

# Áp dụng pháp luật giải quyết tranh chấp về bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ là phương tiện giao thông vận tải cơ giới đường bộ gây ra - Từ thực tiễn Tòa án nhân dân tỉnh Bến Tre

Nguyễn Thị Tuyết Mai<sup>1,\*</sup>, Nguyễn Thị Bảo Châu<sup>2</sup>



Use your smartphone to scan this QR code and download this article

## TÓM TẮT

Trong đời sống xã hội ở Việt Nam hiện nay, các phương tiện giao thông vận tải cơ giới đường bộ được pháp luật xác định là nguồn nguy hiểm cao độ ngày càng tăng về số lượng. Cùng với đó, các vi phạm pháp luật, thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ này gây ra cũng xảy ra nhiều hơn, đòi hỏi phải có hoạt động áp dụng pháp luật của các chủ thể có thẩm quyền. Tuy nhiên, trên thực tế, dù pháp luật ngày càng hoàn thiện, song hoạt động áp dụng pháp luật giải quyết tranh chấp về bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ là phương tiện giao thông vận tải cơ giới đường bộ gây ra vẫn còn có những bất cập, hạn chế. Do vậy, pháp luật dân sự cần phải có quy phạm riêng biệt để xác định trách nhiệm bồi thường trong trường hợp người sử dụng nguồn nguy hiểm cao độ là PTGT vi phạm pháp luật về giao thông đường bộ gây thiệt hại. Bài viết trình bày khái lược về pháp luật và những bất cập, hạn chế khi áp dụng pháp luật nhằm giải quyết tranh chấp về bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ là phương tiện giao thông vận tải cơ giới đường bộ gây ra trên địa bàn tỉnh Bến Tre. Từ đó, đề xuất một số kiến nghị hoàn thiện pháp luật để bảo đảm tốt việc áp dụng pháp luật giải quyết tranh chấp về bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ là phương tiện giao thông vận tải cơ giới đường bộ gây ra.

**Từ khoá:** Áp dụng pháp luật, Giải quyết tranh chấp, Bồi thường thiệt hại, Phương tiện giao thông vận tải cơ giới đường bộ, Bến Tre

<sup>1</sup>Học viện Chính trị khu vực II, Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh, Việt Nam

<sup>2</sup>Ban Nội chính tỉnh ủy Bến Tre, Việt Nam

## Liên hệ

**Nguyễn Thị Tuyết Mai**, Học viện Chính trị khu vực II, Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh, Việt Nam

Email: maintt@hcma2.edu.vn

## Lịch sử

- Ngày nhận: 5-12-2021
- Ngày chấp nhận: 07-10-2022
- Ngày đăng: 15-10-2022

DOI: 10.32508/stdjelm.v6i3.988



## Bản quyền

© ĐHQG Tp.HCM. Đây là bài báo công bố mở được phát hành theo các điều khoản của the Creative Commons Attribution 4.0 International license.



## ĐẶT VẤN ĐỀ

Trong cuộc sống ngày nay, các phương tiện giao thông vận tải cơ giới đường bộ (PTGT) ngày càng tiện nghi, hiện đại, giúp con người di chuyển, lưu thông hàng hóa được nhanh chóng, an toàn và thuận lợi hơn. Tuy nhiên, chúng cũng tiềm ẩn những nguy cơ, rủi ro mà con người khó có thể kiểm soát hết được. Thiệt hại từ tai nạn giao thông do PTGT gây ra ở Việt Nam thời gian qua là khá nhiều, đã trực tiếp xâm hại đến tính mạng, sức khỏe và tài sản của con người. Khi có thiệt hại thì trách nhiệm bồi thường được đặt ra và không phải trường hợp nào cũng được giải quyết thỏa đáng, đó cũng là lý do để các tranh chấp nảy sinh, đòi hỏi cơ quan có thẩm quyền phải áp dụng pháp luật, giải quyết tranh chấp.

Qua nghiên cứu các bản án của Tòa án nhân dân các huyện và Tòa án nhân dân tỉnh tại tỉnh Bến Tre, tham khảo một số bản án của Tòa án nhân dân các địa phương khác giải quyết tranh chấp về bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ là PTGT gây ra, đồng thời nghiên cứu các quy định pháp luật liên quan, tác giả đi đến những kết luận, nhận định về kết quả và những hạn chế trong hoạt động áp dụng pháp luật của

Tòa án nhân dân. Từ đó, đề xuất một số giải pháp hoàn thiện pháp luật nhằm bảo đảm áp dụng thống nhất pháp luật giải quyết tranh chấp về bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ (NNHCĐ) là PTGT gây ra.

## PƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

**Phương pháp khảo sát văn bản quy phạm pháp luật**

### Cách sử dụng

Để nghiên cứu bài báo này, phương pháp nghiên cứu thứ nhất được sử dụng là khảo sát văn bản quy phạm pháp luật. Nhóm tác giả đã nghiên cứu các văn bản quy phạm pháp luật liên quan từ năm 1972 đến nay và có kết quả tổng quan như sau:

### Kết quả

Tổng quan cơ sở pháp lý giải quyết tranh chấp bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ là phương tiện giao thông vận tải cơ giới đường bộ gây ra:

Nghiên cứu các quy định về bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra ở Việt Nam cho

**Trích dẫn bài báo này:** Mai N T T, Châu N T B. **Áp dụng pháp luật giải quyết tranh chấp về bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ là phương tiện giao thông vận tải cơ giới đường bộ gây ra - Từ thực tiễn Tòa án nhân dân tỉnh Bến Tre.** *Sci. Tech. Dev. J. - Eco. Law Manag.*; 6(3):3061-3068.

thấy, kể từ khi có Thông tư số 173/TANDTC ngày 23/3/1972 (Thông tư 173) của Hội đồng thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao hướng dẫn xét xử bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng<sup>1</sup> cho đến nay, pháp luật ngày càng hoàn thiện.

