

DỰ THẢO ÁN LỆ SỐ 34/2026¹

ÁN LỆ SỐ .../2026/AL

Về thẩm quyền xét xử của Tòa án Việt Nam đối với hành vi của người nước ngoài điều khiển tàu biển mang quốc tịch nước ngoài vi phạm quy định về hàng hải của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam

Nguồn án lệ:

Bản án hình sự sơ thẩm số 173/2025/HS-ST ngày 23/12/2025 của Tòa án nhân dân khu vực 11 - Thành phố Hồ Chí Minh về vụ án hình sự "Điều khiển phương tiện hàng hải vi phạm quy định về hàng hải của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam" đối với bị cáo Phan Văn T1, Paul Ashley F và Multani Maninder Pal S.

Vị trí nội dung án lệ:

Đoạn 5 phần "Nhận định của Tòa án".

Khái quát nội dung của án lệ:

- Tình huống án lệ:

Tàu biển mang quốc tịch nước ngoài do thuyền viên là người nước ngoài điều khiển đang trong hành trình đi vào Việt Nam, khi đến vùng tiếp giáp lãnh hải Việt Nam đã đâm va với tàu mang quốc tịch Việt Nam, gây thiệt hại về người và tài sản đối với công dân Việt Nam.

- Giải pháp pháp lý:

Trường hợp này, Tòa án phải xác định Tòa án Việt Nam có thẩm quyền xét xử đối với hành vi vi phạm của thuyền viên là người nước ngoài.

Quy định của pháp luật liên quan đến án lệ:

Điều 35; Điều 38; điểm b, s khoản 1, khoản 2 Điều 51; khoản 2 Điều 284 Bộ luật Hình sự năm 2015 (sửa đổi, bổ sung các năm 2017, 2024 và 2025).

Từ khóa của án lệ:

"Thẩm quyền xét xử của Tòa án Việt Nam"; "Vi phạm quy định về hàng hải của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam"; "Vùng tiếp giáp lãnh hải Việt Nam"; "Tàu biển nước ngoài đang trong hành trình đi vào Việt Nam".

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:

Tàu cá BV-99778-TS hành nghề lưới kéo (cào đôi) cùng với tàu cá BV-98259-TS. Tàu cá BV-99778-TS do ông Nguyễn Văn T đứng tên chủ tàu; tàu cá BV-98259-TS do bà Lữ Thị H đứng tên chủ tàu. Ngày 18/8/2024, 02 tàu cá BV-99778-TS và BV-98259-TS cùng xuất bến tại Cảng Bến Đá, Phường 5, thành

¹ Dự thảo án lệ này do Thẩm phán Phùng Văn Hải, Chánh án TAND tỉnh Tây Ninh đề xuất.

phố Vũng Tàu (nay là phường Vũng Tàu, Thành phố Hồ Chí Minh). Khi đi trên tàu cá BV-99778-TS có 14 thuyền viên, do Phan Văn T1 làm thuyền trưởng.

Khoảng 11 giờ ngày 19/09/2024, thuyền trưởng Phan Văn T1 điều khiển tàu cá BV-99778-TS đi trước, tàu cá BV-98259-TS theo sau cùng hành trình đến khu vực đánh bắt thủy sản. Phan Văn T1 dự kiến sẽ cho 02 tàu cá đánh bắt tại khu vực có tọa độ 08⁰10'N-107⁰45"E nên cho tàu cá BV-99778-TS chạy theo hướng khoảng từ 110⁰ đến 130⁰.

Tàu Transformer OL là loại tàu vỏ thép chở hàng rời mang quốc tịch Panama; Số IMO: 9550216; tàu có chiều dài lớn nhất là 169,37 m; chiều rộng lớn nhất: 27,30 m. Hành trình tàu Transformer OL xuất bến từ cảng Bangladesh và điểm cuối cập vào cảng Vũng Tàu, Việt Nam. Trên hành trình, ngày 16/9/2024 tàu Transformer OL cập cảng Singapore bơm dầu và xuất bến từ cảng Singapore tiếp tục hành trình vào cảng Vũng Tàu, Việt Nam, tàu không chở hàng. Trên tàu có tất cả 20 thuyền viên, theo lịch phân công trực buồng lái thì ca trực từ 12 giờ 00 phút đến 16 giờ 00 phút hàng ngày là Multani Maninder Pal S - Sỹ quan thuyền phó 2 và Paul Ashley F - Thủy thủ lái 3 trực ca.

Khoảng 12 giờ 00 phút ngày 19/9/2024, Multani Maninder Pal S lên buồng lái thực hiện nhiệm vụ trực ca. Multani Maninder Pal S kiểm tra toàn bộ trang thiết bị trên buồng lái thì tất cả đều hoạt động tốt, lúc này tàu đang đi theo hướng từ 00⁰ đến 05⁰ và tàu đang để chế độ chạy biển (chạy tự động) với tốc độ 11 hải lý/giờ. Sau đó, Multani Maninder Pal S gọi Paul Ashley F lên buồng lái để trực ca. Vào lúc 14 giờ 00 phút ngày 19/9/2024, Multani Maninder Pal S và Paul Ashley F phát hiện thấy tàu cá BV-99778-TS và 02 tàu cá khác phía trước bên mạn trái, hướng khoảng 11 giờ so với tàu Transformer OL, thông qua mắt thường thì Multani Maninder Pal S và Paul Ashley F nhận định là tàu cá đang đứng yên (không di chuyển).

Hành trình Tàu cá BV-99778-TS theo hướng 110⁰ - 130⁰, còn tàu Transformer OL đang hành trình theo hướng 00⁰-05⁰. Hai tàu đang hành trình theo tình huống cắt hướng nhau, trong đó tàu Transformer OL ở bên phía mạn phải của tàu cá BV-99778-TS, tàu cá BV-99778-TS là tàu phải nhường đường, còn tàu Transformer OL được nhường đường.

Đến khoảng 14 giờ ngày 19/9/2024, do trời mưa lớn nên Phan Văn T1 đóng cửa bên mạn phải buồng lái trong khi tàu vẫn đang hành trình. Do vậy, Phan Văn T1 không quan sát được phía mạn phải theo hướng di chuyển của tàu.

Trong khi đó, phía tàu Transformer OL vào lúc khoảng 14 giờ 20 phút ngày 19/9/2024, Multani Maninder Pal S đến phía trước buồng lái để làm công tác cảnh giới bằng mắt thường và quan sát Radar S - Band, vẫn phát hiện thấy tàu cá BV-99778-TS và 02 tàu cá khác ở hướng 11 giờ phía trước mũi tàu bên trái, nhưng khoảng cách gần hơn, tàu cá BV-99778-TS cách khoảng 01 hải lý so với tàu Transformer OL. Multani Maninder Pal S nhận định tàu cá BV-99778-

TS đứng yên, không có khả năng đâm va nên đã đến khu vực liên lạc làm các công việc khác.

