

MỘT SỐ KỸ NĂNG KIỂM SÁT KHÁM NGHIỆM HIỆN TRƯỜNG
TAI NẠN GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY

HOÀNG THỊ HOA*

Ngày nhận bài: 06/04/2022

Ngày phản biện: 15/04/2022

Ngày đăng bài: 30/06/2022

Tóm tắt:

Kiểm sát khám nghiệm hiện trường tai nạn giao thông đường thủy là hoạt động của Viện kiểm sát nhân dân nhằm đảm bảo mọi vi phạm pháp luật trong các vụ tai nạn giao thông đường thủy phải được phát hiện, xử lý kịp thời, nghiêm minh. Khám nghiệm hiện trường tai nạn giao thông đường thủy là hoạt động điều tra được tiến hành trước khi khởi tố vụ án, là cơ sở quan trọng để Cơ quan điều tra quyết định khởi tố hay không khởi tố vụ án hình sự. Trên thực tế, hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường tai nạn giao thông đường thủy thường gặp một số khó khăn, vướng mắc trong quá trình thực hiện. Vì vậy, các kỹ năng kiểm sát khám nghiệm hiện trường tai nạn giao thông nói chung và tai nạn giao thông đường thủy nói riêng có vai trò rất quan trọng. Bài viết phân tích một số kỹ năng kiểm sát hoạt động khám nghiệm hiện trường, đồng thời đề xuất một số kiến nghị nhằm đảm bảo thực hiện tốt hoạt động này trong thời gian tới.

Abstract:

Supervision over examination of the scene of a waterway traffic accident is an activity of the People's Procuracy to ensure that all violations of the law in waterway traffic accidents are detected, handled promptly and strictly implemented. Examination of the scene of a waterway traffic accident is an investigation conducted before the prosecution of a case, and is an important basis for the investigating agency to decide to prosecute criminal cases or not. Currently, the inspection and examination of the scene of a traffic accident often face difficulties and obstacles in the implementation process. Therefore, the skills of inspection and examination of the scene of a water traffic accident play a very important role. The article analyzes a number of skills in monitoring field investigation activities, as well as proposes some recommendations to ensure good implementation of this activity in the future.

* ThS., Trường Đào tạo, bồi dưỡng nghiệp vụ Kiểm sát TP. HCM; Email: hoahoangtk@gmail.com.

• Ghi chú: Tài bài viết toàn văn tại địa chỉ: <http://tapchi.hul.edu.vn>.

Từ khóa:

Kỹ năng kiểm sát, khám nghiệm hiện trường, hoạt động tư pháp.

Keywords:

Procurator skills, scene examination, judicial activities

1. Đặt vấn đề

Khám nghiệm hiện trường tai nạn giao thông đường thủy là hoạt động điều tra, được tiến hành trước khi khởi tố vụ án, là cơ sở quan trọng để Cơ quan điều tra (CQĐT) quyết định khởi tố hay không khởi tố vụ án hình sự. Viện kiểm sát nhân dân (VKSND) là cơ quan được Nhà nước giao chức năng thực hành quyền công tố, kiểm sát hoạt động tư pháp¹. Theo đó, trong giai đoạn khởi tố, điều tra vụ tai nạn giao thông đường thủy có hoạt động khám nghiệm hiện trường, VKSND thực hiện chức năng kiểm sát việc tuân theo pháp luật trong khám nghiệm hiện trường được thực hiện ngay từ khi tiếp nhận tố giác, tin báo về vụ tai nạn giao thông đường thủy và trong suốt quá trình khám nghiệm. Thực tiễn cho thấy, công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường các vụ tai nạn giao thông đường thủy gặp nhiều khó khăn, phức tạp dẫn đến số lượng vụ án được khởi tố, điều tra không cao. Có nhiều nguyên nhân dẫn đến thực trạng trên nhưng nguyên nhân cơ bản nhất là do đội ngũ kiểm sát viên được phân công chưa được đào tạo, bồi dưỡng chuyên sâu về kiến thức lý luận, thiếu kinh nghiệm thực tiễn, ý thức trách nhiệm nghề nghiệp chưa cao; phương pháp phát hiện, ghi nhận, cũng như phân tích đánh giá sử dụng dấu vết vật chứng trong quá trình khám nghiệm hiện trường còn hạn chế. Do đó chưa kịp thời đề ra các yêu cầu điều tra, chưa phối hợp chặt chẽ với Điều tra chủ trì và các thành viên của Hội đồng trong quá trình khám nghiệm. Chính vì vậy, trong bài này tác giả phân tích, đánh giá một số kỹ năng kiểm sát khám nghiệm hiện trường tai nạn giao thông đường thủy, đồng thời đưa ra một số kiến nghị nhằm bảo đảm tốt hơn hoạt động này trong thời gian tới.