Theo hướng dẫn của Thông tư 173, trách nhiệm bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra phát sinh khi thỏa mãn ba điều kiện: 1, có thiệt hại xảy ra; 2, có việc gây thiệt hại trái pháp luật; 3, có mối quan hệ nhân quả giữa sự hoạt động của nguồn nguy hiểm cao độ và thiệt hại xảy ra. Thông tư cũng nhấn mạnh trách nhiệm bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra phát sinh “không phụ thuộc vào điều kiện phải có lỗi của người gây thiệt hại”. Đến ngày 05/4/1983, Tòa án nhân dân tối cao ban hành Thông tư số 03-TATC (Thông tư 03), hướng dẫn giải quyết một số vấn đề về bồi thường thiệt hại trong tai nạn ô tô<sup>2</sup>. Như vậy, nếu Thông tư 173 là hướng dẫn chung thì Thông tư 03 đã hướng dẫn cụ thể về những trường hợp được bồi thường, chủ thể chịu trách nhiệm bồi thường, người được bồi thường, mức độ bồi thường trong các vụ tai nạn ô tô. Trong đó xác định rõ trách nhiệm có lỗi của phía ô tô, lỗi của nạn nhân, lỗi của người thứ ba, trách nhiệm bồi thường khi ô tô va chạm nhau, tai nạn xảy ra do ô tô bị rui ro và trường hợp tai nạn xảy ra vì không thể khắc phục được, không thể nhận thức và ngăn ngừa trước (sét, nước lũ, cây đổ, đá lở...). Đây là một văn bản quy phạm đã quy định khá đầy đủ, cụ thể các tình huống tai nạn ô tô có thể xảy ra để xác định trách nhiệm bồi thường thiệt hại. Tuy nhiên, từ sau khi Bộ luật Dân sự năm 1995 được ban hành đến nay, Tòa án nhân dân có thẩm quyền không còn áp dụng văn bản quy phạm pháp luật này khi xét xử.

Ngày 28/12/1995, Bộ luật Dân sự đầu tiên của nước ta được ban hành. Điều 627 Bộ luật Dân sự năm 1995 quy định về trách nhiệm bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra. Kế thừa những quy định tại Thông tư 173, Thông tư 03, Bộ luật Dân sự năm 1995 khẳng định: chủ sở hữu, người được chủ sở hữu giao chiếm hữu, sử dụng nguồn nguy hiểm cao độ phải bồi thường thiệt hại cả khi không có lỗi, trừ trường hợp thiệt hại xảy ra hoàn toàn do lỗi cố ý của người bị thiệt hại, do sự kiện bất khả kháng hoặc tình thế cấp thiết và trong trường hợp pháp luật có quy định khác. Sau khi ban hành Bộ luật Dân sự năm 1995, đến ngày 28/4/2004, Hội đồng thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao đã ban hành Nghị quyết số 01/2004/NQ-HĐTP (Nghị quyết 01), hướng dẫn áp dụng một số quy định của Bộ luật Dân sự về bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng<sup>3</sup>. Nghị quyết 01 dành phần III để hướng dẫn về bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra. Song, có thể thấy,

hướng dẫn tại Nghị quyết 01 không xác định rõ trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong những trường hợp thiệt hại do PTGT gây ra như đã quy định tại Thông tư 03. Kế thừa những quy định tại Bộ luật Dân sự năm 1995 và Nghị quyết 01, Bộ luật Dân sự năm 2005 và Nghị quyết số 03/2006/NQ-HĐTP ngày 08/7/2006 (Nghị quyết 03) của Hội đồng thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao đã có những quy định hướng dẫn về trách nhiệm bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra<sup>4</sup>. Theo đó, nội dung hướng dẫn của Nghị quyết 03 không có nhiều điểm mới mới so với Nghị quyết 01 đã ban hành trước đó.

Từ sau khi Bộ luật Dân sự năm 2015 được ban hành và có hiệu lực, đến nay vẫn chưa có văn bản quy phạm pháp luật nào khác hướng dẫn áp dụng quy định tại Điều 601 Bộ luật Dân sự năm 2015. Tuy nhiên, so sánh quy định của Điều 601 Bộ luật Dân sự năm 2015 với quy định của Điều 623 Bộ luật Dân sự năm 2005 về bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra, chỉ sửa đổi cụm từ “*người được chủ sở hữu giao chiếm hữu*” thành “*người chiếm hữu*” tại khoản 3 và 4, và bỏ từ “*những*”, “*cũng*” tại khoản 2 và 4, còn các quy định khác vẫn được giữ nguyên. Do đó, Nghị quyết số 03/2006/NQ-HĐTP ngày 08/7/2006 của Hội đồng thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao về hướng dẫn áp dụng một số quy định của Bộ luật dân sự năm 2005 về bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng, trong đó có bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra, đến nay vẫn còn được áp dụng để giải quyết các vụ việc có liên quan. Cùng với hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, đến nay, Hội đồng thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao đã công bố 52 án lệ<sup>5</sup>, mặc dù vậy, chưa có án lệ nào mang tính định hướng áp dụng pháp luật trong việc giải quyết tranh chấp về bồi thường thiệt hại do NNHCD là PTGT gây ra.

