

Bản án số: **29/2022/HSPT**

Ngày: 17/01/2022

**NHÂN DANH
NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**

TÒA ÁN NHÂN DÂN TỈNH ĐỒNG NAI

- Với thành phần Hội đồng xét xử phúc thẩm gồm có:

Thẩm phán - Chủ tọa phiên tòa: Ông Trần Phương Đông

Các Thẩm phán: Ông Đỗ Minh Nhựt

Ông Trần Thanh Phong

- Thư ký phiên tòa: Ông Lê Huy Hoàng – Thư ký Tòa án

- Đại diện Viện kiểm sát nhân dân tỉnh Đồng Nai tham gia phiên tòa:

Bà Tổng Thị Thu Hiền – Kiểm sát viên.

Trong các ngày 12 và ngày 17 tháng 01 năm 2022, tại trụ sở Tòa án nhân dân tỉnh Đồng Nai, xét xử phúc thẩm đối với vụ án hình sự phúc thẩm thụ lý số 291/2021/HSPT ngày 06/8/2021 đối với bị cáo Phan Thế T và đồng phạm, do có kháng cáo của bị cáo Phan Thế T và các nguyên đơn dân sự đối với bản án hình sự sơ thẩm số 180/2021/HSST ngày 29/3/2021 của Tòa án nhân dân TP.B, tỉnh Đồng Nai.

- Bị cáo có kháng cáo (bị kháng cáo):

1. Họ và tên: Phan Thế T, sinh năm 1954, tại Cần Thơ. Tên gọi khác: Không. Nơi đăng ký NKTT: 13.03 Lô B1, Chung cư T, đường Quốc lộ 1A, phường T, quận B, Thành phố Hồ Chí Minh. Chỗ ở hiện nay: như trên. Nghề nghiệp: Kinh doanh; Trình độ học vấn: Lớp 12/12. Dân tộc: Kinh; Giới tính: Nam; Tôn giáo: Không; Quốc tịch: Việt Nam; Chức vụ, đoàn thể, đảng phái: Không; Con ông: Phan Thế H, sinh năm 1932 và bà Nguyễn Thị P, sinh năm 1934. Bị án có vợ tên: Nguyễn Thu H, sinh năm 1953; có 02 con sinh năm 1986 và năm 1987; Tiền án: Không; Tiền sự: Ngày 11/3/2016, bị Phòng Cảnh sát đường thủy Công an tỉnh Đ xử phạt vi phạm hành chính về hành vi: Neo đậu phương tiện gây cản trở lưu thông. Hiện T đang chấp hành án tại Trại giam Thủ Đức theo Bản án hình sự phúc thẩm số 06/2020/HSPT ngày 15/01/2020 của Tòa án nhân dân tỉnh Đồng Nai (có mặt).

2. Họ và tên: Trần Văn G, sinh năm 1981, tại Sóc Trăng. Tên gọi khác:

Không. Nơi đăng ký NKTT: Ấp C, xã N, huyện M, Sóc Trăng. Chỗ ở hiện nay: như trên; Nghề nghiệp: Làm thuê; Trình độ học vấn: Lớp 0/12; Dân tộc: Kinh; Giới tính: Nam; Tôn giáo: Không; Quốc tịch: Việt Nam; Chức vụ, đoàn thể, đảng phái: Không; Con ông: Trần Văn T, sinh năm 1951 và bà Võ Thị Đ, sinh năm 1953; Bị án có vợ tên: Nguyễn Quỳnh N, sinh năm 1983 và có 02 (hai) con sinh năm 2003, năm 2016; Tiền án, tiền sự: Không; Hiện đang chấp hành án tại Trại giam Huy Khiêm theo Bản án hình sự phúc thẩm số 06/2020/HSPT ngày 15/01/2020 của Tòa án nhân dân tỉnh Đồng Nai (có mặt).

- Bị hại:

Tổng Công ty đường sắt V.

Địa chỉ: Số 118 Lê D, phường C, Q.H, thành phố Hà Nội.

Người đại diện theo ủy quyền: Ông Nguyễn Trọng T, sinh năm 1966. Địa chỉ: 1A Lê L, phường 3, quận G, thành phố Hồ Chí Minh (Theo giấy ủy quyền ngày 17/4/2019 – có mặt).

- Nguyên đơn dân sự:

1. Công ty cổ phần vận tải đường sắt S.

Địa chỉ: 136 đường Hàm N, phường B, Quận 1, TP.Hồ Chí Minh.

- *Người đại diện theo ủy quyền:*

Ông Trần Bắc H, sinh năm 1971. Địa chỉ: 472/56 đường C, phường 11, Quận 3, Thành phố Hồ Chí Minh (Theo giấy ủy quyền ngày 27/02/2018 – có mặt).

- Ông Mai Thế M, sinh năm 1967. Địa chỉ: 39/20/12/12, đường số 10, khu phố 3, phường L, quận T, thành phố Hồ Chí Minh (Theo giấy ủy quyền ngày 23/3/2018 – vắng mặt).

2. Công ty cổ phần vận tải đường sắt H.

Địa chỉ: 120 Lê D, P.N, Q.H, Thành phố Hà Nội.

- *Người đại diện theo ủy quyền:* Ông Nguyễn Bình M, sinh năm 1962. Địa chỉ: 65A, đường số 1, khu phố 5, phường B, quận T, thành phố Hồ Chí Minh (Theo giấy ủy quyền ngày 29/3/2019 – có mặt).

3. Công ty cổ phần vận tải và thương mại đường sắt – R

Địa chỉ: 118 Lê D, quận H, Hà Nội.

- *Người đại diện theo ủy quyền:* Ông Hoàng Thanh T (Theo giấy ủy quyền ngày 20/11/2020 – vắng mặt).

4. Công ty cổ phần đường sắt S.

- *Người đại diện theo ủy quyền:* Ông Nguyễn Đình Đ, sinh năm 1968. Địa chỉ: Số 1, Nguyễn T, phường 9, quận 3, thành phố Hồ Chí Minh (Theo giấy ủy quyền ngày 23/3/2018 – vắng mặt).

- Bị đơn dân sự:

Bà Nguyễn Thu H, sinh năm 1953. Địa chỉ: 32 Lê Hồng P, thành phố S, tỉnh Sóc Trăng (có mặt).

- *Người có quyền lợi và nghĩa vụ liên quan:*

1. Công ty cổ phần thông tin tín hiệu đường sắt S.

Địa chỉ: Số 1, Nguyễn T, phường 9, quận 3, TP.Hồ Chí Minh (vắng mặt).

2. Công ty cổ phần cấp nước Đ.

Địa chỉ: Số 48, đường C, phường Q, thành phố B, tỉnh Đồng Nai (vắng mặt).

3. Viễn thông Đ.

Địa chỉ: Số 61, đường Nguyễn Văn T, phường H, thành phố B, tỉnh Đồng Nai (vắng mặt).

4. Công ty Trách nhiệm hữu hạn Một thành viên Điện lực Đ.

Địa chỉ: Số 01, đường N, phường T, thành phố B, tỉnh Đồng Nai.

- *Người đại diện theo ủy quyền:* Ông Nguyễn Thanh T, sinh năm 1976. Địa chỉ: Tổ 24, khu phố 3A, phường T, thành phố B, tỉnh Đồng Nai (Theo giấy ủy quyền ngày 26/10/2020 – có mặt).

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:

Phan Thê T cùng bà Nguyễn Thu H (vợ T) là đồng sở hữu: tàu kéo số hiệu SG-3745 (do T đứng tên trong giấy đăng ký phương tiện), công suất 205.0cv - Giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và môi trường có hiệu lực đến ngày 16/12/2015; xà lan số hiệu SG-5984 (do bà H chủ phương tiện) tải trọng 980 tấn - Giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và môi trường có hiệu lực đến ngày 30/7/2016. T là người trực tiếp quản lý, sử dụng tàu kéo số hiệu SG-3745 và xà lan số hiệu SG-5984 để kinh doanh vận tải.