2. Kỹ năng kiểm sát khám nghiệm hiện trường tai nạn giao thông đường thủy

2.1. Kỹ năng kiểm sát việc tiếp nhận, xử lý nguồn về vụ tai nạn giao thông đường thủy trong trường hợp Viện kiểm sát nhân dân trực tiếp tiếp nhận

Trong công tác khám nghiệm hiện trường các vụ tai nạn giao thông đường thủy, thông tin ban đầu khi tiếp nhận có ý nghĩa quan trọng. Thông qua những thông tin này bước đầu nắm bắt được một phần hay toàn bộ diễn biến, nội dung của vụ tai nạn giao thông đường thủy và những tình tiết khác có liên quan giúp cho công tác khám nghiệm hiện trường có thể triển khai một cách nhanh chóng, kịp thời. Chính vì vậy, Quy chế công tác thực hành quyền công tố, kiểm sát việc khởi tố, điều tra và truy tố ngày 17/4/2020 của

¹ Điều 107 Hiến pháp năm 2013; Điều 2,3,4 Luật Tổ chức VKSND năm 2014; Điều 20 BLTTHS năm 2015.

Viện kiểm sát nhân dân tối cao ban hành kèm theo Quyết định số 111 ngày 17/4/2020 của Viện trưởng VKSND tối cao (sau đây gọi tắt là Quy chế 111) quy định: “Lãnh đạo đơn vị, lãnh đạo Viện phân công Kiểm sát viên trực nghiệp vụ 24/24 giờ để tiếp nhận, quản lý đầy đủ tố giác, tin báo về tội phạm có liên quan đến khám nghiệm hiện trường, khám nghiệm tử thi do cơ quan, tổ chức, cá nhân chuyển đến. Kiểm sát viên phải ghi vào sổ thụ lý; ghi rõ giờ, ngày, tháng, năm tiếp nhận; nội dung tố giác, tin báo về tội phạm có liên quan đến khám nghiệm hiện trường, khám nghiệm tử thi; tên, tuổi và địa chỉ của cơ quan, tổ chức, cá nhân cung cấp; kịp thời báo cáo lãnh đạo đơn vị, lãnh đạo Viện để chuyển ngay các tố giác, tin báo về tội phạm kèm theo các tài liệu có liên quan cho Cơ quan điều tra có thẩm quyền giải quyết. Nếu là thông tin do Cơ quan có thẩm quyền điều tra cung cấp, Kiểm sát viên được phân công trực phải báo cáo ngay lãnh đạo đơn vị, lãnh đạo Viện trong ca trực để kịp thời phân công Kiểm sát viên thực hành quyền công tố, kiểm sát việc khám nghiệm hiện trường, khám nghiệm tử thi”². Theo đó, lãnh đạo đơn vị, lãnh đạo Viện phân công Kiểm sát viên trực nghiệp vụ 24/24 giờ để tiếp nhận và quản lý đầy đủ tố giác, tin báo về tội phạm có liên quan đến khám nghiệm hiện trường do cơ quan, tổ chức, cá nhân chuyển đến. Kiểm sát viên trực nghiệp vụ khi nhận được tin báo về vụ tai nạn giao thông đường thủy phải ghi nhận và làm rõ các thông tin có liên quan. Ví dụ, đối với vụ án sà lan đâm chìm bè nuôi cá trên sông Tiền ngày 31/12/2019³. Kiểm sát viên trực nghiệp vụ khi nhận được tin báo phải làm rõ địa điểm xảy ra tai nạn (bờ Nam sông Tiền thuộc khu phố Tân Bình, phường Tân Long, thành phố Mỹ Tho, tỉnh Tiền Giang), thời gian (khoảng 03 giờ 30 phút ngày 01/01/2020), phương tiện có liên quan (sà lan tự hành VL-4499), chủ phương tiện - thuyền trưởng (anh Chách Văn Buôn, sinh năm 1981, ngụ số 150, Lộ Bờ Gòn, phường 9, thành phố Mỹ Tho, tỉnh Tiền Giang). Thiệt hại ban đầu làm chìm 02 bè cá TG-56238NT và TG-56240NT của ông Nguyễn Ngọc Sơn. Sau đó, Kiểm sát viên trực nghiệp vụ phải ghi nội dung vụ tai nạn vào sổ thụ lý của đơn vị và phải báo cáo ngay với lãnh đạo Viện để lãnh đạo Viện làm thủ tục chuyển ngay cho CQĐT có thẩm quyền. Đồng thời lãnh đạo Viện phải kịp thời phân công Kiểm sát viên tham gia kiểm sát khám nghiệm hiện trường theo