Đến 14 giờ 30 phút ngày 19/9/2024, Paul Ashley F thông báo cho Multani Maninder Pal S biết có 02 tàu cá bắt đầu di chuyển về hướng của tàu Transformer OL. Multani Maninder Pal S quay lại khu vực phía trước buồng lái và nhìn thấy tàu cá BV-99778-TS và 01 tàu cá khác ở hướng 10 giờ bên mạn trái đang di chuyển về phía tàu Transformer OL. Multani Maninder Pal S kéo còi cảnh báo và chỉ đạo Paul Ashley F chuyển hướng tàu sang phải 10°. Lúc này tàu cá BV-99778-TS vẫn tiếp tục di chuyển thẳng, trong khi tàu cá còn lại đã đổi hướng sang phải. Multani Maninder Pal S tiếp tục kéo còi dài lần nữa và chỉ đạo Paul Ashley F chuyển hết lái tàu sang phải. Về phía tàu cá BV-99778-TS vào lúc khoảng 14 giờ 25 phút đến 14 giờ 30 phút có nhận được thông tin từ tàu cá BV-98259-TS qua bộ đàm báo sắp đâm va với tàu Transformer OL, ngay sau khi nhận được thông tin thì Phan Văn T1 mới nghe tiếng còi tàu của Transformer OL cảnh báo nguy cơ đâm va, lúc này Phan Văn T1 đang đứng trước buồng lái nhưng không có hành động gì để thực hiện biện pháp tránh đâm va mà chỉ hô cho tất cả thuyền viên biết tàu sắp bị đâm va. Do khoảng cách giữa hai tàu lúc này quá gần nên khoảng từ 14 giờ 34 phút đến 14 giờ 35 phút ngày 19/9/2024, hai tàu đã đâm va vào nhau dẫn đến tàu cá BV-99778-TS bị chìm, tất cả 14 thuyền viên trên tàu cá BV-99778-TS rơi xuống biển. Sau đó, tàu BV-98259-TS, tàu Transformer OL và các tàu cá đang hoạt động gần vị trí này cứu vớt được 12 thuyền viên, còn lại 02 thuyền viên bị mất tích là anh Lê Văn U, anh Nguyễn Văn L và anh Danh Quốc Q bị đứt lìa hai chân. Đến ngày 22/9/2024, lực lượng tìm kiếm cứu nạn cứu hộ đã tìm thấy thi thể anh Lê Văn U. Đến nay, thuyền viên Nguyễn Văn L vẫn đang mất tích.

Về vị trí xảy ra tai nạn: Ngày 24/12/2024, Cục Đo đạc, Bản đồ và Thông tin địa lý Việt Nam có Công văn số 2071/ĐĐBĐVN-CN xác định vị trí điểm tọa độ 08°31'N-106°57'E ở cả trên hệ tọa độ WGS-84 và VN-2000 đều nằm trong vùng tiếp giáp lãnh hải Việt Nam (Bút lục số 102 đến 106).

Ngày 20/01/2025, Cảng vụ Hàng hải Vũng Tàu có Báo cáo số 210/BCĐT về việc báo cáo kết quả điều tra vụ tai nạn hàng hải tàu Transformer OL đâm va tàu cá BV-99778-TS ngày 19/9/2024, xác định nguyên nhân vụ tai nạn như sau: "Kết quả điều tra cho thấy nguyên nhân dẫn đến tai nạn hàng hải là do yếu tố con người, trong đó đặc biệt là việc không thực hiện đúng chức trách nhiệm vụ của Sỹ quan ca trực hàng hải của Thuyền phó 2 tàu Transformer OL, Tổ trực ca buồng lái của tàu Transformer OL và không duy trì cảnh giới một cách thích đáng, hiệu quả của Thuyền trưởng tàu cá BV-99778-TS".

Ngày 23/10/2024, Phòng Kỹ thuật hình sự có Kết luận giám định tử thi số 359/KLGĐTT-PC09 kết luận: "... Nguyên nhân chết: nạn nhân Lê Văn U chết do ngạt nước...".

Ngày 18/04/2025, Cơ quan An ninh điều tra ra Quyết định trưng cầu giám định số 44/QĐ-ANĐT đề trưng cầu giám định tỉ lệ thương tật của thuyền viên

Danh Quốc Q. Tuy nhiên, qua làm việc Danh Quốc Q từ chối giám định và có đơn đề nghị không tiến hành giám định do sau khi vụ tai nạn xảy ra phía tàu Transformer OL đã bồi thường thiệt hại thỏa đáng, hiện nay đã bắt đầu cuộc sống mới và không muốn ảnh hưởng đến tâm lý bản thân (Bút lục số 107 đến 109).

Kết quả khám nghiệm tàu Transformer OL: Đỉnh mũi quả lê phần dưới có nhiều vết trầy xước kim loại, mất màu sơn đỏ, bám dính chất màu đen, đầu vết cách "vết hàn vạch 5m" là 1,1m có chiều hướng từ phải qua trái, dài 0,7m; Mạn phải mũi quả lê phần dưới có nhiều vết trầy xước, mất sơn, cách "vết hàn vạch 5m" là 1,2m, vết có hướng từ trên xuống, trước về sau; Mạn trái mũi quả lê có nhiều vết trầy xước kim loại, mất sơn màu đỏ, bám dính chất màu đen, đầu vết 1 cách "vết hàn vạch 5m" là 0,6m, chiều hướng từ trước ra sau, phải qua trái; Cách "vết hàn vạch 5m" là 10cm, phần mạn trái mũi quả lê phát hiện vùng dầu vết trượt mất sơn, bám dính chất màu trắng, trên khoảng 1,75m x 1,4m có chiều hướng từ trên xuống dưới, trước về sau. (Bút lục số 71 đến 81).

Về định giá tài sản bị thiệt hại: Ngày 03/12/2024, Cơ quan An ninh điều tra ra Quyết định yêu cầu định giá tài sản số 284/YC-ANĐT yêu cầu Hội đồng định giá tài sản trong tổ tụng hình sự tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu (nay là Thành phố Hồ Chí Minh) tiến hành định giá tàu cá BV-99778-TS. Ngày 10/12/2024, Hội đồng định giá tài sản trong tổ tụng hình sự có Công văn số 147/STC-HĐĐGTTTHS về việc từ chối định giá tài sản do không đủ điều kiện cần thiết để định giá, tài sản cần định giá đã bị chìm dưới đáy biển (Bút lục số 82, 83, 82; 91, 92, 93).

