

Bản án số: 266/2024/HS-PT
Ngày: 20-6-2024

**NHÂN DANH
NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
TÒA ÁN NHÂN DÂN CẤP CAO TẠI ĐÀ NẴNG**

- Thành phần Hội đồng xét xử phúc thẩm gồm có:

Thẩm phán - Chủ tọa phiên tòa: Ông Phạm Việt Cường

Các Thẩm phán: Ông Lê Văn Thường
Ông Trần Đức Kiên.

- Thư ký phiên tòa: Bà Đặng Ngọc Gia Linh - Thư ký Tòa án nhân dân cấp cao tại Đà Nẵng.

- Đại diện Viện kiểm sát nhân dân cấp cao tại Đà Nẵng tham gia phiên tòa:
Ông Quách Đức Dũng - Kiểm sát viên.

Ngày 20-6-2024, từ điểm cầu trung tâm tại trụ sở Tòa án nhân dân cấp cao tại Đà Nẵng kết nối với điểm cầu thành phần tại trụ sở Tòa án nhân dân tỉnh Quảng Nam xét xử phúc thẩm công khai bằng hình thức trực tuyến vụ án hình sự thụ lý số 248/2024/TLPT-HS ngày 16-5-2024 đối với Nguyễn Văn D và bị cáo khác. Do có kháng cáo của các bị cáo và kháng cáo của các bị hại đối với Bản án hình sự sơ thẩm số 23/2024/HS-ST ngày 09-4-2024 của Tòa án nhân dân tỉnh Quảng Nam.

Các bị cáo kháng cáo:

1. Nguyễn Văn D, sinh ngày 22-02-1978, tại Nam Định; nơi đăng ký HKTT và chỗ ở: Xóm I H, xã G, huyện G, tỉnh Nam Định; dân tộc: Kinh; quốc tịch: Việt Nam; tôn giáo: Không; giới tính: Nam; trình độ văn hóa: 05/12; nghề nghiệp: Thủy thủ; con ông Nguyễn Văn P và bà Trần Thị C (đều đã chết); vợ là chị Cao Thị L, sinh năm 1979 và có 02 con; tiền án, tiền sự: Không.

Bị cáo bị áp dụng biện pháp Cấm đi khỏi nơi cư trú, có mặt tại điểm cầu thành phần.

2. Trần Văn C1, sinh ngày 01-3-1976, tại Quảng Ngãi (đồng thời là bị hại trong vụ án); nơi đăng ký HKTT và chỗ ở: Thôn A, xã T, thành phố Q, tỉnh Quảng Ngãi; dân tộc: Kinh; quốc tịch: Việt Nam; tôn giáo: Không; giới tính: Nam; trình độ văn hóa: 05/12; nghề nghiệp: Thuyền trưởng; con ông Trần M (đã chết) và bà Trần Thị D1, sinh năm 1938; vợ là Nguyễn Thị M1, sinh năm 1978 và có 02 con; tiền án, tiền sự: Không.

Bị cáo bị áp dụng biện pháp Cấm đi khỏi nơi cư trú, có mặt tại điểm cầu thành phần.

- Các bị hại kháng cáo:

1. Ông Trần Văn K, sinh năm 1984; địa chỉ cư trú: thôn A, xã T, thành phố Q, tỉnh Quảng Ngãi (là đại diện hợp pháp của bị hại Trần G), vắng mặt.

2. Anh Nguyễn Văn C2, sinh năm 2001; địa chỉ cư trú: Xóm K, thôn T, xã T, thành phố Q, tỉnh Quảng Ngãi (là đại diện hợp pháp của bị hại Nguyễn Văn T), vắng mặt.

- Bị đơn dân sự:

Công ty Cổ phần T5; địa chỉ: Khu I, thị trấn T, huyện H, tỉnh Nam Định.

Người đại diện theo pháp luật: Ông Mai Đức T1 - Chức vụ: Giám đốc.

Người đại diện theo uỷ quyền (Giấy uỷ quyền số 01/UQ-VTTL ngày 06-4-2024: Ông Trịnh Bá T2 - Chức vụ: Phó giám đốc, vắng mặt.

(Vụ án còn có 01 bị cáo, có 02 bị hại khác, nhưng không kháng cáo; có 12 người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan và có 02 người làm chứng, nhưng không liên quan đến kháng cáo, nên Hội đồng xét xử phúc thẩm không triệu tập).

NỘI DUNG VỤ ÁN:

Theo các tài liệu có trong hồ sơ vụ án và diễn biến tại phiên tòa, nội dung vụ án được tóm tắt như sau:

Trạm kiểm soát Biên phòng C3 thuộc Đồn Biên phòng C4 - Bộ nhận được tin báo: Vào khoảng 03 giờ 30 phút ngày 06-6-2022, Tàu đánh cá mang số hiệu QNg-91426TS, do Trần Văn C1 điều khiển chở theo 07 thuyền viên đang đánh bắt cá trên vùng biển huyện T, tỉnh Quảng Nam, có tọa độ $15^{\circ}45'3467\text{N}-108^{\circ}32'9330\text{E}$, cách Trạm kiểm soát Biên phòng C3 khoảng 9,1 hải lý về hướng Đ thì bị một tàu chở hàng (chưa xác định được số hiệu, quốc tịch tàu) đâm trực diện khiến cho tàu cá bị chìm và 08 thuyền viên rơi xuống biển, còn tàu chở hàng tiếp tục di chuyển theo hướng Nam - B.