## Phương pháp khảo sát tài liệu

### Khảo sát tài liệu sơ cấp

Phương pháp này được sử dụng để giải quyết các nội dung đặt ra ở phần 2, 3 của bài báo. Cụ thể, nhóm tác giả khảo sát tài liệu sơ cấp là các bản án: Bản án số 113/2014/DS-ST ngày 17/12/2014 của Tòa án nhân dân huyện Ba Tri tỉnh Bến Tre; Bản án phúc thẩm số 55/2015/DS-PT ngày 17/3/2015 của Tòa án nhân dân tỉnh Bến Tre; Bản án số 142/2017/DS-ST ngày 11/12/2017 của TAND huyện Giồng Trôm tỉnh Bến Tre; Bản án số 19/2020/HS-ST ngày 21/5/2020 của TAND huyện Thạnh Phú tỉnh Bến Tre.

### Khảo sát tài liệu thứ cấp và phân tích, so sánh, tổng hợp

Nhóm tác giả sử dụng phương pháp khảo sát tài liệu thứ cấp (các công trình nghiên cứu liên quan) để so

sánh các luận điểm, phân tích làm rõ nhận định và đề xuất những kết luận trên cơ sở tham khảo quan điểm của các nhà khoa học khác. Phương pháp này sử dụng để thực hiện các nghiên cứu ở mục 2, 3 của bài viết.

### **Vấn đề thảo luận và một số bất cập, vướng mắc khi áp dụng pháp luật giải quyết tranh chấp về bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ là phương tiện giao thông vận tải cơ giới đường bộ gây ra trên địa bàn tỉnh Bến Tre**

Hiện nay, theo quy định tại Điều 601 BLDS 2015, PTGT là một loại tài sản được xác định là NNHCD nên khi thiệt hại phát sinh có liên quan đến PTGT thì chủ thể áp dụng pháp luật thường áp dụng chế định bồi thường thiệt hại do NNHCD gây ra. Tuy nhiên, khi áp dụng quy định này, có quan điểm cho rằng chỉ áp dụng khi NNHCD tự thân gây ra thiệt hại và cũng có quan điểm cho rằng áp dụng cho cả trường hợp do hành vi của con người tác động đến NNHCD gây ra thiệt hại. Trong khi đó, PTGT khi vận hành phần lớn là do có hành vi sử dụng của con người. Cho nên, với hai cách áp dụng trên, khi Tòa án giải quyết tranh chấp về bồi thường thiệt hại có liên quan đến PTGT đã cho ra kết quả hoàn toàn trái ngược nhau. Điều này đòi hỏi phải có hướng dẫn để sáng tỏ hơn nữa quy định này.

Trên cơ sở hệ thống pháp luật ngày càng hoàn thiện, hoạt động áp dụng pháp luật giải quyết tranh chấp về bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ và PTGT gây ra được thực hiện ngày càng thuận lợi, góp phần bảo đảm pháp chế xã hội chủ nghĩa, đáp ứng yêu cầu của Nhà nước pháp quyền.

Mặc dù vậy, từ thực tiễn tại Tòa án nhân dân ở tỉnh Bến Tre cho thấy, hoạt động này còn bộc lộ một số bất cập, vướng mắc như:

*Một là, áp dụng pháp luật của Tòa án nhân dân có lúc còn chưa thống nhất trong trường hợp thiệt hại xảy ra do lỗi hoàn toàn của người bị thiệt hại*

Có thể thấy rõ điều này qua vụ việc sau: Vào hồi 12 giờ 40 phút ngày 10/01/2013, chị Nguyễn Thị V điều khiển xe mô tô biển số 54M6 – 0972 lưu thông trên huyện lộ 14, hướng từ xã Phú Lễ đi thị trấn Ba Tri. Khi đến đoạn thuộc ấp An Hội, thị trấn Ba Tri (Ba Tri – Bến Tre), chị V điều khiển xe mô tô chạy lấn sang phần đường bên trái vượt xe ô tô tải cùng chiều thì đụng vào xe máy kéo biển số 71MK – 000.83 do anh Lê Văn S điều khiển lưu thông theo hướng ngược lại. Hậu quả là chị V tử vong do chấn thương sọ não. Anh S đã hỗ trợ cho gia đình chị V số tiền 10.000.000 đồng. Mặc dù vậy, Bà Đoàn Thị A (là mẹ của chị V) đã khởi kiện yêu cầu anh Lê Văn S bồi thường tổng số tiền 98.500.000 đồng.

Tại bản án số 113/2014/DS-ST ngày 17/12/2014 của Tòa án nhân dân huyện Ba Tri, tỉnh Bến Tre<sup>6</sup> xác định anh S điều khiển PTGT lưu thông đúng phần đường, còn chị V có lỗi khi điều khiển PTGT lấn trái phần đường, vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ và bị thiệt hại. Từ đó, Tòa án sơ thẩm nhận định đây là thiệt hại do hành vi con người gây ra nên đã áp dụng quy định tại Điều 617 BLDS 2005 xử bác toàn bộ yêu cầu khởi kiện của phía người bị thiệt hại.

