀ ਸੀਟ 'ਤੇ। ਇੱਕ ਉਪਭੋਗਤਾ ਨੂੰ ਭੌਤਿਕ ਵਿਗਿਆਨ ਵਿੱਚ ਮਾਹਰ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਜੋ ਟੱਕਰ ਦੇ ਅਸਰ ਨੂੰ ਵੇਗ ਅਤੇ ਬਲ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਗਣਨਾ ਕਰੇ। ਅਜਿਹੀਆਂ ਪਰਿਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ, ਅਸੀਂ ਨਹੀਂ ਲੱਭਦੇ ਕਿ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਖਾਮੀ ਹੋਣ ਬਾਰੇ ਦੋ ਫੋਰਾਂ ਦੇ ਨਿਰਣਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਹੈ।

11 ਅਸੀਂ ਹੁਣ ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਰਾਹਤਾਂ ਅਤੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖੀਆਂ ਗਈਆਂ ਰਾਹਤਾਂ ਵੱਲ ਮੁੜਾਂਗੇ। ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਪਹਿਲੀ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੀ ਬਦਲੀ ਦੀ ਕੋਈ ਅਰਦਾਸ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਇੱਕ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ 1986 ਐਕਟ ਲਾਗੂ ਸੀ ਅਤੇ ਉਕਤ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 14 ਉਹ ਰਾਹਤਾਂ ਦੱਸਦੀ ਹੈ ਜੋ ਐਚ ਏ ਦਿੱਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ, ਨਿਰਧਾਰਤ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼, ਖਾਮੀਆਂ ਵਾਲੇ ਸਮਾਨ ਦੀ

ਬਦਲੀ ਅਤੇ ਸਜ਼ਾਵਾਰੀ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਇੱਕ ਬਿੰਦੂ ਉਠਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਜਿੰਨ੍ਹਾਂ ਤੱਕ ਵਾਹਨ ਦੀ ਬਦਲੀ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੈ, ਕੋਈ ਠੋਸ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਕੋਈ ਚਰਚਾ ਸੀ। ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਇਸ ਗਿਣਤੀ 'ਤੇ ਇੱਕ ਕਮੀ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਘਾਤਕ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਸੰਯੁਕਤ ਪੜ੍ਹਾਈ ਤੋਂ, ਅਸੀਂ ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ

ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਭ੍ਰਮ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਨਿਰਮਾਣ ਦੋਸ਼ ਕਾਰਨ ਹੈ। ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦਿਆਂ ਕਿ ਵਿਵਾਦ ਕਾਫੀ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਲਟਕਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਅਸੀਂ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਇਸ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਧਿਆਨ ਲਾਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਸਾਡਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੀ ਬਦਲੀ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਉਚਿਤ ਹੈ। ਵਾਹਨ ਦੀ ਬਦਲੀ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ 20 ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਨਾ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਹ ਗੱਲ ਕਿ ਉਪਭੋਗਤਾ ਨੇ ਕਾਰ ਨੂੰ ਬੀਮਾ ਦੇ ਪੈਸੇ 'ਤੇ ਮੁਰੰਮਤ ਕਰਵਾਈ ਹੈ, ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਮਾਤਰਾ 'ਤੇ ਅਸਰ ਨਹੀਂ ਪਾਵੇਗੀ, ਜੋ ਕਿ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਹੱਦ ਤੱਕ ਸਜ਼ਾਵਾਰੀ ਹੈ।

12. ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦਾਅਵਿਆਂ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਤਿੰਨ ਮਾਮਲੇ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ। ਨੱਪਾਗਾ ਬਨਾਮ ਗੁਰੂਦਯਾਲ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ। [(2003) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 274] ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਸੀ ਕਿ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਜਾਂ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਰਕਮ ਤੋਂ ਵੱਧ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਰਕਮ ਦੇਣ ਦੀ ਕੋਈ ਪਾਬੰਦੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦੋ ਹੋਰ ਅਧਿਕਾਰਤਾਵਾਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ, ਜੋ ਕਿ ਸੰਗੀਤਾ ਆਰਿਆ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਬਨਾਮ ਓਰੀਐਂਟਲ ਇਨਸ਼ੋਰੈਂਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ([2020) 5 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 372) ਅਤੇ ਜਿਤੇਂਦਰ ਖਿਮਸ਼ੰਕਰ ਤ੍ਰਿਵੇਦੀ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਬਨਾਮ ਕਸਮ ਦਾਊਦ ਕੁੰਭਾਰ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ([2015] 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 237] ਹਨ। ਇਹ ਦੋ ਮਾਮਲੇ ਉਚਿਤ ਅਤੇ ਤਰਕਸੰਗਤ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇ ਸਿਦਾਂਤ ਨੂੰ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹਨਾਂ ਅਧਿਕਾਰਤਾਵਾਂ ਦਾ ਅਨੁਪਾਤ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ।

13. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਖਿਲਾਫ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਨੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤੇ ਗਏ ਅਸਲ ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਪਰੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਮੌਦਰਿਕ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੇ। ਪਰ 1986 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 14 ਸਜ਼ਾਵਾਰੀ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਨੁਕਸਾਨ, ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਉਸ ਸਮੇਂ ਦਿੱਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਇਹ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਖਾਮੀ ਗੰਭੀਰ ਚੋਟ ਜਾਂ ਵੱਡੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਰੱਖਦੀ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਉਪਭੋਗਤਾ ਨੂੰ, ਇੱਕ ਖਰਾਬ ਸੁਰੱਖਿਆ ਸੁਵਿਧਾ ਨੂੰ ਇੱਕ ਨਾਕਾਰਾ "ਕਰਤਾਰੀ ਲਾਈਟ" ਤੋਂ ਵੱਖ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ। ਨਿਰਮਾਤਾ ਨੂੰ ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਖਤ ਅਤੇ ਮੁਕੰਮਲ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਸਜ਼ਾਵਾਰੀ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨੂੰ ਨਿਵਾਰਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਾਰਕਾਂ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਵੀ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ ਜੋ ਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਇੱਕ ਸੰਵਿਧਾਨਿਕ ਬੈਂਚ ਨੇ ਐਮ.ਸੀ. ਮਹਿਤਾ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤੀ ਯੂਨੀਅਨ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ [(1987) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 395] ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਹਨ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਹ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ-

"32. ਅਸੀਂ ਇਹ ਵੀ ਦੱਸਣਾ ਚਾਹਾਂਗੇ ਕਿ ਪਿਛਲੇ ਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਕਿਸਮ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਮਾਪ

ਨੂੰ ਉਦਯੋਗ ਦੀ ਵਿਸ਼ਾਲਤਾ ਅਤੇ ਸਮਰੱਥਾ ਨਾਲ ਜੋੜਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਅਜਿਹਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਿਰੋਧਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਉਦਯੋਗ ਜਿੰਨਾ ਵੱਡਾ ਅਤੇ ਜਿਆਦਾ ਸਮ□ੱਧ ਹੋਵੇਗਾ, ਉਸ ਨੂੰ ਹਾਦਸੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਉੱਤਨੀ ਹੀ ਵੱਧ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜੋ ਉਦਯੋਗ ਦੁਆਰਾ ਖਤਰਨਾਕ ਜਾਂ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਖਤਰਨਾਕ ਗਤੀਵਿਧੀ ਦੇ ਚਲਾਏ ਜਾਣ ਦੌਰਾਨ ਹੋਇਆ ਹੋਵੇ।"

14. ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲਾ ਇੱਕ ਉਦਯੋਗਿਕ ਹਾਦਸੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਮੌਤ ਅਤੇ ਕਈ ਹੋਰਾਂ ਨੂੰ ਲੱਗੀਆਂ ਸੱਟਾਂ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਮਾਮਲੇ ਤੋਂ ਉੱਤਪੰਨ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਪਰ ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਵਿਸ਼ਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵੀ ਇਸੇ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਇੱਕ ਵਿਵਾਦ ਨਾਲ ਨਿਪਟ ਰਹੇ ਹਾਂ ਜਿੱਥੇ ਟੱਕਰ ਵਿੱਚ ਏਅਰਬੈਗਜ਼ ਨਹੀਂ ਖੁੱਲੇ। ਵਾਹਨ ਚਲਾ ਰਹੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਸ ਕਾਰਨ ਭਾਰੀ ਸੱਟਾਂ ਲੱਗੀਆਂ। ਟੱਕਰ ਦਾ ਅਸਰ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੂੰ ਇਹ ਮਾਨਣਾ ਉਚਿਤ ਲੱਗਦਾ ਕਿ ਏਅਰਬੈਗਜ਼ ਦਾ ਖੁੱਲਣਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਮਾਲ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦਾ ਵਰਣਨ ਇਸ ਦੀ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਗੁਣਵੱਤਾ ਤੋਂ ਘੱਟ ਸੀ। ਮਾਲਕਾਂ ਦੀ ਮੈਨੂਅਲ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਸਮੱਗਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਿਸ ਤੋਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਇਸ ਕਿਸਮ ਦੀ ਟੱਕਰ ਵਿੱਚ ਏਅਰਬੈਗਜ਼ ਨਹੀਂ ਖੁੱਲਣਗੇ। ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ-ਸ਼ਿਕਾਇਤਕਰਤਾ ਦਾ ਖਰੀਦ ਫੈਸਲਾ ਵਾਹਨ ਦੀਆਂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਵ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਸਮਝਦਾਰ ਕਾਰ-ਖਰੀਦਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਸਮਝੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸੁਰੱਖਿਆ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਏਅਰਬੈਗ ਸਿਸਟਮ ਮੁਹੱਈਆ ਨਾ ਕਰਨਾ, ਨਿਰੋਧਕ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਨਿਰੋਧਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਨਿਰੋਧਕ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਗਣਨਾ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ, ਉਤਪਾਦਨ ਉਦਯੋਗ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵੀ ਇੱਕ ਕਾਰਕ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਤੋਂ ਨਿਰਮਾਤਾ ਨੂੰ ਬਚਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਬਾਹਰੀ ਧਾਰਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਭਾਵੇਂ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਧਾਰਾ ਹੁੰਦੀ, ਤਾਂ ਵੀ ਇਸ ਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵੈਧਤਾ 'ਤੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜਾਂਚ ਖੁੱਲ੍ਹ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਪਰ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਉਸ ਪਹਿਲੂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇੱਥੇ ਉਹ ਸਵਾਲ ਨਹੀਂ ਉੱਠਦਾ।