Sau khi tiếp nhận thông tin, Đồn Biên phòng C4 đã điều động 02 Cano cùng 16 cán bộ, chiến sĩ tiếp cận hiện trường để cứu hộ, cứu nạn. Đến khoảng 07 giờ 30 phút cùng ngày, tại tọa độ $15^{\circ}46'9282\text{N}-108^{\circ}31'9383\text{E}$ lực lượng cứu hộ đã cứu được 05 người còn sống gồm: Ông Trần Văn C1, ông Nguyễn Thành V, ông Sử Văn X, ông Nguyễn Khắc Đ và ông Đinh Thành T3, cùng trú tại xã T, thành phố Q, tỉnh Quảng Ngãi. Đến 08 giờ cùng ngày, tại tọa độ $15^{\circ}46'9282\text{N}-108^{\circ}31'9383\text{E}$ đã tìm thấy 02 thi thể của ông Võ N và ông Nguyễn Văn T. Đến 09 giờ 10 phút cùng ngày, tại tọa độ $15^{\circ}47'200\text{N}-108^{\circ}34'600\text{E}$ đã tìm thấy thi thể của ông Trần G. Quá trình điều tra đã xác định như sau:

- **Đối với tàu Thịnh Long 68:**

Ngày 03-6-2022, tàu Thịnh Long 68, số hiệu NĐ-3648 thuộc sở hữu của Công ty Cổ phần T5 (đại diện theo pháp luật là ông Mai Đức T1 - Giám đốc) do ông Bùi Văn L1 (sinh năm 1966; trú tại: Tổ dân phố B, thị trấn Q, huyện N, tỉnh Nam Định) làm

Thuyền trưởng xuất bến tại cảng N, tỉnh Đồng Nai chở 1.500 tấn đất sét đi đến Cảng T, tỉnh Thừa Thiên Huế (theo Hợp đồng vận chuyển số 15004-05/2022 ngày 30-5-2022 với Công ty Cổ phần T6). Trên tàu Thịnh Long 68 có 09 thuyền viên theo định biên, cụ thể: 01 Thuyền trưởng là ông Bùi Văn L1; 02 Thuyền phó gồm ông Cao Xuân H và ông Vũ Văn H1; 02 Thủy thủ gồm ông Nguyễn Văn D và ông Trần Phan A; 01 Máy trưởng là ông Nguyễn Văn K1; 02 Máy phó gồm ông Phạm Mạnh A1 và ông Hồ Y; 01 Thợ máy là ông Nguyễn Văn D2. Đối với thợ máy Nguyễn Văn D2 đã được cấp Chứng chỉ chuyên môn thủy thủ số 00000688HN, do Trung tâm dạy nghề số 1 thuộc Công ty CP D3 nội địa cấp (đủ điều kiện lái tàu theo quy định tại Điều 8 Thông tư số 39/2019/TT-BGTVT ngày 15-10-2019 của Bộ G1).

Khoảng 03 giờ ngày 06-6-2022, sau khi hết ca trực, theo lịch trực điều khiển phương tiện trên tàu Thịnh Long 68, thuyền trưởng Bùi Văn L1 bàn giao ca lái cho thủy thủ Nguyễn Văn D tiếp tục điều khiển phương tiện, còn ông L1 đi ngủ. Sau khi nhận bàn giao ca lái, để tạo điều kiện cho em trai của mình là Nguyễn Văn D2, được định biên là thợ máy trên tàu được làm quen với việc lái tàu nhằm nâng cao kỹ năng lái, nên D đã giao cho D2 trực tiếp điều khiển tàu Thịnh Long 68, còn D đứng bên cạnh để giám sát.

Khoảng 03 giờ 25 phút ngày 06-6-2022, khi D2 điều khiển tàu hành trình đến khu vực có tọa độ $15^{\circ}47'3467N-108^{\circ}32'9330E$ thuộc vùng biển huyện T, tỉnh Quảng Nam. Cùng lúc đó, ở phía trước hướng tàu Thịnh Long 68 di chuyển có tàu cá số hiệu QNg-91426TS do Trần Văn C1 làm thuyền trưởng đang di chuyển theo hướng cắt ngang. Nguyễn Văn D2 trong quá trình điều khiển tàu Thịnh Long 68, do không chú ý quan sát, không am hiểu sử dụng hiệu quả thiết bị radar giám sát để nhận biết mục tiêu trên màn hình nhằm đánh giá nguy cơ đâm va, nên khi D2 nhìn ra phía trước mũi tàu Thịnh Long 68 thấy đèn nhấp nháy của tàu cá, D2 liền bật đèn pha sáng về phía trước mũi tàu thì phát hiện tàu cá số hiệu QNg-91426TS đã di chuyển áp sát mũi tàu Thịnh Long 68, D2 liền tắt đèn pha. Nguyễn Văn D đứng bên cạnh ghé lái thấy sự việc, nên đưa tay kéo cần lái đánh hết lái phải. Do đã ở khoảng cách quá gần, không thể tránh kịp, tàu Thịnh Long 68 đâm thẳng vào phần mạn bên trái phía trước của tàu QNg-91426TS. Cùng lúc, thuyền trưởng Bùi Văn L1 đang nằm ngủ trên giường (giường được đặt ngay trong Cabin lái) nghe tiếng nói lớn của D2 và D nên thức dậy, ông L1 hỏi D2 và D có việc gì thì D nói: “Hình như có va chạm”, ông L1 nói lại: “Ra kiểm tra xem thế nào” rồi ông L1 trực tiếp cầm lái điều khiển, còn D2 và D chạy ra bên ngoài để kiểm tra. Sau đó, D2 và D vào lại nhưng không nói gì với ông L1. Ông L1 tiếp tục điều khiển tàu Thịnh Long 68 di chuyển theo hành trình. Đến sáng ngày 06-6-2022, ông L1 mới được biết tàu Thịnh Long 68 đã đâm vào tàu cá, tàu Thịnh Long 68 tiếp tục di chuyển về cập cảng T, tỉnh Thừa Thiên Huế vào khoảng 14 giờ cùng ngày.