Tuy nhiên, Tòa án nhân dân tỉnh Bến Tre khi xét xử phúc thẩm lại nhận định: trong vụ tai nạn giao thông này, cả hai đều điều khiển nguồn nguy hiểm cao độ tham gia giao thông. Theo quy định tại khoản 3 Điều 623 Bộ luật Dân sự năm 2005, “Chủ sở hữu nguồn nguy hiểm cao độ phải bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra kể cả khi không có lỗi”. Trong trường hợp này không xác định được chị V cố tình đâm vào xe anh S để tử tử, vì vậy anh S phải có trách nhiệm bồi thường. Do cả hai đều sử dụng nguồn nguy hiểm cao độ nên anh S chỉ phải bồi thường 50% thiệt hại xảy ra.... Từ đó, Tòa án đã buộc anh S phải bồi thường thiệt hại cho bà Đoàn Thị A số tiền 31.243.000 đồng<sup>7</sup>.

Có thể nhận thấy, trong trường hợp trên, NNHCD là PTGT gây ra thiệt hại và lỗi hoàn toàn là của người bị thiệt hại. Anh S là người điều khiển PTGT tham gia giao thông đúng quy định, còn chị V là người có lỗi hoàn toàn nhưng là lỗi vi phạm quy tắc giao thông đường bộ chứ không phải lỗi cố ý để mong muốn gây ra thiệt hại tính mạng của mình. Khi tham gia giao thông đường bộ thì con người phải tuân thủ quy tắc, luật lệ giao thông và khi xảy ra tai nạn làm phát sinh thiệt hại thì phải xem xét lỗi vi phạm để xác định trách nhiệm bồi thường. Cho nên, tác giả đồng tình với quan điểm áp dụng pháp luật theo hướng người nào sử dụng PTGT tham gia giao thông đường bộ mà vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ gây thiệt hại cho người khác thì mới phải bồi thường thiệt hại<sup>8</sup>. Về vấn đề này, đã có ý kiến nêu rõ: cần phân biệt thiệt hại do người gây ra hay do phương tiện gây ra vì sự cố kỹ thuật. Nếu thiệt hại xảy ra do hành vi cố lỗi của người điều khiển phương tiện giao thông... thì người phải bồi thường là người điều khiển phương tiện giao thông đó theo những quy định chung về bồi thường được quy định tại Điều 604 Bộ luật Dân sự 2005, Điều 584 Bộ luật Dân sự 2015 và văn bản liên quan. Còn nếu thiệt hại do phương tiện gây ra vì sự cố kỹ thuật (như xe nổ lốp, đứt phanh, gãy trục chuyển hướng...) mà người điều khiển phương tiện không vi phạm pháp luật về an toàn giao thông, thì việc bồi thường thiệt hại được giải quyết thông qua áp dụng chế định bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra<sup>9</sup>.

*Hai là, áp dụng pháp luật của Tòa án nhân dân chưa thống nhất khi thiệt hại xảy ra nhưng PTGT đang ở trạng thái không hoạt động*

Quy định hiện hành của pháp luật dân sự về bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ là PTGT gây ra vẫn còn những điểm chưa thực sự cụ thể, rõ ràng, do vậy, dẫn đến những cách hiểu khác nhau. Ngay cả trường hợp khi PTGT gặp sự cố hư hỏng hoặc đang dừng (đỗ) trên đường cũng có quan điểm áp dụng pháp luật khác nhau.

Vụ việc điển hình như: Vào khoảng 01 giờ 15 phút ngày 16/7/2016, tại lộ xã Phước Long thuộc ấp 7, xã Phước Long, huyện Giồng Trôm, tỉnh Bến Tre, Nguyễn Minh L (con của bà Trần Thị Ch và ông Nguyễn Văn V) điều khiển xe mô tô biển số 71K6-1889 va chạm vào phía sau xe ô tô tải biển số 71N-1569 bị hỏng động cơ nằm đổ bên lề phải do Nguyễn Chí T điều khiển. Hậu quả, anh L tử vong tại bệnh viện Nguyễn Đình Chiểu. Bà Ch và ông V khởi kiện yêu cầu ông T bồi thường tổng số tiền là 62.180.000 đồng.

Bản án số 142/2017/DS-ST ngày 11/12/2017 của TAND huyện Giồng Trôm, tỉnh Bến Tre đã căn cứ các Điều 591, 601 của Bộ luật Dân sự; Nghị quyết 03/2006/NQ-HĐTP ngày 08/7/2006 của Hội đồng Thẩm phán TAND tối cao xử: Chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện của bà Ch và ông V; buộc ông T phải bồi thường số tiền 40.988.000 đồng<sup>10</sup>. Hội đồng xét xử đã nhận định: Tuy sự việc xảy ra là do lỗi của anh L, vì thiếu chú ý quan sát trong lúc tham gia giao thông, va chạm vào xe ô tô tải của ông T đang đỗ bên lề phải. Nhưng theo quy định tại Điều 591, Điều 601 của Bộ luật Dân sự 2005 và Nghị quyết 03/2006/NQ-HĐTP ngày 08/7/2006 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao, trường hợp này thuộc trách nhiệm bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra. Theo hướng dẫn tại Nghị quyết thì: “Chủ sở hữu sử dụng nguồn nguy hiểm cao độ phải bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra cả khi không có lỗi”. Trong vụ việc này, ông T cho rằng ông không có lỗi, nên không đồng ý bồi thường theo yêu cầu của nguyên đơn. Song, Tòa án đã chấp nhận yêu cầu khởi kiện của gia đình anh L, buộc ông T phải bồi thường cho gia đình anh L số tiền 40.988.000 đồng.

