

Bản án số: 94/2017/HSST
Ngày 29 - 11 - 2017

NHÂN DANH

NƯỚC CNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM TÒA ÁN NHÂN DÂN HUYỆN K- TỈNH HẢI DƯƠNG

- **Thành phần Hội đồng xét xử sơ thẩm gồm có:**

Thẩm phán - Chủ tọa phiên tòa: Bà Nguyễn Thị Hiền

Các Hội thẩm nhân dân:

Ông Nguyễn Văn Xô

Bà Nguyễn Thị Bình.

- **Thư ký phiên tòa:** Ông Nguyễn Minh Đức - Thư ký Tòa án nhân dân huyện K.

- **Đại diện Viện kiểm sát nhân dân huyện K tham gia phiên tòa:** Ông Phạm Trường Giang - Kiểm sát viên.

Ngày 29 tháng 11 năm 2017, tại Hội trường xét xử Tòa án nhân dân huyện K xét xử công khai sơ thẩm vụ án hình sự thụ lý số 85/2017/HSST ngày 02 tháng 10 năm 2017 đối với bị cáo:

Trần Huy D (tên gọi khác: không), sinh năm 1977.

Nơi cư trú: Xóm 7, xã H, huyện G, tỉnh Nam Định; Trình độ văn hóa: 12/12; Nghề nghiệp: Lái tàu thủy; Con ông: Trần Nguyên N (đã chết) và bà Trần Thị C, sinh năm 1949; Có vợ: Vũ Thị M, sinh năm 1980; Bị cáo có 02 con, con lớn sinh năm 2003, con nhỏ sinh năm 2009; Tiền án, tiền sự: Chưa. Bị cáo bị bắt, tạm giam tại Trại tạm giam Kim Chi - Công an tỉnh Hải Dương từ ngày 21/3/2017 đến nay. Có mặt.

Nguyên đơn dân sự: Ủy ban nhân dân tỉnh Hải Dương.

Người đại diện theo ủy quyền của Nguyên đơn dân sự: Ông **Đào Quang H**, Trưởng phòng Quản lý kết cấu hạ tầng giao thông – Sở Giao thông vận tải tỉnh Hải Dương; Địa chỉ: Số 79, đường B, thành phố H. Có mặt.

Bị đơn dân sự: Doanh nghiệp tư nhân T (Chủ doanh nghiệp: ông **Phạm Văn C**, sinh 1954); Địa chỉ: Xóm C, xã A, huyện T, thành phố Hải Phòng.

Người đại diện theo ủy quyền của Bị đơn dân sự: Ông **Trần Văn Q**, sinh 1978. Địa chỉ: Xóm C, xã A, huyện T, thành phố Hải Phòng. Có mặt.

NỘI DUNG VỤ ÁN:

Qua các tài liệu có trong hồ sơ vụ án và quá trình xét hỏi, tranh luận tại phiên tòa, nội dung vụ án được tóm tắt như sau:

Trong khoảng thời gian từ ngày 15/02/2016 tàu T 28, có trọng tải 3162 tấn (tính cả hàng hóa), biển số HP-3016 có chiều dài lớn nhất 69,88m, chiều rộng lớn nhất 12,20m, chiều cao mạn 6,07m của Doanh Nghiệp tư nhân T có trụ sở tại xóm C, xã A, huyện T, thành phố Hải Phòng, do ông Phạm Văn C làm chủ doanh nghiệp, được đưa từ cống S thuộc xã A, huyện T, thành phố Hải Phòng đến Công ty TNHH H, có địa chỉ tại xã T, huyện N, tỉnh Hải Dương để sửa chữa, bảo dưỡng các hạng mục gồm sơn lại vỏ tàu, bảo dưỡng máy, kiểm tra trục chân vịt, kiểm tra thiết bị hàng hải theo Hợp đồng kinh tế số 32/HĐ/2016 ngày 13/02/2016. Đến ngày 03/3/2016 tàu T 28 đã được bảo dưỡng sửa chữa và đã được kiểm tra trên đà có kết quả thỏa mãn đồng ý cho hạ thủy và chờ cơ quan đăng kiểm đến kiểm tra. Đến khoảng 15 giờ 30 phút ngày 06/3/2016, Trần Huy D (có Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng phương tiện thủy nội địa hạng T1 do Cục đường thủy nội địa Việt Nam cấp ngày 24/4/2015 và có hợp đồng lao động không thời hạn với Doanh nghiệp tư nhân T là thuyền trưởng tàu T 28 biển số HP 3016 từ ngày 12/02/2016) điều khiển tàu trên từ cảng Công ty TNHH H đi theo hướng Hải Phòng, trên tàu T 28 lúc đó có các anh Bùi Văn T, sinh năm 1974, Nguyễn Văn H, sinh năm 1975, Phạm Văn V, sinh năm 1975 đều trú tại xã A, huyện T, thành phố Hải Phòng là thợ máy; các anh Trần Văn K, sinh năm 1983, anh Bùi Văn M, sinh năm 1975 đều trú tại xã A, huyện T, thành phố Hải Phòng làm công tác vệ sinh và anh Lò Văn K, sinh năm 1968, trú tại bản L, xã L, huyện Đ, tỉnh Điện Biên là thợ cấp dưỡng trên tàu. Đến khoảng 17 giờ 30 phút ngày 06/3/2016, Trần Huy D điều khiển tàu T 28 đi trên sông K cách cầu An Thái khoảng 550m, D không quan sát biển báo chiều cao hạn chế phía trước có công trình vượt sông trên không ghi số 6.0, không nắm vững các thông số chiều rộng, chiều cao của khoang thông thuyền và các điều kiện cần thiết để đưa phương tiện qua khoang thông thuyền cầu An Thái (vi phạm điểm a khoản 1 và khoản 2 Điều 43 Luật giao thông đường thủy nội địa). Đến Km 19+500 sông K thuộc địa phận xã L, huyện K, tỉnh Hải Dương, D điều khiển tàu T 28 vào khoang thông thuyền giữa trụ T1 và T2 cầu An Thái đã để ca bin tàu đâm vào dầm số 1, nhịp cầu số 3 của Cầu An Thái. Hậu quả cầu An Thái và tàu T 28 bị hư hỏng. Cầu An Thái thuộc Ủy ban nhân dân tỉnh Hải Dương quản lý và giao cho Công ty B.O.T đường 188 khai thác sử dụng.

Tại biên bản khám nghiệm hiện trường và trạm giao thông đường thủy ngày 07/3/2016 thể hiện:

Hiện trường nơi xảy ra vụ việc là cầu An Thái nằm trên tỉnh lộ 388 (nay là quốc lộ 17B) bắc qua sông K từ thị trấn P, huyện K sang xã L, huyện K nối từ quốc lộ 5A đi qua huyện K. Cầu có chiều dài 290,7m, rộng 21,8m được chia ra làm 07 nhịp, các nhịp dài khác nhau. Nhịp số từ K dài 24m. Từ phía địa phận K quy ước nhịp 1 sát phía K tiếp đến cho đến nhịp thứ 7 sát bờ thị trấn P, K, cầu mặt được đổ áp phan, có các lan can thành cầu hai bên mỗi nhịp được thiết kế bởi 04 dầm chữ T bê tông lõi thép, 04 dầm được xếp lần lượt song song với nhau từ phía thượng lưu đến hạ lưu là dầm 01,02,03,04. Tại vị trí nhịp thứ 3 tính từ phía L, K