- Đối với tàu cá QNg-91426TS:

Khoảng 13 giờ ngày 04-6-2022, tàu cá QNg-91426TS do Trần Văn C1 làm thuyền trưởng cùng 08 thuyền viên xuất bến tại Trạm Kiểm soát Biên phòng S1 - Quảng Ngãi đi đánh bắt cá bằng nghề pha xúc (nghề đánh cá biển kết hợp ánh sáng đèn pha và lưới te xúc cá). Đến đêm ngày 04-6-2022, tàu đánh bắt được cá tại vùng biển T thuộc huyện N, tỉnh Quảng Nam, nên sáng ngày 05-6-2022, tàu QNg-91426TS

cập bờ tại xã T, huyện N để bán cá. Đến chiều cùng ngày, thì ông Nguyễn Thành S (máy trưởng) bị ốm nên xin về nhà. Sau đó, tàu cá QNg-91426TS tiếp tục ra đánh cá ở vùng biển Quảng Nam. Khoảng 03 giờ ngày 06-6-2022, tàu chạy dò cá theo hướng 230⁰, tốc độ khoảng 09 hải lý/giờ, trên tàu lúc này chỉ có thuyền trưởng C1 là người trực tiếp lái tàu còn 07 thuyền viên còn lại đang ngủ. Thời điểm này, do hệ thống bơm thoát nước của tàu bị tắc, nên C1 đã để tàu trôi tự do, trực tiếp đi xuống khoang máy để kiểm tra, xử lý hệ thống bơm nước, nhưng C1 không phân công thuyền viên cảnh giới để phát hiện mục tiêu, kịp thời điều động tránh va hiệu quả. Vì vậy, không phát hiện tàu Thịnh Long 68 đang hành trình phía trước nên xảy ra đâm va.

Sau khi bị đâm dẫn đến chìm tàu, có 05 thuyền viên kịp thời thoát ra, bu bám vào các vận dụng nổi trôi, đến khoảng 05 giờ sáng cùng ngày thì 05 thuyền viên này được lực lượng Biên phòng vớt lên, còn lại 03 thuyền viên bị chết.

1. Kết quả giám định pháp y về tử thi

Tại Bản kết luận giám định pháp y tử thi số 125.22/KL-KTHS(PY), số 126.22/KL-KTHS(PY) và số 127.22/KL-KTHS(PY), cùng ngày 16-6-2022, Phòng K2 - Công an tỉnh Q kết luận nguyên nhân chết của các bị hại ông Võ N, ông Nguyễn Văn T và ông Trần G: Do suy hô hấp - Tuần hoàn cấp không hồi phục, hậu quả của ngạt nước.

2. Kết quả khám nghiệm hiện trường:

Vị trí xảy ra tai nạn giao thông đường thủy có tọa độ 15⁰47'3467N-108⁰32'9330E trên vùng biển xã B, huyện T, tỉnh Quảng Nam, mực nước có độ sâu khoảng 24 mét. Vị trí này cách bờ biển thuộc huyện T khoảng 07 hải lý. Quá trình khám nghiệm hiện trường trên biển ghi nhận có nhiều vệt dầu loang trên mặt nước.

Cục Đ1 và Chi cục thủy sản tỉnh Q xác định: Tại vị trí tai nạn thì vị trí này nằm trong phạm vi tuyến vận tải ven bờ biển được công bố tại Quyết định số 3733/QĐ-BGTVT ngày 03-10-2014; tại vị trí tọa độ bị tai nạn là vùng bờ tỉnh Quảng Nam: Tàu cá QNg-91426TS không được phép khai thác thủy sản ở khu vực này mà chỉ được khai thác thủy sản ở vùng lòng.