Câu hỏi đặt ra ở đây là, PTGT khi đỗ trên đường trong trạng thái “tĩnh” thì có xem là nguồn nguy hiểm cao độ hay không? Điều 623 Bộ luật dân sự năm 2005 hay Điều 601 Bộ luật dân sự năm 2015 khi nêu khái niệm “nguồn nguy hiểm cao độ” đã sử dụng phương pháp liệt kê; trong các vật thể, chất thể được xác định là nguồn nguy hiểm cao độ có đối tượng “phương tiện giao thông vận tải cơ giới”. Luật không quy định rõ trách nhiệm bồi thường phát sinh khi nguồn nguy

hiểm cao độ đang hoạt động gây ra thiệt hại hay đang ở trạng thái “tĩnh” mà xảy ra thiệt hại. Cho nên, một số trường hợp Tòa án chỉ xem xét vật, tài sản gây ra thiệt hại có phải là nguồn nguy hiểm cao độ hay không để khai thác áp dụng quy định về bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra.

Tác giả nhận thấy, thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra phải được xác định theo hướng do chính nguồn nguy hiểm cao độ gây ra và nếu là PTGT thì chỉ được coi là nguồn nguy hiểm cao độ khi đang hoạt động. Còn trường hợp thiệt hại xảy ra khi PTGT đang ở trạng thái “tĩnh” thì không thể coi là thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra. Việc nhận định xe ô tô tải đang hư hỏng đỗ bên đường (tức đang ở trạng thái “tĩnh”) là nguồn nguy hiểm cao độ, từ đó áp dụng quy định về bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra để giải quyết vụ việc là không phù hợp. Bởi vì, lúc đó PTGT đang ở trạng thái không hoạt động. Do đó, theo chúng tôi, pháp luật dân sự cần quy định rõ nguồn nguy hiểm cao độ khi đang hoạt động gây ra thiệt hại thì mới áp dụng chế định nguồn nguy hiểm cao độ do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra. Tất nhiên, cần khẳng định rõ, trường hợp PTGT dừng, đỗ không đúng quy định của pháp luật dẫn đến gây thiệt hại, tức là đã “có hành vi xâm phạm tính mạng, sức khỏe... của người khác gây thiệt hại” thì “phải bồi thường”.

Một vấn đề đặt ra ở đây là, nếu cũng trong hoàn cảnh, điều kiện như phân tích trong vụ án trên, có sự xuất hiện của hành vi chủ sở hữu giao cho người không đủ điều kiện theo quy định của pháp luật điều khiển phương tiện giao thông dừng, đỗ không đúng quy định gây ra thiệt hại, thì trách nhiệm của họ được giải quyết như thế nào? Nếu như vậy, rõ ràng ngoài căn cứ bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra thì không có căn cứ pháp lý nào khác để ràng buộc trách nhiệm của chủ sở hữu trong trường hợp này. Đây là vấn đề đặt ra mà tác giả cho rằng cần phải có giải pháp hoàn thiện pháp luật theo hướng phải xây dựng căn cứ pháp lý ràng buộc trách nhiệm bồi thường thiệt hại của chủ sở hữu, người chiếm hữu PTGT.

*Ba là, áp dụng pháp luật chưa thống nhất khi xem xét “lỗi” của người sử dụng PTGT và trách nhiệm liên đới của chủ sở hữu PTGT trong việc giao tài sản*

Về vấn đề này, có thể xem xét qua vụ việc sau: Nguyễn Thị Vân A biết Lưu Văn Trường A (con của Vân A) chưa có giấy phép lái xe theo quy định, nhưng hàng ngày, Vân A vẫn giao xe mô tô cho Trường A điều khiển ra bến xe Thạnh Phú chờ hàng xuống xã An Thuận để Vân A bán. Khoảng 4 giờ sáng ngày 15/01/2020, Vân A tiếp tục giao chìa khóa xe mô tô biển số 71C3-40.230 l cho Trường A lấy xe đi chở

hàng. Khi đang lưu thông trên Quốc lộ 57, Trường A điều khiển xe mô tô vượt qua xe đạp của chị Nguyễn Thị Đ đang chạy phía trước cùng chiều. Trong lúc vượt xe, xe mô tô của Trường A va chạm vào xe đạp của chị Đ gây tai nạn. Hậu quả, chị Đ bị tử vong do chấn thương sọ não.

Về trách nhiệm dân sự: Vân A và Trường A đã tự nguyện bồi thường cho phía gia đình chị Đ số tiền 83.000.000 đồng. Tại phiên tòa, đại diện hợp pháp của chị Đ tiếp tục yêu cầu Vân A và Trường A bồi thường tiếp số tiền 40.000.000 đồng.