Việc thu giữ, tạm giữ đồ vật, tài liệu, xử lý vật chứng: Ngày 08/10/2024, đại diện đơn vị quản lý tàu, chủ tàu Transformer OL đã cung cấp cho Cơ quan An ninh điều tra 01 (một) USB chứa thông tin dữ liệu của thiết bị ghi dữ liệu hành trình trên tàu Transformer OL, số IMO: 9550216. Vật chứng này được chuyển theo hồ sơ vụ án.

Về bồi thường dân sự: Sau khi vụ tai nạn xảy ra, đại diện chủ tàu Transformer OL đã tiến hành thỏa thuận, bồi thường cho các bị hại trong vụ tai nạn như sau: Gia đình bị hại Lê Văn U: 650.000.000 đồng (Sáu trăm năm mươi triệu đồng); Gia đình bị hại Nguyễn Văn L: 800.000.000 đồng (Tám trăm triệu đồng); Bị hại Danh Quốc Q: 1.375.000.000 đồng (Một tỷ ba trăm bảy mươi lăm triệu đồng); Chủ tàu cá BV-99778-TS: 7.500.000.000 đồng (Bảy tỷ năm trăm triệu đồng). Phan Văn T1 đã thỏa thuận bồi thường cho các gia đình bị hại Lê Văn U, Nguyễn Văn L và Danh Quốc Q mỗi người 5.000.000 đồng (Năm triệu đồng). Bị hại và gia đình bị hại đã có đơn bãi nại đề nghị không khởi tố, xử lý Phan Văn T1, Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F.

Tại Cáo trạng số 542/CT-VKSHCM- P1 ngày 01/8/2025 của Viện kiểm sát nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh, truy tố các bị cáo Phan Văn T1, Paul Ashley F và Multani Maninder Pal S về tội "Điều khiển phương tiện hàng hải vi phạm quy định về hàng hải của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam" quy định

tại khoản 2 Điều 284 Bộ luật Hình sự năm 2015 (sửa đổi bổ sung năm 2017 và năm 2025).

Tại phiên tòa:

Đại diện Viện kiểm sát nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh và Viện kiểm sát nhân dân Khu vực 11, Thành phố Hồ Chí Minh giữ nguyên quyết định truy tố và đề nghị Hội đồng xét xử tuyên bố các bị cáo Phan Văn T1, Paul Ashley F và Multani Maninder Pal S phạm tội "Điều khiển phương tiện hàng hải vi phạm quy định về hàng hải của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam" khoản 2 Điều 284 Bộ luật Hình sự năm 2015 (sửa đổi, bổ sung năm 2017, năm 2025); Áp dụng khoản 2 Điều 284; Điều 38, điểm b, i, s khoản 1, khoản 2 Điều 51 Bộ luật Hình sự năm 2015 (sửa đổi, bổ sung năm 2017, năm 2025) xử phạt bị cáo Phan Văn T1 từ 18 (Mười tám) tháng đến 24 (Hai mươi bốn) tháng tù; Áp dụng khoản 2 Điều 284; Điều 35, điểm b, i, s khoản 1, khoản 2 Điều 51 Bộ luật Hình sự năm 2015 (sửa đổi bổ sung năm 2017 và năm 2025) xử phạt bị cáo Multani Maninder Pal S từ 200.000.000đ (Hai trăm triệu đồng) đến 250.000.000đ (Hai trăm năm mươi triệu đồng); Áp dụng khoản 2 Điều 284; Điều 35, điểm b, i, s khoản 1, khoản 2 Điều 51 Bộ luật Hình sự năm 2015 (sửa đổi, bổ sung năm 2017 và năm 2025) xử phạt bị cáo Paul Ashley F từ 200.000.000đ (Hai trăm triệu đồng) đến 250.000.000đ (Hai trăm năm mươi triệu đồng); Về xử lý vật chứng: Đề nghị lưu hồ sơ vụ án 01 (một) USB chứa thông tin dữ liệu của thiết bị ghi dữ liệu hành trình trên tàu Transformer OL, số IMO: 9550216; Về trách nhiệm dân sự: Chủ tàu Transformer OL đã tự nguyện bồi thường thỏa đáng và Phan Văn T1 đã bồi thường cho tất cả các gia đình bị hại và chủ tàu cá. Tất cả các gia đình bị hại, chủ tàu cá không có yêu cầu bồi thường thiệt hại và đều đã có đơn bãi nại. Do đó, đề nghị Hội đồng xét xử không xem xét.

Người bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp cho các bị cáo Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F trình bày luận cứ: Mặc dù, Viện kiểm sát nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh, Viện kiểm sát nhân dân Khu vực 11, Thành phố Hồ Chí Minh đề xuất hình phạt tiền đối với các bị cáo Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F là hình phạt nhẹ nhất. Tuy nhiên, các bị cáo Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F vẫn giữ lời khai cho rằng hành vi đâm va xảy ra tại vị trí tiếp giáp lãnh hải Việt Nam, căn cứ khoản 1 Điều 33 Công ước của Liên Hợp quốc về Luật Biển năm 1982 (UNCLOS 1982) mà Việt Nam là thành viên, Điều 14 Luật Biển Việt Nam, khoản 1 Điều 97 UNCLOS 1982 thì vụ việc đâm va này thuộc thẩm quyền xử lý/giải quyết của cơ quan tư pháp Panama (Quốc gia mà tàu mang quốc tịch, mang cờ) hoặc của cơ quan tư pháp Ấn Độ (Quốc gia các bị cáo Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F mang quốc tịch). Đề nghị Hội đồng xét xử xem xét cơ quan chức năng Việt Nam không có thẩm quyền xử lý/giải quyết đối với Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F.

Các bị cáo Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F giữ nguyên lời khai cho rằng tàu cá BV-99778-TS đứng yên không di chuyển từ 14 giờ 00 phút đến trước 14 giờ 30 phút ngày 19/9/2024, tình huống hành trình tàu cá BV-99778-TS và tàu Transformer OL di chuyển thuộc tình huống hành trình cắt nhau, trong đó tàu cá BV-99778-TS là tàu phải nhường đường, vì tàu Transformer OL

hành trình phía mạn phải tàu cá BV-99778-TS, nhưng do Phan Văn T1 đóng cửa mạn bên phải tàu cá nên không quan sát thấy tàu Transformer OL được và không phân công thuyền viên trên tàu cá trực ca để làm công tác cảnh giới. Do đó lỗi gây ra vụ tai nạn là của thuyền trưởng tàu cá Việt Nam Phan Văn T1. Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F đã thực hiện tất cả các biện pháp tốt nhất, hoàn hảo nhất để cảnh giới, tránh đâm va nên Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F không có lỗi trong vụ tai nạn này. Hành vi của các bị cáo Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F không cấu thành tội phạm theo quy định tại Điều 284 Bộ luật hình sự (sửa đổi, bổ sung năm 2017, năm 2025). Đề nghị Hội đồng xét xử tuyên Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F không có tội và hủy bỏ các biện pháp ngăn chặn để Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F được hồi hương trong thời gian sớm nhất.