3. Kết quả khám nghiệm đối với tàu hàng Thịnh Long 68:

3.1. Về thông tin tàu Thịnh Long 68:

Chủ sở hữu tàu Thịnh Long 68 là Công ty Cổ phần T5, có trụ sở tại Khu I, thị trấn T, huyện H, tỉnh Nam Định, hoạt động trong lĩnh vực kinh doanh vận tải biển. Tàu Thịnh Long 68 có đầy đủ các giấy tờ cần thiết để được cấp phép hoạt động theo quy định pháp luật (gồm Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện thủy nội địa, Giấy chứng nhận ATKT&BVMT, Giấy chứng nhận bảo hiểm...), các thuyền viên trên tàu có đầy đủ các chứng chỉ chuyên môn cần thiết theo quy định để đảm nhận nhiệm vụ theo đăng ký định biên trên tàu theo quy định tại Thông tư số 39/2019/TT-BGTVT và Thông tư số 40/2019/TT-BGTVT của Bộ G1.

3.2. Về khám nghiệm phương tiện:

Trên mặt sàn mũi tàu, vị trí cách mũi tàu về sau 2,2 m có một trụ tròn bằng kim loại phát hiện dấu vết hàn nổi; phía trước mũi tàu phát hiện nhiều dấu vết trượt bong tróc sơn tại nhiều vị trí hướng từ trước ra sau, từ mạn phải qua trái, chệch từ trên xuống dưới.

3.3. Trích xuất dữ liệu điện tử:

Tiến hành trích xuất dữ liệu Camera giám sát trên tàu Thịnh Long 68 ghi nhận: Lúc 19h05'00'' ngày 21-5-2022 (thời gian hiển thị trên Video sau khi được trích xuất bị lệch so với thời gian thực tế) phát hiện tín hiệu đèn nhấp nháy phía trước bên mạn phải hướng mũi tàu Thịnh Long 68, tín hiệu nhấp nháy duy trì liên tục, lúc 19h05'18'' đèn pha luồng của tàu Thịnh Long 68 bật sáng, thấy rõ hình ảnh 01 tàu cá theo hướng bên phải phía trước mũi tàu Thịnh Long 68; lúc 19h05'23'' thủy thủ D đưa tay đánh lái tàu sang phải (hết lái), lúc 19h05'32'' tín hiệu nhấp nháy xuất hiện trước mũi tàu Thịnh Long 68, lóa sáng. Sau đó, chạy dọc theo mạn phải về phía lái tàu Thịnh Long 68, khoảng cách xa dần mạn phải tàu Thịnh Long 68.

Tàu Thịnh Long 68 đâm vào tàu QNg-91426TS và hình ảnh người điều khiển trong Cabin lái tàu thời điểm xảy ra tai nạn là Nguyễn Văn D2.

4. Kết quả khám nghiệm đối với tàu cá QNg-91426TS:

4.1. Về thông tin tàu cá QNg-91426TS:

Chi cục Thủy sản tỉnh Q, xác định: Tàu QNg-91426TS được đăng ký vào ngày 12-6-2012, kích thước tàu 13,30 x 3,30 x 1,60 m; làm nghề pha xúc, có Giấy phép khai thác thủy sản số 1877/GP-KTTS cấp ngày 27-3-2020, được phép hoạt động tại vùng lộng. Tàu không thuộc diện bắt buộc phải lắp thiết bị giám sát hành trình nên không có dữ liệu hành trình.

Theo Bản đăng ký danh sách thuyền và Biên bản kiểm tra tàu cá xuất bến của Trạm kiểm soát Biên phòng Sa Kỳ ngày 04-6-2022: ông Trần Văn C1 có chứng chỉ Thuyền trưởng tàu cá hạng 4, ông Nguyễn Thành S có chứng chỉ Máy trưởng tàu cá hạng 4. Căn cứ Thông tư số 22/2018/TT ngày 15-11-2018 của Bộ N1 quy định tàu cá QNg-91426TS có chiều dài lớn hơn 13,3 m là thuộc nhóm III (có chiều dài lớn nhất từ 12 m đến dưới 15 m), yêu cầu bố trí định biên an toàn tối thiểu 03 thuyền viên gồm 01 thuyền trưởng, 01 máy trưởng và 01 thủy thủ (thuyền trưởng, máy trưởng tàu cá phải có chứng chỉ theo quy định). Vì vậy, việc bố trí định biên an toàn tối thiểu của tàu cá QNg 91426TS trước lúc xuất bến là phù hợp. Tuy nhiên, đến chiều ngày 05-6-2022, thì trên tàu không có máy trưởng nên thời điểm này đến lúc tai nạn là chưa đảm bảo về biên chế.

4.2. Về khám nghiệm phương tiện:

Đối với tàu cá QNg 91426TS, sau khi bị đâm đã chìm đắm ở dưới đáy biển, Cơ quan Cảnh sát điều tra đã phối hợp với các lực lượng chức năng tiến hành tìm kiếm 02 lần nhưng không có kết quả (đã lập biên bản ghi nhận và chụp ảnh dưới đáy biển tại tọa độ xác định trước). Đến ngày 02-9-2022, Đoàn Biên phòng B thuộc Bộ Chỉ huy Quân sự tỉnh phát hiện tại vùng biển cách bờ biển thôn A, xã B, huyện T khoảng 200

m về phía Đông có phương tiện QNg 5595TS, do ông Bùi Kiến T4 (sinh năm 1979; trú tại: thôn A, xã T, thành phố Q, tỉnh Quảng Ngãi) cùng 02 thuyền viên đang tiến hành trục vớt phương tiện QNg 91426TS, nên lực lượng Biên phòng đã lập biên bản và báo cáo Công an tỉnh Q. Sau khi được lai dắt đến triển đà tại vịnh A, xã T, huyện N, Cơ quan Cảnh sát điều tra Công an tỉnh Q đã phối hợp với Cơ quan chức năng tiến hành khám nghiệm phương tiện, kết quả:

- Dấu vết ở mạn phải tàu: Tại vị trí nơi giao nhau giữa đà mũi với mạn phải tàu phát hiện dấu vết nứt, vỡ, bong tróc lớp composite trên diện 25 cm x 5 cm. Tại vị trí cách mũi tàu 1,8 m về phía đuôi tàu phát hiện dấu vết nứt, vỡ, bong tróc lớp Composite trên diện dài 40 cm x 25 cm. Tại vị trí cách mũi tàu 2,2 m về phía đuôi tàu phát hiện dấu vết nứt, vỡ, bong tróc lớp Composite không liên tục trên diện dài 1,1 m x 30 cm. Tại vị trí phần đầu về nước phát hiện dấu vết nứt, vỡ, bong tróc, mất một phần gỗ trên diện dài 1,8 m x 70 cm.

- Dấu vết ở mạn trái tàu: Tại vị trí cách mũi tàu 1,5m về phía đuôi tàu phát hiện dấu vết nứt, vỡ, bong tróc không liên tục lớp Composite trên diện 40 cm x 5 cm. Tại vị trí nơi giao nhau giữa đà mũi với mạn trái tàu phát hiện dấu vết nứt, vỡ, bong tróc lớp Composite diện dài 50 cm x 25 cm. Tại vị trí về nước phát hiện dấu vết nứt, vỡ, bong tróc, mất một phần gỗ trên diện dài 90 cm x 30 cm. Góc ngoài mặt trên của về nước phát hiện dấu vết nứt, hở lớp composite trên diện 10 cm x 10 cm.

4.3. Về định giá tài sản thiệt hại:

Tại Bản kết luận định giá tài sản số 2164/KL-HĐĐGTS ngày 05-7-2023, Hội đồng Định giá tài sản trong tổ tụng hình sự tỉnh Quảng Nam kết luận thiệt hại đối với tàu cá QNg 91426TS như sau:

- 01 (một) tàu vỏ gỗ đăng ký ngày 12-6-2012 được đóng năm 1999, kích thước tàu 13,30 m x 3,30 m x 1,60 m (theo Giấy bán tàu ngày 10-9-2011 thì ông Trần Văn C1 mua lại tàu với giá 70.000.000 đồng, bao gồm cả vỏ tàu và phần máy hiệu M2).

- 01 (một) máy chính tàu hiệu Mitsubishi số máy 631206 công suất 220CV.

Đối với 02 (hai) tài sản nêu trên, Hội đồng định giá xác định không có khả năng khôi phục lại tình trạng của tài sản trước khi bị hư hỏng, đồng thời việc kê khai của chủ tàu về giá của 02 tài sản trên là lời khai mà không cung cấp hồ sơ chứng minh giá của các tài sản này và không có hồ sơ, tài liệu liên quan đến chi phí sửa chữa, bảo trì, bảo dưỡng đối với con tàu nên không thể sử dụng thông tin này để xác định giá của tài sản. Do đó, Hội đồng định giá xác định giá trị thiệt hại của 02 tài sản trên là 70.000.000 đồng.

Riêng đối với các tài sản liên quan trong tàu như 01 (một) máy phát điện, 02 (hai) bình ắc quy nhãn hiệu Đồng Nai, 01 (một) máy đàm ecom, 01 (một) máy dò, 01 (một) máy định vị nhãn hiệu Furuno, 02 (hai) dàn lưới loại lưới pha và 01 (một) bộ tời, do không có thông tin đầy đủ như nhãn hiệu, mã loại, cấu hình,... nên Hội đồng định giá không đủ cơ sở để định giá theo điểm c khoản 1 Điều 10 Nghị định số 30/2018/NĐ-CP ngày 07-3-2018 của Chính phủ.

Tại Bản án hình sự sơ thẩm số 23/2024/HS-ST ngày 09-4-20-2024, Tòa án nhân dân tỉnh Quảng Nam:

1. Căn cứ vào điểm a khoản 3 Điều 276; các điểm b, s khoản 1, khoản 2 Điều 51 và khoản 1 Điều 54 của Bộ luật Hình sự, xử phạt:

Nguyễn Văn D 05 (**năm**) năm 06 (**sáu**) tháng tù về tội “Giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường thủy”. Thời gian chấp hành hình phạt tù tính từ ngày bị cáo thi hành án.

2. Căn cứ điểm a khoản 3 Điều 272; các điểm b, s khoản 1, khoản 2 Điều 51 và khoản 1 Điều 54 của Bộ luật Hình sự, xử phạt:

Trần Văn C1 03 (**ba**) năm 06 (**sáu**) tháng tù về tội “Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường thủy”. Thời gian chấp hành hình phạt tù tính từ ngày bị cáo thi hành án.

Ngoài ra, bản án sơ thẩm còn quyết định về tội danh hình phạt đối với bị cáo Nguyễn Văn D2, quyết định xử lý vật chứng, án phí và thông báo quyền kháng cáo theo quy định của pháp luật.

