

PHÁP LUẬT VỀ CÁC TRƯỜNG HỢP MIỄN TRỪ TRÁCH NHIỆM BỒI THƯỜNG THIẾT HẠI TRONG CÁC VỤ TAI NẠN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

● NGUYỄN HỮU TẤN

TÓM TẮT:

Trách nhiệm bồi thường thiệt hại (TNBTTH) trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ (TNGTĐB) là một loại trách nhiệm dân sự, chủ yếu là TNBTTH ngoài hợp đồng, được phát sinh khi người nào có hành vi vi phạm các quy định về an toàn giao thông đường bộ, gây ra thiệt hại về tính mạng, sức khỏe và tài sản cho con người. Trong phạm vi bài viết, tác giả trình bày quy định của pháp luật Việt Nam hiện hành về các trường hợp miễn trừ TNBTTH trong các vụ TNGTĐB và một số kiến nghị hoàn thiện.

Từ khóa: miễn trừ trách nhiệm, bồi thường thiệt hại, tai nạn giao thông.

1. Đặt vấn đề

Mặc dù đã có quy định của Bộ luật Dân sự năm 2015 (BLDS 2015), nhưng thực tiễn giải quyết việc bồi thường thiệt hại (BTTH) của các cơ quan nhà nước có thẩm quyền vẫn thực hiện theo tinh thần hướng dẫn của Thông tư số 173/UBTP ngày 23/3/1973 "Về việc xét xử các tranh chấp BTTH ngoài hợp đồng" và Thông tư số 03/TATC ngày 5/4/1988 "Hướng dẫn BTTH trong các vụ tai nạn ô tô" của Tòa án Nhân dân (TAND) tối cao. Đây là những văn bản được ban hành trong thời kỳ nền kinh tế tập trung, bao cấp, chỉ mang tính định hướng, không cụ thể và không còn đáp ứng được đòi hỏi của điều kiện hiện nay, khi những quan hệ xã hội, trong đó có các quan hệ dân sự bị chi phối bởi quan hệ kinh tế thị trường. Đến nay, đã gần 5 năm kể từ ngày BLDS 2015 có hiệu lực pháp luật, nhưng vẫn chưa có một văn bản quy phạm pháp luật nào của cơ quan nhà nước có

thẩm quyền hướng dẫn các quy định của BLDS về vấn đề BTTH do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra, bồi thường do tính mạng, sức khỏe, nhân phẩm, danh dự và tài sản bị xâm phạm.

Quy định của pháp luật dân sự Việt Nam về TNBTTH trong các vụ TNGTĐB hiện tại chưa thực sự hoàn thiện, vẫn còn nhiều điểm chưa đầy đủ, thống nhất và rõ ràng. Những bất cập này khiến quá trình áp dụng pháp luật trên thực tế gặp những khó khăn, không thống nhất trong quan điểm của một số TAND chưa bảo vệ được đầy đủ quyền và lợi ích hợp pháp của các chủ thể trong quan hệ BTTH.

Do TNBTTH trong các vụ TNGTĐB là một loại TNBTTH ngoài hợp đồng, nên cơ sở pháp lý của việc miễn TNBTTH đối với một số trường hợp gây thiệt hại ngoài hợp đồng nói chung, cũng chính là cơ sở pháp lý của việc

miễn TNBTTH đối với một số trường hợp gây thiệt hại trong các vụ TNGTĐB nói riêng.

TNBTTH ngoài hợp đồng là một chế định quan trọng được ghi nhận và hình thành sớm nhất trong BLDS. Những quy định về TNBTTH ngoài hợp đồng có vai trò quan trọng trong việc đảm bảo lẽ công bằng mà pháp luật muốn hướng tới. Theo nguyên tắc chung, người nào có hành vi gây thiệt hại thì phải bồi thường cho người bị thiệt hại. Tuy nhiên, đối với những trường hợp gây thiệt hại được pháp luật cho phép thì chủ thể gây thiệt hại sẽ được loại trừ trách nhiệm bồi thường.