Đại diện Viện kiểm sát nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh tranh luận luận cứ của luật sư bào chữa: Vụ tai nạn đâm va được xác định xảy ra tại vùng biển cách Côn Đảo khoảng 22 hải lý, nằm trong vùng tiếp giáp lãnh hải của Việt Nam. Theo quy định tại Điều 1 Thông tư 19/2013/TT-BGTVT của Bộ giao thông vận tải, Điều 3 Luật Biển Việt Nam năm 2012, Điều 5 Bộ luật Hình sự (sửa đổi, bổ sung năm 2017, năm 2025) thẩm quyền điều chỉnh của Bộ luật hình sự được mở rộng ra đến cả vùng đặc quyền kinh tế, thềm lục địa của Việt Nam. Trong trường hợp này, vị trí xảy ra tai nạn thuộc vùng tiếp giáp lãnh hải Việt Nam (tức là vùng biển Việt Nam) nên không loại trừ trách nhiệm hình sự đối với người vi phạm và quyền tài phán về hình sự của Việt Nam.

Tàu cá BV-99778-TS và tàu Transformer OL di chuyển thuộc tình huống hành trình cắt nhau, tàu cá BV-99778-TS là tàu phải nhường đường nhưng đã không thực hiện bất kỳ biện pháp tránh va nào, do đó Phan Văn T1 cũng đã bị truy tố trong vụ án này và bị đề nghị mức hình phạt tù.

Bị cáo T1 tranh luận: Lỗi chính dẫn đến vụ đâm va giữa hai tàu gây ra tai nạn là do tàu Transformer OL, không phải do tàu cá BV-99778-TS vì khi phát hiện mục tiêu tàu cá BV-99778-TS từ lúc 14 giờ 00 phút nhưng tàu Transformer OL không thực hiện cảnh giới, biện pháp tránh đâm va một cách thích đáng, kịp thời.

Đại diện Viện kiểm sát nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh tranh luận đối với Phan Văn T1: Hành vi đóng cửa mạn tàu phía bên mạn phải, không phân công thuyền viên trực ca làm nhiệm vụ cảnh giới dẫn đến không quan sát thấy tàu Transformer OL đang hành trình bên mạn phải theo tình huống cắt nhau và tàu Transformer OL là tàu được nhường đường. Đây là lỗi chính của Phan Văn T1 dẫn đến vụ đâm va gây tai nạn.

Bị cáo T1 nhận thức được hành vi của bị cáo là vi phạm pháp luật, gây hậu quả nghiêm trọng, nhưng tai nạn xảy ra ngoài mong muốn của bị cáo cũng như bị hại, bị cáo xin lỗi các bị hại, gia đình bị hại, mong Hội đồng xét xử xem xét giảm nhẹ hình phạt để bị cáo được hưởng sự khoan hồng của pháp luật, để lao động giúp ích cho gia đình, xã hội.

Các bị cáo Paul Ashley F và Multani Maninder Pal S: Tai nạn hàng hải giữa tàu Transformer OL và tàu cá BV-99778-TS ngày 19/9/2024 tại vùng tiếp giáp

lãnh hải Việt Nam là tai nạn không mong muốn, hai bị cáo gửi lời chia buồn sâu sắc đến bị hại và gia đình bị hại. Các bên có lợi ích liên quan đến tàu Transformer OL đã giải quyết nhanh chóng, dứt điểm và thỏa đáng hậu quả của tai nạn. Bị hại và gia đình bị hại đã có đơn bãi nại đề nghị cơ quan thẩm quyền Việt Nam không khởi tố, lưu giữ, tạm giữ hai bị cáo. Hai bị cáo cũng đã tích cực hợp tác với cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam để làm sáng tỏ vụ việc trong thời gian nhanh nhất có thể. Là một quốc gia thành viên của UNCLOS 1982 hai bị cáo yêu cầu sự tôn trọng đối với UNCLOS 1982 mà Việt Nam là thành viên. Rất mong Hội đồng xét xử xem xét thỏa đáng đối với hai bị cáo.

NHẬN ĐỊNH CỦA TÒA ÁN:

[1] 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:

[2] Về hành vi, quyết định tố tụng của Cơ quan điều tra Công an tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu (Nay là Công an Thành phố Hồ Chí Minh), Điều tra viên, Viện kiểm sát nhân dân tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu (Nay là Viện kiểm sát nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh), 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 (sửa đổi, bổ sung năm 2017, năm 2025). Quá trình điều tra các bị cáo không có ý kiến hoặc khiếu nại về hành vi, quyết định của cơ quan tiến hành tố tụng, những người tiến hành tố tụng. Tuy nhiên, tại phiên tòa hai bị cáo Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F khiếu nại Điều tra viên có hành vi đe dọa, to tiếng và yêu cầu triệu tập Điều tra viên đến phiên tòa. Xét thấy, quá trình làm việc với Điều tra viên đều có người phiên dịch, luật sư, các bị cáo cho rằng Điều tra viên có hành vi đe dọa nhưng không có tài liệu chứng cứ chứng minh, các biên bản ghi lời khai/hỏi cung phù hợp với nhau và đúng diễn biến vụ án, tại phiên tòa các bị cáo khai nhận không bị ép cung, mớm cung, nhục hình trong quá trình điều tra, do đó không có căn cứ chấp nhận khiếu nại của hai bị cáo Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F đối với hành vi của Điều tra viên trong quá trình tiến hành tố tụng. Vì vậy, các hành vi, quyết định tố tụng của cơ quan tiến hành tố tụng, người tiến hành tố tụng đã thực hiện trong vụ án là hợp pháp.

[3] Về sự vắng mặt của người tham gia tố tụng: Ông Nguyễn Ngọc C đại diện của bị hại Lê Văn U, bà Nguyễn Thị M đại diện của bị hại ông Nguyễn Văn L, các bị hại anh Danh Quốc Q, anh Nguyễn Văn T2 vắng mặt tại phiên tòa nhưng đã có tự khai, lời khai và không có yêu cầu bồi thường thiệt hại, Hội đồng xét xử tiến hành xét xử vắng mặt ông C, bà M, anh Q, ông T2 theo quy định tại Điều 292 Bộ luật Tố tụng Hình sự (sửa đổi năm 2017, năm 2025).