- Ngày 09-4-2024, Trần Văn C1 kháng cáo xin giảm hình phạt và được hưởng án treo.

- Ngày 09-4-2024, ông Trần Văn K (là đại diện hợp pháp của bị hại Trần G) và anh Nguyễn Văn C2 (là đại diện hợp pháp của bị hại Nguyễn Văn T) kháng cáo, đề nghị cho bị cáo Trần Văn C1 được hưởng án treo.

- Ngày 11-4-2024, Nguyễn Văn D kháng cáo xin giảm hình phạt và được hưởng án treo.

Trên cơ sở nội dung vụ án, căn cứ vào các tài liệu trong hồ sơ vụ án đã được thẩm tra, xét hỏi, tranh luận tại phiên tòa,

NHẬN ĐỊNH CỦA TÒA ÁN:

[1]. Sau khi xét xử phúc thẩm, các bị cáo, những người đại diện hợp pháp của bị hại kháng cáo bản án; đơn kháng cáo của các bị cáo và của những người đại diện hợp pháp của bị hại là trong thời hạn quy định tại khoản 1 Điều 333 của Bộ luật Tố tụng hình sự; do đó, Hội đồng xét xử phúc thẩm quyết định đưa vụ án ra xét xử.

Bị cáo Trần Văn C1 có đơn xin hoãn phiên tòa, với lý do “Lo ngại sức khỏe không đảm bảo tham gia phiên tòa...”; đồng thời, những người đại diện hợp pháp của bị hại có kháng cáo nhưng cũng vắng mặt tại phiên tòa. Xét thấy, việc xin hoãn phiên tòa của bị cáo; sự vắng mặt của những người đại diện hợp pháp của bị hại không vì lý do bất khả kháng hoặc do trở ngại khách quan; do đó, căn cứ các điểm b, c khoản 1 Điều 351 của Bộ luật Tố tụng hình sự, Hội đồng xét xử phúc thẩm tiến hành xét xử vắng mặt bị cáo và những người kháng cáo.

Tại phiên tòa, bị cáo Nguyễn Văn D giữ nguyên kháng cáo; đại diện Viện kiểm sát nhân dân cấp cao tại Đà Nẵng đề nghị Hội đồng xét xử phúc thẩm căn cứ điểm a khoản 1 Điều 355 và Điều 356 của Bộ luật Tố tụng hình sự.

- Không chấp nhận kháng cáo của các bị cáo Nguyễn Văn D và Trần Văn C1.

- Không chấp nhận kháng cáo của ông Trần Văn K (là đại diện hợp pháp của bị hại Trần G) và anh Nguyễn Văn C2 (là đại diện hợp pháp của bị hại Nguyễn Văn T).

- Giữ nguyên Bản án hình sự sơ thẩm số 23/2024/HS-ST ngày 09-4-20-2024, Tòa án nhân dân tỉnh Quảng Nam về phần Trách nhiệm hình sự đối với các bị cáo.

Bị cáo Nguyễn Văn D tranh luận công khai; nói lời sau cùng, bị cáo thể hiện thái độ ăn năn hối cải và đề nghị được chấp nhận kháng cáo.

[2]. Xét kháng cáo của các bị cáo:

[2.1]. Về tội danh (Đối với các bị cáo kháng cáo):

Khoảng 03 giờ ngày 06-6-2022, Nguyễn Văn D là người được phân công trực lái tàu Thịnh Long 68, nhưng D đã giao cho Nguyễn Văn D2 (là em ruột của D) là thợ máy trên tàu trực tiếp điều khiển tàu Thịnh Long 68 (trên tàu có 01 thuyền trưởng, 02 thuyền phó, 02 thủy thủ, 02 máy phó và 01 thợ máy) điều khiển hành trình đến khu vực, có tọa độ 15047'3467N-108032'9330E thuộc vùng biển huyện T, tỉnh Quảng Nam. Do không chú ý quan sát, không khai thác hiệu quả thiết bị Radar của tàu, nên D không kịp thời phát hiện tàu cá QNg-91426TS đang di chuyển cắt hướng nhau đến phía trước mũi tàu Thịnh Long 68 để giảm tốc độ đến mức an toàn, nhằm chủ động để xử lý tình huống. Đến khi Nguyễn Văn D2 phát hiện tàu QNg-91426TS, thì do khoảng cách đã quá gần, không thể xử lý tình huống, dẫn đến tàu Thịnh Long 68 đâm thẳng vào phần mạn bên phía trước của tàu QNg-91426TS, do Trần Văn C1 làm chủ tàu; hậu quả, làm 03 người chết và làm chìm đắm tàu cá QNg-91426TS, gây thiệt hại về tài sản là 70.000.000 đồng.

- Đối với Nguyễn Văn D: Bị cáo được phân công ca trực, trực tiếp điều khiển tàu Thịnh Long 68, D biết rõ Nguyễn Văn D2 chỉ được phân công làm thợ máy, không được phép trực tiếp điều khiển tàu, nhưng chỉ vì D2 là em ruột của D và để D2 có kinh nghiệm trong việc lái tàu, D đã giao cho D2 trực tiếp điều khiển tàu, hậu quả đã gây ra vụ tai nạn giao thông đường thủy. Hành vi của Nguyễn Văn D đã vi phạm quy định khoản 12 Điều 6, khoản 6 Điều 7 và Điều 11 Thông tư số 39/2019/TT-BGTVT ngày 15-10-2019 của Bộ G1.