2. Quy định pháp luật về miễn trừ trách nhiệm bồi thường trong trường hợp thiệt hại xảy ra là hoàn toàn do lỗi cố ý của người bị thiệt hại

BTTTH trong trường hợp người bị thiệt hại có lỗi là một hình thức của TNBTTH trong các vụ TNGTĐB được quy định tại khoản 3 Điều 601 BLDS 2015 thì trong trường hợp thiệt hại xảy ra hoàn toàn do lỗi cố ý của người bị thiệt hại, có nghĩa là người gây thiệt hại hoàn toàn không có lỗi thì không phải chịu trách nhiệm bồi thường. Trong trường hợp này, người bị thiệt hại hoàn toàn nhận thức được hành vi của mình và mong muốn cho hậu quả xảy ra; do đó, người gây thiệt hại đương nhiên không phải bồi thường. Trong ví dụ “một người cố ý lao vào ô tô để tự tử”, thiệt hại (người đó chết hoặc bị thương) xảy ra là hoàn toàn do lỗi cố ý của người bị thiệt hại, cho nên người điều khiển phương tiện được miễn trừ TNBTTH. Lúc này, người bị thiệt hại có lỗi cố ý đối với thiệt hại, cho nên người lái xe không phát sinh trách nhiệm BTTTH.

Tuy nhiên, khi cả 2 bên đều có lỗi, cụ thể: bên bị thiệt hại có lỗi cố ý, người gây thiệt hại cũng có lỗi, thì người gây thiệt hại có phải BTTTH hay không thì còn bỏ ngỏ, vì vậy, điều này tùy vào ý chí của Thẩm phán giải quyết vụ án, cụ thể:

Ví dụ 1: Bản án 142/2017/DS-ST ngày 11/12/2017 của Tòa án Nhân dân huyện Giồng Trôm, tỉnh Bến Tre xét xử về tranh chấp

BTTTH do tính mạng bị xâm phạm, xác định lỗi gây ra thiệt hại là do anh L (bị hại) điều khiển xe mô tô va chạm vào phía sau xe ô tô tải biển số 71N-1569 bị hỏng động cơ nằm đổ bên lề phải. Hậu quả vụ va chạm làm anh L tử vong, nhưng bản án này áp dụng Khoản 3 Điều 601 BLDS 2015 về TNBTTH khi không có lỗi mà không tính “lỗi hỗn hợp” như Bản án số 06/2018/DSST, như vậy theo tác giả là thiếu công bằng.

Ví dụ 2: Tại Bản án số 19/2018/DSST ngày 07/6/2018 của Tòa án Nhân dân huyện LH, tỉnh VL xác định lỗi gây ra tai nạn là do anh P lái xe mô tô chèn anh L va chạm vào xe tải của anh H đang lái cùng chiều không vi phạm pháp luật. Cảnh sát điều tra Công an huyện LH không truy cứu trách nhiệm hình sự anh H, còn trách nhiệm dân sự thì anh H phải có. Theo khoản 3 Điều 601 và Điều 591 BLDS 2015, cụ thể, bên bị hại là 20%, bên anh H là 80% trên số tiền yêu cầu bồi thường. TNBTTH của anh H do Công ty TM BS chịu, sau đó đòi lại anh H.

Anh H không đồng ý bồi thường theo bản án sơ thẩm tuyên cho nên kháng cáo, yêu cầu sửa bản án tuyên anh không chịu TNBTTH này, do anh xác định lỗi gây ra thiệt hại hoàn toàn của bên bị hại là anh P, anh không liên quan.

Nhưng Bản án số 65/2018/DS-ST, ngày 10/11/2018, của Tòa án Nhân dân tỉnh VL đã sửa Bản án số 19/2018/DSST, nâng mức độ lỗi của bên thiệt hại là 60%, bên anh H còn 40%/trên tổng mức thiệt hại của bên bị hại yêu cầu. Bản án số 19/2018/DSST và Bản án số 65/2018/DS-ST xác định lỗi cho lái xe H là không đúng, buộc bồi thường dù chỉ là 15% đi nữa vẫn gây ra oan sai cho lái xe H, vì thiệt hại này được các cơ quan điều tra, giám định xác định là do lỗi của anh P hoàn toàn.