phát hiện va trạm tàu HP 3016, tên phương tiện trên T 28 chủ phương tiện: Doanh nghiệp tư nhân T, địa chỉ: A, T, Hải Phòng. Thông số kỹ thuật dài nhất 69,88m, rộng 12,20m. Tàu xuôi theo hướng thượng lưu đi hạ lưu. Nhịp 3 có chiều dài 24m, tàu không chở hàng. Vị trí hiện tại của tàu HP 3016 so với cầu An Thái $\frac{1}{2}$ tàu phía trước đã qua sang khu vực hạ lưu của cầu An Thái, vị trí trục tâm tàu cách đầu nhịp số 3 là 14,7m và cách cuối nhịp số 3 đầu nhịp số 4 là 9,3m. Đầu tàu cách vị trí mép cầu phía hạ lưu là 39,28m, một phần tàu nằm dưới gầm nhịp 3 của cầu, vị trí tâm tàu theo trục tàu giao với bờ phía thượng lưu là cách đầu nhịp số 3 là 14,7m và cách cuối nhịp số 3 đầu nhịp số 4 là 9,3m. Đầu tàu cách vị trí mép cầu phía Hạ Lưu là 39,28m. Một phần tàu nằm dưới gầm nhịp 3 của cầu. Vị trí tâm tàu theo trục tàu giao với bờ phía thượng lưu là cách nhịp 3 là 12m, đuôi nhịp 3 là 12m. Vị trí đuôi tàu cách mép cầu theo hướng thượng lưu là 8,8m. Vị trí xảy ra va trạm là phần lái của buồng lái. Hệ thống buồng lái là khu thiết kế gồm 02 tầng, tầng 1 là nơi ăn, nghỉ sinh hoạt của thủy thủ tàu nhà thép bưng kếp có kích thước 9 x 6m, cao 2,6m so với mặt sàn tàu, phía đuôi tầng hầm là nơi đặt thiết bị máy móc. Khoang tầng 2 là nơi điều hành (buồng lái) của tàu có kích thước 6 x 4,5m, cao 2,5m. Xem xét khoang tầng 2 toàn bộ phía trước bị tác động mạnh là biến đổi hoàn toàn mặt trước. Mái của khoang tầng 2 bằng thép bị uốn cong dội ngược lại phía trên, toàn bộ kính, gỗ mặt trước bị sập đổ, một số vị trí thép đã bị cắt do quá trình cú hụ. Phía trên nóc khoang tầng 2 thì toàn bộ bề mặt dính nhiều đá, bê tông còn mới. Tại vị trí mặt khoang tầng 2 có 01 Ct đèn tín hiệu đã được tháo ra khỏi vị trí ban đầu, bên cạnh vị trí chân còn phát hiện ốc vặn (bu lông, ê cu). Tiến hành xem xét mặt dưới nhịp dẫn số 3 của cầu An Thái toàn bộ dầm số 1 phía thượng lưu bị tác động mạnh làm nứt toàn bộ dầm 1 của nhịp số 3 có chiều dài 24m. **Vị trí nứt phía ngoài hướng thượng lưu tạo khe rộng đến 2cm** mạnh dần vào vị trí giữa nhịp số 3 tại vị trí giữa dầm số 1 tác động mạch chiều hướng thượng lưu xuống hạ lưu. Toàn bộ mặt dưới dầm tách ra khỏi vị trí ban đầu ngăn cách bởi mặt trên của khoang tầng 2 sâu đến 1,5m. Tại vị trí thấp nhất của mặt dưới dầm chữ T đến vị trí mặt áp phan của cầu khoảng cách 1,8m, tại vị trí va trạm mạnh nhất làm vỡ bê tông để lộ sắt, toàn bộ phần dưới của dầm chữ T bị sập và võng xuống sát vị trí mặt trước khoang lái. Quan sát mặt phía trong của dầm chữ T số 1 toàn bộ dầm bị nứt làm vỡ bê tông để lộ sắt.