² Khoản 1 Điều 27 Quy chế 111.

³ Khoảng 23 giờ ngày 31/12/2019, anh Chách Văn Buôn, sinh năm 1981, ngụ số 150, Lộ Bờ Gòn, phường 9, thành phố Mỹ Tho (có bằng thuyền trưởng) điều khiển sà lan tự hành VL-4499 đi từ Vĩnh Long đến Đồng Nai; trên sà lan còn có Diệp Bá Thọ, sinh năm 1989, ngụ ấp Hòa Lạc, xã Hòa Khánh, huyện Cái Bè, tỉnh Tiền Giang và Huỳnh Tuấn Cảnh, sinh năm 1995, ngụ ấp Tích Lộc, xã Tích Thiện, huyện Trà Ôn, tỉnh Vĩnh Long. Khoảng 01 giờ ngày 01/01/2020, anh Buôn giao sà lan cho Diệp Bá Thọ (không có bằng thuyền trưởng) điều khiển. Đến 03 giờ 30 phút cùng ngày, khi Thọ điều khiển sà lan đến khu vực bờ Nam sông Tiền thuộc khu phố Tân Bình, phường Tân Long, thành phố Mỹ Tho, tỉnh Tiền Giang đã đâm vào 02 bè nuôi cá TG-56238NT và TG-56240NT của ông Nguyễn Ngọc Sơn, sinh năm 1978, ngụ số 31/12, Tổ 10, khu phố Tân Bình, phường Tân Long, thành phố Mỹ Tho, tỉnh Tiền Giang. Hậu quả làm chìm bè đang nuôi cá xác sọc TG-56240NT; hư hỏng bè cá TG-56238NT. (Nguồn: Báo cáo tình hình giải quyết nguồn tin về tội phạm số 4103, VKSND Tp. Mỹ Tho, Tiền Giang).

quy định. Khi được phân công nhiệm vụ, Kiểm sát viên phải chủ động nắm tình hình, yêu cầu Điều tra viên thông báo nội dung, diễn biến ban đầu của sự việc xảy ra, chuẩn bị các công cụ, phương tiện cần thiết và nhanh chóng cùng Hội đồng khám nghiệm đến hiện trường.

2.2. Kỹ năng kiểm sát các hoạt động trước khi khám nghiệm hiện trường

Khi được phân công kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ tai nạn giao thông đường thủy, Kiểm sát viên phải trực tiếp kiểm sát việc khám nghiệm hiện trường, phải có mặt từ khi bắt đầu đến khi kết thúc hoạt động khám nghiệm.

Trước khi khám nghiệm hiện trường, Kiểm sát viên phải tiến hành các hoạt động như: kiểm tra tư cách pháp lý của các thành viên Hội đồng khám nghiệm, kiểm sát công tác bảo vệ hiện trường...