Bộ luật Dân sự chỉ quy định về lỗi trong trách nhiệm dân sự nói chung. Chưa có văn bản pháp luật nào quy định về lỗi trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ, nên trong quá trình giải quyết còn nhiều quan điểm khác nhau về lỗi cố ý là xác định theo hành vi hay theo hậu quả. Vì vậy,

theo tác giả cơ quan có thẩm quyền ban hành văn bản hướng dẫn cách xác định cụ thể lỗi cố ý hay vô ý của người gây ra TNGTĐB là xác định theo hành vi hay hậu quả để cơ quan tiến hành tố tụng có hướng giải quyết vụ việc khách quan, toàn diện và đúng quy định của pháp luật.

3. Quy định pháp luật về miễn trừ trách nhiệm bồi thường trong trường hợp thiệt hại xảy ra trong trường hợp bất khả kháng

Khoản 1 Điều 156 BLDS 2015 quy định, sự kiện bất khả kháng là những sự kiện xảy ra một cách khách quan, nằm ngoài ý chí hay hành động của con người mà con người không thể biết trước và không thể khắc phục được, mặc dù đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết mà khả năng cho phép. Khi nói sự kiện bất khả kháng nằm ngoài ý chí hay hành động của con người cũng chính là nói đến sự kiện tuyệt đối.

Sự kiện bất khả kháng có thể là những hiện tượng do thiên nhiên gây ra (thiên tai) như lũ lụt, hỏa hoạn, bão, động đất, sóng thần,... Việc coi các hiện tượng thiên tai có thể là sự kiện bất khả kháng được áp dụng khá thống nhất trong luật pháp và hực tiễn của các nước trên thế giới. Sự kiện bất khả kháng cũng có thể là những hiện tượng xã hội như chiến tranh, bạo loạn, đảo chính, đình công, cấm vận, thay đổi chính sách của chính phủ,... Trong các vụ TNGTĐB, sự kiện bất khả kháng thường được hiểu là những hiện tượng thiên tai, tuy nhiên, không phải cứ xảy ra các hiện tượng thiên tai là nguyên nhân dẫn đến hành vi gây thiệt hại cũng là căn cứ miễn trách nhiệm bồi thường. Ví dụ: Trong trường hợp người lái xe đang điều khiển xe ô tô chở khách thì bất ngờ có một con lũ đổ về chắn ngang đường di chuyển của chiếc xe. Tài xế không cho xe dừng lại đợi nước lũ rút mà tiếp tục cho xe chạy vượt qua dòng nước lũ dẫn đến hậu quả là chiếc ô tô bị nước lũ cuốn trôi”. Trường hợp này khi sự kiện bất khả kháng xảy ra, tài xế đã không sử dụng các biện pháp cần thiết và khả năng cho phép để ngăn chặn, khắc phục hậu quả. Tài xế đã chủ quan, không cẩn thận đề phòng tai nạn, họ bị coi là có lỗi và vẫn phải chịu TNBTTH.

Trong thực tế, có một số trường hợp tai nạn giao thông xảy ra do nguyên nhân khách quan: bão lụt, sương mù,... Tuy nhiên, cần xem xét đến ý thức khắc phục của người điều khiển xe. Nếu trong điều kiện khách quan bất lợi mà người điều khiển phương tiện chủ quan, không cẩn thận đề phòng tai nạn thì họ vẫn bị coi là có lỗi. Những trường hợp đó không thể đặt ra vấn đề miễn hoàn toàn trách nhiệm bồi thường. Chỉ miễn hoàn toàn trách nhiệm bồi thường khi có đầy đủ cơ sở về mối quan hệ nhân quả giữa sự kiện bất khả kháng cùng hành vi gây thiệt hại và người điều khiển có ý thức cố gắng khắc phục đến mức tối đa song không thể khắc phục được¹.

Cần phân biệt trường hợp bất khả kháng với các trường hợp sự cố kỹ thuật. Không coi là bất khả kháng trong trường hợp phanh xe ô tô bị hỏng hoặc gãy một bộ phận điều khiển của xe ô tô dẫn đến xảy ra tai nạn. Nếu đặt thêm trường hợp này nữa, người ta dễ lợi dụng vào việc vật có khuyết tật ẩn giấu để có thể viện dẫn như là một trường hợp bất khả kháng nhằm miễn trách nhiệm một cách dễ dãi.