Giữa tháng 02 năm 2016, T biết Trần Văn G không có bằng thuyền trưởng và Nguyễn Văn L không có chứng chỉ thủy thủ nhưng vẫn thuê G và L làm việc và giao cho G điều khiển tàu kéo số hiệu SG-3745 đẩy xà lan số hiệu SG-5984 chở hàng từ khu vực miền T lên khu vực tỉnh B, Đ và ngược lại.

Khoảng 08 giờ ngày 19/3/2016, tại địa phận tỉnh L, T giao Giang điều khiển tàu kéo số hiệu SG-3745 đẩy xà lan số hiệu SG-5984 chở cát để đi đến tỉnh Đ, T thuê L giúp việc G trên tàu, nhưng không bố trí đủ định biên thuyền viên trên tàu kéo và xà lan theo quy định.

Khoảng 11 giờ 30 ngày 20/3/2016, G điều khiển tàu kéo số hiệu SG-3745 đẩy xà lan số hiệu SG-5984 chở cát lưu thông hướng cầu B (hạ nguồn) – cầu H (thượng

nguồn) đến khu vực Cầu Đ (cầu G) thuộc địa phận thành phố B, tỉnh Đ. Cầu G được cấu tạo gồm: 02 mố (mố Bắc ở xã H, mố Nam ở phường B); 03 trụ số 1, số 2, số 3 (tính theo hướng H – B) xây bằng đá cao 17m40; 04 nhịp dầm thép mạ cong mỗi nhịp dài 55m90, khu vực dòng sông cách cầu G về phía hạ nguồn 650m có 01 bãi đá ngầm kích thước khoảng 45m x 100m, bãi đá ngầm cách bờ H 65m, trên mặt sông có bố trí các phao tiêu tạo nên một luồng cho tàu thuyền lưu thông qua lại rộng từ 30m đến 40m. Khi tàu kéo số hiệu SG-3745 đẩy xà lan số hiệu SG-5984 cách cầu G khoảng 50m, thủy triều đang lên mạnh, dòng chảy xoáy và mạnh theo hướng hạ nguồn – thượng nguồn. Do G không có bằng thuyền trưởng theo quy định nên G không biết cách đưa phương tiện qua khoang thông thuyền của cầu G một cách an toàn, nên G tăng ga tàu kéo số hiệu SG-3745 để đẩy xà lan số hiệu SG-5984 dự định qua khoang thông thuyền giữa trụ cầu số 1 và trụ cầu số 2 của cầu G, thì tàu bị chết máy. Lúc này, trên tàu không bố trí thuyền viên phụ trách máy (máy trưởng, máy phó, thợ máy), nên G bỏ vị trí lái xuống hầm máy để khởi động lại máy, xà lan quay ngang. Khi máy nổ, G quay lại buồng lái, xà lan số hiệu SG-5984 đã trôi tới gần trụ cầu số 2, G kêu L nhảy sang xà lan tháo dây cột giữa tàu kéo với xà lan nhằm cứu tàu kéo, nhưng L chưa tháo hết dây thì thành bên trái xà lan số hiệu SG. 5984 đã va chạm với mặt ngoài trụ cầu số 2 của cầu G làm trụ cầu số 2, nhịp số 2 và nhịp số 3 bị gãy sập xuống sông, chìm tàu kéo số hiệu SG-3745 và lật xà lan số hiệu SG-5984. G và L nhảy xuống sông bơi vào bờ.

Tại biên bản hiện trường ngày 20/3/2016 của Cơ quan Cảnh sát điều tra Công an tỉnh Đồng Nai thể hiện:

Nơi xảy ra sự việc tại cầu Đ (cầu G) KM 1699+860 bắc qua nhánh lớn của sông Đ thuộc địa phận xã H (bờ Bắc) và phường B (bờ Nam), thành phố B, tỉnh Đồng Nai, có các hướng tiếp giáp như sau:

Hướng Đông: Sông Đ hướng thượng nguồn đi về cầu H.

Hướng Tây: Sông Đ hướng hạ lưu đi về cầu Đ.

Hướng Nam: phường B (bờ Nam), thành phố B.

Hướng Bắc: xã H, thành phố B.

Cầu được xây theo hướng Bắc – Nam, dài 238m, trụ cầu được xây bằng đá, thân cầu bằng kim loại, cầu có một phần dành cho tàu hỏa rộng 05m (ở giữa là đường ray rộng 01m), hai bên có 02 đường dành cho xe máy và xe thô sơ rộng 1m10, phần thành bảo vệ cao 01m (phần dành cho xe máy và xe thô sơ chỉ cho lưu thông hướng xã H – phường B, phần lưu thông hướng ngược lại đã được chặn lại). Cầu có kết cấu:

- 02 mố cầu ở bờ Bắc và bờ Nam, 02 mố này bằng đá xây móng đặt trên tầng đá.

- 03 trụ cầu bằng đá xây giống nhau, hình khối trụ, kích thước 6m56 x 02m cao 17m40 được đặt tầng đá móng đặt trên tầng đá đáy sông, phần dưới là giềng chìm vỏ thép ruột bê tông.

- 04 nhịp dầm thép mạ cong có cấu tạo giống nhau, chiều dài mỗi nhịp là 55m90 (chiều dài tính toán mỗi nhịp là 55m30).

(Các số liệu trên dựa vào lý lịch cầu G; Lịch sử cầu G; Bản vẽ kỹ thuật cầu G do ông Lê Phi L - Phó Giám đốc Chi nhánh Đường Sắt S cung cấp).

Tại hiện trường ghi nhận:

Tại vị trí Cầu G, dòng nước đang chảy theo hướng Đông – Tây, khoảng cách từ mặt nước đến mặt dưới cầu (đo lúc 14 giờ 45 phút ngày 20/3/2016) là 05m80, lúc này nước đang lên, khi mặt nước lên đỉnh lúc 17 giờ cùng ngày thì khoảng cách từ mặt nước đến dưới mặt cầu là 4m60. Độ sâu tại vị trí xảy ra tai nạn là 13m, tốc độ dòng chảy là 1,3km/h; tại vị trí cách vị trí xảy ra tai nạn về phía Đông (hạ nguồn) 50m mực nước sâu 15m50 và tốc độ dòng chảy là 1,5km/h; tại vị trí xảy ra tai nạn về phía Đông (hạ nguồn) 150m mực nước sâu 14m40 và tốc độ dòng chảy là 1,2km/h (số liệu do Phòng Cảnh sát giao thông đường thủy – Công an tỉnh Đ trực tiếp tiến hành đo đạc).

Tại khu vực cách mố cầu phía Bắc về phía Đông Nam 655m, cách mố cầu phía Nam về phía Đông Bắc 730m là 01 bãi đá ngầm tự nhiên kích thước khoảng: dài 110m, rộng 45m.

Hiện tại 01 trụ cầu số 2 đã chìm hoàn toàn, nhịp số 3 đã chìm hoàn toàn, kết cấu nhịp số 2 phần phía Nam đã chìm, phần phía Bắc vẫn còn dính vào trụ cầu số 1 (tính từ bờ Bắc).