Đối với hoạt động kiểm sát công tác bảo vệ hiện trường, Kiểm sát viên cần phải phối hợp Điều tra viên chủ trì khám nghiệm và các thành viên Hội đồng khám nghiệm nhanh chóng gặp người có trách nhiệm trong công tác bảo vệ hiện trường, yêu cầu họ báo cáo lại toàn bộ công tác bảo vệ hiện trường và tất cả những thông tin mà lực lượng bảo vệ hiện trường đã thu thập được. Đồng thời gặp gỡ, trao đổi với đại diện chính quyền địa phương, những người có mặt, những người có trách nhiệm có liên quan đến phương tiện tai nạn... để nắm bắt tình hình về hiện trường và vụ tai nạn. Việc này nhằm bảo đảm cho Kiểm sát viên và Hội đồng khám nghiệm xác định những vấn đề như: hiện trường vụ vi phạm được phát hiện khi nào? Người phát hiện đầu tiên? Có tổ chức bảo vệ hiện trường không? Hiện trường còn nguyên vẹn hay bị xáo trộn, nếu bị thay đổi thì xác định mức độ và nguyên nhân làm thay đổi hiện trường? Số lượng, vị trí phương tiện khi phát hiện? Đã xử lý như thế nào với phương tiện giao thông? Đã xử lý những dấu vết, đồ vật vật chứng nào trong quá trình bảo vệ hiện trường? Nếu hiện trường có nạn nhân chết, cần xác định vị trí, tư thế, dáng điệu và tình trạng của tử thi khi phát hiện và đã xử lý những gì đối với tử thi? Những thay đổi khí hậu, thời tiết trong quá trình bảo vệ hiện trường so với khi mới phát hiện? Trên cơ sở thông tin thu thập được, Kiểm sát viên phối hợp với Điều tra viên chủ trì, các thành viên của Hội đồng khám nghiệm, các lực lượng có liên quan phối hợp cùng giải quyết vụ tai nạn, tạo điều kiện thuận lợi cho quá trình tiến hành khám nghiệm, lựa chọn chiến thuật, phương tiện khám nghiệm thích hợp, phân công nhiệm vụ cụ thể cho từng thành viên và nêu rõ các yêu cầu cần đạt được.

2.3. Kỹ năng kiểm sát khám nghiệm hiện trường tai nạn giao thông đường thủy

Căn cứ theo quy định của Bộ luật Tố tụng hình sự (BLTTHS) năm 2015, Luật Tố chức Cơ quan điều tra hình sự năm 2015, Luật Tố chức VKSND năm 2014, Quy chế 111,

Kiểm sát viên tiến hành kiểm sát khám nghiệm hiện trường thông qua kiểm sát các hoạt động khám nghiệm sơ bộ và khám nghiệm tỉ mỉ hiện trường của Điều tra viên, cán bộ Điều tra. Cụ thể như sau:

- Kỹ năng kiểm sát hoạt động khám nghiệm sơ bộ

Khám nghiệm sơ bộ là việc Hội đồng khám nghiệm hiện trường tiến hành quan sát, đánh giá sơ bộ hiện trường để bao quát vị trí, trạng thái chung của hiện trường cũng như vị trí, trạng thái của dấu vết, vật chứng, tử thi, đồ vật... đã bộc lộ ở hiện trường⁴.

Khi kiểm sát khám nghiệm hiện trường tai nạn giao thông đường thủy, Kiểm sát viên phải cùng với các thành viên Hội đồng khám nghiệm tiến hành quan sát tổng thể về hiện trường, vị trí địa hình, địa vật nơi xảy ra vụ tai nạn; vị trí các dấu vết, đồ vật, phương tiện, nạn nhân (nếu có). Khi quan sát phải quan sát từ xa đến gần, từ toàn bộ đến bộ phận, từ chung đến riêng, có trọng tâm, trọng điểm nhằm có được những hiểu biết về thực trạng và trạng thái của hiện trường. Quan sát quá trình khám sơ bộ trên bờ và khám sơ bộ dưới nước. Quá trình quan sát có thể sử dụng các phương tiện hỗ trợ như: Ca nô, thuyền, đèn pin, ống nhòm...

Thông qua quan sát, Kiểm sát viên và Hội đồng khám nghiệm hiện trường xác định phạm vi hiện trường, vị trí, địa hình, địa vật, tình trạng, đặc điểm hiện trường như: trên sông, kênh, rạch (thẳng, cong, khúc khuỷu, ngã ba, ngã tư...), hướng đi phương tiện, hướng dòng chảy, mức thủy triều thấp nhất và cao nhất tại hiện trường; chiều rộng luồng chảy. Đồng thời xác định có biển báo, hệ thống phao phân luồng trong hoặc gần hiện trường hay không. Đây là những vấn đề vừa có ý nghĩa đánh giá, nhận định về diễn biến vụ tai nạn, quá trình va đập, chìm đắm phương tiện; sự trôi dạt của phương tiện, đồ vật để từ đó có hướng tìm kiếm cũng như lựa chọn phương thức tìm kiếm, di chuyển trong quá trình khám nghiệm tỉ mỉ hiện trường.