- Đối với Trần Văn C1: Tại thời điểm xảy ra tai nạn, bị cáo là Thuyền trưởng tàu cá QNg-91426TS, là người trực tiếp điều khiển tàu, nhưng đã tự ý bỏ khoang lái khi các thuyền viên trên tàu đã ngủ để đi xuống khoang máy để kiểm tra, xử lý hệ thống bơm nước, mà không phân công, cắt cử thuyền viên lái tàu và người cảnh giới để phát hiện mục tiêu, kịp thời điều động tránh va hiệu quả, đã để tàu trôi tự do, nên không phát hiện tàu Thịnh Long 68 đang hành trình phía trước, từ đó xảy ra đâm va; hậu quả, đã gây ra vụ tai nạn giao thông làm 03 người chết và làm chìm đắm tàu cá QNg-91426TS gây thiệt hại về tài sản 70.000.000 đồng. Hành vi của bị cáo đã vi phạm quy định tại Điều 5, 17 Thông tư số 19/2013/TT-BGTVT ngày 06-8-2013 của Bộ G1; vi phạm quy định tại khoản 1, 3 Điều 36 và 40 của Luật Giao thông đường thủy nội địa.

Với các hành vi phạm tội như đã nêu trên, Tòa án nhân dân tỉnh Quảng Nam kết án Nguyễn Văn D về tội “Giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường thủy” theo điểm a khoản 3 Điều 276 của Bộ luật Hình sự; kết án

Trần Văn C1 về tội “Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường thủy” theo điểm a khoản 3 Điều 272 của Bộ luật Hình sự là có căn cứ, đúng pháp luật.

[2.2]. Về hình phạt:

Hành vi phạm tội của Nguyễn Văn D và Trần Văn C1 là nguy hiểm cho xã hội, trực tiếp xâm phạm đến trật tự an toàn giao thông đường thủy, xâm phạm đến an toàn tính mạng, sức khỏe và tài sản của công dân. Do đó, cần có mức hình phạt nghiêm khắc, tương xứng với tính chất, mức độ nguy hiểm của hành vi và hậu quả mà các bị cáo đã gây ra. Trong vụ án này, có nhiều bị cáo cùng phạm tội, nhưng hành vi phạm tội của các bị cáo là khác nhau, do đó Hội đồng xét xử phúc thẩm sẽ xem xét, đánh giá hành vi của từng bị cáo để có mức hình phạt cụ thể.

- Đối với Nguyễn Văn D:

Bị cáo biết rõ Nguyễn Văn D2 chỉ được phân công làm thợ máy, không được phép trực tiếp điều khiển tàu, nhưng để D2 có kinh nghiệm trong việc lái tàu, D đã giao cho D2 trực tiếp điều khiển tàu, từ đó gây ra vụ tai nạn giao thông đường thủy làm chết 03 người chết và gây thiệt hại về tài sản là 70.000.000 đồng. Tuy nhiên, sau khi phạm tội, bị cáo thành khẩn khai báo, ăn năn hối cải; đã cùng với bị đơn dân sự là Công ty cổ phần T5 hỗ trợ, khắc phục toàn bộ thiệt hại cho các bị hại; có nhân thân tốt, phạm tội lần đầu; được người đại diện hợp pháp của các bị hại xin giảm nhẹ hình phạt; bị cáo có bác ruột được Nhà nước tặng Huân chương chiến sĩ giải phóng hạng 1, 2 và 3. Do bị cáo có nhiều tình tiết giảm nhẹ trách nhiệm hình sự, nên Tòa án nhân dân tỉnh Quảng Nam xử phạt bị cáo 05 năm 06 tháng tù (dưới mức thấp nhất của khung hình phạt) là thể hiện chính sách nhân đạo của pháp luật.

Bị cáo kháng cáo xin giảm hình phạt và được hưởng án treo, nhưng tại Tòa án cấp phúc thẩm không cung cấp được tài liệu để chứng minh có thêm tình tiết giảm nhẹ trách nhiệm hình sự; đồng thời, hành vi phạm tội của bị cáo thuộc trường hợp rất nghiêm trọng, nên việc cách ly bị cáo ra khỏi xã hội một thời gian nhất định là điều cần thiết. Có như vậy, mới đủ tác dụng để cải tạo, giáo dục đối với bị cáo, cũng như ngăn chặn và phòng ngừa chung đối với loại tội phạm này.