Tại khu vực sông tính từ cầu G về phía Tây đến cầu B ở phía Đông (dài 900m) có 07 phao tiêu các loại, các phao này làm bằng kim loại, đều có đường kính 1m40 phần nổi trên mặt nước khoảng 2m70, trên các phao đều có đèn 04 phao sơn màu đỏ và 03 phao sơn màu xanh (các phao này tạo nên một luồng rộng khoảng từ 30m đến 40m). Vị trí cụ thể:

- Tại vị trí cách mố cầu phía Bắc 220m về phía Đông Nam, cách mố cầu phía Nam 91m về phía Đông Bắc có 01 phao tiêu sơn màu đỏ. Phao này cách phía Đông cầu G 65m về phía Đông.

- Tại vị trí cách mố cầu phía Bắc 300m về phía Đông Nam, cách mố cầu phía

Nam 255m về phía Đông Bắc có 01 phao tiêu sơn màu xanh. Phao này cách phía Đông cầu G 230m về phía Đông và cách mỏm phía Tây bãi đá ngầm tự nhiên về phía Tây Nam 520m.

- Tại vị trí cách mỏ cầu phía Bắc 385m về phía Đông Nam, cách mỏ cầu phía Nam 286m về phía Đông Bắc có 01 phao tiêu sơn màu đỏ.

- Tại vị trí cách mỏ cầu phía Bắc 438m về phía Đông Nam, cách mỏ cầu phía Nam 375m về phía Đông Bắc có 01 phao tiêu sơn màu xanh.

- Tại vị trí cách mỏ cầu phía Bắc 570m về phía Đông Nam, cách mỏ cầu phía Nam 472m về phía Đông Bắc có 01 phao tiêu sơn màu đỏ.

- Tại vị trí cách mỏ cầu phía Bắc 660m về phía Đông Nam, cách mỏ cầu phía Nam 588m về phía Đông Bắc có 01 phao tiêu sơn màu xanh. Phao này cách phía Đông cầu G 500m về phía Đông và cách mỏm phía Tây bãi đá ngầm tự nhiên về phía Tây Nam 55m.

- Tại vị trí cách mỏ cầu phía Bắc 770m về phía Đông Nam, cách mỏ cầu phía Nam 678m về phía Đông Bắc có 01 phao tiêu sơn màu đỏ.

Tại vị trí sát bờ sông phía Nam cách mỏ cầu phía Nam 450m về phía Đông có 01 biển báo “Cấm neo đậu” 450m đến cầu.

Tại vị trí cách mỏ cầu phía Nam cầu G 100m về phía Đông (cách mỏ cầu phía Nam cầu B 100m) có 04 biển báo gồm: “Tĩnh không 04m”, “Khoang thông thuyền 40m”, “Cấm vượt”; “Chú ý nguy hiểm”.

Tại vị trí sát bờ sông phía Bắc, cách mỏ cầu phía Bắc 450m có 01 biển báo “Cấm neo đậu” 450m đến cầu.

Tại Cầu Đ (cầu G) ghi nhận:

Phần mỏ cầu phía Bắc và nhịp cầu thứ nhất không ghi nhận được dấu vết gì bất thường.

Tại nhịp thứ 2 (tính từ bờ Bắc) ghi nhận:

Ở đầu phía Bắc của nhịp này vẫn còn dính vào trụ cầu thứ nhất, đầu phía Nam lao xuống mặt sông với góc khoảng 40° , lệch tâm với nhịp cầu thứ nhất khoảng 30° về phía Tây Nam, khoảng hở lớn nhất giữa hai kết cấu nhịp là 163cm (khoảng này nằm ở phía Đông, giữa nhịp thứ nhất và nhịp thứ 2), tất cả các thanh đường ray, đường ống, phần đường dành cho xe gắn máy... ở phía Nam nhịp thứ 1 và phía bắc nhịp thứ 2 đều bị uốn cong theo hướng từ Đông sang Tây, phần đường dành cho xe gắn máy phía Đông bị rời ra khỏi liên kết với nhịp thứ 1. Ở phần đường dành cho xe gắn máy

phía Tây thấy có 03 xe gắn máy BKS: 60FR-6147; 60V1-467.97; 60B1-227.03 bị ngã.

Tại trụ cầu thứ nhất (tính từ bờ Bắc) ghi nhận:

Trụ này được xây dựng bằng đá, ở dưới có phần chân đế không có phần bảo vệ, phần thân từ chân đến đến gầm cầu cao 05m, trên chân đế và thân trụ thấy có một số vết nứt nhỏ khoảng từ 50cm đến 70cm. Trên mặt trụ (tiếp giáp với mép phía Bắc kết cầu nhịp thứ 2) ghi nhận: 01 đế bằng kim loại ở góc phía Đông Nam bị mất, chỉ còn lại phần 04 con lăn ở phía dưới, phần đế kim loại ở phía Tây bị xô dịch về phía Tây Bắc, chạm vào đế kim loại phía Tây Bắc.

Phần nhịp thứ 3 đã gãy, chìm hoàn toàn dưới nước.

Trụ cầu thứ hai đã chìm hoàn toàn dưới mặt nước, trụ này có phần đế cách chân mô cầu phía Bắc 108m, theo kết quả khảo sát sơ bộ của thợ lặn thì trụ này bị gãy ngang phần sát đáy sông khối bê tông của trụ hiện đang nằm dưới đáy sông.

Tại nhịp thứ 4 (tính từ bờ Bắc), ghi nhận:

Phần liên kết giữa nhịp này với mô cầu phía Nam còn nguyên vẹn. Phần phía Nam kết cầu nhịp này (tiếp giáp với phần nhịp thứ 3 đã gãy và chìm) thấy các thanh đường ray bị bật lên, uốn cong theo hướng Đông – Tây và từ trên xuống dưới. Đường ống phía Đông đường ra cũng bị gãy với tình trạng tương tự. Các đoạn đường ray từ trên cầu đi xuống mặt nước với một góc khoảng 40° , lệch tâm so với nhịp thứ 4 khoảng 30° về phía Tây Bắc.

Tại trụ cầu thứ 3 (tính từ bờ Nam) ghi nhận:

Trụ này được xây dựng bằng đá, ở dưới có chân đế được bảo vệ bằng một số miếng kim loại, phần thân từ chân đế đến gầm cầu cao 5m, trên thân thấy có một số vết nứt nhỏ. Trên mặt trụ (tiếp giáp với mép phía Bắc) kết cầu nhịp thứ 4, ghi nhận: 02 đế bằng kim loại bị gãy, vỡ phần mặt trên, 02 vết vỡ gạch ở mép phía Bắc và một số đỉnh vít kích thước: dài 15,2cm đường kính 02cm bị bật ra.

Tại vị trí khu vực sông giữa nhịp thứ 2 và nhịp thứ 4, là 01 xà lan bằng kim loại màu xanh (loại xà lan boong) bị lật úp, mũi xà lan hướng Đông Bắc, đuôi xà lan hướng Tây Nam, kích thước: Dài 42m83, rộng 1223, cao 3m30. Đây là loại xà lan có 02 thành thẳng đứng, đáy bằng. Vị trí đầu mạn trái, cách cột đo mức nước 2m40 về phía mũi tàu phát hiện 01 vết lõm vỏ tàu rộng 42cm, dài 90cm lõm sâu 05cm, chiều hướng từ trước ra sau. Tại vị trí mạn trái, cách mũi xà lan 13m ghi nhận 01 vết lõm vỏ xà lan kích thước: Chiều cao 3m30, rộng 2m10, chỗ sâu nhất là 18cm, chiều hướng từ trước ra sau, thanh đốt chống va bị gãy khoảng hở vết gãy là 05cm.

Tại biên bản ghi nhận hiện trạng trụ số 2 – Cầu Đ (Cầu G) dưới mặt nước sông Đ ngày 21/3/2016, thể hiện:

- Trụ cầu số 2 bị bật gốc, chân trụ nằm ngay trên phần đế phần đỉnh hướng Tây Bắc, cách mỏ cầu phía Bắc khoảng 85m. Trụ bị gãy thành 03 phần phần sát đáy sông dài 10m40, phần thứ hai dài 3m50, phần thứ 3 (đỉnh trụ) dài 3m16.