Tại Bản án số 19/2020/HS-ST ngày 21/5/2020 của TAND huyện Thanh Phú tỉnh Bến Tre<sup>11</sup> đã tuyên buộc Vân A và Trường A phải liên đới trách nhiệm bồi thường tiếp cho gia đình chị Đ số tiền 40.000.000 đồng.

Chúng tôi cho rằng, việc Vân A giao xe mô tô cho Trường A sử dụng khi biết rõ Trường A không có giấy phép lái xe theo đúng quy định dẫn đến gây thiệt hại, thuộc trường hợp quy định tại mục 2 phần II Nghị quyết 03. Nghị quyết khẳng định: “Trong trường hợp chủ sở hữu nguồn nguy hiểm cao độ giao cho người khác chiếm hữu, sử dụng nguồn nguy hiểm cao độ không theo đúng quy định của pháp luật mà gây thiệt hại, thì chủ sở hữu phải bồi thường thiệt hại”.

Do đó, khi giải quyết vụ việc, Tòa án nhân dân buộc Vân A và Trường A liên đới bồi thường, điều này là chưa phù hợp với quy định của Nghị quyết 03 đã nêu trên.

Mặc dù vậy, theo chúng tôi, đây là một hướng giải quyết hoàn toàn phù hợp. Buộc “chủ sở hữu phải bồi thường thiệt hại” nhằm nâng cao trách nhiệm quản lý của chủ sở hữu, người chiếm hữu nguồn nguy hiểm cao độ. Nhưng khi giải quyết như vậy đã gây thiệt hại cho quyền lợi của người bị thiệt hại. Nên chăng xác định đây là trách nhiệm liên đới của chủ sở hữu và người sử dụng nguồn nguy hiểm cao độ gây ra thiệt hại, tạo điều kiện cho người bị thiệt hại có nhiều cơ hội hơn trong việc được nhanh chóng bồi thường thiệt hại. Đồng thời, quy định này cũng cần luật hóa để rõ ràng hợp trong việc áp dụng.

Tác giả nhận thấy, quan điểm áp dụng pháp luật như trên là phù hợp với văn bản pháp luật về xác định trách nhiệm bồi thường của chủ sở hữu NNHCĐ là PTGT. Tuy nhiên, nó sẽ không phù hợp với quan điểm cho rằng chỉ áp dụng chế định bồi thường thiệt hại do NNHCĐ gây ra khi “tự thân” NNHCĐ gây ra thiệt hại. Trong trường hợp chủ sở hữu đã có hành vi giao PTGT cho người không đủ điều kiện sử dụng gây thiệt hại cho người khác, thì chủ sở hữu phải có trách nhiệm bồi thường thiệt hại, nhưng để có căn cứ pháp lý áp dụng là vấn đề cần phải được nghiên cứu hoàn thiện.

## **KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU: ĐỀ XUẤT HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT NHẪM ĐẢM BẢO ÁP DỤNG PHÁP LUẬT VỀ GIẢI QUYẾT TRANH CHẤP BỒI THƯỜNG THIẾT HẠI DO NGUỒN NGUY HIỂM CAO ĐỘ LÀ PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG VẬN TẢI CƠ GIỚI ĐƯỜNG BỘ GÂY RA**

Mặc dù cũng là nguồn nguy hiểm cao độ, song một số nguồn nguy hiểm cao độ khác có thể tự thân hoạt động và gây ra thiệt hại, trong khi nguồn nguy hiểm cao độ là PTGT thì không thể tự thân hoạt động khi tham gia giao thông. Hay nói cách khác, không có sự tác động của con người thì nguồn nguy hiểm cao độ là PTGT không thể tự hoạt động được. Và khi nó hoạt động tham gia giao thông thì phải tuân thủ theo một quy tắc riêng biệt do pháp luật về giao thông đường bộ quy định. Khi quy tắc giao thông đã được xây dựng thành pháp luật và người tham gia giao thông đã thực hiện đúng quy định nhưng do có hành vi của người khác vi phạm quy tắc giao thông dẫn đến thiệt hại cho chính họ thì không thể buộc người thực hiện đúng quy định của pháp luật phải bồi thường. Thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ là PTGT gây ra có thể là do hành vi vi phạm pháp luật giao thông của người sử dụng phương tiện gây ra, hoặc người bị thiệt hại có lỗi hoàn toàn do vi phạm pháp luật giao thông, hoặc do cả hai bên đều có lỗi dẫn đến gây ra thiệt hại. Hậu quả của thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ là PTGT gây ra là có sự hòa quyền giữa hành vi của con người buộc phải ứng xử theo quy định của pháp luật và tài sản được xác định là nguồn nguy hiểm cao độ. Do đó, pháp luật dân sự cần phải có quy phạm riêng biệt để xác định trách nhiệm bồi thường trong trường hợp người sử dụng nguồn nguy hiểm cao độ là PTGT vi phạm pháp luật về giao thông đường bộ gây thiệt hại. Đối với trường hợp PTGT tham gia giao thông bị sự cố kỹ thuật bất ngờ gây thiệt hại thì được áp dụng quy định “Bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra” để xác định trách nhiệm bồi thường như giáo trình và bình luận đã nêu trên. Nhưng trong điều luật này cũng cần quy định rõ thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra phải được xác định theo hướng do nguồn nguy hiểm cao độ tự thân hoạt động gây ra. Hiện nay đối với các loại xe máy chuyên dùng như: xe máy thi công, xe máy nông nghiệp, lâm nghiệp và các loại xe đặc chủng khác sử dụng vào mục đích quốc phòng, an ninh<sup>12</sup> cũng đã được chế tạo gắn động cơ để tham gia giao thông đường bộ, để di chuyển từ nơi này đến nơi khác. Tốc độ của các loại xe này cũng khá cao nhưng chưa được luật hóa để xem là nguồn nguy

hiểm cao độ. Do đó, trong khái niệm về nguồn nguy hiểm cao độ cần bổ sung đối tượng là “xe máy chuyên dùng”. Và pháp luật cần quy định khái quát về nguồn nguy hiểm cao độ để người áp dụng pháp luật có căn cứ xác định được nguồn nguy hiểm cao độ khác ngoài những vật chất đã được liệt kê.