- Đối với Trần Văn C1: Do bị cáo và những người đại diện hợp pháp của bị hại đều kháng cáo xin giảm hình phạt và được hưởng án treo, nên Hội đồng xét xử phúc thẩm xem xét, giải quyết cùng nội dung:

Bị cáo là người trực tiếp điều khiển tàu, nhưng đã tự ý bỏ khoang lái khi các thuyền viên trên tàu đã ngủ để đi xuống khoang máy để kiểm tra, xử lý hệ thống bơm nước, mà không phân công, cắt cử thuyền viên lái tàu và người canh giữ để phát hiện mục tiêu, mà để tàu trôi tự do, từ đó gây ra vụ tai nạn giao thông đường thủy làm 03 người chết. Tuy nhiên, do bị cáo có nhiều tình tiết giảm nhẹ trách nhiệm hình sự như sau khi phạm tội thành khẩn khai báo, ăn năn hối cải; phạm tội với lỗi vô ý; tự nguyện hỗ trợ việc xây mồ mả, hỗ trợ cho mỗi gia đình nạn nhân 10.000.000 đồng; được người đại diện hợp pháp của các bị hại có đơn kháng cáo xin giảm hình phạt; hoàn cảnh gia đình khó khăn; có cậu ruột, chú ruột và cha vợ được Nhà nước tặng Huân chương chiến sĩ giải phóng, Huân chương kháng chiến hạng Nhì, hạng Ba. Vì vậy, để

thể hiện chính sách nhân đạo của pháp luật, Hội đồng xét xử phúc thẩm giảm hình phạt cho bị cáo.

Như vậy, kháng cáo của các bị cáo, của những người đại diện hợp pháp của bị hại đã được Hội đồng xét xử phúc thẩm xem xét và chỉ có cơ sở để chấp nhận một phần kháng cáo của Trần Văn C1 và một phần kháng cáo của những người đại diện hợp pháp của bị hại.

[3]. Các quyết định khác của bản án sơ thẩm không có kháng cáo, không bị kháng nghị, Hội đồng xét xử phúc thẩm không xem xét.

[4]. Về án phí:

Do kháng cáo không được chấp nhận, nên Nguyễn Văn D phải chịu án phí hình sự phúc thẩm theo quy định của pháp luật. Trần Văn C1 được chấp nhận kháng cáo, nên không phải chịu án phí hình sự phúc thẩm.

Vì các lẽ trên,

QUYẾT ĐỊNH:

1. Căn cứ các điểm a, b khoản 1 Điều 355, Điều 356 và điểm c khoản 1 Điều 357 của Bộ luật Tố tụng hình sự.

- Không chấp nhận kháng cáo của bị cáo Nguyễn Văn D.
- Chấp nhận một phần kháng cáo của bị cáo Trần Văn C1.
- Chấp nhận một phần kháng cáo của những người đại diện hợp pháp của bị hại là ông Trần Văn K (đại diện hợp pháp của bị hại Trần G) và anh Nguyễn Văn C2 (đại diện hợp pháp của bị hại Nguyễn Văn T).
- Sửa Bản án hình sự sơ thẩm số 23/2024/HS-ST ngày 09-4-2024 của Tòa án nhân dân tỉnh Quảng Nam về phần Trách nhiệm hình sự đối với bị cáo Trần Văn C1.

2. Về trách nhiệm hình sự:

2.1. Căn cứ điểm a khoản 3 Điều 276; các điểm b, s khoản 1, khoản 2 Điều 51 và khoản 1 Điều 54 của Bộ luật Hình sự, xử phạt:

Nguyễn Văn D 05 (**năm**) năm 06 (**sáu**) tháng tù về tội “Giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường thủy”. Thời gian chấp hành hình phạt tù tính từ ngày bị cáo thi hành án.

2.2. Căn cứ điểm a khoản 3 Điều 272; các điểm b, s khoản 1, khoản 2 Điều 51 và khoản 1 Điều 54 của Bộ luật Hình sự, xử phạt:

Trần Văn C1 03 (**ba**) năm tù về tội “Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường thủy”. Thời gian chấp hành hình phạt tù tính từ ngày bị cáo thi hành án.

4. Các quyết định khác của bản án sơ thẩm không có kháng cáo, không bị kháng cáo, kháng nghị đã có hiệu lực pháp luật kể từ ngày hết thời hạn kháng cáo, kháng nghị.

5. Về án phí:

Căn cứ khoản 2 Điều 136 của Bộ luật Tố tụng hình sự; các điểm b, h khoản 2 Điều 23 Nghị quyết 326/2016/UBTVQH14 ngày 30-12-2016 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội quy định về mức thu, miễn, giảm, thu, nộp, quản lý và sử dụng án phí và lệ phí Tòa án.

- Nguyễn Văn D phải chịu 200.000 đồng (hai trăm nghìn đồng) án phí hình sự phúc thẩm.

- Trần Văn C1 không phải chịu án phí hình sự phúc thẩm.

6. Bản án phúc thẩm có hiệu lực pháp luật kể từ ngày tuyên án.

Nơi nhận:

- TAND tỉnh Quảng Nam;
- TANDTC - Vụ I;
- VKSNDCC tại Đà Nẵng;
- VKSND tỉnh Quảng Nam;
- Cơ quan CSĐT - CA tỉnh Quảng Nam;
- Sở Tư pháp các tỉnh Quảng Ngãi, Nam Định;
- Cục THA dân sự tỉnh Quảng Nam;
- Các bị cáo (theo địa chỉ);
- Những người kháng cáo (theo địa chỉ);
- Lưu: Hồ sơ vụ án, Phòng HCTP, LTHS.

**TM. HỘI ĐỒNG XÉT XỬ PHÚC THẨM
THẨM PHÁN - CHỦ TỌA PHIÊN TÒA**

(Đã ký)

Phạm Việt Cường