- Tại vị trí trên phần thứ 2 ghi nhận (bằng hình ảnh và đo đạc) một số dấu vết như sau:

+ Dấu vết trượt có bám chất màu xanh (nghĩ là sơn) ở mặt ngoài thành trụ phía Bắc, kích thước: dài 10cm, rộng 03cm. Vị trí dấu vết gần nhất cách thành phía Bắc là 25cm, cách phần gãy phía Tây là 64cm.

+ Dấu vết trượt xước mặt ngoài thành trụ (Mặt trên phần thứ 2), kích thước dấu vết 0,19m x 106m dấu vết kéo dài tiếp giáp thành phía Nam. Vị trí dấu vết gần nhất cách phần bị gãy phía thượng nguồn là 23cm.

Tại Kết luận định giá tài sản số 233/STC-HĐĐGTSTTTHS ngày 14/01/2019 của Hội đồng định giá tài sản trong tổ tụng hình sự - Ủy ban nhân dân tỉnh Đ đã kết luận: Giá trị tài sản thiệt hại của cầu Đ (cầu G) là 14.232.176.135đ (Mười bốn tỷ, ba trăm hai mươi ba triệu một trăm bảy mươi sáu ngàn, một trăm ba mươi lăm đồng).

Tại kết luận giám định số 1332/C54B ngày 09/5/2016 của Phân viện Khoa học kỹ thuật hình sự tại TP Hồ Chí Minh, kết luận:

- Dấu vết trượt xước cong biến dạng hình trụ mặt ngoài thành bên trái xà lan số hiệu SG. 5984 có chiều từ trái sang phải phù hợp va chạm với mặt ngoài trụ cầu số 2 cầu Đ.

- Dấu vết trượt xước, cong biến dạng đầu phía Bắc nhịp số 3 cầu Đ (tính từ bờ Bắc sang bờ Nam) có chiều từ trên xuống phù hợp với dấu vết trượt rách, cong biến dạng phía trên bên thành xà lan số hiệu SG. 5984 dấu vết bên phải xà lan có chiều trên xuống dưới, từ phải sang trái.

- Dấu vết trượt xước, cong biến dạng các chi tiết nhịp cầu số 3 cầu Đ (tính từ bờ Bắc sang bờ Nam phù hợp với dấu vết gãy, vỡ phía trước tàu số hiệu SG.3745 khi trụ cầu Đ đã đổ.

- Căn cứ vào cơ chế hình thành dấu vết và hồ sơ vụ tai nạn nêu trên xác định: Tàu số hiệu SG.3745 không va chạm với cầu Đ khi trụ cầu số 2 chưa đổ.

Tại Kết luận giám định ngày 29/4/2016 của Chi cục đăng kiểm số 6, kết luận về tình trạng an toàn kỹ thuật của phương tiện SG. 5984 trước khi xảy ra tai nạn, như sau: Nếu phương tiện SG. 5984 tuân thủ theo mục 1.5.1 phần IV của

QCVN72:2013/BGTVT về việc Chủ phương tiện có trách nhiệm duy trì trạng thái kỹ thuật và bảo vệ môi trường giữa hai kỳ kiểm tra đồng thời tuân thủ việc chở hàng hóa với trọng tải đúng quy định ghi trên Giấy chứng nhận thì phương tiện nói trên đảm bảo an toàn kỹ thuật.

Tại Kết luận giám định ngày 29/4/2016 của Chi cục đăng kiểm số 6, kết luận về tình trạng an toàn kỹ thuật của phương tiện SG-3745 trước khi xảy ra tai nạn, như sau:

- Căn cứ vào kiểm tra hiện trường, hồ sơ và Giấy chứng nhận kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện thủy nội địa của phương tiện SG-3745 số Giấy chứng nhận 00216/15V83. Thời hạn kiểm tra trên đà, định kỳ và giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện thủy nội địa số 00216/15V83 đã quá hạn, hết hiệu lực từ ngày 01/12/2015. Theo quy định mục 2.2.2 và 2.2.4 chương 2 phần 1A của QCVN72:2013/BGTVT khi tàu đến hạn kiểm định trên đà, định kỳ thì phương tiện phải được đưa lên đà kiểm tra đà, định kỳ để thẩm định lại cấp đã trao cho phương tiện và xác định trạng thái kỹ thuật các phần chìm dưới nước, khối lượng kiểm tra trên đà và kiểm tra định kỳ (Phần thân tàu, trang thiết bị phần máy tàu, điện tàu) phải tuân thủ theo chương 3 phần 1B của QCVN72:2013/BGTVT cũng như trách nhiệm của chủ phương tiện nêu ra tại mục 1.5 phần IV quy định về trách nhiệm của tổ chức cá nhân của QCVN72:2013/BGTVT. Căn cứ vào các quy định nói trên và quy định tại mục 1.5 phần II quy định về Quản lý của QCVN72:2013/BGTVT thì phương tiện nói trên không tuân thủ theo các quy định về an toàn kỹ thuật phù hợp với quy chuẩn QCVN72: 2013/BGTVT trước thời điểm xảy ra tai nạn.

- Căn cứ vào các quy định về việc kiểm tra vào bảo dưỡng theo định kỳ của máy tàu theo mục 3.4.3 chương 3 phần 1B của QCVN72:2013/BGTVT, máy chính của phương tiện SG-3745 chưa thực hiện kiểm tra tại quy định đã nêu trên sau khi Giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đã hết hạn hiệu lực từ ngày 01 tháng 12 năm 2015. Do đó không có căn cứ xác định máy tàu của phương tiện SG-3745 khi xảy ra tai nạn có hoạt động hay không.

Biên bản xác minh ngày 07/4/2016 tại Đài Khí tượng thủy văn tỉnh Đồng Nai, thể hiện: Thời điểm lúc 11 giờ 30 phút ngày 20/3/2016 tại khu vực nhánh sông Đ khu vực hạ lưu từ cầu B đến cầu G lúc này thủy triều đang lên mạnh, vì theo số liệu đo được của Đài khí tượng thủy văn Đồng Nai tại thời điểm chân triều lúc 10 giờ ngày 20/3/2016 là -152 đến 11 giờ 30 phút cùng ngày mực nước -78 so với mốc chuẩn, nghĩa là trong vòng 01 giờ thủy triều dâng lên 0m74 (74cm nước) thủy triều đang lên mạnh.

Tại Công văn số 03/KTTV/ĐN ngày 06/01/2016 của Đài Khí tượng thủy văn

tỉnh Đồng Nai về việc xác định mực nước và tốc độ dòng chảy vào lúc 11 giờ 45 phút ngày 27/12/2016, thể hiện:

1. Đối với mực nước vào thời điểm đo đạc.

- Vào thời điểm 12 giờ ngày 27/12/2016 tại Trạm thủy văn B cách cầu Đ (cầu G) 1000m về phía thượng lưu có trị số mực nước là -56cm.

- Chân triều trước đó xuất hiện lúc 11 giờ với trị số -116; mực nước đang lên nhanh.

- Mực nước tại trạm Thủy văn B so với nơi xảy ra vụ việc chỉ chênh nhau 05cm.

2. Về tình hình dòng chảy:

Tại phía hạ lưu cách trụ cầu Đ (cầu hiện tại) 20m có sự thay đổi đội ngột của địa hình đáy sông, gây ra dòng xoáy ảnh hưởng đến sự phân bố hỗn loạn của tốc độ dòng chảy.