[4] Ngày 30/9/2025, Tòa án nhân dân Khu vực 11, Thành phố Hồ Chí Minh ra Quyết định trả hồ sơ để điều tra bổ sung số 19/2025/HSST-QĐ cho Viện kiểm sát nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh để điều tra bổ sung xác định thẩm quyền về tài phán hình sự đối với hành vi điều khiển phương tiện hàng hải vi phạm quy định về hàng hải Việt Nam gây ra tai nạn tại vùng tiếp giáp lãnh hải Việt Nam của Multani Maninder Pal S và Paul Ashley F có thuộc thẩm quyền giải quyết của cơ quan chức năng Việt Nam hay không. Ngày 13/11/2025, Viện kiểm sát nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh có văn bản số 170/CV-VKSTPVT về việc giữ nguyên

quan điểm truy tố theo Cáo trạng số 542/CTr-VKSTPHCM-P1 ngày 01/8/2025, với nội dung: Hành vi của các bị cáo đã vi phạm các quy định tại Điều 1 Thông tư số 19/2013/TTBGTVT ngày 06/8/2013 của Bộ Giao thông vận tải quy định về việc áp dụng Quy tắc quốc tế về phòng ngừa đâm va tàu thuyền trên biển, Điều 3 Luật biển năm 2012, Điều 5 Bộ luật hình sự (sửa đổi, bổ sung năm 2017, năm 2025) có đủ căn cứ và thẩm quyền truy cứu trách nhiệm hình sự đối với Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F và Phan Văn T1 về tội "Điều khiển phương tiện hàng hải vi phạm quy định về hàng hải của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam" theo quy định tại Điều 284 Bộ luật Hình sự (sửa đổi, bổ sung năm 2017, năm 2025). Vì vậy, căn cứ Điều 298 Bộ luật tố tụng hình sự về giới hạn của việc xét xử, Tòa án nhân dân Khu vực 11, Thành phố Hồ Chí Minh xét xử vụ án theo quan điểm giữ nguyên truy tố của Viện kiểm sát nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh.

[5] Về thẩm quyền, Hội đồng xét xử xét thấy: Hành trình tàu Transformer OL xuất bến từ cảng Bangladesh và điểm cuối kết thúc cập vào cảng Vũng Tàu, Việt Nam. Trên hành trình, ngày 16/9/2024 tàu Transformer OL cập cảng Singapore bơm dầu và xuất bến từ cảng Singapore tiếp tục hành trình đi vào cảng Vũng Tàu, Việt Nam. Vào lúc 14 giờ 30 phút đến 14 giờ 34 phút khi đang đi vào cảng Vũng Tàu, Việt Nam thì xảy ra tai nạn đâm va với tàu cá BV-99778-TS tại tọa độ 08⁰31'N-106⁰57'E thuộc vùng tiếp giáp lãnh hải Việt Nam, gây hậu quả thiệt hại về người và tài sản đối với công dân Việt Nam. Theo quy định tại điểm a khoản 1 Điều 27 UNCLOS 1982 quy định "*1. Quốc gia ven biển không được thực hiện quyền tài phán hình sự của mình ở trên một tàu nước ngoài đi qua lãnh hải để tiến hành việc bắt giữ hay tiến hành việc dự thẩm sau một vụ vi phạm hình sự xảy ra trên con tàu trong khi nó đi qua lãnh hải ...*"; điểm b khoản 1 Điều 33 UNCLOS 1982 quy định "*1. Trong một vùng tiếp giáp với lãnh hải của mình, gọi là vùng tiếp giáp, quốc gia ven biển có thể thi hành sự kiểm soát cần thiết, nhằm: a) Ngăn ngừa những phạm vi đối với các luật và quy định hải quan, thuế khóa, y tế hay nhập cư trên lãnh thổ hay trong lãnh hải của mình; b) Trừng trị những vi phạm đối với các luật và quy định nói trên xảy ra trên lãnh thổ hay trong lãnh hải của mình*"; khoản 3, Điều 5 Luật biên giới quốc gia quy định "*3. Biên giới quốc gia trên biển được hoạch định và đánh dấu bằng các tọa độ trên hải đồ là ranh giới phía ngoài lãnh hải của đất liền, lãnh hải của đảo, lãnh hải của quần đảo của Việt Nam được xác định theo Công ước của Liên hợp quốc về Luật biển năm 1982 và các điều ước quốc tế giữa Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và các quốc gia hữu quan. Các đường ranh giới phía ngoài vùng tiếp giáp lãnh hải, vùng đặc quyền về kinh tế và thềm lục địa xác định quyền chủ quyền, quyền tài phán của Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam theo Công ước của Liên hợp quốc về Luật biển năm 1982 và các điều ước quốc tế giữa Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và các quốc gia hữu quan*"; khoản 2 Điều 2 Luật hàng hải quy định "*2. Trường hợp quan hệ pháp luật liên quan đến tổn thất chung thì áp dụng pháp luật nơi tàu biển kết thúc hành trình ngay sau khi xảy ra tổn thất chung đó*" và khoản 2 Điều 6 Bộ luật hình sự (sửa đổi, bổ sung năm 2017, 2025) quy định "*2. Người nước ngoài, pháp nhân*

thương mại nước ngoài phạm tội ở ngoài lãnh thổ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam có thể bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo quy định của Bộ luật này trong trường hợp hành vi phạm tội xâm hại quyền, lợi ích hợp pháp của công dân Việt Nam hoặc xâm hại lợi ích của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam hoặc theo quy định của điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên". Tàu Transformer OL đang trong hành trình đi vào cảng Vũng Tàu, Việt Nam và đây là điểm cuối kết thúc hành trình của tàu Transformer OL, nhưng vào lúc 14 giờ 34 đến 14 giờ 35 đã đâm va với tàu cá BV-99778-TS tại vùng tiếp giáp lãnh hải Việt Nam gây thiệt hại về người và tài sản đối với công dân Việt Nam. Vì vậy, Viện kiểm sát nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh, Tòa án nhân dân Khu vực 11, Thành phố Hồ Chí Minh truy tố, xét xử là đúng thẩm quyền, phù hợp với pháp luật quốc tế, pháp luật Việt Nam. Do đó, không chấp nhận ý kiến của các bị cáo Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F và luật sư bào chữa cho rằng việc truy tố, xét xử đối với các bị cáo Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F không thuộc thẩm quyền của Việt Nam.