Như vậy, khám nghiệm sơ bộ là tiền đề quan trọng để giai đoạn khám nghiệm tỉ mỉ được tiến hành khách quan, toàn diện và khoa học. Do đó, sau khi kết thúc khám nghiệm sơ bộ, Kiểm sát viên cùng các thành viên Hội đồng khám nghiệm cần phải rút ra được những nhận định làm căn cứ cho giai đoạn khám nghiệm tỉ mỉ.

- Kỹ năng kiểm sát việc khám nghiệm tỉ mỉ

Khám nghiệm tỉ mỉ là quá trình vận dụng tổng hợp chiến thuật khám nghiệm, với sự hỗ trợ của các phương tiện kỹ thuật để phát hiện, ghi nhận, thu lượm, bảo quản và đánh giá

⁴ Trường Đào tạo, bồi dưỡng nghiệp vụ kiểm sát tại Tp. HCM (2020), *Bồi dưỡng kỹ năng thực hành quyền công tố, kiểm sát điều tra, kiểm sát xét xử các vụ án về các tội phạm xâm phạm trật tự, an toàn giao thông*, Tài liệu bồi dưỡng, Tp.HCM, tr.63.

các dấu vết, đồ vật, phương tiện, vật chứng... ở hiện trường vụ tai nạn giao thông đường thủy⁵. Khi kiểm sát việc khám nghiệm tỉ mỉ, Kiểm sát viên kiểm sát các hoạt động sau đây:

Thứ nhất, kiểm sát việc khám tỉ mỉ về hiện trường tai nạn giao thông đường thủy. Kiểm sát viên tiến hành kiểm sát việc ghi nhận, thu lượm, bảo quản dấu vết hiện trường. Những loại dấu vết gãy, vỡ các bộ phận phương tiện; dấu vết gãy, vỡ xước trên vật cản là công trình giao thông đường thủy; dấu vết thể hiện sự hư hỏng máy móc động cơ. Khi kiểm sát khoảng cách từ mỗi dấu vết, đồ vật, phương tiện tới 2 mốc chuẩn để xác định vị trí; đo kích thước của mỗi dấu vết, đồ vật, phương tiện (đo dài, rộng, cao, sâu của phương tiện, đồ vật (đơn vị đo là m và cm)); đo độ sâu với dấu vết, đồ vật, phương tiện... chìm trong nước. Khi kiểm sát việc ghi nhận, thu lượm, bảo quản dấu vết. Kiểm sát viên cần lưu ý việc ghi nhận được thực hiện bằng cả 3 phương pháp là chụp ảnh, vẽ phác họa vào sơ đồ hiện trường và mô tả vào biên bản khám nghiệm hiện trường. Việc bảo quản dấu vết, đồ vật cần dựa vào đặc điểm của từng trường hợp cụ thể nhằm không làm hư hỏng, mất mát các dấu vết, đồ vật đã thu lượm được. Ví dụ: Dấu vết là chất lỏng thì bảo quản trong chai, lọ sạch; dấu vết, đồ vật là kim loại thì bảo quản chống rỉ sét... Sau thu lượm phải tiến hành niêm phong theo quy định, trong đó phải có chữ ký xác nhận của Điều tra viên, Kiểm sát viên, người làm chứng và người thu lượm.

Thứ hai, kiểm sát hoạt động khám nghiệm công trình có liên quan đến tai nạn giao thông đường thủy. Khi Hội đồng khám nghiệm công trình có liên quan đến tai nạn giao thông đường thủy⁶, Kiểm sát viên kiểm sát khám nghiệm hiện trường cần lưu ý việc kiểm tra các chỉ tiêu kỹ thuật cơ bản của công trình; việc kiểm tra hệ thống báo hiệu liên quan đến an toàn của công trình và an toàn giao thông đường thủy nội địa khu vực công trình. Ví dụ, đối với vụ án Sà lan đâm sập cầu Ghềnh⁷, Kiểm sát viên phải kiểm tra các chỉ tiêu kỹ thuật của cầu Ghềnh như: chiều cao tính không của cầu, bán kính cong của cầu tại nơi xây dựng cầu; kiểm tra hệ thống báo hiệu (biển vẫy cầu, biển trụ cầu, phao báo hiệu dẫn luồng vào khoang thông thuyền).