15. ਜੇਕਰ ਖਪਤਕਾਰਾਂ ਦੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਰਾਹਤਾਂ ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਇੱਕ 'ਤੇ ਫਿੱਟ ਬੈਠਦੀਆਂ ਹਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 14 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (1) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾ, ਇਹ ਫੋਰਮ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੇ ਅੰਦਰ ਚੰਗਾ ਹੋਵੇਗਾ, ਭਾਵੇਂ ਇਸ ਤੱਥ ਦੀ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿ ਕੀ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੁਝ ਰਾਹਤਾਂ ਹਨ। ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਤੱਥ ਇਸਦੀ ਬੁਨਿਆਦ ਬਣਾਉਂਦੇ ਹਨ ਅਜਿਹੀਆਂ ਰਾਹਤਾਂ ਦੇਣੀਆਂ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਕਿਹਾ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਹੈ ਰਾਹਤਾਂ ਨੂੰ ਢਾਲਣ ਲਈ ਫੋਰਮ ਨੇ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਨਿਆਂ ਕਰਨ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ, ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਰਾਹਤ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 14(1) ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਉਂਦੀ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਲੱਭਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਰਾਹਤ ਕਨੂੰਨੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਉਂਦੀ ਹੈ ਫਰੇਮਵਰਕ ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਅਸੀਂ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦੇਣਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਨੈਸ਼ਨਲ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ. ਸਾਨੂੰ ਦਾ ਤਰਕ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦਾ ਕਮਿਸ਼ਨ ਜਾਂ ਆਰਡਰ ਦਾ ਆਪਰੇਟਿਵ ਹਿੱਸਾ ਹਰਜਾਨਾ ਦੇਣ ਦਾ ਹੈ ਵਿਗੜਿਆ ਸਾਨੂੰ ਤਿੰਨ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣ ਲਈ ਮੋਟਰ ਦੁਰਘਟਨਾ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਸੰਬੰਧੀ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਪੀਲ ਅਧੀਨ. ਸਾਡਾ ਇਹ ਵੀ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਖਿਲਾਫ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਸਟੇਟ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਅਤੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਦੁਆਰਾ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਅਨੁਪਾਤਕਤਾ ਦੇ ਟੈਸਟ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਫੜੀ ਰੱਖੋ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਾਨੂੰ ਵਿਸ਼ਾ-ਨੁਕਸ ਇਸ ਕਿਸਮ ਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਦੰਡਕਾਰੀ ਹਰਜਾਨੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ

ਖਿੱਚੀਆਂ ਜਾਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ ਅਪੀਲਕਰਤਾ

16. ਅਸੀਂ ਤਦਨੁਸਾਰ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਦੇ ਹਾਂ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅੰਤਰਿਮ ਆਦੇਸ਼ ਭੰਗ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ।

17. ਲੰਬਿਤ ਅਰਜ਼ੀ(ਆਂ), ਜੇ ਕੋਈ ਹੋਣ, ਨਿਪਟਾਰੇ ਹੇਠ ਆ ਜਾਣਗੀਆਂ।

18. ਖਰਚੇ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਹੁਕਮ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।

ਨਿਧੀ ਜੈਨ ਅਪੀਲ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤੀ।

ਡਿਸਕਲੇਮਰ ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆ ਨਿਰਣਾਂ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸਮਝਣ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ । ਸਾਰੇ ਵਿਹਾਰਕ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ ਨਿਆਂ ਨਿਰਣੇ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਣ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

Vasu Gupta
Advocate