Tại biên bản khám nghiệm phương tiện tàu pha sông biển HP 3016 ngày 17/3/2016:

Tàu HP 3016 có kích thước trên giấy chứng nhận: 67000 x 12000 x 6070 x 5280mm, khối lượng toàn phần 3162 tấn, tàu vật liệu thép hiện trạng thân tàu toàn bộ phần phía trước dưới trạng thái bình thường, buồng lái nhiều vết va chạm làm biến đổi con vênh. Buồng lái là khu tầng 2 của hệ thống, khu điều khiển tầng 1 là khu dành cho thủy thủ tàu ăn ở sinh hoạt. Buồng lái có kích thước 6,4 x 3,9m gồm 02 cửa thoát hiểm ra khu vực mạn tàu, khu vực phía trước gồm hệ thống tủ gỗ, chính giữa là bộ phận điều khiển gồm vô lăng, hệ thống điều chỉnh tốc độ, chuyển hướng của tàu, phía sau hai bên có 02 buồng nghỉ, buồng có kích thước 2,3 x 1,7m, chính giữa là về phía trước, là bộ phận điều khiển gồm: vô lăng, hệ thống điều chỉnh tốc độ, chuyển hướng của tàu. Phía sau hai bên có 02 buồng nghỉ ngồi cho thuyền trưởng và trợ lý buồng có kích thước 2,3 x 1,7m chính giữa là cầu thang xuống dưới, sát trên cầu thang phía bên trái là bàn thờ của buồng lái. Tại vị trí cửa

thoát hiểm bên phải của tàu có kích thước 65 x 165cm, cửa một cánh bằng thép được mở ra ngoài và sang phải, cửa không bị tác động nhiều vẫn giữ được vị trí ban đầu. Xem xét cửa ra vào phía bên trái của tàu cửa có kích thước 65 x 165cm dạng cửa thép một cánh mở ra ngoài cánh cửa mở tự thể mở hoàn toàn, cửa biến dạng nghiêng dồn nhiều về phía sau lệch so với vị trí ban đầu góc 35 độ, thép có vị trí tự cong vênh. Tại vị trí trên cửa có mảng sắt là phần trước của buồng lái bị tác động cong vênh dồn lại trên diện 105 x 85cm, mảng sắt biến dạng mạnh tác động từ trước về sau để lại dấu vết bê tông trên bề mặt sơn bong tróc nhiều vị trí. Xem xét hệ thống tủ gỗ phía trước tủ gỗ bị tác động biến dạng làm mất và vỡ phần gỗ phía trên, phần gỗ phía dưới bị lệch nghiêng khỏi vị trí ban đầu về sau góc 15 độ, phía sàn có nhiều mảnh gỗ, bụi bê tông và nhiều mảng bê tông vỡ tập trung nhiều ở khu vực sàn bên trái. Chính giữa sát vị trí tủ gỗ là hệ thống điều khiển không bị hư hỏng nhiều, hệ thống cần lái nguyên dạng, phía sau vị trí này là ghế ngồi điều khiển có kích thước 1,5x 0,9m. Khu vực phía trước buồng lái toàn bộ mặt trên từ vị trí cách sàn 1,7m bị cắt do quá trình đưa tàu ra khỏi vị trí và trạm với cầu An Thái. Để lại phần thép có diện tích 6,4x 1,7m bề mặt còn nhiều dấu vết cắt sắt gọn. Nhìn từ ngoài vào trong thì phần thép phía trước nhiều vị trí lõm vào trong bong tróc sơn. Tại vị trí sát cửa thoát hiểm bên phải có đám thép bị tác động dồn lại từ trước ra sau có kích thước 130 x 95cm là phần thép, phía trước của buồng lái dồn lại, tác động mạnh bên phải nhiều vị trí dồn gấp nếp Cn lại phía sau sâu đến 50cm. Nhìn từ bên ngoài nhiều dấu vết va chạm mạnh làm bong tróc sơn và bám bụi dạng bụi bê tông. Toàn bộ khu vực mái phía trước của buồng lái bị cắt một phần thép dấu vết cắt sắt gọn làm vỡ lớp trần gỗ ở dưới, nhiều vị trí gỗ bị rơi xuống sàn, phần thép tại trần có diện tích 5,3 x 1,2m.