[6] Về hành vi phạm tội của các bị cáo: Tại phiên tòa sơ thẩm, các bị cáo khai nhận toàn bộ hành vi phạm tội của mình, lời khai nhận của các bị cáo phù hợp với Biên bản sơ đồ hiện trường vụ tai nạn, bản ảnh hiện trường, hành trình của tàu, dữ liệu ghi lại hành trình, biên bản khám phương tiện liên quan đến tai nạn giao thông, Kết luận giám định, lời khai bị hại, người làm chứng và các tài liệu, chứng cứ được thu thập trong hồ sơ vụ án. Hội đồng xét xử có đủ cơ sở để kết luận:

[7] Vào khoảng 14 giờ 35 phút ngày 19/9/2024, tại khu vực cách Đông Nam Côn Đảo khoảng 22 hải lý, tại tọa độ 08⁰31'N-106⁰57'E thuộc vùng tiếp giáp lãnh hải đã xảy ra vụ tai nạn hàng hải giữa tàu Transformer OL (Quốc tịch Panama) với tàu cá BV-99778-TS, hậu quả làm tàu cá BV-99778-TS chìm, anh Danh Quốc Q bị thương đứt lìa hai chân, anh Lê Văn U bị chết do ngạt nước, anh Nguyễn Văn L mất tích hiện chưa có thông tin. Hành vi của bị cáo Phan Văn T1 thuyền trưởng tàu cá BV-99778-TS, khi điều khiển tàu cá di chuyển đã đóng hết cửa sổ bên mạn phải của tàu cá, dẫn đến không quan sát xung quanh tàu, không phân công thuyền viên trực ca, không duy trì công tác cảnh giới, không phát hiện tàu Transformer OL đang hành trình cắt hướng bên mạn phải với tàu cá nên không nhường đường, không thực hiện biện pháp tránh va phù hợp, kịp thời. Hành vi của bị cáo Multani Maninder Pal S trong ca trực hàng hải từ 12 giờ 00 phút đến 16 giờ 00 phút ngày 19/9/2024 là người chịu trách nhiệm, quản lý điều động tàu bảo đảm an toàn, nhưng không thực hiện đúng chức trách, nhiệm vụ của Sỹ quan trực ca buồng lái và hành vi của Paul Ashley F chưa thực hiện đúng nhiệm vụ của thủy thủ trực ca, trong ca trực Paul Ashley F được giao nhiệm vụ trực cảnh giới. Các bị cáo Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F phát hiện mục tiêu tàu cá BV-99778-TS trên màn hình Radar và mất thường từ 14 giờ 00 phút ngày 19/9/2024 trước khi xảy ra đâm va hơn 30 phút, nhưng các bị cáo Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F đã chủ quan, không sử dụng triệt để các thiết bị cảnh giới, xác định nguy cơ đâm va. Hai bị cáo Multani Maninder Pal S, Paul

Ashley F nhận định từ lúc 14 giờ phát hiện mục tiêu tàu cá BV-99778-TS đến 14 giờ 30 phút thì tàu cá BV-99778-TS đứng yên, căn cứ dữ liệu hành trình tàu Transformer OL do đại diện tàu Transformer OL cung cấp, Phụ lục 1 vị trí tọa độ, thời gian, vết di chuyển của phương tiện tàu cá BV-99778-TS di chuyển liên tục bắt đầu từ 00 giờ 34 phút 09 giây cho đến 15 giờ 34 phút 08 giây, Hệ thống giám sát tàu cá do Chi cục Thủy sản Bà Rịa – Vũng Tàu, Phụ lục sơ đồ đâm do Bộ tư lệnh vùng 2 – Hải quân, Sơ đồ tương đối diễn biến tai nạn đâm va do cảng vụ hàng hải Vũng Tàu thể hiện vết hành trình của tàu cá BV-99778-TS và tàu Transformer OL thuộc tình huống hành trình theo hướng cắt nhau, tàu Transformer OL được nhường đường vì bên mạn phải tàu cá BV-99778-TS, (tại các bút lục 155, 156, 114, 117, 118, 119, 120, 190). Như vậy, tàu cá BV-99778-TS di chuyển liên tục, tàu cá không đứng yên từ 11 giờ ngày 19/9/2024 cho đến 14 giờ 30, do đó hai bị cáo Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F nhận định tàu cá BV-99778-TS đứng yên là nhận định chủ quan, dẫn đến không thực hiện biện pháp tránh đâm va kịp thời. Đến khoảng 14 giờ 30 phút cùng ngày Paul Ashley F thông báo cho Multani Maninder Pal S biết có tàu cá BV-99778-TS và 01 tàu cá khác di chuyển về hướng của tàu Transformer OL và ở rất gần, tồn tại nguy cơ đâm va rất rõ ràng, lúc này Multani Maninder Pal S mới đến khu vực trước buồng lái để điều động tránh va, ra lệnh chuyển hướng tàu sang phải 10^0 , sau đó tiếp tục ra lệnh "hết lái phải", việc điều động tránh va không tiến hành một cách dứt khoát, kịp thời không phù hợp với điều kiện thực tế. Vì vậy, hành vi của các bị cáo Phan Văn T1, Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F đã thực hiện đủ yếu tố cấu thành tội "Điều khiển phương tiện hàng hải vi phạm quy định về hàng hải của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam" quy định tại khoản 2 Điều 284 Bộ luật Hình sự (Sửa đổi, bổ sung năm 2017, năm 2025) là có căn cứ, đúng người, đúng tội, đúng pháp luật.

[8] Xét tính chất, mức độ, hậu quả do hành vi phạm tội của các bị cáo: Các bị cáo Phan Văn T1, Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F là người có đầy đủ năng lực trách nhiệm hình sự, bị cáo Phan Văn T1 đã vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện hàng hải, đóng cửa sổ mạn phải tàu che khuất tầm nhìn, không nhường đường, không phân công trực ca cảnh giới. Các bị cáo Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F không thực hiện hết chức trách nhiệm vụ trong ca trực, không cảnh giới thích đáng, kịp thời, dẫn đến hai tàu đâm va gây tai nạn rất nghiêm trọng. Hành vi phạm tội của các bị cáo Phan Văn T1, Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F là nghiêm trọng cho xã hội, đã xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường thủy, xâm phạm đến tính mạng, sức khỏe, tài sản của bị hại là công dân Việt Nam, gây tổn thất lớn, đau xót về tinh thần cho các bị hại, gia đình các bị hại. Do đó, Hội đồng xét xử thấy cần xử phạt hình phạt nghiêm khắc, thích đáng và tương xứng với hành vi phạm tội của các bị cáo Phan Văn T1, Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F.

[9] Về nhân thân và các tình tiết tăng nặng, giảm nhẹ trách nhiệm hình sự:

[10] Về tình tiết tăng nặng trách nhiệm: Các bị cáo Phan Văn T1, Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F không có tình tiết tăng nặng.

[11] Về tình tiết giảm nhẹ: Trong quá trình điều tra và tại phiên tòa bị cáo Phan Văn T1 thành khẩn khai báo, ăn năn hối cải, đã tự nguyện bồi thường cho các bị hại, gia đình bị hại có đơn bãi nại cho bị cáo T1. Do đó, bị cáo T1 được áp dụng các tình tiết giảm nhẹ quy định tại điểm b, s khoản 1, khoản 2 Điều 51 Bộ luật hình sự (sửa đổi, bổ sung năm 2017, năm 2025) để xem xét giảm nhẹ một phần hình phạt cho bị cáo T1.