Thứ ba, kiểm sát việc khám nghiệm phương tiện liên quan đến vụ tai nạn giao thông đường thủy. Trước khi khám nghiệm phương tiện, Kiểm sát viên cần lưu ý: trường hợp phương tiện trôi dạt, mắc cạn bên bờ thì tiến hành cố định phương tiện bằng neo hoặc đưa phương tiện lên ụ cố định; trường hợp phương tiện chìm dưới nước thì phải trục vớt và đưa đến vị trí cố định. Khi phương tiện đã được cố định mới tiến hành khám nghiệm và tiến hành như sau:

⁵ Trường Đào tạo, bồi dưỡng nghiệp vụ kiểm sát tại Tp. HCM (2020), *Bồi dưỡng kỹ năng thực hành quyền công tố, kiểm sát điều tra, kiểm sát xét xử các vụ án về các tội phạm xâm phạm trật tự, an toàn giao thông*, Tài liệu bồi dưỡng, Tp.HCM, tr.65.

⁶ Điều 12 Thông tư số 64/2020/TT-BCA ngày 19/6/2020.

⁷ Nguồn: Báo cáo tình hình tội phạm, VKSND Tp. Biên Hòa, tỉnh Đồng Nai.

- Kiểm tra các giấy tờ liên quan đến vụ tai nạn⁸: Kiểm sát viên phải kiểm sát việc xem xét, đối chiếu để xác định sự hợp lệ của giấy tờ có liên quan đến phương tiện và người điều khiển phương tiện. Ví dụ, vụ Sà lan đâm sập bè cá trên sông Tiền Giang ngày 01/01/2020 (Mỹ Tho, Tiền Giang) cho thấy giấy tờ chủ phương tiện do ông Chách Văn Buôn sinh năm 1981 ở Tiền Giang đứng tên (có bằng thuyền trưởng), nhưng khi Sà lan của ông đâm chìm bè cá thì do Diệp Bá Thọ điều khiển (không có bằng thuyền trưởng). Tương tự như vậy với vụ án Sà lan đâm sập cầu Ghềnh ngày 20/3/2016 (Biên Hòa, Đồng Nai)⁹. Qua kiểm tra giấy tờ cho thấy giấy tờ của phương tiện tàu kéo SG-3745 và sà lan SG-5984 do ông Phan Thế Thượng (có bằng thuyền trưởng) đứng tên. Tuy nhiên, lúc xảy ra tai nạn tàu kéo SG-3745 và sà lan SG-5984 đâm sập cầu Ghềnh thì do Trần Văn Giang (36 tuổi) không có bằng thuyền trưởng điều khiển. Vụ tai nạn khiến cầu Ghềnh bị sập hai nhịp, tàu kéo bị chìm xuống lòng sông, chiếc sà lan trôi tự do. Trong trường hợp này, Kiểm sát viên quan sát việc đối chiếu giấy tờ có liên quan đến phương tiện, người điều khiển phương tiện, hành khách, hàng hóa trên phương tiện (nếu có) nhằm xác định tính hợp lệ hay không.

- Khi kiểm sát việc khám nghiệm từng phương tiện có liên quan đến vụ tai nạn, Kiểm sát viên kiểm sát các hoạt động sau đây của Hội đồng khám nghiệm:

+ Khám tổng quát:

Đo đạc kích thước chính của phương tiện gồm: Chiều dài lớn nhất, chiều rộng lớn nhất, chiều cao, chiều chìm, vệt mớn nước;

Đánh giá kết cấu, tình trạng của thân, vỏ phương tiện gồm: Khung xương, vỏ, boong, ca bin, vách ngăn, hầm hàng, sóng lái, sóng mũi, sóng đáy;

Khám hệ thống thiết bị của phương tiện: Hệ thống động lực, lái, neo, cứu sinh, cứu hỏa, âm, tín hiệu.