Về vật chứng và tài sản thu giữ:

Vật chứng thu giữ:

- 01 xà lan số hiệu SG-5984: Chiều dài thiết kế 42,350m; chiều rộng thiết kế 12,00m; chiều cao mạn 3,300m; Chiều dài lớn nhất 42,830m; chiều rộng lớn nhất 12,230m; chiều chìm 2,900m bằng vật liệu thép; mặt ngoài thành bên trái bị trượt xước cong biến dạng; phía trên thành phải bị trượt, rách cong biến dạng.

- 01 tàu kéo số hiệu SG-3745: Chiều dài thiết kế 15m; chiều rộng thiết kế 3,10m; chiều cao mạn 1,90m; Chiều dài lớn nhất 17m, chiều rộng lớn nhất 3,10m, bằng vật liệu vỏ gỗ (đã bị hư hỏng), có dấu vết gãy, vỡ phía trước tàu.

- 04 nhịp dầm thép mạ cong, chiều dài mỗi nhịp là 55m90 đã bị cong biến dạng hư hỏng do tai nạn giao thông.

Tài liệu liên quan thu giữ:

- 01 giấy chứng nhận đăng ký phương tiện thủy nội địa số 8172 mang tên chủ phương tiện là Nguyễn Thu H, địa chỉ: 206 Hồ Văn H, quận P, TP Hồ Chí Minh.

- 01 Giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện thủy nội địa số 07622/12V50 mang tên Nguyễn Thu H.

- 01 biên bản vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa số 4433 ngày 17/10/2014 và 01 Quyết định xử phạt vi phạm hành chính số 4108 ngày 17/10/2014 của Phòng cảnh sát giao thông đường thủy tỉnh T đối với Phan Thế T.

- 01 Báo cáo kiểm tra kỹ thuật phương tiện thủy nội địa số kiểm soát VR70009143 chủ phương tiện Nguyễn Thu H.

- 01 bản photo giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện thủy nội địa số 06303/15V50 mang tên Phan Thế T.

- 01 Giấy tem đăng kiểm số KS: VR70009134 có hiệu lực đến ngày 16/12/2014.

- 01 Giấy tem đăng kiểm số KS: VR07013165 có hiệu lực đến ngày 30/7/2015.

- 01 biên bản vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa số 0007660 quyền số 000154 ngày 04/3/2016 của Phòng Cảnh sát đường thủy Công an tỉnh Đ lập đối với Phan Thế T về hành vi: Neo đầu phương tiện gây cản trở lưu thông.

- 01 Quyết định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa số 0002388 quyền số 000048 ngày 11/3/2016 của Phòng Cảnh sát đường thủy Công an tỉnh Đ lập đối với Phan Thế T.

- 01 bằng thuyền trưởng phương tiện thủy nội địa, hạng nhì , họ và tên Phan Thế, số bằng 03854.CC.T2 cấp ngày 30/5/2013.

Tài liệu không liên quan đến vụ án, đã giao trả:

- 01 chứng minh nhân dân và 01 giấy phép lái xe mô tô hạng A1 của Nguyễn Văn L.

- 01 bằng máy trưởng tên Đặng Cẩm V số 17.929 do Cục đường sông Việt Nam cấp ngày 28/5/2008.

Về trách nhiệm dân sự:

- Tổng Công ty đường sắt V yêu cầu bồi thường đối với tài sản thiệt hại là cầu G và thiệt hại do chậm tàu, tổng cộng là 16.937.355.135đ.

- Công ty cổ phần vận tải đường sắt S yêu cầu bồi thường thiệt hại do sập cầu G làm ảnh hưởng đến vận chuyển hành khách, hàng hóa và các thiệt hại khác, tổng cộng là 12.790.447.641đ.

- Công ty cổ phần vận tải đường sắt H yêu cầu bồi thường thiệt hại do sập cầu G làm ảnh hưởng đến vận chuyển hành khách, hàng hóa và các thiệt hại khác, tổng cộng là 4.738.467.732đ.

- Công ty cổ phần vận tải và thương mại đường sắt – R yêu cầu bồi thường thiệt hại do sập cầu G làm ảnh hưởng đến vận chuyển hàng hóa và các thiệt hại khác, tổng cộng là 4.068.328.000đ.

- Công ty cổ phần đường sắt S yêu cầu bồi thường thiệt hại do sập cầu G gây ra thiệt hại cho Công ty, tổng cộng là 171.968.310đ.

- Công ty cổ phần thông tin tín hiệu đường sắt S; Công ty cổ phần cấp nước Đ; Viễn Thông Đ, Công ty Trách nhiệm hữu hạn Một thành viên Điện lực Đ không yêu cầu bồi thường.

Bà Nguyễn Thu H (vợ T) tự nguyện giao nộp số tiền 30.000.000đ để bồi thường thiệt hại.

Quá trình tiến hành xét xử, bị cáo Trần Văn G có đơn xin nộp tiền bồi thường thiệt hại, khắc phục hậu quả, số tiền là 3.000.000 đồng và được Tòa án chấp nhận.

Tại Bản án hình sự sơ thẩm số 180/2021/HSST ngày 29/3/2021 của Tòa án nhân dân TP.B đã tuyên xử:

Về bồi thường dân sự: Căn cứ Điều 48 của Bộ luật hình sự năm 2015 (sửa đổi, bổ sung năm 2017); Điều 106 Bộ luật Tố tụng Hình sự năm 2015 (sửa đổi, bổ sung năm 2017); các Điều 584, 585, 587 và Điều 601 của Bộ luật dân sự năm 2015. Nghị quyết 03/2006/NQ-HĐTP ngày 08/7/2006 của Hội đồng thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao.

Buộc bị cáo Phan Thế T và bà Nguyễn Thu H có trách nhiệm liên đới bồi thường thiệt hại cho Tổng Công ty đường sắt V số tiền là 14.232.176.000 đồng (làm tròn số).

Ngoài ra, án sơ thẩm còn tuyên về biện pháp tư pháp, xử lý vật chứng, án phí và quyền kháng cáo theo luật định.

Những người kháng cáo:

1. Công ty cổ phần vận tải đường sắt S (Đơn kháng cáo vào ngày 12/4/2021): đề nghị phúc thẩm theo hướng sửa bản án sơ thẩm, chấp nhận yêu cầu bồi thường của Công ty với số tiền 12.790.447.641đ với lý do:

- Sau khi vụ tai nạn sập Cầu G xảy ra vào ngày 20/3/2016, Công ty cổ phần vận tải đường sắt S đã cung cấp đầy đủ hồ sơ, chứng từ liên quan đến thiệt hại do vụ tai nạn gây ra theo yêu cầu của Cơ quan cảnh sát điều tra Công an TP.B;

- Trong suốt quá trình điều tra vụ án, Công ty không nhận được yêu cầu hay ý kiến của cơ quan chức năng TP.B về tính pháp lý đối với các hồ sơ, chứng từ liên quan đến vụ án mà Công ty đã cung cấp;

- Ngày 29/3/2021, Tòa án nhân dân TP.B đã đưa ra xét xử và tuyên án không chấp nhận bồi thường thiệt hại liên quan đến vụ tai nạn sập cầu G ngày 20/3/2016 đối với Công ty cổ phần vận tải đường sắt S;

2. Công ty cổ phần vận tải đường sắt H (Đơn kháng cáo vào ngày 10/5/2021): đề nghị phúc thẩm theo hướng sửa bản án sơ thẩm , chấp nhận yêu cầu bồi thường của Công ty với số tiền 4.738.467.732đ với lý do:

- Sau khi vụ tai nạn sập Cầu G xảy ra vào ngày 20/3/2016, Công ty cổ phần vận tải đường sắt H đã cung cấp đầy đủ hồ sơ , chứng từ liên quan đến thiệt hại do vụ tai nạn gây ra theo yêu cầu của Cơ quan cảnh sát điều tra Công an TP.B;

- Trong suốt quá trình điều tra vụ án , Công ty không nhận được yêu cầu hay ý kiến của cơ quan chức năng TP .B về tính pháp lý đối với các hồ sơ , chứng từ liên quan đến vụ án mà Công ty đã cung cấp;

- Ngày 29/3/2021, Tòa án nhân dân TP .B đã đưa ra xét xử và tuyên án không chấp nhận bồi thường thiệt hại liên quan đến vụ tai nạn sập cầu G ngày 20/3/2016 đối với Công ty cổ phần vận tải đường sắt H;

3. Tổng Công ty đường sắt V (Đơn kháng cáo vào ngày 09/4/2021): đề nghị phúc thẩm theo hướng sửa bản án sơ thẩm , chấp nhận yêu cầu bồi thường do chậm tàu của Công ty với số tiền 2.614.176.000đ với lý do:

Việc bản án sơ thẩm không chấp nhận bồi thường với lý do “nguyên đơn dân sự là các Công ty nêu trên , không cung cấp được đầy đủ tài liệu , chứng cứ chưa được sao y chứng thực hợp pháp, thu thập phù hợp với quy định của pháp luật...” là không phù hợp với các tình tiết khách quan của vụ án.

4. Bị đơn dân sự là bà Nguyễn Thu H kháng cáo toàn bộ bản án sơ thẩm (không chấp nhận bồi thường số tiền 14.232.176.000đ) và đề nghị xem xét trách nhiệm của Tổng Công ty đường sắt V.

5. Bị cáo Phan Thế T kháng cáo đề nghị xem xét trách nhiệm của Tổng Công ty đường sắt V “đề nghị khởi tố hành vi thiếu trách nhiệm , gây hậu quả nghiêm trọng của Tổng Công ty đường sắt V”; Ngày 04/8/2021, bị cáo Phan Thế T có Đơn xin rút kháng cáo; Ngày 06/8/2021, bị cáo Phan Thế T có Đơn xin hủy Đơn xin rút kháng cáo;

Tại phiên tòa phúc thẩm,

- Vị đại diện Viện kiểm sát nhân dân tỉnh Đồng Nai đề nghị Hội đồng xét xử không chấp nhận kháng cáo: của bị cáo Phan Thế T và bị đơn dân sự Nguyễn Thu H; không chấp nhận kháng cáo của Công ty đường sắt V, Công ty cổ phần vận tải đường sắt S, Công ty cổ phần vận tải đường sắt H. Giữ nguyên bản án sơ thẩm.

- Bị cáo Phan Thế T và bị đơn dân sự Nguyễn Thu H giữ nguyên nội dung Đơn kháng cáo, không đồng ý mức bồi thường theo quyết định của bản án sơ thẩm do có

lỗi của Tổng Công ty đường sắt V. Đề nghị xem xét trách nhiệm của Tổng Công ty đường sắt V.

- Đại diện các Tổng Công ty đường sắt V, Công ty cổ phần vận tải đường sắt H, Công ty cổ phần vận tải đường sắt S có ý kiến đồng ý nếu không đủ điều kiện xem xét trong vụ án này thì tách ra giải quyết bằng một vụ án dân sự khác (khi có yêu cầu) nhưng đề nghị vẫn giữ nguyên nội dung kháng cáo vì đây là quyết định của Lãnh đạo Công ty đối với phần dân sự có yêu cầu.

NHẬN ĐỊNH CỦA TÒA ÁN:

Trên cơ sở nội dung vụ án, căn cứ vào các tài liệu trong hồ sơ vụ án đã được tranh tụng tại phiên tòa, Hội đồng xét xử nhận định như sau:

[1] Về thủ tục tố tụng: Đơn kháng cáo của bị cáo Phan Thế T, bị đơn dân sự Nguyễn Thu H và của các Công ty: Tổng Công ty đường sắt V, Công ty cổ phần vận tải đường sắt H, Công ty cổ phần vận tải đường sắt S làm trong thời hạn luật định, đã tạm ứng án phí dân sự phúc thẩm theo quy định nên được Hội đồng xét xử xem xét theo trình tự phúc thẩm.

[2] Xét nội dung Đơn kháng cáo:

[2.1] *Đối với nội dung Đơn kháng cáo của bị cáo Phan Thế T và Đơn kháng cáo của bị đơn dân sự Nguyễn Thu H về việc không đồng ý liên đới bồi thường cho bị hại là Tổng Công ty đường sắt V số tiền thiệt hại là 14.232.176.000 đồng (làm tròn số), Hội đồng xét xử xác định:*

- Tổng Công ty đường sắt V yêu cầu bồi thường đối với tài sản thiệt hại cầu G là 14.232.176.000 đồng (làm tròn số) là có cơ sở (vì giá trị thiệt hại này đã được Hội đồng định giá tài sản trong tố tụng hình sự, kết luận: Giá trị tài sản thiệt hại của cầu Đồng Nai Lớn (cầu Ghềnh) là 14.232.176.135đ) và phù hợp quy định pháp luật;

- Quá trình điều tra xác định: Bị cáo Phan Thế T và bị đơn dân sự là bà Nguyễn Thị H là đồng sở hữu tàu kéo số hiệu SG - 3745 (do T đứng tên trong giấy đăng ký phương tiện) và sà lan số hiệu SG - 5984 (do bà H đứng tên) có tải trọng 980 tấn; T là người trực tiếp quản lý, sử dụng tàu kéo số hiệu SG - 3745 và sà lan số hiệu SG - 5984 để kinh doanh vận tải; T biết Trần Văn G không có bằng thuyền trưởng nhưng vẫn thuê G làm việc và giao cho G điều khiển tàu kéo số hiệu SG - 3745 đẩy xà lan số hiệu SG - 5984 chở hàng từ khu vực miền T lên khu vực tỉnh B, Đ; ngày 20/3/2016, Giang điều khiển tàu kéo số hiệu SG - 3745 đẩy xà lan số hiệu SG - 5984 chở cát đến khu vực cầu Đ (cầu G) thuộc địa phận thành phố B, tỉnh Đồng Nai, đã để thành bên trái xà lan số hiệu SG 5984 va chạm với mặt ngoài trụ cầu số 2 của cầu G

làm sập cầu G, gây thiệt hại về giá trị tài sản là 14.232.176.135 đồng (như kết luận giám định) hay nói cách khác là hành vi của các bị cáo là nguyên nhân trực tiếp dẫn đến thiệt hại xảy ra.

- Theo quy định tại Điều 601 Bộ luật dân sự 2015 quy định về “bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra” thì:

“1. Nguồn nguy hiểm cao độ bao gồm phương tiện giao thông vận tải cơ giới, 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 gây ra, nếu chủ sở hữu đã giao cho người khác chiếm hữu sử dụng thì người này phải bồi thường, trừ trường hợp có thỏa thuận khác”.