Tại bản Kết luận định giá tài sản ngày 23/02/2017 của Hội đồng định giá tài sản trong tố tụng hình sự huyện K kết luận: giá trị thiệt hại của tàu T 28 là 155.277.000 đồng.

Tại bản Kết luận định giá tài sản ngày 14/9/2017 của Hội đồng định giá tài sản trong tố tụng hình sự huyện K kết luận: giá trị sửa chữa cầu An Thái là 3.732.986.000 đồng.

Về trách nhiệm dân sự: Đối với thiệt hại của cầu An Thái, Ủy ban nhân dân tỉnh Hải Dương là chủ đầu tư xây dựng và quản lý yêu cầu bồi thường số tiền 3.732.986.000 đồng. Đối với thiệt hại của tàu T 28 biển số HP 3016 là 155.277.000 đồng và thiệt hại trong việc thu phí qua cầu An Thái trong thời gian sửa chữa (từ 17 giờ 30 phút ngày 06/3/2016 đến ngày 28/4/2016), đại diện Doanh nghiệp tư nhân T và đại diện Công ty TNHH B.O.T đường 188 không yêu cầu giải quyết phần dân sự.

Đối với chiếc tàu T 28 biển số HP 3016 hiện nay đang được quản lý tại cảng Trường An thuộc địa phận xã K, huyện K để phục vụ công tác giải quyết vụ án theo quy định của pháp luật.

Quá trình điều tra, bị cáo Trần Huy D đã khai nhận hành vi phạm tội của mình, phù hợp với lời khai của những người làm chứng, sơ đồ hiện trường, biên bản khám nghiệm hiện trường, biên bản khám nghiệm phương tiện liên quan

đến tai nạn giao thông, kết luận định giá tài sản và các chứng cứ do Cơ quan CSĐT Công an huyện K thu thập có trong hồ sơ vụ án.

Tại cáo trạng số 81/VKS-HS ngày 29 tháng 9 năm 2017, VKSND huyện K truy tố bị cáo Trần Huy D về tội Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường thủy theo quy định tại khoản 3 Điều 212 của Bộ luật hình sự.

Tại phiên tòa, bị cáo Trần Huy D vẫn khai nhận toàn bộ hành vi phạm tội như nội dung bản Cáo trạng đã nêu và đề nghị HĐXX xem xét giảm nhẹ trách nhiệm hình sự cho bị cáo. Đại diện theo ủy quyền của Nguyên đơn dân sự, đại diện theo ủy quyền của Bị đơn dân sự, Công ty TNHH B.O.T đường 188 quá trình đưa vụ án ra xét xử và tại phiên tòa vẫn giữ nguyên quan điểm về trách nhiệm bồi thường dân sự như đã nêu.

Đại diện Viện Kiểm sát nhân dân huyện K vẫn giữ nguyên quan điểm truy tố và đề nghị Hội đồng xét xử, quyết định:

1.Về tội danh: Tuyên bố bị cáo Trần Huy D phạm tội Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường thủy theo quy định tại khoản 3 Điều 212 của Bộ luật hình sự.

2.Về hình phạt: Áp dụng khoản 3 Điều 212, điểm p khoản 1 Điều 46 Bộ luật hình sự đề nghị xử phạt bị cáo Trần Huy D từ 08 năm 06 tháng đến 09 năm tù.

Ngoài ra quan điểm của đại diện VKS còn đề nghị HĐXX xem xét, giải quyết về trách nhiệm dân sự, vật chứng và án phí theo quy định của pháp luật.