4. Quy định pháp luật về miễn trừ trách nhiệm bồi thường với trường hợp thiệt hại xảy ra trong tình thế cấp thiết

Tình thế cấp thiết theo quy định tại Điều 171 của BLDS 2015: “Tình thế cấp thiết là tình thế của người vì muốn tránh một nguy cơ đang thực tế đe dọa trực tiếp lợi ích công cộng, quyền, lợi ích hợp pháp của mình hoặc của người khác mà không còn cách nào khác là phải có hành động gây một thiệt hại nhỏ hơn thiệt hại cần ngăn chặn”. Theo quy định tại Khoản 3 Điều 171 BLDS 2015 quy định: “Gây thiệt hại trong tình thế cấp thiết không phải là hành vi xâm phạm quyền sở hữu, quyền khác đối với tài sản. Chủ sở hữu, chủ thể có quyền khác đối với tài sản bị thiệt hại trong tình thế cấp thiết được BTTH theo quy định tại Điều 595 của Bộ luật này”.

Trường hợp tình thế cấp thiết do con người cụ thể gây ra, theo quy định tại khoản 2 Điều 595 BLDS 2015 quy định: “Người đã gây ra tình

thể cấp thiết dẫn đến thiệt hại xảy ra thì phải bồi thường cho người bị thiệt hại”. Ví dụ: Vì bất ngờ phải tránh một chiếc xe ô tô chạy với tốc độ cao đi ngược chiều nên người lái xe máy buộc phải lái xe lao lên vỉa hè nơi có đông người qua lại và đâm bị thương một em nhỏ. Trường hợp này, nếu không lái xe tránh chiếc ô tô thì người lái xe máy có thể bị thiệt mạng, thiệt hại về sức khoẻ của em nhỏ sẽ phải do người điều khiển xe ô tô với tốc độ cao chịu trách nhiệm bồi thường.

Thiệt hại gây ra trong tình thế cấp thiết luôn phải nhỏ hơn lợi ích cần bảo vệ và không còn cách nào khác ngoài hành động gây thiệt hại để ngăn chặn. Trong trường hợp thiệt hại xảy ra do vượt quá yêu cầu của tình thế cấp thiết, người gây thiệt hại phải bồi thường phần thiệt hại xảy ra do vượt quá yêu cầu của tình thế cấp thiết cho người bị thiệt hại theo quy định tại khoản 1 Điều 595 BLDS 2015: “Trường hợp thiệt hại xảy ra do vượt quá yêu cầu của tình thế cấp thiết thì người gây thiệt hại phải bồi thường phần thiệt hại xảy ra do vượt quá yêu cầu của tình thế cấp thiết cho người bị thiệt hại.”

Theo quy định trên, chủ thể gây thiệt hại trong tình thế cấp thiết chỉ phải bồi thường phần vượt quá phần lợi ích cần hy sinh để bảo vệ phần lợi ích lớn hơn. Phần lợi ích cần hy sinh thuộc trách nhiệm bồi thường của chủ thể đã gây ra tình thế cấp thiết. Tại khoản 2 Điều 595 BLDS 2015 cũng quy định: “Người đã gây ra tình thế cấp thiết dẫn đến thiệt hại xảy ra thì phải bồi thường cho người bị thiệt hại”. Hơn nữa, không phải lúc nào các thiệt hại xảy ra cũng mang tính định lượng để có thể so sánh thiệt hại nào là lớn hơn và thiệt hại nào là nhỏ hơn. Tuy nhiên, mục đích của tình thế cấp thiết là để bảo vệ lợi ích lớn hơn bằng cách hy sinh lợi ích nhỏ hơn. Nếu người gây thiệt hại trong tình thế cấp thiết gây thiệt hại lớn hơn để bảo vệ một lợi ích nhỏ hơn thì hành động đó không được coi là hành động có ích nữa. Chính vì vậy, để xác định một hành vi gây thiệt hại có phải thuộc tình thế cấp thiết hay không, cần so sánh

được giữa phần lợi ích được hy sinh và lợi ích được bảo vệ.

Khoản 3 Điều 171 BLDS 2015 quy định: “Gây thiệt hại trong tình thế cấp thiết không phải là hành vi xâm phạm quyền sở hữu, quyền khác đối với tài sản. Chủ sở hữu, chủ thể có quyền khác đối với tài sản bị thiệt hại trong tình thế cấp thiết được BTTH theo quy định tại Điều 595 của Bộ luật này.”