+ Khám chi tiết:

Kiểm sát việc khám các bộ phận, vị trí có nhiều khả năng là nguyên nhân dẫn đến vụ tai nạn, xác định vị trí đâm, va và điểm đâm, va đầu tiên trên phương tiện;

Kiểm sát việc kiểm tra, xem xét tỉ mỉ vị trí, chiều hướng, kích thước những dấu vết để lại trên phương tiện (loại trừ những dấu vết phát sinh trong quá trình cứu chữa, trục vớt phương tiện);

Kiểm sát việc đo đạc, chụp ảnh ghi nhận vị trí, kích thước dấu vết.

Kiểm sát việc thu lượm dấu vết, vật mang dấu vết, lấy mẫu so sánh (nếu thấy cần thiết), bảo quản theo đúng quy định.

⁸ Khoản 3 Điều 11 Thông tư số 64/2020/TT-BCA ngày 19/6/2020.

⁹ Nguồn: VKSND Thành phố Biên Hòa, tỉnh Đồng Nai.

Kiểm sát việc lập biên bản khám phương tiện Kiểm sát viên cần chú ý việc lập biên bản của Kỹ thuật viên phải theo mẫu quy định.

Thứ tư, đối với hiện trường vụ tai nạn giao thông đường thủy có người bị thương thì phải tiến hành hoạt động xem xét dấu vết trên thân thể quy định tại Điều 203 BLTTHS năm 2015. Trong trường hợp nạn nhân bị thương được đưa đến các cơ sở y tế để cấp cứu điều trị, thì cần tham khảo ý kiến của bác sĩ điều trị và phải nắm hồ sơ bệnh án của nạn nhân. Đối với hiện trường vụ tai nạn giao thông đường thủy mà có người chết thì khám nghiệm tử thi mang tính nguyên tắc theo đúng luật định.

3. Một số đề xuất kiến nghị

Trong thời gian qua, lãnh đạo VKSND hai cấp đã quan tâm đến công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường tai nạn giao thông đường thủy, thể hiện ở chỗ khi nhận được tố giác, tin báo về vụ tai nạn giao thông đường thủy xảy ra đã kịp thời phân công Kiểm sát viên có năng lực, trình độ và kinh nghiệm. Kiểm sát viên khi được phân công đã làm tốt công tác chuẩn bị về công cụ, phương tiện, cùng CQĐT đến ngay hiện trường để khám nghiệm. Bản thân các Kiểm sát viên đã cố gắng tìm tòi tích lũy kinh nghiệm thực tiễn để kiểm sát hoạt động khám nghiệm hiện trường tai nạn giao thông đường thủy. Tuy nhiên, như đề cập ở trên, thực tế công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường các vụ tai nạn giao thông đường thủy gặp rất nhiều khó khăn do các đặc điểm của địa hình nơi xảy ra tai nạn giao thông đường thủy là trên mặt nước của sông, kênh, rạch... do các phương tiện va, đâm, cùng với dòng chảy của nước; các phương tiện, đồ vật, dấu vết, vật chứng có thể nổi trên mặt nước hoặc chìm dưới nước nên dễ bị biến dạng. Trong quá trình khám nghiệm hiện trường do phải thực hiện ngay việc tìm kiếm, cứu chữa người bị nạn, trục vớt, di chuyển, lai dắt phương tiện về bến, bãi nên rất dễ dẫn đến mất dấu vết ban đầu nên khó xác định vị trí, phạm vi hiện trường xảy ra va chạm đầu tiên. Một số vụ tai nạn xảy ra vào ban đêm và xa khu dân cư nên cũng khó khăn cho công tác tiếp cận để khám nghiệm cũng như công tác kiểm sát hoạt động khám nghiệm hiện trường. Một số Kiểm sát viên chưa nắm vững kiến thức và kỹ năng khám nghiệm hiện trường tai nạn giao thông đường thủy... Do đó, qua bài viết, tác giả đề xuất một số kiến nghị nhằm bảo đảm thực hiện tốt hơn hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường tai nạn giao thông đường thủy trong thời gian tới. Cụ thể:

- Tổ chức đào tạo, bồi dưỡng nghiệp vụ chuyên sâu về kỹ năng kiểm sát khám nghiệm hiện trường nói chung và kỹ năng kiểm sát khám nghiệm hiện trường các vụ tai nạn giao thông đường thủy nói riêng cho các Kiểm sát viên.