[12] Trong quá trình điều tra và tại phiên tòa các bị cáo Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F thành khẩn khai báo, ăn năn hối cải, đã bồi thường thỏa đáng cho các bị hại, gia đình bị hại và các bị hại, gia đình bị hại có đơn bãi nại cho các bị cáo Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F. Do đó, các bị cáo Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F được áp dụng các tình tiết giảm nhẹ quy định tại điểm b, s khoản 1, khoản 2 Điều 51 Bộ luật hình sự (sửa đổi, bổ sung năm 2017, năm 2025) để xem xét giảm nhẹ một phần hình phạt cho các bị cáo Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F.

[13] Các bị cáo Phan Văn T1, Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F phạm tội theo khoản 2 Điều 284 Bộ luật Hình sự (Sửa đổi, bổ sung năm 2017, năm 2025) với mức hình phạt cao nhất là ba năm tù, theo quy định tại Điều 9 Bộ luật Hình sự (Sửa đổi, bổ sung năm 2017, năm 2025) thuộc trường hợp ít nghiêm trọng, các bị cáo phạm tội lần đầu. Tuy nhiên, thiệt hại do vụ tai nạn gây ra làm tàu cá BV-99778-TS chìm, một người bị thương đứt lìa hai chân, một người chết, một người mất tích, mặc dù không tiến hành giám định tỉ lệ thương tích do bị hại có đơn từ chối giám định, chưa xác định được một người mất tích còn sống hay không, tàu cá BV-99778-TS không giám định do tàu cá đã bị chìm, nhưng vụ tai nạn gây ra thiệt hại rất lớn về người và tài sản. Vì vậy, Hội đồng xét xử không áp dụng tình tiết giảm nhẹ “phạm tội lần đầu và thuộc trường hợp ít nghiêm trọng” theo điểm i khoản 1 Điều 51 Bộ luật Hình sự (Sửa đổi, bổ sung năm 2017, năm 2025) đối với các bị cáo Phan Văn T1, Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F.

[14] Về hình phạt: Đối với Phan Văn T1 khi đang điều khiển tàu đã đóng hết cửa sổ mạn phải buồng lái, dẫn đến không thể quan sát xung quanh và không phát hiện được tàu Transformer OL đang tiến đến gần, trong khi hai tàu trong tình huống cắt hướng và tàu cá là tàu phải nhường đường, không thực hiện bất kỳ biện pháp tránh va nào. Do đó, vụ tai nạn xảy ra do lỗi chính của Phan Văn T1. Vì vậy, trong vụ án này Phan Văn T1 phải chịu mức hình phạt nặng hơn các bị cáo Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F, Hội đồng xét xử xét thấy cần áp hình phạt tù có thời hạn và mức hình phạt tương xứng với hành vi phạm tội của bị cáo T1.

[15] Đối với Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F không thực hiện chức trách nhiệm vụ ca trực và không thực hiện hết các biện pháp tránh đâm va dẫn đến xảy ra đâm va gây ra vụ tai nạn. Tuy nhiên, xét thấy lỗi của các bị cáo Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F nhẹ hơn bị cáo Phan Văn T1. Do đó, Hội đồng xét xử xét thấy áp dụng hình phạt tiền đối với các bị cáo Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F phù hợp, tương xứng với hành vi phạm tội. Bị cáo Multani Maninder Pal S chịu mức hình phạt cao hơn bị cáo Paul Ashley F.

[16] Về xử lý vật chứng: Lưu hồ sơ vụ án 01 (một) USB chứa thông tin dữ liệu của thiết bị ghi dữ liệu hành trình trên tàu Transformer OL, số IMO: 9550216.

[17] Về trách nhiệm dân sự: Chủ tàu của các bị cáo Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F đã bồi thường thỏa đáng và bị cáo Phan Văn T1 đã bồi thường cho các bị hại, gia đình bị hại và các bị hại, gia đình bị hại không có yêu cầu bồi thường thiệt hại gì thêm, Hội đồng xét xử không xem xét giải quyết.

[18] Các vấn đề khác: Cáo trạng nhận định Multani Maninder Pal S rời khỏi vị trí làm nhiệm vụ ca trực buồng lái để đi gửi thư điện tử. Căn cứ lời khai của các bị cáo Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F trong quá trình điều tra và tại phiên tòa đồng nhất khai khu vực liên lạc nằm trong khu vực buồng lái, Multani Maninder Pal S không rời khỏi vị trí làm nhiệm vụ ca trực buồng lái để đi gửi thư điện tử. Lời khai của các bị cáo Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F phù hợp với sơ đồ vị trí tàu Transformer OL, phù hợp với lời khai của thuyền trưởng tàu Transformer OL. Do đó, Cáo trạng nhận định bị cáo Multani Maninder Pal S đã rời khỏi vị trí làm nhiệm vụ trực ca trên buồng lái để đi làm việc trong buồng vô tuyến và phó mặc, giao hoàn toàn nhiệm vụ cảnh giới cho Paul Ashley F là không có cơ sở.

[19] Vụ tai nạn gây thiệt hại làm tàu cá BV-99778-TS chìm, một người bị thương đứt lìa hai chân, một người chết, một người mất tích, mặc dù không tiến hành giám định tỉ lệ thương tích do bị hại có đơn từ chối giám định, chưa xác định được một người mất tích còn sống hay không, không giám định được tàu cá BV-99778-TS do tàu cá đã bị chìm. Do đó, chưa đủ căn cứ pháp lý để xác định hậu quả của vụ án thuộc trường hợp rất nghiêm trọng hoặc đặc biệt nghiêm trọng.

[20] Về án phí: Các bị cáo Phan Văn T1, Multani Maninder Pal S và Paul Ashley F mỗi bị cáo phải chịu án phí hình sự sơ thẩm là 200.000đ (Hai trăm ngàn đồng).

Vì các lẽ trên;

QUYẾT ĐỊNH:

1. Căn cứ khoản 2 Điều 284; Điều 38; điểm b, s khoản 1, khoản 2 Điều 51 Bộ luật Hình sự (sửa đổi, bổ sung năm 2017, năm 2025).

Xử phạt:

Bị cáo Phan Văn T1 20 (Hai mươi) tháng tù về tội “Điều khiển phương tiện hàng hải vi phạm quy định về hàng hải của nước CHXHCN Việt Nam”. Thời hạn tù tính từ ngày bắt thi hành án.

2. Căn cứ khoản 2 Điều 284; Điều 35; điểm b, s khoản 1, khoản 2 Điều 51 Bộ luật Hình sự (sửa đổi, bổ sung năm 2017, năm 2025).