Như vậy, nếu chủ thể có phần lợi ích bị hy sinh trong tình thế cấp thiết sẽ được bồi thường theo quy định tại Điều 595 BLDS 2015. Tuy nhiên, tại khoản 2 Điều 595 quy định: “Người đã gây ra tình thế cấp thiết dẫn đến thiệt hại xảy ra thì phải bồi thường cho người bị thiệt hại”. Theo đó, người đã gây ra tình thế cấp thiết phải chịu TNBTTH xảy ra cho người bị thiệt hại. Quy định này đã không dự liệu được trường hợp tình thế cấp thiết không phải do con người gây ra thì ai sẽ chịu trách nhiệm bồi thường cho chủ thể có phần lợi ích bị hi sinh. Ví dụ như trường hợp cây đổ làm chập điện dẫn đến cháy nhà... Như vậy, chủ thể có phần lợi ích bị hy sinh để bảo vệ lợi ích cho người khác sẽ phải chịu thiệt hại mà không được bất cứ chủ thể nào bồi thường.

Quy định này dẫn đến sự bất bình đẳng giữa các chủ thể về việc được pháp luật bảo hộ quyền tài sản theo quy định tại khoản 1 Điều 3 BLDS 2015: “Mọi cá nhân, pháp nhân đều bình đẳng, không được lấy bất kỳ lý do nào để phân biệt đối xử; được pháp luật bảo hộ như nhau về các quyền nhân thân và tài sản”. Theo tác giả, để đảm bảo công bằng, nên quy định theo hướng chủ thể có lợi ích được bảo vệ phải có trách nhiệm chịu một phần trách nhiệm bồi thường cho chủ thể có lợi ích bị hy sinh. Bởi lẽ, đây là sự cố do thiên nhiên gây ra, vì bảo lợi ích cho chủ thể này nên phải hy sinh lợi ích chủ thể khác, chủ thể có lợi ích được bảo vệ có trách nhiệm chuyển giao một phần lợi ích cho chủ thể bị thiệt hại.

TÀI LIỆU TRÍCH DẪN:

¹Nguyễn Ngọc Đại (2016), *Trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ và thực tiễn thực hiện tại thành phố Hải Phòng*, Luận văn thạc sĩ Luật học, Trường Đại học Luật Hà Nội, tr. 67.

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. Nguyễn Ngọc Đại (2016). *Trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ và thực tiễn thực hiện tại thành phố Hải Phòng*. Luận văn thạc sĩ Luật học, Trường Đại học Luật Hà Nội, tr. 67.
2. Nguyễn Xuân Đăng (2006). *Một số suy nghĩ về khái niệm nguồn nguy hiểm cao độ*. Truy cập từ http://vibonline.com.vn/bao_cao/mot-so-suy-nghi-ve-khai-niem-nguon-nguy-hiem-cao-do.
3. Hội đồng Thẩm phán Tòa án Nhân dân tối cao (2006). *Nghị quyết 03/2006/NQ-HĐTP ngày 8/7/2006 hướng dẫn áp dụng một số quy định của Bộ luật Dân sự năm 2005 về bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng*.
4. Quốc hội (2015). *Bộ luật Dân sự*.
5. Nguyễn Minh Tuấn (2016). *Bình luận khoa học Bộ luật Dân sự năm 2015*. NXB Tư pháp.

Ngày nhận bài: 29/4/2021

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 20/5/2021

Ngày chấp nhận đăng bài: 7/6/2021

Thông tin tác giả:

NGUYỄN HỮU TẤN

Khoa Luật, Trường Đại học Ngoại ngữ - Tin học TP. Hồ Chí Minh

REGULATIONS ON EXEMPTIONS OF COMPENSATION LIABILITIES FOR DAMAGES IN ROAD TRAFFIC ACCIDENTS

● NGUYEN HUU TAN

Faculty of Law, Ho Chi Minh City University of Foreign Languages -
Information Technology

ABSTRACT:

Compensation liabilities for damages in road traffic accidents are a type of civil liability. This type of civil liability is mainly non-contractual liability arising when someone commits violations against regulations on road traffic safety and causes damages to human life and properties. This paper presents Vietnam's regulations on exemptions of compensation liabilities for damages in road traffic accidents and proposes some recommendations to improve the effectiveness of these regulations.

Keywords: liability exemption, compensation for damage, traffic accidents.