- Trang bị cơ sở vật chất, thiết bị, phương tiện kỹ thuật cho Kiểm sát viên được phân công kiểm sát khám nghiệm hiện trường các vụ tai nạn giao thông đường thủy như: mua sắm phương tiện giao thông, khẩu trang, áo phao; mua sắm trang thiết bị phục vụ cho hoạt động kiểm sát khám nghiệm đạt được kết quả cao như: máy ảnh, máy ghi âm, ghi hình, đèn chiếu sáng, đèn hồng ngoại để ghi nhận chính xác quá trình khám nghiệm nhằm đối chiếu, so sánh với các tài liệu chứng cứ do CQĐT chuyển sang sau này; sử dụng chế độ công tác phí, tiền bồi dưỡng độc hại cho Kiểm sát viên được phân công kiểm sát khám nghiệm hiện trường để góp phần động viên họ hoàn thành tốt nhiệm vụ được giao.

- Tăng cường công tác tổng kết, hội thảo và công tác hướng dẫn nghiệp vụ về kiểm sát khám nghiệm hiện trường các vụ tai nạn giao thông đường thủy. Thông qua những vụ án cụ thể xảy ra có nhiều tình tiết phức tạp, có tính chất nguy hiểm, đặc biệt nguy hiểm để từ đó cùng trao đổi, toạ đàm, thảo luận, phân tích, đánh giá rút ra những kết quả đạt được, những tồn tại, hạn chế, khó khăn vướng mắc và nguyên nhân do đâu, trách nhiệm thuộc về ai, đơn vị nào... để đưa ra các giải pháp khắc phục. Từ đó đúc rút thêm kinh nghiệm để phổ biến cho đội ngũ Kiểm sát viên VKSND hai cấp.

- Liên ngành tư pháp trung ương cần ban hành thông tư liên tịch về quan hệ phối hợp giữa VKSND với CQĐT trong công tác khám nghiệm hiện trường tai nạn giao thông nói chung, trong đó có quan hệ phối hợp giữa VKSND với CQĐT trong công tác khám nghiệm hiện trường các vụ tai nạn giao thông đường thủy.

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Bộ Công an (2020), *Thông tư số 64/2020/TT-BCA quy định quy trình điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường thủy nội địa của lực lượng cảnh sát giao thông*.
2. Quốc hội (2015), *Bộ luật Tổ tụng hình sự nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam*, NXB Chính trị Quốc gia, Hà Nội.
3. Quốc hội (2014), *Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của luật Giao thông đường thủy nội địa*, Hà Nội.
4. Quốc hội (2015), *Luật Tổ chức cơ quan điều tra hình sự*, Hà Nội.
5. Quốc hội (2014), *Luật Tổ chức Viện kiểm sát nhân dân*, Hà Nội.
6. Hà Lương Tín (2013), *Hoạt động khám nghiệm hiện trường của lực lượng Cảnh sát nhân dân*, Luận án tiến sĩ Luật học.

7. Trường Đào tạo, bồi dưỡng nghiệp vụ kiểm sát tại Tp. HCM (2020), *Bồi dưỡng kỹ năng thực hành quyền công tố, kiểm sát điều tra, kiểm sát xét xử các vụ án về các tội phạm xâm phạm trật tự, an toàn giao thông*, Tài liệu bồi dưỡng.

8. Viện kiểm sát nhân dân Tp. Biên Hòa, Đồng Nai (2016), *Báo cáo tình hình tội phạm*.

9. Viện kiểm sát nhân dân Tp. Mỹ Tho, Tiền Giang (2019), *Báo cáo tình hình giải quyết nguồn tin về tội phạm*.

10. Viện kiểm sát nhân dân tối cao (2020), *Quy chế thực hành quyền công tố, kiểm sát việc khởi tố, điều tra, truy tố (ban hành kèm theo Quyết định số 111/QĐ-VKSTC ngày 17/4/2020 của Viện trưởng Viện kiểm sát nhân dân tối cao)*.