Xử phạt:

Bị cáo Multani Maninder Pal S 230.000.000đ (Hai trăm ba mươi triệu đồng) về tội “Điều khiển phương tiện hàng hải vi phạm quy định về hàng hải của nước CHXHCN Việt Nam”.

3. Căn cứ khoản 2 Điều 284; Điều 35; điểm b, s khoản 1, khoản 2 Điều 51 Bộ luật Hình sự (sửa đổi, bổ sung năm 2017, 2025).

Xử phạt:

Bị cáo Paul Ashley F 200.000.000đ (Hai trăm triệu đồng) về tội “Điều khiển phương tiện hàng hải vi phạm quy định về hàng hải của nước CHXHCN Việt Nam”.

4. Về xử lý vật chứng: Căn cứ Điều 47 Bộ luật Hình sự năm 2015 và Điều 106 Bộ luật tố tụng Hình sự năm 2015 (sửa đổi, bổ sung năm 2017, năm 2025):

Lưu hồ sơ vụ án 01 (một) USB chứa thông tin dữ liệu của thiết bị ghi dữ liệu hành trình trên tàu Transformer OL, số IMO: 9550216.

5. Về án phí: Căn cứ Điều 23 Nghị quyết 326/2016/UBTVQH14 ngày 30-12-2016.

Các bị cáo Phan Văn T1, Multani Maninder Pal S và Paul Ashley F mỗi bị cáo phải nộp 200.000đ (hai trăm ngàn đồng) án phí hình sự sơ thẩm.

6. Về quyền kháng cáo: Căn cứ các Điều 331, Điều 333 Bộ luật tố tụng hình sự (sửa đổi, bổ sung năm 2017, năm 2025):

Các bị cáo Phan Văn T1, Multani Maninder Pal S và Paul Ashley F được quyền kháng cáo bản án trong thời hạn 15 (mười lăm) ngày tính từ ngày tuyên án (ngày 23/12/2025); Các bị hại, đại diện bị hại vắng mặt tại phiên tòa thì thời hạn kháng cáo là 15 ngày tính từ ngày nhận được bản án hoặc bản án được niêm yết theo quy định của pháp luật để yêu cầu Tòa án nhân Thành phố Hồ Chí Minh xét xử lại vụ án theo thủ tục phúc thẩm.

NỘI DUNG ÁN LỆ

“[5] Về thẩm quyền, Hội đồng xét xử xét thấy: Hành trình tàu Transformer OL xuất bến từ cảng Bangladesh và điểm cuối kết thúc cập vào cảng Vũng Tàu, Việt Nam. Trên hành trình, ngày 16/9/2024 tàu Transformer OL cập cảng Singapore bơm dầu và xuất bến từ cảng Singapore tiếp tục hành trình đi vào cảng Vũng Tàu, Việt Nam. Vào lúc 14 giờ 30 phút đến 14 giờ 34 phút khi đang đi vào cảng Vũng Tàu, Việt Nam thì xảy ra tai nạn đâm va với tàu cá BV-99778-TS tại tọa độ 08⁰31'N-106⁰57'E thuộc vùng tiếp giáp lãnh hải Việt Nam, gây hậu quả thiệt hại về người và tài sản đối với công dân Việt Nam. Theo quy định tại điểm a khoản 1 Điều 27 UNCLOS 1982 quy định “1. Quốc gia ven biển không được thực hiện quyền tài phán hình sự của mình ở trên một tàu nước ngoài đi qua lãnh hải để tiến hành việc bắt giữ hay tiến hành việc dự thẩm sau một vụ vi phạm hình sự xảy ra trên con tàu trong khi nó đi qua lãnh hải ...”; điểm b khoản 1 Điều 33 UNCLOS 1982 quy định “1. Trong một vùng tiếp giáp với lãnh hải của mình, gọi là vùng tiếp giáp, quốc gia ven biển có thể thi hành sự kiểm soát cần thiết, nhằm: a) Ngăn ngừa những phạm vi đối với các luật và quy

định hải quan, thuế khóa, y tế hay nhập cư trên lãnh thổ hay trong lãnh hải của mình; b) Trùng trị những vi phạm đối với các luật và quy định nói trên xảy ra trên lãnh thổ hay trong lãnh hải của mình”; khoản 3, Điều 5 Luật biên giới quốc gia quy định “3. Biên giới quốc gia trên biển được hoạch định và đánh dấu bằng các toạ độ trên hải đồ là ranh giới phía ngoài lãnh hải của đất liền, lãnh hải của đảo, lãnh hải của quần đảo của Việt Nam được xác định theo Công ước của Liên hợp quốc về Luật biển năm 1982 và các điều ước quốc tế giữa Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam và các quốc gia hữu quan. Các đường ranh giới phía ngoài vùng tiếp giáp lãnh hải, vùng đặc quyền về kinh tế và thềm lục địa xác định quyền chủ quyền, quyền tài phán của Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam theo Công ước của Liên hợp quốc về Luật biển năm 1982 và các điều ước quốc tế giữa Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam và các quốc gia hữu quan”; khoản 2 Điều 2 Luật hàng hải quy định “2. Trường hợp quan hệ pháp luật liên quan đến tổn thất chung thì áp dụng pháp luật nơi tàu biển kết thúc hành trình ngay sau khi xảy ra tổn thất chung đó” và khoản 2 Điều 6 Bộ luật hình sự (sửa đổi, bổ sung năm 2017, 2025) quy định “2. Người nước ngoài, pháp nhân thương mại nước ngoài phạm tội ở ngoài lãnh thổ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam có thể bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo quy định của Bộ luật này trong trường hợp hành vi phạm tội xâm hại quyền, lợi ích hợp pháp của công dân Việt Nam hoặc xâm hại lợi ích của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam hoặc theo quy định của điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên”. Tàu Transformer OL đang trong hành trình đi vào cảng Vũng Tàu, Việt Nam và đây là điểm cuối kết thúc hành trình của tàu Transformer OL, nhưng vào lúc 14 giờ 34 đến 14 giờ 35 đã đâm va với tàu cá BV-99778-TS tại vùng tiếp giáp lãnh hải Việt Nam gây thiệt hại về người và tài sản đối với công dân Việt Nam. Vì vậy, Viện kiểm sát nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh, Tòa án nhân dân Khu vực 11, Thành phố Hồ Chí Minh truy tố, xét xử là đúng thẩm quyền, phù hợp với pháp luật quốc tế, pháp luật Việt Nam. Do đó, không chấp nhận ý kiến của các bị cáo Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F và luật sư bào chữa cho rằng việc truy tố, xét xử đối với các bị cáo Multani Maninder Pal S, Paul Ashley F không thuộc thẩm quyền của Việt Nam.”.