Do đó, xà lan số hiệu SG 5984 được xác định là “nguồn nguy hiểm cao độ”; bị cáo Phan Văn T và bị đơn dân sự bà Nguyễn Thu H là chủ sở hữu tàu kéo số hiệu SG - 3745 và xà lan số hiệu SG – 5984; bị cáo Phan Thế T biết rõ bị cáo Trần Văn G không có giấy phép điều khiển phương tiện giao thông đường thủy nhưng vẫn thuê bị cáo G điều khiển tàu kéo số hiệu SG - 3745 đẩy xà lan số hiệu SG - 5984 chở cát đến khu vực cầu Đ (cầu G) thuộc địa phận thành phố B, tỉnh Đồng Nai, dẫn đến tai nạn. Mặt khác, theo hướng dẫn tại điểm b, tiểu mục 2, phần 3 Nghị quyết 03/2006/NQ-HĐTP ngày 08/7/2006 của Hội đồng thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao, thì việc bị cáo Phan Thế T giao nguồn nguy hiểm cao độ cho bị cáo Trần Văn G sử dụng không đúng quy định gây thiệt hại thì chủ sở hữu (bị cáo Phan Thế T và bị đơn dân sự Nguyễn Thu H) phải bồi thường thiệt hại như bản án sơ thẩm quyết định là có căn cứ pháp luật (bị cáo Trần Văn G không phải chịu trách nhiệm liên đới bồi thường).

Việc bị cáo Phan Thế T và bị đơn dân sự Nguyễn Thu H cho rằng việc Tổng Công ty đường sắt V không thực hiện việc “che chắn trụ cầu” là nguyên nhân dẫn đến thiệt hại là không có cơ sở hay nói cách khác là những lý do kháng cáo của bị cáo Phan Thế T và bị đơn dân sự Nguyễn Thu H về việc không chấp nhận bồi thường là không có cơ sở để chấp nhận.

[2.2] Đối với nội dung Đơn kháng cáo của các Công ty (Tổng Công ty đường sắt V yêu cầu bồi thường thiệt hại do chạm tàu là 2.614.179.000 đồng; Công ty cổ phần vận tải đường sắt S yêu cầu bồi thường thiệt hại do sập cầu G làm ảnh hưởng đến vận chuyển hành khách, hàng hóa và các thiệt hại khác, tổng cộng là 12.790.447.641 đồng; Công ty cổ phần vận tải đường sắt H yêu cầu bồi thường thiệt

hại do sập cầu G làm ảnh hưởng đến vận chuyển hành khách, hàng hóa và các thiệt hại khác, tổng cộng là 4.738.467.732đồng), Hội đồng xét xử xác định:

- Hành vi phạm tội của bị cáo Phan Thế Thượng và bị cáo Trần Văn Giang là nguyên nhân trực tiếp “làm sập cầu G, gây thiệt hại về giá trị tài sản là 14.232.176.135 đồng (như kết luận giám định) – đã được giải quyết tại bản án sơ thẩm số 180/2021/HSST ngày 29/3/2021 của Tòa án nhân dân TP.Biên Hòa và được xem xét trong bản án phúc thẩm này do có kháng cáo)” và gián tiếp gây thiệt hại rất lớn về kinh tế, xã hội. Quá trình điều tra xác định, cấp sơ thẩm ghi nhận:

Công ty cổ phần vận tải đường sắt V yêu cầu bồi thường thiệt hại do chậm tàu là 2.614.179.000đ;

Công ty cổ phần vận tải đường sắt S yêu cầu bồi thường thiệt hại do sập cầu G làm ảnh hưởng đến vận chuyển hành khách, hàng hóa và các thiệt hại khác, tổng cộng là 12.790.447.641đ;

Công ty cổ phần vận tải đường sắt H yêu cầu bồi thường thiệt hại do sập cầu G làm ảnh hưởng đến vận chuyển hành khách, hàng hóa và các thiệt hại khác, tổng cộng là 4.738.467.732đ;

Công ty cổ phần vận tải và thương mại đường sắt – R yêu cầu bồi thường thiệt hại do sập cầu G làm ảnh hưởng đến vận chuyển hàng hóa và các thiệt hại khác, tổng cộng là 4.068.328.000đ;

Công ty cổ phần đường sắt S, Công ty cổ phần tín hiệu đường sắt S, Viễn thông Đ; Công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên điện lực Đ không có yêu cầu bồi thường trong vụ án.

- Đối với yêu cầu của các đơn vị nêu trên, tại Bản án [tại Bản án hình sự sơ thẩm số 269/2019/HSST ngày 19/6/2019 của Tòa án nhân dân TP.B \(sơ thẩm lần thứ nhất\) có nhận định](#) “Do nguyên đơn dân sự là các công ty nêu trên không cung cấp được đầy đủ tài liệu, chứng cứ; các tài liệu chứng cứ chưa được sao y chứng thực hợp pháp, thu thập phù hợp quy định của pháp luật nên không được chấp nhận. Do vậy, giành quyền khởi kiện cho các Công ty, các Công ty có thể khởi kiện yêu cầu bồi thường thiệt hại và bằng một vụ kiện dân sự khác, khi có yêu cầu” và thực tế, sau khi xét xử sơ thẩm vào ngày [19/6/2019](#) thì các đơn vị nêu trên không có kháng cáo hoặc bị kháng nghị nên phần quyền và nghĩa vụ của các đơn vị nêu trên đã có hiệu lực pháp luật (giành quyền khởi kiện cho các Công ty, các Công ty có thể khởi kiện yêu cầu bồi thường thiệt hại bằng một vụ kiện dân sự khác, khi có yêu cầu);

- Tại Bản án hình sự phúc thẩm số 06/2020/HSST ngày 15/01/2020 của Tòa án nhân dân tỉnh Đồng Nai (phúc thẩm lần thứ nhất) đã tuyên xử: Hủy bản án sơ thẩm số 269/2019/HSST ngày 19/6/2019 của Tòa án nhân dân TP.B (sơ thẩm lần thứ nhất) về phần dân sự (phần bồi thường dân sự do án sơ thẩm tuyên buộc các bị cáo Trần Văn G liên đới cùng bị cáo Phan Thế T, bị đơn dân sự Nguyễn Thu H bồi thường thiệt hại sập Cầu G là không đúng quy định của pháp luật) hay nói cách khác Bản án hình sự phúc thẩm số 06/2020/HSST ngày 15/01/2020 của Tòa án nhân dân tỉnh Đồng Nai chỉ hủy phần tuyên buộc bồi thường giá trị thiệt hại sập Cầu G – còn về quyền yêu cầu của các đơn vị giữ nguyên do không có kháng cáo hoặc bị kháng nghị;

- Bản án hình sự sơ thẩm số 180/2021/HSST ngày 29/3/2021 của Tòa án nhân dân TP.B (sơ thẩm lần thứ hai) trên cơ sở bản án phúc thẩm (lần thứ nhất) đã tuyên xử: Về bồi thường dân sự: Buộc bị cáo Phan Thế T và bị đơn dân sự bà Nguyễn Thu H có trách nhiệm liên đới bồi thường thiệt hại cho Tổng Công ty đường sắt V số tiền là 14.232.176.000 đồng (làm tròn số) là có căn cứ pháp luật (như trên đã phân tích). Tuy nhiên, bản án sơ thẩm Bản án hình sự sơ thẩm số 180/2021/HSST ngày 29/3/2021 của Tòa án nhân dân TP.B (sơ thẩm lần thứ hai) lại tiếp tục nhận định đối với các yêu cầu của các đơn vị nêu trên: “Do nguyên đơn dân sự là các công ty nêu trên không cung cấp được đầy đủ tài liệu, chứng cứ; các tài liệu chứng cứ chưa được sao y chứng thực hợp pháp, thu thập phù hợp quy định của pháp luật nên không được chấp nhận. Do vậy, giành quyền khởi kiện cho các Công ty, các Công ty có thể khởi kiện yêu cầu bồi thường thiệt hại bằng một vụ kiện dân sự khác, khi có yêu cầu” (thủ tục tố tụng), dẫn đến việc các đơn vị nêu trên có kháng cáo phải xem xét trong bản án này là không cần thiết (giải quyết phần đã có hiệu lực của bản án sơ thẩm số 269/2019/HSST ngày 19/6/2019 của Tòa án nhân dân TP.B (sơ thẩm lần thứ nhất);