NHẬN ĐỊNH CỦA HỘI ĐỒNG XÉT XỬ:

Trên cơ sở nội dung vụ án, căn cứ vào các tài liệu có trong hồ sơ vụ án đã được thẩm tra, xét hỏi, tranh luận tại phiên tòa, Hội đồng xét xử nhận thấy như sau:

Về hành vi, quyết định tố tụng của Cơ quan cảnh sát điều tra Công an huyện K, Điều tra viên, Viện Kiểm sát nhân dân huyện K, Kiểm sát viên trong quá trình điều tra, truy tố đã thực hiện đúng về thẩm quyền, trình tự, thủ tục quy định của Bộ luật Tố tụng hình sự. Quá trình điều tra và tại phiên tòa, bị cáo và người tham gia tố tụng không có người nào có ý kiến hoặc khiếu nại về hành vi, quyết định tố tụng của Cơ quan tiến hành tố tụng, người tiến hành tố tụng. Do đó, các hành vi, quyết định tố tụng của Cơ quan tiến hành tố tụng, người tiến hành tố tụng đã thực hiện đều hợp pháp.

Xét quá trình điều tra và tại phiên tòa, bị cáo Trần Huy D đều đã khai nhận rõ hành vi phạm tội của mình. Lời khai nhận của bị cáo hoàn toàn phù hợp với lời khai của những người làm chứng, sơ đồ hiện trường, biên bản khám nghiệm hiện trường, biên bản khám nghiệm phương tiện liên quan đến tai nạn giao thông, kết luận định giá tài sản và các chứng cứ khác có trong hồ sơ vụ án, nên đã có đủ cơ sở để kết luận: Khoảng 17 giờ 30 phút ngày 06/3/2016, tại Km 19+500 sông K thuộc địa phận xã L, huyện K, tỉnh Hải Dương, Trần Huy D (có

giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng theo đúng quy định) có hành vi điều khiển tàu T 28 biển số HP 3016, do không quan sát biển báo chiều cao hạn chế phía trước có công trình vượt sông trên không ghi số 6.0, không nắm vững các thông số chiều rộng, chiều cao của khoang thông thuyền và các điều kiện cần thiết để đưa phương tiện qua khoang thông thuyền cầu An Thái (vi phạm điểm a khoản 1 và khoản 2 Điều 43 Luật giao thông đường thủy nội địa), khi đi vào khoang thông thuyền giữa trụ T1 và T2 cầu An Thái đã để ca bin tàu T 28 đâm vào dầm số 1, nhịp cầu số 3 của Cầu An Thái. Hậu quả cầu An Thái và tàu T 28 bị hư hỏng. Thiệt hại cho tàu T 28 là 155.277.000 đồng và thiệt hại cho cầu An Thái là 3.732.986.000 đồng. Tổng thiệt hại là 3.888.263.000 đồng. Hành vi phạm tội đó của bị cáo đã đủ yếu tố cấu thành tội “Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường thủy”, do vậy VKSND huyện K truy tố bị cáo theo khoản 3 Điều 212 BLHS là đúng quy định của pháp luật.

Xét hành vi phạm tội của bị cáo là nguy hiểm cho xã hội, trực tiếp xâm phạm vào hoạt động bình thường, an toàn trong khai thác, vận tải của các phương tiện giao thông đường thủy, đồng thời gây trở ngại cho lưu lượng xe thông qua cầu An Thái, không những vậy còn gây tâm lý lo sợ cho mọi người khi tham gia giao thông, gây thiệt hại đặc biệt nghiêm trọng về tài sản cho tổ chức, cá nhân có liên quan. Do vậy hành vi phạm tội của bị cáo cần được xử lý nghiêm mới đảm bảo tính nghiêm minh của pháp luật. Nhưng cũng nên xem xét đối với bị cáo chưa có tiền án, tiền sự, phạm tội lần đầu, thực hiện hành vi phạm tội do lỗi vô ý. Quá trình điều tra và tại phiên tòa bị cáo đã thành khẩn khai báo, ăn năn hối cải về hành vi phạm tội của mình nên cần áp dụng cho bị cáo được hưởng tình tiết giảm nhẹ trách nhiệm hình sự được quy định tại điểm p khoản 1 điều 46 BLHS. Song dù có xem xét, giảm nhẹ trách nhiệm hình sự cho bị cáo đến đâu, với tính chất, quá trình thực hiện hành vi phạm tội của bị cáo đã để lại hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nên cần phải buộc bị cáo cách ly xã hội một thời gian nhất định mới đủ đảm bảo quy định của pháp luật.