Từ những phân tích nêu trên, tác giả đề xuất hướng hoàn thiện pháp luật như sau:

*Một là*, Bộ luật Dân sự hiện hành cần bổ sung một điều luật quy định:

“Người nào sử dụng phương tiện giao thông vận tải cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ mà vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ gây thiệt hại cho người khác thì phải bồi thường thiệt hại.

Trong trường hợp chủ sở hữu, người chiếm hữu giao cho người không đủ điều kiện sử dụng hoặc để người không đủ điều kiện sử dụng chiếm hữu, sử dụng trái phép phương tiện giao thông vận tải cơ giới, xe máy chuyên dùng và khi sử dụng đã vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ gây thiệt hại cho người khác thì phải liên đới bồi thường thiệt hại”.

*Hai là*, sửa đổi, bổ sung quy định tại khoản 1 và khoản 2 của Điều 601 Bộ luật Dân sự 2015:

**1. Nguồn nguy hiểm cao độ là những vật thể, chất thể khi hoạt động luôn tiềm ẩn khả năng cao độ gây thiệt hại tính mạng, sức khỏe và tài sản của con người.**

Nguồn nguy hiểm cao độ bao gồm phương tiện giao thông vận tải cơ giới, xe máy chuyên dùng, hệ thống tải điện, nhà máy công nghiệp đang hoạt động, vũ khí, chất nổ, chất cháy, chất độc, chất phóng xạ, thú dữ và các nguồn nguy hiểm cao độ khác do pháp luật quy định.

Chủ sở hữu nguồn nguy hiểm cao độ phải vận hành, sử dụng, bảo quản, trông giữ, vận chuyển nguồn nguy hiểm cao độ theo đúng quy định của pháp luật.

**2. Chủ sở hữu nguồn nguy hiểm cao độ phải bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ hoạt động gây ra; nếu chủ sở hữu đã giao cho người khác chiếm hữu, sử dụng theo đúng quy định của pháp luật thì người này phải bồi thường, trừ trường hợp có thỏa thuận khác. Trong trường hợp chủ sở hữu, người chiếm hữu nguồn nguy hiểm cao độ giao cho người khác sử dụng nguồn nguy hiểm cao độ không theo đúng quy định của pháp luật mà gây thiệt hại, thì phải liên đới bồi thường thiệt hại.**

*Ba là*, về văn bản hướng dẫn áp dụng luật: Đối với Bộ luật Dân sự năm 1995 và Bộ luật Dân sự năm 2005, Hội đồng thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao đều đã ban hành Nghị quyết hướng dẫn áp dụng một số quy định về nguồn nguy hiểm cao độ ngoài hợp đồng, trong đó có hướng dẫn về bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra. Các hướng dẫn này

của Tòa án nhân dân tối cao đã tạo cơ sở pháp lý khá rõ ràng cho các chủ thể áp dụng pháp luật giải quyết các tranh chấp có liên quan. Bộ luật Dân sự năm 2015 đã có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 01 năm 2017, nhưng Tòa án nhân dân vẫn chưa có văn bản thay thế các văn bản hướng dẫn Bộ luật Dân sự đã hết hiệu lực thi hành, cũng chưa chọn được án lệ trong lĩnh vực này. Án lệ và văn bản hướng dẫn chi tiết của Tòa án nhân dân tối cao là rất cần thiết cho việc áp dụng pháp luật được nghiêm chỉnh và thống nhất. Tòa án nhân dân tối cao cần tăng cường chọn án lệ và ban hành văn bản hướng dẫn áp dụng pháp luật trong lĩnh vực bồi thường thiệt hại do PTGT gây ra.

## KẾT LUẬN

Phần lớn các NNHCĐ khác có thể tự thân gây ra thiệt hại, nhưng NNHCĐ là PTGT thì phải có người sử dụng, điều khiển khi tham gia giao thông. Hay nói cách khác, không có sự tác động của con người thì NNHCĐ là PTGT không thể tự hoạt động được. Và khi nó hoạt động tham gia giao thông thì phải tuân thủ theo một quy tắc riêng biệt do pháp luật về giao thông đường bộ quy định. Khi quy tắc giao thông đã được xây dựng thành pháp luật và người tham gia giao thông đã thực hiện đúng quy định nhưng do có hành vi của người khác vi phạm quy tắc giao thông dẫn đến thiệt hại cho chính họ thì không thể buộc người thực hiện đúng quy định của pháp luật phải bồi thường. Hậu quả của thiệt hại có liên quan đến NNHCĐ là PTGT có sự hòa quyện giữa hành vi của con người buộc phải ứng xử theo quy định của pháp luật và tài sản được xác định là NNHCĐ. Do đó, pháp luật cần có những quy định riêng biệt về trách nhiệm bồi thường thiệt hại do NNHCĐ là PTGT gây ra. Việc nghiên cứu một cách có hệ thống, khoa học các quy định của pháp luật trong việc xác định trách nhiệm bồi thường thiệt hại do PTGT gây ra và đề ra giải pháp, kiến nghị hoàn thiện pháp luật nhằm bảo đảm việc áp dụng pháp luật được thống nhất là rất cần thiết. Điều này đảm bảo sự thống nhất khi áp dụng pháp luật, đồng thời, bảo vệ tốt quyền, lợi ích chính đáng, hợp pháp của các chủ thể trong quan hệ pháp luật có tranh chấp.

## DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT

PTGT: Phương tiện giao thông

NNHCĐ: Nguồn nguy hiểm cao độ

## XUNG ĐỘT LỢI ÍCH

Nhóm tác giả xin cam đoan rằng không có bất kì xung đột lợi ích nào trong công bố bài báo.

## **TUYÊN BỐ ĐÓNG GÓP CỦA TÁC GIẢ**

Tác giả Nguyễn Thị Tuyết Mai: xây dựng đề cương, viết phần mở đầu, kết luận và phần 1, một số nội dung của phần 3.

Tác giả Nguyễn Thị Bảo Châu: cung cấp các tài liệu sơ cấp (bản án, quyết định) viết phần 2, một số nội dung của phần 3.

## **TÀI LIỆU THAM KHẢO**

1. Tòa án nhân dân Tối cao, Thông tư số 173-TANDTC, ngày 23/3/1972;.
2. Tòa án nhân dân Tối cao, Thông tư số 03-TATC, ngày 05/4/1983;.
3. Hội đồng thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao, Nghị quyết số 01/2004/NQ-HĐTP hướng dẫn áp dụng một số quy định của Bộ luật Dân sự về bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng, ngày 28/4/2004;.
4. Hội đồng thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao, Nghị quyết số 03/2006/NQ-HĐTP về trách nhiệm bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra, ngày 08/7/2006;.
5. Tòa án nhân dân Tối cao, Trang thông tin điện tử về án lệ. 15/4/2022;Available from: <https://anle.toaan.gov.vn/webcenter/portal/anle/home>.
6. Tòa án nhân dân huyện Ba Tri tỉnh Bến Tre, Bản án số 113/2014/DS-ST, ngày 17/12/2014;.
7. Tòa án nhân dân tỉnh Bến Tre, Bản án phúc thẩm số 55/2015/DS-PT, ngày 17/3/2015;.
8. TS Lê Đình Nghị (chủ biên): Giáo trình luật dân sự Việt Nam, Nxb. Giáo dục Việt Nam. Hà Nội.2009, t2;.
9. PGS.TS. Đỗ Văn Đại, Luật bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng Việt Nam - Bản án và Bình luận bản án, Nxb ĐH Quốc gia Thành phố Hồ Chí Minh 2014. t2;.
10. Tòa án nhân dân huyện Giồng Trôm tỉnh Bến Tre, Bản án số 142/2017/DS-ST, ngày 11/12/2017;.
11. Tòa án nhân dân huyện Thạnh Phú tỉnh Bến Tre, Bản án số 19/2020/HS-ST ngày 21/5/2020;.
12. Quốc hội Nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, Luật Giao thông đường bộ, năm 2008;.

# Application of The Law of dispute settlement on compensatory damages incurred by an extreme source of danger - road transportation vehicles: Practice from The People's court of Ben Tre

Nguyen Thi Tuyet Mai<sup>1,\*</sup>, Nguyen Thi Bao Chau<sup>2</sup>



Use your smartphone to scan this QR code and download this article

## ABSTRACT

In today's social life in Vietnam, an increasing number of road vehicles have been identified as an extreme source of danger by law. Additionally, violations of the law and damages caused by this high source of danger occur more frequently, requiring authoritative entities to undertake law application activities. However, although the law is becoming increasingly complete, applying the law to settle disputes on compensation for the damages caused by the road transport vehicles remains limited. This article presents an overview of the law of dispute settlement and inadequacies and limitations when applying it to settle disputes on compensation for the damages incurred by the road motor vehicles in Ben Tre Province, thereby proposing some recommendations to amend the law to ensure proper application.

**Key words:** Application of The Law, Dispute Settlement, Damages, Road Transportation Vehicles, Ben Tre

<sup>1</sup>Ho Chi Minh National Academy of Politics II, Vietnam

<sup>2</sup>Internal Affairs Department of Ben Tre Province Party Committee, Vietnam

## Correspondence

**Nguyen Thi Tuyet Mai**, Ho Chi Minh National Academy of Politics II, Vietnam

Email: maintt@hcma2.edu.vn

## History

- Received: 05-12-2021
- Accepted: 07-10-2022
- Published: 15-10-2022

DOI : 10.32508/stdjelm.v6i3.988



## Copyright

© VNUHCM Press. This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International license.



**Cite this article :** Mai N T T, Chau N T B. **Application of The Law of dispute settlement on compensatory damages incurred by an extreme source of danger - road transportation vehicles: Practice from The People's court of Ben Tre.** *Sci. Tech. Dev. J. - Eco. Law Manag.*; 2022, 6(3):3061-3068.