- Tại phiên tòa phúc thẩm, đại các đơn vị nêu trên (các Công ty có kháng cáo) cũng có ý kiến: giữ nguyên nội dung Đơn kháng cáo do Lãnh đạo đơn vị có chỉ đạo nhưng cũng đồng ý “giành quyền khởi kiện cho các Công ty, các Công ty có thể khởi kiện yêu cầu bồi thường thiệt hại bằng một vụ kiện dân sự khác, khi có yêu cầu”. Thực tế, trong thời gian chuẩn bị xét xử phúc thẩm vẫn có đơn vị phải tiếp tục cung cấp chứng cứ và qua kết quả xét hỏi, tranh luận tại phiên tòa cũng thể hiện “đơn yêu cầu, tài liệu chứng cứ” của các đơn vị có kháng cáo nêu không đủ cơ sở để cấp phúc thẩm xem xét. Do vụ án đã kéo dài và bản chất khi giải quyết vụ án sơ thẩm lần thứ nhất (đã có hiệu lực pháp luật): “Giành quyền khởi kiện cho các Công ty, các Công ty có thể khởi kiện yêu cầu bồi thường thiệt hại bằng một vụ kiện dân sự khác, khi có yêu cầu” nên Hội đồng xét xử cấp phúc thẩm xét thấy không cần thiết hủy bản án sơ thẩm mà giữ nguyên bản án sơ thẩm (sơ thẩm lần thứ hai) và bổ sung phần quyết định

“về quyền khởi kiện của các đơn vị bằng một vụ kiện dân sự khác, khi có yêu cầu” để đảm bảo quyền và nghĩa vụ của các Công ty nêu trên; đồng thời rút kinh nghiệm đối với cấp sơ thẩm.

Do đó, Hội đồng xét xử không chấp nhận đối với nội dung Đơn kháng cáo của các Công ty. Đồng thời, bổ sung phần quyết định bản án phúc thẩm nhằm đảm bảo quyền và nghĩa vụ của các Công ty có liên quan do hành vi phạm tội của các bị cáo: “Giành quyền khởi kiện cho các Công ty, các Công ty có thể khởi kiện yêu cầu bồi thường thiệt hại bằng một vụ kiện dân sự khác, khi có yêu cầu” (bản án sơ thẩm có nhận định nhưng khi quyết định không ghi rõ).

[3] Về án phí dân sự phúc thẩm: Căn cứ Nghị quyết số 326/2016/UBTVQH14 ngày 30/12/2016 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội quy định về án phí và lệ phí Tòa án. Do Đơn kháng cáo không được chấp nhận nên bị cáo Phan Thế Thượng, bị đơn dân sự Nguyễn Thu Hồng và các Công ty có kháng cáo phải chịu 300.000đ án phí dân sự phúc thẩm.

[4] Đối với ý kiến của vị đại diện Viện kiểm sát nhân dân tỉnh Đồng Nai đã được Hội đồng xét xử xem xét thể hiện quan điểm như trên đã phân tích.

Vì các lẽ trên,

QUYẾT ĐỊNH

Căn cứ điểm a khoản 1 điều 355 Bộ luật tố tụng hình sự;

Không chấp nhận kháng cáo của bị cáo Phan Thế T, không chấp nhận kháng cáo của bị đơn dân sự Nguyễn Thu H; không chấp nhận kháng cáo của Tổng Công ty đường sắt V, Công ty cổ phần vận tải đường sắt S, Công ty cổ phần vận tải đường sắt H;

Giữ nguyên bản án sơ thẩm 180/2021/HSST ngày 29/3/2021 của Tòa án nhân dân TP.Biên Hòa.

1. Về bồi thường dân sự: Căn cứ Điều 48 của Bộ luật hình sự năm 2015 (sửa đổi, bổ sung năm 2017); Điều 106 Bộ luật Tố tụng Hình sự năm 2015 (sửa đổi, bổ sung năm 2017); các Điều 584, 585, 587 và Điều 601 của Bộ luật dân sự năm 2015. Nghị quyết 03/2006/NQ-HĐTP ngày 08/7/2006 của Hội đồng thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao.

Buộc bị cáo Phan Thế T và bị đơn dân sự là bà Nguyễn Thu H có trách nhiệm liên đới bồi thường thiệt hại cho Tổng Công ty đường sắt Việt Nam số tiền là 14.232.176.000 đồng (làm tròn số).

Kể từ ngày có đơn yêu cầu thi hành án của người được thi hành cho đến khi thi hành án xong, hàng tháng bên phải thi hành án còn phải chịu khoản tiền lãi của số tiền phải thi hành án theo mức lãi suất quy định tại Khoản 2 Điều 468 Bộ luật dân sự năm 2015.

Trường hợp bản án, quyết định được thi hành theo quy định tại Điều 2 Luật Thi hành án dân sự thì người được thi hành án dân sự, người phải thi hành án dân sự có quyền thỏa thuận thi hành án, quyền yêu cầu thi hành án, tự nguyện thi hành án hoặc bị cưỡng chế thi hành án theo quy định tại các Điều 6, 7 và 9 Luật Thi hành án dân sự; thời hiệu thi hành án được thực hiện theo quy định tại Điều 30 Luật Thi hành án dân sự.

2. Giành quyền khởi kiện cho các Công ty, các Công ty có thể khởi kiện yêu cầu bồi thường thiệt hại bằng một vụ kiện dân sự khác, khi có yêu cầu.

3. Về án phí: Áp dụng khoản 2 Điều 136 của Bộ luật Tố tụng hình sự năm 2015; Nghị quyết số 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:

- Về án phí dân sự sơ thẩm: Bị cáo Phan Thế T và bị đơn dân sự bà Nguyễn Thu H phải chịu 122.232.000 (một trăm hai mươi hai triệu hai trăm ba mươi hai nghìn) đồng án phí dân sự sơ thẩm.

- Về án phí dân sự phúc thẩm: bị cáo Phan Thế T, bị đơn dân sự Nguyễn Thu H và các Công ty có kháng cáo (Tổng Công ty đường sắt V, Công ty cổ phần vận tải đường sắt S, Công ty cổ phần vận tải đường sắt H) mỗi người phải chịu 300.000đ án phí dân sự phúc thẩm.

(Tổng Công ty đường sắt V đã nộp 300.000đ tại Biên lai thu tiền tạm ứng án phí số 0001825 ngày 01/7/2021; bị đơn dân sự Nguyễn Thu H đã nộp 300.000đ tại Biên lai thu tiền tạm ứng án phí số 0001805 ngày 29/6/2021; Công ty cổ phần vận tải đường sắt S đã nộp 300.000đ tại Biên lai thu tiền tạm ứng án phí số 0001817 ngày 29/6/2021; Công ty cổ phần vận tải đường sắt H đã nộp 300.000đ tại Biên lai thu tiền tạm ứng án phí số 0001833 ngày 01/7/2021);

Các quyết định khác của bản án sơ thẩm không có kháng cáo hoặc bị kháng nghị đã có hiệu lực pháp luật kể từ ngày tuyên án sơ thẩm.

Bản án phúc thẩm có hiệu lực kể từ ngày tuyên án./

Nơi nhận:

- Viện kiểm sát nhân dân tỉnh Đồng Nai;
- Tòa án nhân dân TP.B;
- Viện kiểm sát nhân dân TP.B;
- Chi cục Thi hành án dân TP.B;
- Công an TP.B;
- Phòng hồ sơ Công an tỉnh Đồng Nai;
- Sở Tư pháp tỉnh Đồng Nai;
- Bị cáo – Nhà tạm giữ CA.B;
- Những người tham gia tố tụng;
- Lưu (4).

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

Trần Phương Đông