Về hình phạt bổ sung: Tại điều luật có quy định song xét về điều kiện nhân thân của bị cáo nghĩ không cần phải áp dụng hình phạt bổ sung đối với bị cáo là phù hợp.

Về trách nhiệm dân sự: Quá trình điều khiển phương tiện Trần Huy D là người làm công của Doanh Nghiệp tư nhân T gây tổng thiệt hại cho cầu An Thái là 3.732.986.000đ do Ủy ban nhân dân tỉnh Hải Dương là chủ đầu tư. Tại phiên tòa người đại diện theo ủy quyền của Bị đơn dân sự tự nguyện có trách nhiệm bồi thường toàn bộ giá trị thiệt hại 3.732.986.000đ cho Ủy ban nhân dân tỉnh Hải Dương là phù hợp với quy định của pháp luật nên cần chấp nhận.

Đối với thiệt hại của tàu T 28 biển số HP 3016 là 155.277.000đ và thiệt hại trong việc thu phí qua cầu An Thái trong thời gian sửa chữa (từ 17 giờ 30 phút ngày 06/3/2016 đến ngày 28/4/2016), đại diện Doanh nghiệp tư nhân T và đại diện Công ty TNHH B.O.T đường 188 không yêu cầu giải quyết phần dân sự, nên không đặt ra việc giải quyết trong vụ án là phù hợp.

Về biện pháp tư pháp: Quá trình điều tra, Cơ quan Cảnh sát điều tra - Công an huyện K đã quản lý phương tiện 01 tàu T 28 biển số HP 3016 của Doanh Nghiệp tư nhân T tại cảng Trường An thuộc địa phận xã K, huyện K, tỉnh Hải Dương; Chứng chỉ chuyên môn phương tiện thủy nội địa; giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng phương tiện thủy nội địa của bị cáo Trần Huy D; Chứng chỉ chuyên môn thợ máy phương tiện thủy nội địa của anh Bùi Văn T, Phạm Văn V, Nguyễn Văn H.

Xét phương tiện tàu T 28 biển số HP 3016 thuộc Doanh Nghiệp tư nhân T, nên cần tuyên trả cho Doanh Nghiệp tư nhân T song cần tiếp tục quản lý để đảm bảo cho việc thi hành án.

Về chứng chỉ chuyên môn phương tiện thủy nội địa; giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng phương tiện thủy nội địa của bị cáo Trần Huy D; Chứng chỉ chuyên môn thợ máy phương tiện thủy nội địa của anh Bùi Văn T, Phạm Văn V, Nguyễn Văn H có trong hồ sơ vụ án cần tuyên trả cho bị cáo D, anh T, anh V, anh H là phù hợp.

Về án phí: Căn cứ vào Điều 99 Bộ luật tố tụng hình sự; Nghị quyết số 326/2016/UBTVQH14 ngày 30/12/2016 của ủy ban thường vụ Quốc Hội quy định về mức thu nộp án phí và lệ phí Tòa án thì bị cáo phải chịu án phí hình sự; Chủ doanh nghiệp tư nhân T phải chịu án phí dân sự.

Vì các lẽ trên,

QUYẾT ĐỊNH:

1. Tuyên bố: Bị cáo Trần Huy D phạm tội “Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường thủy”.

2. Áp dụng: Khoản 3 Điều 212; Điểm p khoản 1 Điều 46 BLHS.

3. Xử phạt: Bị cáo Trần Huy D 08 năm 06 tháng tù, thời hạn được tính kể từ ngày tạm giam 21/3/2017.

4. Về trách nhiệm dân sự: Áp dụng điều 589, 600, 468 Bộ luật dân sự.

Chấp nhận sự tự nguyện của Doanh nghiệp tư nhân T (chủ doanh nghiệp: ông Phạm Văn C) có trách nhiệm bồi thường thiệt hại cho Ủy ban nhân dân tỉnh Hải Dương tổng số tiền thiệt hại là 3.732.986.000đ (*Ba tỷ bảy trăm ba hai triệu chín trăm tám sáu ngàn đồng*).

Kể từ ngày án có hiệu lực pháp luật, UBND tỉnh Hải Dương có đơn yêu cầu thi hành án nếu Chủ doanh nghiệp tư nhân T (ông Phạm Văn C) không thi

hành khoản tiền trên thì phải chịu trả lãi đối với số tiền chậm trả theo mức lãi suất quy định tại khoản 2 Điều 468 của Bộ luật dân sự tương ứng với thời gian chậm trả tại thời điểm thanh toán.

5. Về biện pháp tư pháp: Áp dụng khoản 1 Điều 42; khoản 3 Điều 76 BLTTHS.

- Tuyên trả cho Doanh nghiệp tư nhân T (chủ doanh nghiệp: Ông Phạm Văn C) 01 tàu T 28 biển số HP 3016, hiện đang được quản lý tại cảng Trường An thuộc địa phận xã Kim Lương, huyện K, tỉnh Hải Dương theo biên bản làm việc ngày 17/3/2016 của Cơ quan điều tra-Công an huyện K, song tiếp tục quản lý để đảm bảo thi hành án.

- Tuyên trả cho anh Bùi Văn T, Phạm Văn V, Nguyễn Văn H và bị cáo Trần Huy D chứng chỉ chuyên môn thợ máy phương tiện thủy nội địa do Bộ giao thông vận tải cấp cho anh Bùi Văn T số 0381 NB ngày 02/8/2014; anh Phạm Văn V số 00058 HN ngày 21/3/2015; anh Nguyễn Văn H số 00057 HN ngày 21/3/2015 và chứng chỉ chuyên môn phương tiện thủy nội địa số 00000553 ngày 26/11/2015; số 00000001 ngày 24/4/2015 và giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng phương tiện thủy nội địa số 00000021 ngày 24/4/2015 của Bộ giao thông vận tải cấp cho bị cáo Trần Huy D.

6. Về án phí: Áp dụng Điều 99 Bộ luật Tố tụng hình sự, Nghị quyết số 326/2016/UBTVQH14 ngày 30/12/2016 về mức thu nộp án phí và lệ phí Tòa án buộc bị cáo D phải nộp 200.000 đồng tiền án phí hình sự sơ thẩm. Chủ doanh nghiệp tư nhân T (ông Phạm Văn C) phải nộp 106.659.800đ (*Một trăm linh sáu triệu sáu trăm năm chín ngàn tám trăm đồng*) tiền án phí dân sự.

7. Về quyền kháng cáo đối với Bản án: Án xử sơ thẩm công khai có mặt bị cáo, nguyên đơn dân sự, bị đơn dân sự. Tòa án báo cho bị cáo, nguyên đơn dân sự, bị đơn dân sự biết được quyền kháng cáo trong thời hạn 15 ngày kể từ ngày tuyên án sơ thẩm. Đối với nguyên đơn dân sự, bị đơn dân sự chỉ được quyền kháng cáo về phần bồi thường thiệt hại.

Bản án 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.

Nơi nhận:

- VKSND huyện K;
- Chi cục THADS huyện K;
- Công an huyện K;
- Sở tư pháp tỉnh Hải Dương;
- Bị cáo; nguyên đơn, bị đơn dân sự;
- Lưu.

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

Nguyễn Thị Hiền